

**A BIZOTTSÁG (EU) 2016/633 HATÁROZATA****(2014. július 23.)****a Nîmes–Uzès–Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara, a Veolia Transport Aéroport de Nîmes, a Ryanair Limited és az Airport Marketing Services Limited javára Franciaország által nyújtott SA.33961 (2012/C – korábbi 2012/NN) számú állami támogatásról***(az értesítés a C(2014) 5078. számú dokumentummal történt)***(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

tekintettel a Tanács 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendeletére a közösségi légitársaságok Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról <sup>(2)</sup>,

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy a fent említett cikkek <sup>(3)</sup> értelmében nyújtsák be észrevételeiket, és tekintettel ezekre az észrevételekre,

mivel:

**1. AZ ELJÁRÁS**

- (1) 2010. január 26-án kelt levélben panasz érkezett a Bizottsághoz arra vonatkozóan, hogy több francia regionális és helyi repülőtér vélhetően előnyt biztosított a Ryanair Limited (a továbbiakban: Ryanair) légitársaság számára. A nîmes-i repülőtérrel illetően a panaszból az is kiténik, hogy a repülőtér egymást követő üzemeltetői a Nîmes–Uzès–Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara (a továbbiakban: CCI), valamint a Veolia Transport Aéroport Nîmes (a továbbiakban: VTAN) pénzügyi támogatásokban részesült.
- (2) 2010. március 16-i levelében a Bizottság megküldte a Franciaországnak a panasz betekinthető változatát, és egyúttal felkérte Franciaországot, hogy fűzzön magyarázatot a szóban forgó intézkedésekhez. Franciaország 2010. május 31-én és június 7-én kelt leveleiben megküldte válaszáat.
- (3) 2011. november 2-án kelt levelében a panaszos további részletekkel szolgált a panasz alátagasztására. A Bizottság a fenti részleteket 2011. december 5-én küldte meg Franciaországnak és egyidejűleg további tájékoztatást kért. Franciaország 2011. december 22-én a válaszára rendelkezésre álló határidő meghosszabbítását kérte, amit a Bizottság 2012. január 4-i levelében engedélyezett. Franciaország a 2012. február 27-én kelt levél útján nyújtotta be észrevételeit és válaszáat.
- (4) 2012. április 26-án kelt levelében a Bizottság értesítette Franciaországot arról, hogy az a CCI, a VTAN és a Ryanair javára esetlegesen nyújtott támogatásokkal kapcsolatosan az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).

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

<sup>(2)</sup> HL L 240., 1992.8.24., 8. o.

<sup>(3)</sup> HL C 241., 2012.8.10., 11. o.

- (5) Franciaország 2012. május 29-én és június 28-án kelt levelei útján a válaszára rendelkezésre álló határidő kétszeri meghosszabbítását kérte, annak érdekében, hogy válaszolni tudjon az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő kiegészítő információkérésekre. Franciaország a 2012. július 31-én kelt levelében továbbította észrevételeit, valamint a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban kért információkat és dokumentumokat.
- (6) A Bizottság határozata 2012. augusztus 10-én jelent meg az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* <sup>(4)</sup>. A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy a közzétételt követő egy hónapon belül tegyék meg az intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket.
- (7) A Bizottság megkapta az érdekelt felek észrevételeit. 2012. szeptember 24-én a CCI, a VTAN és a Syndicat Mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport de Nîmes–Alès–Camargue–Cévennes (a továbbiakban: SMAN) együttesen benyújtották észrevételeiket. Az Airport Marketing Services Limited (a továbbiakban: AMS) 2012. október 3-án nyújtotta be észrevételeit. Ehhez hasonlóan a Ryanair is benyújtott egy sor észrevételt 2012. október 3-án. Ezenfelül, 2012. július 20-án, 2013. április 10-én, 2013. december 20-án, 2014. január 31-én és 2014. február 7-én a Ryanair a Bizottság által vizsgált és őt érintő valamennyi állami támogatási ügy tekintetében közös általános észrevételeket terjesztett elő.
- (8) 2012. június 24-i, 2013. május 3-i és 2014. január 9-i leveleivel a Bizottság közölte Franciaországgal az érintett felek által tett észrevételeket. A Bizottság lehetőséget adott Franciaországnak, hogy megjegyzéseket fűzzön ezekhez az észrevételekhez. Franciaország e levelekre 2012. július 13-i, 2012. november 16-i, 2013. május 3-i és 2014. február 3-i leveleivel válaszolt. 2012. július 13-i levelében jelezte a Bizottságnak, hogy a megkapott észrevételek nem igényelnek részéről kommentárt azokon túlmenően, amelyeket már a marseille-i repülőtér kapcsán megküldött. Franciaország ezenfelül arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván megjegyzéseket fűzni a harmadik felek észrevételeihez.
- (9) 2012. október 18-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Franciaországtól. Franciaország 2012. december 3-án válaszolt.
- (10) 2013. december 23-i levelében a Bizottság ismét további tájékoztatást kért Franciaországtól. Franciaország 2013. december 24-i levelében a válaszára rendelkezésre álló határidő meghosszabbítását kérte, amit a Bizottság 2014. január 6-i levelében engedélyezett. Franciaország 2014. február 5-i levelében ismét a válaszára rendelkezésre álló határidő meghosszabbítását kérte, amit a Bizottság 2014. február 11-i levelében engedélyezett. Franciaország a 2014. február 19-én kelt levél útján részleges válaszokat adott. A hiányzó információkra figyelemmel a Bizottság a 2014. március 19-i levélben emlékeztetőt küldött Franciaország részére, amely a 2014. április 10-én kelt levelében válaszolt.
- (11) A Bizottság 2014. március 20-án kelt levelében ismét további tájékoztatást kért. Franciaország a 2014. április 25-i levéllel válaszolt. A hiányzó információkra figyelemmel a Bizottság a 2014. május 13-i levélben emlékeztetőt küldött Franciaország részére, amely a 2014. május 26-án kelt levelében válaszolt. Végül a Bizottság 2014. június 23-i levelében további tájékoztatást kért. Franciaország a 2014. július 1-jei levéllel válaszolt.
- (12) A Bizottság Franciaországgal és a már észrevételt benyújtott érintett harmadik felekkel közölte, hogy az a szándéka, hogy a szóban forgó támogatási intézkedések belső piaccal való összeegyeztethetőségét a „a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló EU-iránymutatás” <sup>(5)</sup> (a továbbiakban: az új iránymutatás) rendelkezései alapján értékeli. A Bizottság felkérte e levelek címzettjeit, hogy nyújtsák be az ezzel kapcsolatos esetleges észrevételeiket. Egyebekben 2014. április 15-én felhívás jelent meg az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* <sup>(6)</sup>, amelyben az észrevételeik benyújtására szólítják fel Franciaországot és az érintett harmadik feleket.
- (13) Az Air France a 2014. április 25-én kelt levél útján nyújtotta be észrevételeit. A Ryanair ezt 2014. március 27-én, a VTAN pedig 2014. április 23-án tette meg. Ezenkívül a Transport & Environment nem kormányzati szervezet 2014. május 12-én nyújtotta be észrevételeit. E különféle észrevételeket közölték Franciaországgal, amely nem kívánt azokkal kapcsolatban megjegyzést tenni.

<sup>(4)</sup> Lásd a 3. lábjegyzetet.

<sup>(5)</sup> A Bizottság közleménye – Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról (HL C 99., 2014.4.4., 3. o.).

<sup>(6)</sup> HL C 113., 2014.4.15., 30. o.

## 2. TÉNYÁLLÁS

### 2.1. A REPÜLŐTÉR JELLEMZŐI ÉS AZ UTASFORGALOM

- (14) A nîmes-garons-i repülőtér (a továbbiakban: nîmes-i repülőtér) Franciaországban, Languedoc-Roussillon régióban található, 12 kilométerre délre Nîmes-től, Gard megye székhelyétől. E repülőtér a nemzeti és a nemzetközi kereskedelmi forgalom előtt is nyitva áll. A nîmes-i repülőtér körülbelül 60 kilométerre található a montpellier-i és az avignoni repülőtértől, 90 kilométerre a marseille-provence-i repülőtértől, és 120 kilométerre Béziers-Cap d'Agde repülőtérétől.
- (15) A 2 040 m × 45 m méretű fő kifutópálya Franciaország szerint a C kód alá tartozó repülőgépek (A319, A320, A321, B737-800) fogadására alkalmas, az európai szakaszok tekintetében korlátozás nélkül. A repülőtér elméleti kapacitását Franciaország legfeljebb 700 000 utasra becsüli.
- (16) A nîmes-i repülőtér 2011-ig elsődlegesen katonai repülőtér volt, ahol a polgári repülés csak másodlagos tevékenység volt. Ennek megfelelően volt benne egy katonai légbázis és egy polgári bázis. A tengerészeti légbázist 2011. július 2-án bezárták, és ezen időponttól kezdve a nîmes-i repülőtér elsődlegesen polgári repülőtérre vált, másodlagos katonai rendeltetéssel.
- (17) 1965 és 2000 között utasforgalom kizárólag az Air France által üzemeltetett Nîmes/Párizs járaton folyt. E járat kereskedelmi forgalma azonban visszaesett egy TGV vonal üzembe helyezését követően. 2001. novemberben az Air France felhagyott a Nîmes/Párizs járat üzemeltetésével. Az Air Littoral társaság folytatta ezen útvonal működtetését, 2003. júliusig.
- (18) 2000. június óta a nîmes-i repülőtér kiszolgálja a Ryanair társaságot, eredetileg egy rendszeres, London Stansted irányba repülő járat vonatkozásában. 2005-ben a London Stansted járatot felváltotta egy London Luton járat, továbbá új útvonal is megnyílt Liverpool felé. 2006-ban a Ryanair két új útvonalat nyitott meg, az egyiket Charleroi, a másikat East Midlands felé. 2007 után a Liverpool felé irányuló rotáció jelentősen csökkent, az East Midlands irányába repülő járatot pedig 2009-ben végleg megszüntették. A Ryanair jelenleg Liverpool, London Luton, Charleroi és Fez felé végez nemzetközi repüléseket Nîmes-ből.
- (19) A Ryanair 2001-től vált a nîmes-i repülőtér elsődleges gazdasági szereplőjévé, majd 2003-tól az egyetlen olyan légitársasággá, amely e repülőtérrel rendszeres járatokat üzemeltet.
- (20) A nîmes-i repülőtér utóbbi években zajló utasforgalmát a jelen preambulumbekzdésben található 1. táblázat foglalja össze.

#### 1. táblázat

#### A nîmes-i repülőtér forgalma (utasszám) 1999–2012 között

|                    | 1999           | 2000           | 2001           | 2002           | 2003           | 2004           | 2005           | 2006           | 2007           | 2008           | 2009           | 2010           | 2011           | 2012           | 2013           |
|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Összes utas</b> | <b>297 150</b> | <b>277 521</b> | <b>319 378</b> | <b>231 122</b> | <b>134 444</b> | <b>156 581</b> | <b>206 128</b> | <b>226 887</b> | <b>225 701</b> | <b>224 458</b> | <b>180 027</b> | <b>176 521</b> | <b>192 474</b> | <b>184 850</b> | <b>195 319</b> |

### 2.2. A REPÜLŐTÉR EGYMÁST KÖVETŐ ÜZEMELTETŐI ÉS TULAJDONOSAI

- (21) A repülőtér polgári részének üzemeltetését eredetileg a CCI-re ruházta az 1965. március 15-i rendelet (a továbbiakban: 1965. évi rendelet), egy a koncesszió megadását követő év január 1-jétől 60 évig, vagyis 2026. január 1-jéig tartó állami eszközökre irányuló koncesszió formájában. A koncessziót egy körülbelül 6 további hektár ideiglenes igénybevételét engedélyező rendelet (a továbbiakban: IIE) egészítette ki. Az engedélyt 1986. november 12-én adták meg<sup>(7)</sup>. Az állam 2006. január 31-én szüntette meg a koncessziót<sup>(8)</sup>.

<sup>(7)</sup> A 1986. november 12-i ideiglenes igénybevételi engedélyről szóló rendelet.

<sup>(8)</sup> 2006. január 31-i tárcaközi rendelet.

- (22) Az 1965. évi rendelethez mellékeltek egy leírást, amely meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett a CCI-nek egyértelműen biztosítania kell a struktúrák, épületek, létesítmények és eszközök kialakítását, kezelését, karbantartását és üzemeltetését. Az IIE-nek megfelelően a repülőtér felszerelését alkotó vagyontárgyak az állam tulajdonában voltak. Mindazonáltal a struktúrák és létesítmények tekintetében elvégzendő módosítások a CCI-t terhelték. A CCI-nek évente 2 000 frank (körülbelül 300 euro) állami illetéket kellett fizetnie. Az IIE ezenkívül kimondja, hogy a repülőtér „a haditengerészet (tengerészeti légiereő) mint elsődleges használó és a [CCI] mint másodlagos használó használatában van”.
- (23) A CCI a kereskedelmi és iparkamarák hálózatának tagja. Franciaországban a kereskedelmi és iparkamarák közigazgatási szervek. A kereskedelmi és iparkamarák alapvetően az adott terület általános kereskedelmi, ipari és szolgáltatásokkal kapcsolatos érdekeit képviselik. A kereskedelmi és iparkamarák feladatait és hatáskörét törvény szabályozza. Ezek a kamarák az állami közigazgatási és pénzügyi felügyelet hatálya alá tartoznak a saját hatáskörén belül eljáró pénzügy- és infrastrukturális miniszter, illetve a tervezésért és a helyi közigazgatásért felelős miniszter révén. A kereskedelmi törvénykönyv R.712-2. cikke értelmében „a regionális és helyi kereskedelmi és iparkamarák feletti felügyeletet a régió prefektusa gyakorolja, akit a regionális költségvetési vezető segít a munkájában”. A felügyeleti hatóságnak ezért bizonyos, a jogszabályokban meghatározott fontos határozatok címzettjének kell lennie (például a költségvetés, a hitelek felvétele, a harmadik feleknek nyújtott garanciák, illetve a civil vagy kereskedelmi vállalatokban való pénzügyi részesedés átruházása, megszerzése vagy kiterjesztése vonatkozásában). Ezek csak azután hajthatók végre, hogy értesítették a felügyeleti hatóságot, amely kifogásokkal élhet. A kereskedelmi és iparkamarákat az adott területen működő vállalkozások képviselőiből álló választott közgyűlés irányítja.
- (24) A CCI elkülönített számvitelt vezetett a repülőtér polgári részének irányítása tekintetében, és annak üzemeltetése ezen időszak folyamán elkülönült számlán zajlott. Annak érdekében, hogy meg lehessen különböztetni a CCI általános szolgáltatását a repülőtér-irányítástól, a CCI azon részét, amely a nîmes-i repülőtér polgári részének üzemeltetését végezte, a jelen határozatban a „CCI-repülőtér” megnevezéssel jelöljük.
- (25) 2006. február 1-jétől a repülőtér polgári része kezelésének, karbantartásának, üzemeltetésének és fejlesztésének feladatát egy 2006. január 31-én kelt megállapodással a SMAN-ra ruházták. E megállapodás szerint a repülőtér polgári részét átadják a SMAN-nak, azzal, hogy az állam megőrzi a vagyontárgyak tulajdonjogát.
- (26) A SMAN állami szerv<sup>(9)</sup>, amelyet a gard-i prefektus 2005. december 9-i rendelete hozott létre. A SMAN a Conseil Général du Gard-t (a továbbiakban: CGG), a Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole-t (a továbbiakban: CANM) és a Communauté d'Agglomération d'Alès Cévennes-t (a továbbiakban: CAAC) egyesíti<sup>(10)</sup>. A SMAN hatásköre kiterjed a polgári repülőtéri infrastruktúra kezelésére, karbantartására és irányítására, így többek között annak üzemeltetésére és fejlesztésére<sup>(11)</sup>.
- (27) 2006. február 1. és 2006. december 31. között a SMAN átmeneti jelleggel közszolgáltatási megbízás révén a CCI-re bízta a repülőtér üzemeltetését<sup>(12)</sup>. Ennek alapján a SMAN meghatározta a repülőtér kezelésének, fejlesztésének, karbantartásának és irányításának módjait. Ily módon a CCI-repülőtérrel együttműködve biztosította a repülőtér fejlesztéséhez szükséges döntéseket és finanszírozást, a létrehozásáról szóló rendeletben és a CCI-repülőtérrel kötött közszolgáltatási megbízásról szóló megállapodásban meghatározott részletszabályoknak megfelelően. A CCI-repülőtérnek kellett biztosítania az általa vállalt munkák folytán elvégzendő módosításokat, akkor is, ha e módosítások a polgári területen kívüli struktúrákat és létesítményeket érintenek. A megbízási megállapodás alapján nem írták elő, hogy a CCI-nek díjat kell fizetnie az infrastruktúrák használatáért.

<sup>(9)</sup> A francia hatóságok rámutatnak, hogy a Code général des collectivités territoriales L-5721-1. és azt követő cikkei, valamint R 5721-1. cikke által előírt *syndicat mixte* jogi formája lehetővé teszi többek között a területi önkormányzatok és más állami szervek számára, hogy a számukra jelentős közszolgáltatások üzemeltetése érdekében szervezeti átalakításokat végezzenek.

<sup>(10)</sup> A SMAN-t a tagok képviselőiből álló bizottság (Comité syndical) vezeti. A bizottságba a CGG 5, a CANM 7, a CAAC pedig 3 tagot delegált.

<sup>(11)</sup> A SMAN létrehozásáról szóló 2005. december 9-i rendelet.

<sup>(12)</sup> A 2006. január 31-i közszolgáltatási megbízásról szóló megállapodás.

- (28) Ezt követően, egy két versengő ajánlat részvételével zajlott pályázati eljárás után a SMAN úgy döntött, hogy a repülőtér üzemeltetését 2007. január 1-jével a Veolia Transport társaságnak adja alvállalkozásba, egy közszolgáltatási megbízásról szóló megállapodás (a továbbiakban: KMM) révén. A Veolia Transport egy 100 %-os leányvállalatot (Veolia Transport Aéroport de Nîmes) hozott létre, amely az anyavállalata helyébe lépett a KMM végrehajtása terén. A KMM célja, hogy kizárólagos jelleggel, saját kockázatára a megbízottra ruhazza a repülőtér polgári részének, az ahhoz tartozó területeknek, struktúráknak, épületeknek, létesítményeknek, eszközöknek, anyagoknak és hálózatoknak az üzemeltetését, fenntartását és karbantartását, valamint a forgalom fejlesztését, illetve az utasforgalommal és a teherforgalommal összefüggésben a polgári repülőgépek fogadását, valamint a polgári repülőgépek felkészítését, és a helyszínen működő vállalkozások tevékenységét célzó szolgáltatások fejlesztését. A Veolia Transport eredetileg 5 évre kötött megbízási szerződését 2012. december 31-ig meghosszabbították <sup>(13)</sup>.
- (29) A SMAN újabb közszolgáltatási megbízási eljárást indított, és 2012. december 14-én új közszolgáltatási megbízási megállapodást írtak alá a SMAN és az SNC-Lavalin kanadai csoport között. Az új megbízott 2013. január 1. óta üzemelteti a repülőteret.
- (30) A katonai légibázis bezárására vonatkozó határozatot követően a repülőtér irányítását ingyenesen átruházták a SMAN-ra, 2011. július 1-jétől <sup>(14)</sup> 50 éves időtartamra. A SMAN tehát az állam tulajdonában álló repülőtér kezelője, és az üzemeltetés tekintetében az engedélyező hatóság.

### 3. AZ INTÉZKEDÉSEK ISMERTETÉSE

#### 3.1. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS TÁRGYÁT KÉPEZŐ INTÉZKEDÉSEK

- (31) A hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező intézkedések a repülőtér egymást követő kezelői által a Ryanairrel közvetlenül és AMS leányvállalata közvetítésével ugyanezen időszak alatt kötött különböző megállapodásokra, valamint a különböző állami hatóságok és szervek által a repülőtér üzemeltetői részére 2000 és a hivatalos vizsgálati eljárás megindítása között nyújtott pénzügyi támogatásokra vonatkoznak.

#### 3.2. PÉNZÜGYI TÁMOGATÁSOK A REPÜLŐTÉR ÜZEMELTETŐI RÉSZÉRE

##### 3.2.1. AZ ÁLLAMI FELADATOKNAK TEKINTETT FELADATOK FINANSZÍROZÁSA A NÎMES-I REPÜLŐTÉREN – A FRANCIA REPÜLŐTEREKHEZ KAPCSOLÓDÓ ÁLLAMI FELADATOK FINANSZÍROZÁSÁNAK RENDSZERE

- (32) A nîmes-i repülőtér egymást követő vezetői által végzett, légiközlekedés-biztonsághoz, a biztonsághoz vagy a környezetvédelemhez kapcsolódó feladatokat 2000 és 2012 között állami hatóságok finanszírozták. Ez a finanszírozás a hivatalos vizsgálati eljárás hatálya alá tartozik.
- (33) Ezzel kapcsolatban Franciaország a francia repülőtereken végzendő állami feladatoknak a nemzeti jogban megállapított és a (36) és azt követő preambulumbekendésekben ismertetett általános finanszírozási rendszerére hivatkozott.
- (34) Ez a rendszer adóra, a repülőtéri illetékre és egy kiegészítő finanszírozási instrumentumra épül. Ezen eszközök háttere és a rájuk irányadó szabályok, illetve az általuk finanszírozott feladatok ismertetése a (37) és azt követő preambulumbekendésekben található.

<sup>(13)</sup> A Comité Syndical 2011. június 30-i határozata.

<sup>(14)</sup> A Ministre de la Défense 2011. június 30-i, az irányítás átruházásáról szóló rendelete. Az állam és a SMAN között 2011. június 30-án kötött megállapodás egyébként rögzíti a SMAN rendelkezésére bocsátott vagyontárgyak listáját, illetve az ideiglenes igénybevételi engedélyek tárgyát képező vagyontárgyak részleges adatait, függetlenül attól, hogy azokon fennáll-e harmadik személyek dologi joga vagy sem.

- (35) 1998-ban az Államtanács a SCARA-ügyben hozott ítéletében<sup>(15)</sup> kimondta, hogy a repülőterek repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatai állami feladatok, amelyek az állam felelőssége alá tartoznak, ezért nem finanszírozhatóak a repülőter-használók által fizetett díjakból. Ezen ítéletet követően az egyes légi közlekedési szolgáltatások szervezéséről szóló, 1998. december 18-i 98-1171. sz. törvény és az 1998. december 30-i 98-1266. sz. törvény (az 1999. évi pénzügyi törvény)<sup>(16)</sup> 136. cikke 1999. július 1-jétől bevezette a repülőtéri illetéket. Ez egy elkülönített illeték, mivel a belőle származó bevételek csak bizonyos kiadások fedezésére használhatók fel, vagyis azon feladatok finanszírozására, amelyeket Franciaország a repülőtereken felmerülő szuverén feladatköröknek tekint. A fent említett jogi rendelkezések egy kiegészítő instrumentumot is bevezettek az ilyen feladatok finanszírozására. Az ezen instrumentumok által lefedett feladatok körét, illetve a repülőtéri illetékre és a kiegészítő instrumentumra irányadó szabályokat az alábbiakban ismertetjük.
- (36) A francia jogalkotás a részletesebb szabályozási rendelkezésekkel együtt állapítja meg pontosan, hogy mely feladatokat finanszírozhatnak a repülőtéri illetékből. Ezek a repülőgépek mentési és tűzoltási feladatai, vadveszély megelőzése<sup>(17)</sup>, a feladott poggyászok, utasok és kézipoggyászok átvizsgálása, a korlátozás alá tartozó területekhez való nyilvános hozzáférési pontok ellenőrzése<sup>(18)</sup>, környezetvédelmi intézkedések<sup>(19)</sup> és biometrikus azonosítást használó automata határellenőrzés. A biometrikus azonosítást használó automata határellenőrzésre való hivatkozást 2008-ban vették bele a jogszabályba. Egyébként a repülőtéri illetékből finanszírozható feladatok a rendszer bevezetése óta nem változtak, és megegyeznek a SCARA-ügyben hozott ítéletben meghatározott feladatokkal. A különböző nemzeti és európai rendeletek egyértelműen meghatározzák a repülőter-üzemeltetőknek az ilyen feladatok végrehajtására vonatkozó kötelezettségeit. Például a légi járműveken történő tűzoltás és mentés tekintetében a rendeletek pontosan meghatározzák, hogy a repülőter jellemzőinek függvényében milyen emberi és fizikai forrásokat kell biztosítani.
- (37) A repülőtéri illetéket bármely repülőter esetében a repülőteret használó légitársaságok fizetik. Az utasok számától, valamint a légitársaság által szállított rakomány és postai küldemények tömegétől függ. Az utasonként vagy egy tonna rakomány vagy postai küldemény után számított repülőtéri illeték mértékét évente határozzák meg az egyes repülőterekre az adó által fedezendő feladatok elvégzésének becsült költsége alapján.
- (38) A repülőtéri üzemeltetők minden évben éves beszámolót készítenek a költségekről és a forgalomról. Ezek a beszámolók az előző évre megállapítják a forgalom ténylegesen megfigyelt értékét és az utas- és repülésbiztonsági feladatok elvégzésének költségeit<sup>(20)</sup>, továbbá az ezen feladatok finanszírozására kiszabott repülőtéri illeték és kiegészítő instrumentum útján beszedett összegeket. Ezek az utas- és repülésbiztonsági feladatokkal kapcsolatosan a forgalomra, költségekre és bevételekre vonatkozó becsléseket is tartalmazzák a jelenlegi évre és a következő két évre. A beszámolókat a közigazgatási hatóságok ellenőrzik, amelyek helyszíni ellenőrzéseket is végezhetnek. Az illeték mértékét ezután egy tárcaközi rendeletben határozzák meg ezek alapján.
- (39) Mivel az illeték mértékét a költségek és a forgalom becslései alapján határozzák meg, egy utólagos kiigazítási mechanizmust indítottak el, hogy biztosítsák, hogy az adott esetben a (40) preambulumbekzdésben ismertetett kiegészítő finanszírozási instrumentumból származó bevételekkel kiegészített repülőterilleték-bevételek nem haladják meg a kapcsolódó feladatok végzése során ténylegesen felmerülő költségeket. Az érintett költségek magukban foglalják az említett repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatok elvégzése során felmerülő működési és személyzeti költségeket, a feladatokkal kapcsolatban végzett beruházások amortizációját, illetve az általános költségeknek a feladatokra vonatkozó részét<sup>(21)</sup>. Az üzemeltetőknek többéves könyveket kell őrizniük a repülőtéri illetékből és a kiegészítő finanszírozási instrumentumból befolyó bevételekről, illetve a kapcsolódó feladatok végzése során felmerülő költségekről. Amennyiben pozitív egyenleget észlelnék, a többletet az előző évekre vonatkozó kumulatív könyvekre viszik át, ami pozitív vagy negatív mérleget is eredményezhet. Ezt az egyenleget veszik figyelembe a következő évi illeték mértékének megállapításakor. Ezenkívül a pozitív mérleg az üzemeltető által fizetendő pénzügyi díjakat is hordoz magában.

<sup>(15)</sup> Az Államtanács 1998. május 20-i ítélete a *Syndicat des Compagnies aériennes autonomes* („SCARA”) ügyben.

<sup>(16)</sup> Jelenlegi kodifikált változata az általános adóködex 1609w. cikkében található.

<sup>(17)</sup> A vadveszély különösen madárveszélyt jelent, azaz a repülőgépekkel ütköző madarakat, ami veszélyeztetheti a fedélzeten lévő személyek biztonságát.

<sup>(18)</sup> E feladat végzése magában foglalhatja például a nyilvános és a korlátozás alá tartozó területeket leválasztó határvonalak felállítását és karbantartását vagy a korlátozás alá tartozó területen videós megfigyelőrendszer létesítését.

<sup>(19)</sup> Ez feladat magában foglalja a zajcsökkentő intézkedéseket a repülési útvonallal összefüggésben, amennyiben szükséges, illetve a víz- és levegőminőségi ellenőrzést a repülőtereket körülvevő területeken.

<sup>(20)</sup> A fentiekkel megegyezően a repülőtéri illetékből finanszírozható feladatok.

<sup>(21)</sup> Az általános költségek elsősorban a támogatási funkciókhoz kapcsolódnak, például az emberierőforrás-menedzsmenthez, a pénzügyekhez, a pénzügyi ellenőrzéshez, a beszerzésekhez, a nem exkluzív IT rendszerekhez, a jogi osztályhoz, az általános szolgáltatásokhoz, az általános vezetéshez, a számvitelhez és a vezetőségi felügyelethez.

- (40) A kezdetekben a repülőtéri illeték útján történő finanszírozást ki kellett egészíteni egy kiegészítő finanszírozási instrumentummal. Ez azért történt, mert a biztonság és az utasbiztonság költségei – a repülőtéri illeték bevételeitől eltérően – nem arányosak a légi forgalom volumenével. Nyilvánvalóvá vált, hogy az alacsony forgalmú repülőtereken a repülőtéri illeték mértékét a felhasználók által nehezen elfogadható módon magasán kellett volna megállapítani, ha a biztonság és az utasbiztonság költségeit le kívánták vele fedni. Ezekben a repülőtereken tehát elrendelték, hogy a repülőtéri illetéket a költségek fedezéséhez szükséges szintnél alacsonyabb szinten kell meghatározni, és egy kiegészítő finanszírozási instrumentumot kell használni a vonatkozó feladatok finanszírozására, ahol szükséges.
- (41) Számos különböző kiegészítő instrumentum követte egymást. A francia hatóságok először egy „fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien” („FIATA”), azaz repülőtéri és légi közlekedési támogatási alap nevű vagyonekezelői alapot használtak, amelyet ugyanaz a fent említett, 98-1266. sz., 1998. december 30-i törvény vezetett be, mint amelyik a repülőtéri illetéket, azzal egyidejűleg. Ez a részben a polgári légi közlekedési adóból finanszírozott alap a „fonds de péréquation des transports aériens”-t („FPTA”), azaz a légi közlekedési kiigazítási alapot váltotta fel, amelyet kezdetben a területfejlesztést támogató útvonalak finanszírozására tartottak fenn. A FIATA által finanszírozott feladatok azonosak voltak az FPTA tekintetében meghatározottakkal, és kiterjesztették a repülőtéri illeték által lefedett feladatokkal azért, hogy a kis repülőterek esetében kiegészítsék az illetéket. A gyakorlatban a FIATA feladatköreit alapvetően két külön szakaszra bontották: egy repülőtéri szakaszra a kis repülőtereken az utas- és repülésbiztonsági feladatok kiegészítő fedezésére és egy légi közlekedési szakaszra a területfejlesztés előmozdítását célzó légi összeköttetések finanszírozására. Az utas- és repülésbiztonsági feladatok kiegészítő finanszírozására vonatkozó FIATA-támogatások kifizetésére irányuló döntéseket azután hozták meg, hogy tárgyalta a FIATA repülőtéri szakaszának irányítóbizottságával.
- (42) A FIATA-t 2005-ben megszüntették, és a vonatkozó finanszírozást közvetlenül az állami költségvetés vette át két évre változatlan feltételek mellett, különösen az irányítóbizottság véleményére tekintettel. 2008-tól az állam a repülőtéri illeték felemelésével helyettesítette az instrumentumot, amely maga után vont, hogy magasabb illetéket határoztak meg, mint ami az egyes repülőtereken az utas- és repülésbiztonsági feladatok fedezéséhez szükséges lett volna. Az ebből eredő többletet újraosztják a kisebb repülőterek között az általuk beszedett repülőtériilleték-bevételek kiegészítésére.
- (43) A fent ismertetettek szerint a repülőtér-üzemeltetők éves, a közigazgatási hatóságok által ellenőrzött nyilatkozatai feltüntetik a repülőtéri adóból és a kiegészítő rendszerből származó becsült és tényleges költségeket és bevételeket is. Hasonlóképpen az üzemeltetők által vezetett éves számviteli könyvelés, amely alapján a tényleges költségek és bevételek egyenlege kiszámításra kerül (pozitív mérleg esetén csökken a repülőtéri adó, és hozzájárulnak az üzemeltetők által fizetendő költségekhez), a repülőtéri adóból származó bevételeket és a kiegészítő rendszerből származó finanszírozást is feltünteti. A ténylegesen viselt költségek felett az állami támogatások kifizetésének megakadályozására irányuló finanszírozás bevallásának, ellenőrzésének és kiigazításának mechanizmusa így mind a repülőtéri illetékre, mind a kiegészítő instrumentumra alkalmazható.
- (44) E nemzeti rendszer alkalmazandó a nimes-i repülőtérré. Ugyanakkor, amikor a tengerészeti légbázis működött, az előző preambulumbekendésekben ismertetett instrumentum hatálya alá tartozó feladatokat részben e bázis üzemeltetője látta el. Az ebből következően viselt költségeket csak részben számlázták tovább a civil üzemeltetőnek, a civil üzemeltető és a katonai üzemeltető között kötött, a befektetési, valamint a közös használatú létesítmények és szolgáltatások működtetésével összefüggő terhek elosztásáról szóló megállapodásnak megfelelően. E részleges továbbszámolás annak tudomásulvételén alapult, hogy a repülőtér tevékenységének nagy része katonai jellegű volt. A civil üzemeltető részére terhelt költséghányad után ezt követően a jelen szakaszban ismertetett állami feladatok finanszírozására irányuló rendszert alkalmazva kompenzációt fizettek.
- (45) A tengerészeti légbázis 2011. július 1-jei bezárását követően a VTAN átvette a repülőtér valamennyi olyan repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatának ellátását, amelyet a francia jogszabályok a polgári repülőterek üzemeltetőire hárítanak, a kapcsolódó költségek pedig a fent hivatkozott rendszer keretében kompenzációra kerültek.
- (46) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság egyébként rámutatott, hogy mivel a nimes-i repülőtér 2011. júliusig elsődlegesen katonai repülőtér volt, egyes, a közös infrastruktúrákkal, többek között a kifutópályákkal kapcsolatos beruházásokra a védelmi minisztérium égisze alatt került sor.

## 3.2.2. A CCI-REPÜLŐTÉR SZÁMÁRA NYÚJTOTT PÉNZÜGYI HOZZÁJÁRULÁSOK

- (47) A CCI repülőtér 2006. december 31-ig biztosította a nîmes-i repülőtér üzemeltetését.

## 3.2.2.1. Szerződéses háttér

- (48) Az 1986. évi ideiglenes igénybevételi engedély<sup>(22)</sup> azt írta elő, hogy a CCI évente 2 000 frankot köteles fizetni az államnak, az infrastruktúra tulajdonosának. E kikötésen kívül ez a 2006. február 1-jéig hatályos szerződéses háttér semmilyen más, a CCI-repülőtér javára teljesítendő pénzügyi transzferet nem tartalmazott.
- (49) 2006. február 1-jétől az állam a SMAN rendelkezésére bocsátotta a civil rész repülőtéri infrastruktúráit, és rá ruházta a repülőtér civil tevékenységének megszervezésére irányuló feladatot, a védelmi minisztérium előjogainak tiszteletben tartása mellett. A 2006. január 31-én az állam és a SMAN között létrejött megállapodás úgy rendelkezik, hogy a SMAN, vagy az általa kijelölt harmadik személy üzemeltető gondoskodik a civil részben a manőverezési zónák kezeléséről, a parkolóhelyek kijelöléséről, illetve az anyagárolási területekről, valamint finanszírozza ezeket<sup>(23)</sup>.
- (50) Ebben az összefüggésben a SMAN és a CCI közszolgáltatási megbízásról szóló megállapodást kötött, annak érdekében, hogy az utóbbira ruházzák a repülőtér operatív irányítását<sup>(24)</sup> 2006. február 1. és december 31. között, vagyis arra az időre, amely alatt meg lehet indítani a pályázati eljárást az új üzemeltető kiválasztása érdekében. E megállapodás 6. cikke kimondja, hogy a repülőtér működési költségeit a CCI finanszírozza, míg a beruházási kiadásokat a SMAN. A repülőtér működési költségeinek fedezése érdekében előírták, hogy az üzemeltető más érintett közjogi személyek hozzájárulásait is igénybe veheti<sup>(25)</sup>. A CCI évi egy euro összegű éves állami illetéket köteles fizetni az SMAN részére<sup>(26)</sup>.

## 3.2.2.2. Beruházások a civil repülőtéri területen

- (51) A francia hatóságok bemutatták a civil repülőtéri területen a CCI által 1970–2006 között végzett valamennyi beruházást, amelyek összege ezen időszak alatt 19 447 268 euro volt. E beruházások az utasterminál kibővítésére vonatkoztak. A módosítások többek között a nyilvános csarnokot, a check-in zónát, a beszállási területet, az érkezési csarnokot, és az ügyintézésre fenntartott területet érintették<sup>(27)</sup>. Céljuk az volt, hogy a repülőtér alkalmassá tegyék évi 600 000–800 000 utas fogadására. E munkálatok pénzügyi terheit teljes egészében az önfinanszírozást és hitelt igénybe vevő CCI-repülőtér viselte.
- (52) Franciaország egyébként hangsúlyozta, hogy a CCI általi üzemeltetést időszakában, 2006. február 1-jétől az utasterminál kivételével az egész repülőtér érintette a bázis katonai tevékenysége. A kifutópályát és az irányítótornyot például katonai repülési célokra építették és használták. Ezeket a meglévő infrastruktúrákat ezt követően kereskedelmi repülési célokra használták, de a katonai tevékenységet kiegészítő jelleggel. A védelmi minisztérium ezen infrastruktúrák szintjén végzett beruházásokat. E beruházások célja azonban nem a repülőtér kereskedelmi, hanem katonai tevékenységének fejlesztése vagy fenntartása volt, és ennek alapján azokat nem a civil üzemeltető végezte, vagy finanszírozta. A CCI-repülőtér ezzel szemben a közös infrastruktúrákhoz (elsősorban a kifutópályát és az irányítótorny) kapcsolódó költségekből és a közösen nyújtott szolgáltatásokból (elsősorban a légi navigáció, illetve tűzvédelmi és tűzoltási szolgáltatások) részesül megfelelő hozzájárulást fizetett a katonai üzemeltető részére<sup>(28)</sup>.

## 3.2.2.3. Üzemeltetési támogatás

- (53) A CCI-repülőtér 1999–2005 közötti időszakra vonatkozó főbb könyvelési és üzleti adatait a jelen preambulumbeközlésben található 2. táblázat foglalja össze.

2. táblázat

A CCI-repülőtér legfontosabb adatai (ezer euróban)<sup>(1)</sup>

|                          | 1999      | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  |
|--------------------------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Ryanair-bevételek        | [...] (*) | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Összes bevétel           | 2 664     | 2 943 | 3 328 | 3 522 | 2 747 | 2 665 | 4 314 |
| Kifizetések a Ryanairnek | [...]     | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |

<sup>(22)</sup> Az 1965. évi koncessziós szerződés 31. cikke.

<sup>(23)</sup> Állam-SMAN megbízási szerződés, 2006. február 1., 8. cikk.

<sup>(24)</sup> Állam-SMAN megbízási szerződés, 2006. február 1., preambulumban.

<sup>(25)</sup> Állam-SMAN megbízási szerződés, 2006. február 1., 27. cikk.

<sup>(26)</sup> Állam-SMAN megbízási szerződés, 2006. február 1., 29. cikk.

<sup>(27)</sup> Franciaország észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatra, 8. és 13. o.

<sup>(28)</sup> Franciaország észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatra, 8. o.

|                      | 1999   | 2000   | 2001  | 2002  | 2003    | 2004    | 2005    |
|----------------------|--------|--------|-------|-------|---------|---------|---------|
| Összes költség       | 2 933  | 3 217  | 3 746 | 4 318 | 5 171   | 4 553   | 4 957   |
| Eredmény             | - 269  | - 274  | - 419 | - 796 | - 2 424 | - 1 887 | - 643   |
| Befektetett eszközök | 8 956  | 8 333  | 7 714 | 7 145 | 7 383   | 6 641   | 8 026   |
| Saját tőke           | 3 844  | 3 357  | 2 729 | 1 805 | - 1 093 | - 3 491 | - 4 341 |
| Összesített mérleg   | 10 831 | 10 258 | 9 419 | 8 522 | 8 869   | 7 924   | 10 729  |

- (<sup>1</sup>) Franciaország 2012. február 27-i levele alapján. A „Ryanair-bevételek” sor megfelel a légitársaság által az üzemeltető részére teljesített kifizetéseknek, míg a „Kifizetések a Ryanairnek” sor a CCI-repülőtér által a Ryanair és AMS leányvállalata részére teljesített kifizetéseknek.
- (\*) Bizalmas információk.

- (54) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kiemelte, hogy a CCI-repülőtér 2000–2006 közötti évekre vonatkozó pénzügyi mérlegeiben az üzemeltetési támogatásokra vonatkozó olyan könyvelési tételeket talált, amelyek összege a jelen preambulumbekzdésben található 3. táblázatban látható:

3. táblázat

**A CCI által 2000 és 2006 között kapott, az eljárás megindításáról szóló határozatban azonosított üzemeltetési támogatások összege (ezer euróban)**

|             | Állam  | Régió | CGG    | Települések | Egyéb   | Összesen |
|-------------|--------|-------|--------|-------------|---------|----------|
| <b>2000</b> |        | 8 944 |        |             | 13 993  | 22 937   |
| <b>2001</b> |        |       | 28 314 | 15 299      |         | 43 613   |
| <b>2002</b> | 46 000 |       |        | 16 518      |         | 62 518   |
| <b>2003</b> |        |       |        | 12 603      | 400 331 | 412 934  |

|              | Állam         | Régió        | CGG            | Települések    | Egyéb          | Összesen         |
|--------------|---------------|--------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| <b>2004</b>  |               |              |                | 3 694          | 39 587         | 43 281           |
| <b>2005</b>  |               |              | 500 000        | 850 000        | 13 758         | 1 363 758        |
| <b>2006</b>  |               |              |                |                | 200 000        | 200 000          |
| <b>Total</b> | <b>46 000</b> | <b>8 944</b> | <b>528 314</b> | <b>898 114</b> | <b>667 669</b> | <b>2 149 041</b> |

(55) Franciaország a következő magyarázatokat szolgáltatta e különböző összegekre. 2005-ben a CCI-repülőtér 250 000 euro támogatást kapott a CAAC-tól, 600 000 eurót a CANM-től, és 500 000 eurót a CGG-től, annak érdekében, hogy fedezze működési deficitjét<sup>(29)</sup>. 2006-ban a CCI-repülőtér 200 000 euro támogatást kapott a CCI általános szolgálatától, annak érdekében, hogy fedezze működési deficitjét<sup>(30)</sup>. Ezzel szemben Franciaország szerint az előző preambulumbekzdésben található 3. táblázatban szereplő egyéb összegek egyike sem felel meg az önkormányzatok által a CCI-repülőtér gazdasági tevékenységeihez nyújtott pénzügyi támogatásoknak. Franciaország szerint ugyanis:

- a 2000. és 2001. évek vonatkozásában említett 22 937 eurós és 43 613 eurós összegeket a Nîmes központja és repülőtér közötti ingajarat működtetésére fordították,
- a 2002. év vonatkozásában említett 62 518 eurós összegből 16 518 euro az ingajarat finanszírozásának, 46 000 euro pedig a FIATA egy olyan támogatásának felel meg, amely a fentiekben kifejtettek szerint az állami feladatok finanszírozása rendszerének körébe tartozik,
- a 2003. év vonatkozásában említett 412 934 eurós összegből 12 603 euro az ingajarat finanszírozásának, 14 218 euro a FIATA egy támogatásának, míg 386 103 euro az állam által a repülőtéri illeték és a FIATA körébe tartozó állami repülésbiztonsági feladatok fedezése által nyújtott támogatásnak felel meg,
- a 2004. év vonatkozásában említett 43 281 eurós összegből 3 694 euro az ingajarat finanszírozásának, 39 587 euro pedig a FIATA egy támogatásának felel meg,
- a 2005. év vonatkozásában az „egyéb” oszlopban említett 13 758 euro a FIATA egy támogatásának felel meg.

(56) Az ingajaratot külső szolgáltató üzemelteti, a különböző önkormányzatok pénzügyi segítségével. Az ingajarat nem áll a CCI-repülőtér ellenőrzése alatt, és nem képezi részét a tevékenységi körének.

(57) Franciaország egyebekben kiemelte, hogy a 2006. évi, az (55) preambulumbekzdésben hivatkozott 200 000 eurós kifizetés kivételével a CCI a koncesszió időtartama alatt semmilyen átutalást nem végzett az általános szolgáltatási számlák és a repülőtéri szolgáltatási számlák között. Hangsúlyozzák ugyanakkor, hogy sor került visszatérítendő előlegek nyújtására. Ezen előlegek forgalmát és állományát<sup>(31)</sup> a jelen preambulumbekzdésben található 4. táblázat foglalja össze.

<sup>(29)</sup> Az első két összeg a „települések és települési társulások” oszlopban szerepel.

<sup>(30)</sup> Ez az összeg a fenti táblázat „egyéb” oszlopában szerepel.

<sup>(31)</sup> Ahogy az a CCI-repülőtér mérlegében a forrásoldalon az „Intézmények közötti előlegek” rovatban szerepel.

## 4. táblázat

Az általános szolgáltatásból a CCI repülőtéri szolgáltatásának nyújtott előlegek (euróban) <sup>(1)</sup>

|             | Kapott előleg | Előlegállomány a pénzügyi év végén |
|-------------|---------------|------------------------------------|
| <b>1999</b> | - 13 157      | 2 740 804                          |
| <b>2000</b> | - 43 669      | 2 697 135                          |
| <b>2001</b> | 0             | 2 697 135                          |
| <b>2002</b> | 420 074       | 3 117 210                          |
| <b>2003</b> | 1 752 663     | 4 869 873                          |
| <b>2004</b> | 1 429 624     | 6 299 497                          |
| <b>2005</b> | 500 000       | 6 799 497                          |
| <b>2006</b> | 2 938 660     | 9 738 157                          |

<sup>(1)</sup> A francia hatóságok 2012. február 27-i levele szerint.

- (58) A CCI általános szolgáltatásának előlegállományát tényleges támogatássá alakították az állami eszközökre irányuló koncesszió megszüntetésekor, 2006. január 31-én <sup>(32)</sup>. Ahogy ugyanis azt az 1965. évi koncessziós szerződés lehetővé tette számára <sup>(33)</sup>, az állam e koncessziót 2006-ban előrejelzetten megszüntette. Ezt követően az 1965. évi koncessziós szerződés 48. cikkét alkalmazták, amely szerint a koncesszió lejártakor „az állam visszatéríti a kereskedelmi kamara részére azokat az előlegeket, amelyeket az utóbbi esetlegesen saját forrásaiból, stb. fedezett”.
- (59) Végül, a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban megállapította, hogy a 2000–2006 közötti időszakban a CCI-repülőtér könyvelésében nem rögzített terheléseket a „Hozzájárulás az üzemeltető általános költségeihez” rovatban. Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság azt a feltevést ismertette, amely szerint a CCI nem számlázta ki a repülőtéri szolgáltatás nyújtása érdekében felhasznált erőforrásaihoz kapcsolódó általános, például adminisztrációs vagy könyvelési költségeket. Az eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszában azonban Franciaország kiemelte, hogy a CCI – beleértve a CCI-repülőtér is – különböző szolgáltatási ágainak nyújtott valamennyi közös szolgáltatást továbbszámolták, mivel az egyes ágazatok hozzájárulását egy olyan felosztási kulcs alapján határozták meg, amely maga a CCI egyes szolgáltatási ágai által felhasznált szolgáltatások mennyiségén alapult. Így például az informatikai kiadások esetében az egyes szolgáltatási ágak attól függően viselték e költségeket, hogy az érintett ágazat hány bekötött számítógépet használ. Franciaország részletesen megadta a repülőtéri szolgáltatás részesedését az általános kiadásokból 2000 és 2006 között, posztponként (vezetés-ellenőrzés, személyzeti vezetés, könyvelés, informatika, szállítások, biztosítások, levelezés).

## 3.2.3. A VTAN SZÁMÁRA NYÚJTOTT PÉNZÜGYI HOZZÁJÁRULÁSOK

## 3.2.3.1. Szerződéses háttér és üzemeltetési támogatások:

- (60) A Veolia Transport társaságot 2007. január 1-jétől bízták meg a nimes-i repülőtér üzemeltetésével. Hatásköreinek terjedelmét, valamint az üzemeltetési feltételeket a SMAN mint átruházó hatóság határozza meg a KMM-ben. Ennek értelmében célja a repülőtér polgári részének az üzemeltetése, fenntartása és karbantartása, valamint a forgalom fejlesztése, illetve a polgári repülőgépek fogadását célzó, valamint a helyszínen működő vállalkozások tevékenységét célzó szolgáltatások fejlesztése.

<sup>(32)</sup> 2006. augusztus 8-tól a CCI több, mint 9 millió euro összegű előleg visszatérítését követelte.

<sup>(33)</sup> Az 1965. évi koncessziós szerződés 46. cikke.

- (61) Ezt követően, a KMM 1a. cikkének megfelelően a Veolia Transport a KMM végrehajtása érdekében létrehozta a VTAN társaságot. A VTAN anyavállalata, a Veolia Transport emellett más, a repülőtér üzemeltetésének feladatához „kapcsolódó”<sup>(34)</sup> üzleti tevékenységeket is folytathat.
- (62) A KMM 27. cikkének megfelelően a SMAN minden évben átalány-hozzájárulást fizet a VTAN részére, annak érdekében, hogy biztosítsák a repülőtér üzemeltetésének pénzügyi egyensúlyát. E hozzájárulást a megbízott által a kiadások előirányzott szintje (összes teher plusz nettó haszonkulcs adózás előtt) kapcsán tett kötelezettségvállalások és az utóbbi által a bevételek előirányzott szintje kapcsán tett kötelezettségvállalások különbsége alapján számítják ki. E hozzájárulás rögzített, a KMM 27.6. cikkében előírt képlet alapján végzett éves indexálás kivételével. A KMM szerint az átalány-hozzájárulás összege évi [1,2-1,5] millió euro, héa nélkül (2005. évi euróértékben), egy olyan referencia-forgatókönyv esetén, amely megfelel a 2006. második negyedévében fennálló üzemeltetési feltételeknek.
- (63) A KMM ugyanakkor azt írja elő, hogy az átalány-hozzájárulás összegét módosítani kell abban az esetben, ha a VTAN a KMM-ben pontos kritériumok révén meghatározott „visszaesési helyzetbe” kerül. E visszaesési helyzet a tevékenység csökkenését jelenti, ami a rendszeres járatok repülőgépei rotációs tervezésének módosításával jár, ez pedig a repülőtér személyzete második csapatának csökkentését vonja maga után, ezáltal mérsékelve az előirányzott kiadásokat. A KMM szerint ebben a visszaesési helyzetben az átalánydíjazás évi nettó [1,0-1,3] millió euróra csökken.
- (64) Ezenfelül, a KMM azt írja elő, hogy amennyiben egy adott évben a repülőtér-üzemeltetés haszonkulcsa magasabb, mint az eredetileg előirányzott haszonkulcs, vagyis ha a tevékenység gazdaságosabb, mint az előirányzott és vállalt gazdaságosság, a haszonkulcs különbségének [30 %-45 %-]ával csökkenteni kell az átalány-hozzájárulás összegét. Figyelemmel az adózás előtti haszonkulcs 10 %-ának megfelelő társaságiadó-növekményre, e csökkentési képlet lehetővé teszi az eredetileg elő nem irányzott nyereségek egyenlő megosztását a SMAN és a VTAN között.
- (65) 2010. január 27-én került sor a KMM első módosítására (a továbbiakban: 1. módosítás), mivel a VTAN nem volt képes beszedni egy a repülőtéri zónában található üzem (a SGAĪ üzem) ideiglenes igénybevételi engedélye után fizetendő díjat, amely körülmény a Veolia ajánlatának rögzítésekor nem volt ismert. A KMM 1. módosítása [20 000-50 000] euróra növelte az átalány-hozzájárulást.
- (66) 2010. július 20-án került sor a második módosításra (a továbbiakban: 2. módosítás), annak érdekében, hogy kötelezzék a VTAN-t a repülőtér hűtőrendszerének felújítására. A módosítás szerint a SMAN a megbízás végén köteles megtéríteni a VTAN részére a berendezés nem amortizálódott értékét.
- (67) A KMM harmadik módosítására (a továbbiakban: 3. módosítás) 2011. március 23-án került sor. E módosítás rögzíti, hogy az átalány-hozzájárulás az SMAN által az egyéb önkormányzatoktól kapott támogatásoknak megfelelő összegre emelhető. Ezenfelül előírja, hogy a SMAN átadja a VTAN részére azt a támogatást, amelyet Languedoc-Roussillon régiótól kapott az ezen önkormányzattal az alacsony költségű légiforgalomhoz kapcsolódó idegenforgalom fejlesztésének támogatása érdekében kötött megállapodás alapján. E támogatás a 2009. évre [100 000-300 000] eurót tesz ki. A SMAN ugyanis úgy ítéli meg, hogy az idegenforgalom fejlesztésének támogatására irányuló kiadásokat korábban a VTAN vállalta, és ennek alapján növelni kívánja az átalány-hozzájárulást a kapott támogatás összegével.
- (68) Franciaország jelezte, hogy e támogatás célja az volt, hogy fedezze a VTAN által azzal összefüggésben vállalt költségeket, hogy szembesülnie kellett a Ryanair azon 2009. márciusi döntése által kiváltott forgalomcsökkenéssel, hogy a továbbiakban nem üzemeltet a nimes-i repülőtérrel East Midlandsba irányuló járatokat, valamint, hogy csökkenti a Liverpool és London Luton felé irányuló rotációk számát.
- (69) A VTAN szerint az e kommunikációs támogatás által támogatott költségek semmiképpen sem a Ryanair leányvállalatának (AMS) kiegészítő reklámjait finanszírozták, hanem az idegenforgalmi áramlatok és a helyi gazdaság előmozdításának közszolgáltatási feladatában vettek részt. A VTAN többek között felvett egy kereskedelmi vezetőt, akinek feladata a fejlesztés és a marketingkommunikáció volt, valamint a légiforgalommal kapcsolatos fejlesztések, a légitársaságok székhelyein folytatott számos „b to b” találkozó és több e-mail kampány révén, valamint azáltal, hogy részt vett a légiközlekedés területén tartott, közvetlenül külföldi ügyfélkörét megcélzó találkozók és fórumokon (így például az olaszországi Nápolyban tartott BMT szalonon, amely 5 olasz utazásszervező ügynöki szerződését tette lehetővé).

<sup>(34)</sup> A KMM 1. és 1a. cikke.

- (70) 2011. április 8-án a SMAN és a VTAN együttműködési megállapodást kötött, annak érdekében, hogy összehangolt megközelítést alakítsanak ki a légitforgalmi tevékenység 2011. július 1., a tengerészeti légibázis tevékenységének megszűnése utáni fenntartásához szükséges költségek vállalását illetően, mivel ez a repülőtér egésze irányításának felülvizsgálatával járt.
- (71) 2011. július 2. óta az állam átadta a SMAN-nak a korábbi katonai zóna területének egy részét, valamint rá ruházta a korábban a védelmi minisztérium által ellátott feladatok és felelősségi körök egy részét. Ezen átruházás eredményeként módosult a KMM keretében a VTAN-ra ruházott feladat- és felelősségi kör. Ebben az összefüggésben, 2011. június 30-án a SMAN és a VTAN megállapodott a KMM egy újabb módosításában (4. módosítás), amelynek tárgya egyrészt a KMM eredeti tartamának meghosszabbítása, másrészt a megbízott kötelezettségeinek és a neki járó térítés részletszabályainak módosítása. Ettől az időponttól kezdődően a VTAN lett a felelős az addig a védelmi minisztérium által vállalt tevékenységekért, a repülésbiztonság ellenőrzésének kivételével. Emellett meg kell szereznie a katonai zóna létesítményeit, és el kell végeznie a szükségesnek ítélt beruházásokat ezeken az infrastruktúrákon.
- (72) Annak érdekében, hogy figyelembe vegyék ezeket az új üzemeltetési költségeket, valamint a kiegészítő beruházásokkal járó kiadásokat, a megbízott részére 2011-re előzetesen [300 000-600 000] összegűre tett konkrét állami hozzájárulást és eszközbeszerzési támogatást nyújtottak. Az eszközbeszerzési támogatások előzetes összege [900 000-1 400 000] euro volt ([300 000-500 000] euro 2011-re és [600 000-900 000] euro 2012-re). A megbízás végén kiigazítást kellett végezni, annak érdekében, hogy megfeleltessék a kifizetéseket a VTAN által ténylegesen viselt költségeknek, és a SMAN által ténylegesen beszedett díjaknak. Franciaország előadja, hogy a fent hivatkozott támogatás célja az volt, hogy fedezze az állami feladatok körébe tartozó beruházásokat, valamint a repülőtér jóváhagyását célzó munkálatokat, amelyek a közszolgáltatási megbízás adásánál nem voltak előre láthatóak<sup>(35)</sup>.

### 3.2.3.2. Beruházások a repülőtéri területen

- (73) A KMM úgy rendelkezik, hogy a beruházásoknak csak egy része terheli az üzemeltetőt<sup>(36)</sup>. Ekképpen a VTAN-nak kell finanszíroznia az étterem berendezésének átvételéhez, [150 000-350 000] euro összegben, a repülőtéri üzletek elköltöztetéséhez, valamint a terminálon zajló műveletekhez szükséges anyagok beszerzéséhez kapcsolódó beruházásokat. E [200 000-400 000] euro összegű beruházásokat a 2007. pénzügyi évre írták elő, és azok a KMM időtartama alatt amortizálódtak. A 2. módosításnak megfelelően<sup>(37)</sup>, a VTAN finanszírozta a repülőtér hűtőrendszerének felújítását, amelynek a megbízás lejártakor való átvételét a megbízó hatóság vállalta, azzal, hogy a megbízott részére megfizeti a vagyontárgy nem amortizálódott értékét. Általános jelleggel az üzemeltetőt finanszírozza az üzemeltetési eszközök fenntartását és felújítását. Minden más beruházás a SMAN-ra és az azt alkotó önkormányzatokra tartozik.
- (74) 2011. július 2. óta a KMM hatálya kiterjed a katonai zónára. Márpedig a katonai zóna átadása Franciaország szerint munkálatok és beszerzések elvégzését tette elkerülhetlenné a repülőtér üzemeltetésének folyamatossága érdekében, többek között annak jóváhagyásával összefüggésben (vagyis annak érdekében, hogy biztosítsák a nîmes-i repülőtér korábbi katonai zónája irányításának, és az addig a BAN által ellátott feladatoknak az átadását, aminek hatására módosultak a VTAN kötelezettségei, illetve a neki járó térítésre vonatkozó részletszabályok. E munkálatokat a Polgári Légi Közlekedési Főigazgatóság, a védelmi minisztérium, a SMAN és a VTAN által alkotott munkacsoportok azonosították. Ahogy az a (72) preambulumbekzdésben szerepel, ezen új kötelezettségek ellenértékéért a VTAN-nak 2011-re [300 000-500 000] euro, és 2012-re [600 000-900 000] euro előzetes összegű eszközbeszerzési támogatást kellett fizetni, vagyis összesen [600 000-900 000] eurót.
- (75) Franciaország szerint a VTAN által a KMM teljes tartama alatt végzett beruházások összege [600 000-900 000] euro volt.

### 3.3. A RYANAIR/AMS-SZEL KÖTÖTT SZERZŐDÉSEK

- (76) A Ryanair nîmes-i repülőtéren folytatott tevékenységének története a (18) preambulumbekzdésben szerepel.

<sup>(35)</sup> Franciaország észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatra, 15. o.

<sup>(36)</sup> 2006. december 12-i KMM, 25. cikk.

<sup>(37)</sup> A 2010. július 20-i 2. módosítás.

## 3.3.1. A CCI-REPÜLŐTÉRREL KÖTÖTT SZERZŐDÉSEK

- (77) A francia hatóságok kiemelik, hogy a repülőtér körüli tevékenységek övezete, amely több, mint 2 000 állást érintett, egy olyan átfogó egyensúly kereteibe illeszkedett, amely figyelembe vette, hogy egymás mellett létezik a hadsereg, a repülés terén működő ipari vállalkozások (az üzemanyag újrahaznosítása) és az utasforgalmi tevékenység. E gazdasági összefüggésben a CCI – először egyedül, majd a partner területi önkormányzatokkal – megpróbálta fenntartani a nîmes-i repülőtéren üzemeltetett járatokat. A CCI többek között megpróbálta orvosolni a végül 2001. júniusban kialakított TGV vonal létrehozásának bejelentése óta bekövetkezett forgalomcsökkenést.
- (78) A francia hatóságok azt is megerősítették, hogy a Ryanairrel és a CCI-vel kötött szerződések és ezek módosításai kapcsán nem hoztak a tárgyalásokat engedélyező formális határozatot. Ekképpen Franciaország kiemeli, hogy a légitársaságokkal a szerződések megkötése egy napi tevékenységhez tartozó aktust jelent, amely vonatkozásában nem szükséges a Közgűlés engedélye, mivel a CCI elnöke olyan széles hatáskörrel rendelkezik, amely többek között kiterjed arra is, hogy a CCI nevében szerződéseket kössön<sup>(38)</sup>.

## 3.3.1.1. A CCI és a Ryanair közötti 2000. április 11-i megállapodás

- (79) Az első, CCI és a Ryanair között 2000. április 11-én 10 évre aláírt megállapítás rögzíti a Ryanair esetében alkalmazandó repülőtéri díjakat. A légitársaság e megállapodásban azt is vállalta, hogy napi rendszerességgel repül a nîmes-i repülőtérre. Franciaország szerint egy szóbeli kötelezettségvállalás 70 %-os kihasználtsági fokra vonatkozott, amelyet a valóságban 10 százalékponttal túlléptek.
- (80) A 2000. április 11-i megállapodás szerint a Ryanair engedményt kapott a nîmes-i repülőtéren alkalmazott díjakból. Figyelemmel a járatok sajátosságaira és menetrendjére, a parkolási és világítási díjakat nem alkalmazták a társasággal szemben. A Ryanair továbbá [...] kapott. A társasággal szemben alkalmazott utaskiszolgálási díjak és leszállási díjak megfelelnek az általános díjszabásnak. Franciaország emlékeztet arra, hogy bármelyik a Ryanairhoz hasonló mennyiségű járatot üzemeltető társaság azonos díjazásban részesülhetett volna<sup>(39)</sup>.
- (81) A Ryanair számára a földi kiszolgálási díjból nyújtott engedmény fejében e szerződés kötbért írt elő a Ryanair számára, ha nem érik el a célként kitűzött éves utasszámot. Ebben az esetben a Ryanairnek elmaradt utasonként [...] euro kötbért kellett fizetnie. A VTAN a Ryanair számára kedvezőbb [...] eurós díjat állapított meg, figyelemmel az üzemeltetett járatok jelentős számára.
- (82) A megállapodás előírja továbbá a Ryanairrel kötött szerződésben kikötött leszállási díj eredménye egy részének megfizetését, a marketingköltségekhez való hozzájárulásként. E hozzájárulást a leszállási díj eredménye egy részében határozták meg, és úgy számították ki, hogy az a Ryanair által fizetett leszállási díj összege és a [...] euro összeg közötti különbség, amelyhez hozzájön az utaskiszolgálási díj egy része, [...] euro közösségi utasonként.

## 3.3.1.2. A 2000. április 11-i megállapodás módosításai

- (83) A 2000. április 11-i szerződést levélváltásokat követően először 2001 végén<sup>(40)</sup>, majd másodszor 2004 márciusában<sup>(41)</sup> módosították. E módosítások a CCI által a Ryanair részére teljesített kifizetések növelését írják elő, további járatok kialakítása céljából.
- (84) A 2001. évi módosítások a CCI által a Ryanair részére fizetett marketinghozzájárulás emelését írják elő, amely ettől kezdve 2002. október 31-ig a nîmes-i repülőtérrel a London irányában üzemeltetett járatokon repülő utasonként [...] euro, azzal a feltétellel, hogy a Ryanair egy második, a nyári menetrendnek megfelelő járatot indít London felé.

<sup>(38)</sup> Franciaország 2014. március 20-i levele.

<sup>(39)</sup> Franciaország észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatra, 56. o.

<sup>(40)</sup> 2001. november 28-i, 2002. december 11-i és 18-i, 2001. december 21-i és 24-i, 2002. február 2-i és 5-i, valamint 2002. február 15-i levelek.

<sup>(41)</sup> 2004. március 10-i és 16-i levelek.

- (85) Ugyanakkor a 2004. évi módosítások a marketinghozzájárulás utasonként [...] eurós emelését írják elő, azzal a feltétellel, hogy egy második, a nyári szezon során működő járatot indítanak London felé (2004. április 29-től).

### 3.3.1.3. A CCI és a Ryanair közötti 2005. október 11-i szerződés

- (86) 2005. október 10-én a Ryanair és a CCI új szerződést kötött, 5 éves kiinduló időtartamra, amely 5 év tartamra meghosszabbítható. A 2005. január 1-jére visszamenőleges hatályú szerződés meghatározza a Ryanair által fizetendő repülőtéri díjak összegét, amely megfelel a nîmes-i repülőtéren alkalmazandó általános díjszabásnak, a parkolási, világítási és [...] díjak ingyenességét kivéve. Ezenkívül a társaság számára forgalmi célokat jelöltek ki.
- (87) Az új szerződés tartalmaz egy a forgalom fejlődésében való részesedésről szóló rendelkezést is. Ennek alapja, hogy a CCI a szerződés teljes tartama alatt a nîmes-i repülőtérrel induló utasonként [...] euro, és leszállásonként [...] euro hozzájárulást fizet. Arra az esetre, ha a Ryanairnek nem sikerült elérnie a megállapodásban szereplő forgalmi célokat, kötbért kötnék ki. E kikötés szerint, ha a szállított utasok száma a célforgalom [...] és [...]%-a közé esik, az utasonkénti kifizetés összege [...] euróra csökken a teljes érintett évre, a forgalom visszaállításának időpontjáig. Ha a szállított utasok száma alacsonyabb, mint [...]%, [...].
- (88) E szerződés szerint a Ryanair vállalja a következő járatok üzemeltetését:

— napi járat London Stansted felé, évi 40 000 utassal,

— kiegészítő napi járat London Stansted felé nyáron, 6 egymást követő hónapban, évi további 22 000 utassal,

— heti 4 napon járat Liverpool felé, 22 000 utassal,

— kiegészítő járat 2006. áprilistól egy később meghatározandó cél felé, 22 000 utassal.

- (89) A szerződés ezen kívül a Ryanair számára a földi kiszolgálási díjból nyújtott engedmények alapján kötbért írt elő a Ryanair számára, valamint utasonként [...]euro kötbért, ha nem éri el a célként kitűzött éves utasszámot.

### 3.3.1.4. A CCI és az AMS közötti 2005. október 10-i szerződés

- (90) 2005. október 10-én a CCI és az Airport Marketing Services Limited (a továbbiakban: AMS), a Ryanair 100 %-os leányvállalata is 5 éves meghosszabbítható szerződést kötött, ugyanilyen időtartamra. E szerződés szintén 2005. január 1-jére visszamenőleges hatályú. E szerződés tárgya a CCI részére kapcsolódó marketingszolgáltatások vásárlása, mégpedig:

— 5 bekezdés 150 szóval a „5 choses à faire” [5 dolog, amit tehet] szekcióban a Ryanair weboldalának Nîmes célállomással foglalkozó oldalán,

— 5, a CCI által megjelölt honlapokra mutató link megjelenése a Ryanair weboldalának Nîmes célállomással foglalkozó oldalának állapotsorában,

— egy a CCI által megjelölt honlapra mutató link megjelenése a Ryanair weboldalának Nîmes célállomással foglalkozó oldalán a „5 choses à faire” [5 dolog, amit tehet] szekcióban,

— évi 7 napon keresztül egy, a CCI által megjelölt honlapra mutató link a Ryanair brit honlapján. A fenti intézkedések alkotják az 1. csomagot, és azokat évente nettó [...] euro összegért nyújtják,

— a nîmes-i repülőtérrel induló új járatok 2006. évi bejelentésétől évi 26 napon keresztül egy, a CCI által megjelölt honlapra mutató link a Ryanair brit honlapján (2. csomag) évente [...] euro összegért,

- a nîmes-i repülőtérrel induló új járatok 2007. évi bejelentésétől évi további 3 napon keresztül egy, a CCI által megjelölt honlapra mutató link a honlap főlapján (3. csomag) évente [...] euro összegért,
- 2005-ben: Nîmes célállomás e-mailes promóciójára vonatkozó ajánlat [...] euro összegért,
- 2006-ban: Nîmes célállomás e-mailes promóciójára vonatkozó ajánlat [...] euro összegért,
- 2007-ben: Nîmes célállomás e-mailes promóciójára vonatkozó ajánlat [...] euro összegért.

(91) E szerződést két módosítás érintette:

1. 2006. január 30-i módosítás (1. módosítás), amely meghosszabbítja a CCI és az AMS között kötött szerződés tartamát a repülőtér tényleges üzemeltetésének végéig, vagyis 2006. december 31-ig, az állami eszközökre irányuló koncesszió felmondása ellenére. E módosítás olyan kikötést tartalmaz, amely szerint a CCI és az AMS „minden tőle telhetőt megtesz” annak érdekében, hogy egyenértékű szerződést kössenek a jövőbeli üzemeltetővel. A francia hatóságok szerint e módosítás logikus következménye a repülőtér CCI általi üzemeltetése koncessziós megállapodáson túli ideiglenes meghosszabbításának <sup>(42)</sup>.
2. 2006. október 17-i módosítás (2. módosítás), amely csökkenti a CCI számára nyújtott marketingszolgáltatás összegét, arra hivatkozva, hogy a CCI számára állítólag lehetetlen volt a kért marketingtámogatás biztosítása. A módosítás kimondja, hogy a 2007-től nyújtandó marketingszolgáltatások megfelelnek az alapszerződésnek. A marketingszolgáltatások nyújtását 2006. áprilistól és júliustól 2006. december 31-ig felfüggesztették, mivel a CCI számára nem volt lehetséges azon marketingtámogatások nyújtása, amelyeknek a Ryanair honlapján kellett megjeleníteniük. Végeredményként a CCI által a 2006. év után fizetendő összegek a következők:
  - [...] euro helyett [...] euro, az 1. csomag után;
  - [...] euro helyett [...] euro, a 2. csomag után;
  - [...] euro helyett [...] euro, a 3. csomag után;
  - a módosítás egy számlázási csomagonkénti [...]eurós szolgáltatást is előírt, amely nem módosult.

### 3.3.2. A VTAN-NAL KÖTÖTT SZERZŐDÉSEK (2007–2011)

(92) Franciaország rámutatott, hogy a Ryanairrel kötendő különböző szerződések aláírására vonatkozó döntés kizárólag a VTAN igazgatójának és elnökének hatáskörébe tartozott, tehát az nem képezte viták vagy találkozók tárgyát <sup>(43)</sup>.

#### 3.3.2.1. A VTAN és a Ryanair közötti 2007. január 2-i szerződés

(93) 2007. január 2-án a Ryanair és a VTAN társaság repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződést kötött, amely rögzíti a légitársaságnak felszámított leszállási díjat és utaskiszolgálási díjat, valamint a forgalom növelésére ösztönző rendszere keretében utasonként hozzájárulást állapít meg számára. E szerződés 2007. január 1-jétől október 31-ig volt hatályban.

#### 3.3.2.2. A VTAN és az AMS közötti 2007. január 2-i szerződés

(94) Ugyanezen a napon a VTAN marketingszolgáltatásokról szóló szerződést írt alá az AMS-szel, marketingszolgáltatások [...] euro összegért való igénybevételéről. Az előző szerződéshez hasonlóan e szerződés is 2007. január 1-jétől október 31-ig volt hatályban.

<sup>(42)</sup> Franciaország 2014. április 25-i levele.

<sup>(43)</sup> Ibid.

- (95) 2007. augusztus 1-jén a VTAN és az AMS aláírta a szerződés módosítását, amelyben megállapodtak egy további [...] eurós hozzájárulás folyósításában a 2007. szeptember 1. és 2008. február 28. közötti időszak vonatkozásában. E módosítás feltételként írta elő a Ryanair charleroi-i járatának fenntartását a 2007–2008 téli szezonra. Franciaország úgy ítéli meg, hogy e hozzájárulást a Ryanair erőltette rá a VTAN-ra, amely piaci belépőként nem volt abban a helyzetben, hogy a hozzájárulás csökkentését kialakítsa. Franciaország azt is megerősítette, hogy e módosítás nem volt alkalmas a 2007. január 2-i szerződésben előírt járatok és gyakoriságok, valamint a várt forgalom módosítására<sup>(44)</sup>.

### 3.3.2.3. A VTAN és a Ryanair/AMS közötti 2007. november 1-jei szerződések

- (96) 2007. november 7-én két újabb szerződést kötöttek, eredetileg egy éves tartamra, amely három alkalommal meghosszabbítható, annak érdekében, hogy folytassák a lejáró repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződést, valamint a marketingszolgáltatásokról szóló szerződést. Bár a rendelkezések hasonlóak, a Ryanair és leányvállalata részére teljesített kifizetések nőttek, és elérik a [...] euro összeget.

### 3.3.2.4. A VTAN és a Ryanair/AMS közötti 2008. augusztus 27-i szerződések

- (97) 2008. augusztus 27-én két új szerződés váltotta fel a fent leírt szerződéses keretet (egy repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés és egy marketingszolgáltatásokról szóló szerződés), 2008. november 1-jétől kezdődő hatállyal, egy éves tartamra, amely két alkalommal meghosszabbítható.

- (98) A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződés szerint a Ryanair vállalja a következő járatok üzemeltetését<sup>(45)</sup>:

— napi járat London Luton felé nyáron, télen pedig heti 4 napon, évi [...] utassal,

— heti 4 napon járat Charleroi felé, [...] utassal.

- (99) Az új szerződés tartalmaz egy a forgalom fejlődésében való részesedésről szóló rendelkezést is (más néven „incentive scheme”). Ennek alapja, hogy a CCI [...] hozzájárulást fizet. Ehhez hasonlóan, a szerződés szerint a Ryanairnek utasonként [...] euro kötbért kellett fizetnie, ha a forgalom kisebb, mint [...] utas.

### 3.3.2.5. A 2008. augusztus 27-i szerződések módosításai

- (100) Két, 2009. augusztus 25-i „módosítás” meghosszabbította a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződés, valamint a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés végrehajtását 2011. december 31-ig.

- (101) A marketingszolgáltatásokról szóló szerződés 2010. augusztus 18-i 1. módosítása esetleg [20 000-50 000] euróval növelte a VTAN hozzájárulását, a szerződő felek megfogalmazása szerint annak érdekében, hogy új turistákat célozzanak meg. Franciaország úgy véli, hogy a módosítás megkötése a repülőtér üzemeltetője és a Ryanair közötti jó üzleti kapcsolatok fenntartásának összefüggésébe illeszkedik<sup>(46)</sup>.

- (102) A marketingszolgáltatásokról szóló szerződés 2010. november 30-i 2. módosítása, azzal összefüggésben, hogy a Ryanair fenntartotta a liverpooli járatot, esetleg [35 000-65 000] euróval növelte a VTAN hozzájárulását. Franciaország kiemelte, hogy e módosítás megkötésére a Ryanair részéről a liverpooli járat kapcsán a VTAN-ra gyakorolt nyomás miatt került sor. A járat kihasználtsága ugyanis jelentős mértékben csökkent, és a Ryanair azzal fenyegetőzött, hogy [...] gyakoriságot töröl ebből a járatból, ezek fenntartását pedig ahhoz kötötte, hogy [...] vásároljanak további marketingszolgáltatást, az e járat promóciójához való hozzájárulás érdekében<sup>(47)</sup>.

<sup>(44)</sup> Ibid.

<sup>(45)</sup> A liverpooli járat, amelyet ebben az időszakban szintén üzemeltettek. Franciaország kifejtette, hogy e járat nem szűnt meg 2005 és 2012 között, hanem továbbra is szezonális viszonylatról volt szó. Franciaország hangsúlyozza, hogy e járat nem jelenik meg a 2008. augusztus 27-i marketingszerződésben, mivel helyzete bizonytalan volt (akkoriban felfüggesztését tervezték), noha 2008 és 2011 között továbbra is üzemelt, csökkentett gyakorisággal. Ekképpen a 2008. évi marketingszerződés tehát nem írta elő szolgáltatás vásárlását a Ryanair honlapján e járat vonatkozásában. Ezt 2008 és 2011 között marketing-ellenszolgáltatás nélkül biztosították.

<sup>(46)</sup> Lásd a 42. lábjegyzetet.

<sup>(47)</sup> Franciaország 2014. május 26-i levele.

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

- (103) A Bizottság annak érdekében ítélte szükségesnek a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását, hogy megvizsgálja a különböző jogalanyok és állami hatóságok által a repülőtér üzemeltetői részére 2000-től az eljárás megindításáról szóló határozat napjáig nyújtott pénzügyi támogatásokat, beleértve többek között a 3.2. pontban leírt pénzügyi támogatásokat, valamint, hogy értékelje a Ryanair részére nyújtott esetleges, a repülőtér üzemeltetői és a légitársaság és/vagy leányvállalatai között 2000-től az eljárás megindításáról szóló határozat napjáig (2012. április 25.) kötött valamennyi szerződésben előírt esetleges támogatásokat.
- (104) Először, a repülőtér üzemeltetőinek nyújtott pénzügyi támogatások értékelése során a Bizottság kifejezte kétségeit az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett gazdasági előny fennállásának vonatkozásában.
- (105) A repülőtér üzemeltetői, valamint Franciaország azt állították, hogy a nîmes-i repülőtér egész irányítása általános gazdasági érdekű szolgáltatást jelentett, és a Bizottság a repülőtér üzemeltetői részére nyújtott pénzügyi támogatási intézkedéseket az Altmark-ügyben hozott ítéletben kialakított ítélkezési gyakorlat alapján. A Bizottság elkülönítve értékelte a CCI – repülőtér (2000–2006. február 1.) üzemeltetési időszakot, a CCI SMAN közötti megbízási megállapodás által lefedett időszakot (2006. február 1.–2006. december 31.) és a VTAN megbízásának időszakát (2007–2012). A CCI általi üzemeltetés időszakát illetően úgy ítélte meg, hogy az Altmark-ügyben hozott ítéletben rögzített első feltétel nem teljesült a 2000–2006 közötti időszak vonatkozásában, és ebből következően, hogy a CCI és a CCI – repülőtér számára előírt feltételek nem tekinthetők általános gazdasági érdekű szolgáltatás ellentételezésének 2000–2006 között.
- (106) A VTAN általi üzemeltetést illetően, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a francia hatóságok nem bizonyították, hogy a nîmes-i repülőtér olyan kivételes esetet jelentett, amely lehetővé tette, hogy a repülőtér egész irányítását általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítsék. Ezenkívül a Bizottság kifejezte azzal kapcsolatos kétségeit, hogy a KMM kikötéseiben tiszteletben tartották az Altmark-ügyben hozott ítéletben rögzített második, harmadik és negyedik feltételt.
- (107) A pénzügyi támogatások piacgazdasági szereplő elvével való összeegyeztethetőségét illetően a Bizottság nem tudta kizárni, hogy a szóban forgó pénzügyi támogatások a nîmes-i repülőtér egymást követő üzemeltetőinek szelektív előnyt jelentettek a határozat által lefedett teljes időszak folyamán, és így nem tudta kizárni, hogy azok állami támogatást alkottak.
- (108) Ezenkívül, a Bizottság a repülőtér-üzemeltetőknek nyújtott támogatások belső piaccal való összeegyeztethetőségét a 2005. évi iránymutatás és a határozathozatali gyakorlata fényében is értékelte<sup>(48)</sup>. A beruházási támogatásokat illetően a Bizottság megállapította, hogy nem rendelkezett pontos bizonyítékokkal az állami hatóságok által a repülőtér egymást követő üzemeltetői számára finanszírozott beruházásokat illetően. A támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ezek az intézkedések olyan működési támogatásokat jelentettek, amelyek vonatkozásában a francia hatóságok semmilyen igazolást nem nyújtottak azok belső piaccal való esetleges összeegyeztethetőségét illetően.
- (109) Másodszor, az esetlegesen a Ryanair részére nyújtott támogatások értékelését illetően a Bizottság úgy vélte, hogy az egyidejűleg aláírt, a repülőtéri szolgáltatásokról, illetve a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket kell értékelni, mert a Ryanair és az AMS az érintett intézkedések egyedüli kedvezményezettje. Ennek eredményeképpen a Bizottság úgy vélte, hogy annak megállapítása érdekében, hogy a különböző szerződések állami támogatásnak minősülnek-e, ezen elvet azon dátumok vonatkozásában kell figyelembe venni, illetve a piacgazdasági magánszereplő tesztet azon dátumok vonatkozásában kell elvégezni, amelyeken a szerződéseket aláírták, nevezetesen az alábbi napok vonatkozásában:

— a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződés aláírásának időpontja, vagyis 2000. április 11.,

— a 2001. november – 2002. februári és 2004. márciusi levelek időpontja, amelyek módosítják a 2000. április 11-én kötött, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződést,

— az új szerződéses háttér, vagy a Ryanairrel a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződés, és az AMS-szel a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés aláírásának időpontja, vagyis 2005. október 10.,

<sup>(48)</sup> A repülőtér finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatás (HL C 312., 2005.12.9., 1. o.).

- az AMS-szel 2005. október 10-én kötött marketingszolgáltatásokról szóló szerződés két módosításának (2006. január 30-i 1. módosítás és 2007. október 17-i 2. módosítás) időpontja,
  - a Ryanairrel a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződés, és az AMS-szel a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés aláírásának időpontja, vagyis 2007. január 2.,
  - a Ryanairrel a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződés, és az AMS-szel a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés aláírásának időpontja, vagyis 2007. november 1.,
  - a Ryanairrel a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződés, és az AMS-szel a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés aláírásának időpontja, vagyis 2007. november 1.,
  - a 2008. augusztus 27-i szerződések végrehajtását 2011. december 31-ig meghosszabbító 2009. augusztus 25-i módosítások aláírásának időpontja,
  - a 2007. augusztus 1-jei, 2010. augusztus 18-i és 2010. november 30-i időpontokra, mivel ezek az AMS-szel kötött marketingszolgáltatásokról szóló szerződést lényegesen módosító módosítások időpontjai.
- (110) Ebben az összefüggésben a Bizottság előzetesen, a rendelkezésére álló információk alapján többek között úgy ítélte meg, hogy nem tudja kizárni, hogy a Ryanair/AMS állami támogatásban részesült a repülőtér egymást követő üzemeltetőivel fennálló szerződéses és üzleti háttér folytán. A Bizottság úgy vélte, hogy a szóban forgó intézkedés alkalmas arra, hogy az üzemeltetők által az AMS-nek fizetett állami támogatásnak minősüljön, amelyet az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése főszabály szerint tilt. Ez az álláspont a Franciaország által benyújtott információk és az a szerződés aláírásával kapcsolatos körülmények elemzésén alapul.
- (111) Ezenkívül a Bizottság kifejezte kétségeit azzal kapcsolatban, hogy a repülőtér üzemeltetői a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződés és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés megkötésével olyan körülmekintő piactgazdasági szereplőként jártak-e el, amely globális vagy ágazati strukturális politikát követ, és többé-kevésbé hosszú távú jövedelmezőségi kilátások vezérlik. A Bizottság ugyanis észrevételezte, hogy a Ryanairrel és az AMS-szel kötött különböző szerződéseket illetően nem létezett olyan piaci tanulmány vagy üzleti terv, amely gazdaságilag alátámasztotta volna a repülőtér által a Ryanair/AMS felé tett ilyen kötelezettségvállalásokat.
- (112) Ezen elemzés elvégzése érdekében a Bizottság a repülőtér irányításával összefüggésben a közös kassza („single till”) elvének alkalmazását javasolta, mind a légiforgalmi bevételek (repülőtéri díjak és földi kiszolgálás), mind pedig a repülőtér nem légiforgalmi tevékenysége által generált bevételeket (kereskedelem, parkolás, stb.) illetően.
- (113) A CCI általi üzemeltetés időszakát illetően a Bizottság megjegyezte, hogy nehéz megállapítani, hogy a repülőtéri díjakhoz képest biztosított engedményeket és visszatérítéseket, illetve a földi kiszolgálási szolgáltatások ingyenességét mennyiben állapították meg a repülőtéri infrastruktúrák üzemeltetési költségeihez, vagyis a repülőtéri szolgáltatások nyújtási költségeihez képest. Ebben az összefüggésben a Bizottság kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy a CCI – repülőtér körülmekintő piactgazdasági befektetőként járt el a Ryanairrel fenntartott kapcsolataiban.
- (114) A VTAN általi üzemeltetés időszakát illetően a Bizottság rámutatott, hogy úgy tűnik, hogy a 2007-től meghatározott új szerződéses keret végrehajtása jelentősen rontott az üzemeltető pénzügyi helyzetén, ennek folytán a Bizottság nem tudta kizárni, hogy a Ryanair/AMS állami támogatásban részesült a szóban forgó szerződéses és üzleti háttér folytán.
- (115) Végezetül a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy ezek az intézkedések a 2005. évi iránymutatásra figyelemmel összeegyeztethetők-e a belső piaccal.

##### 5. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (116) A Bizottság az alábbi érdekelt harmadik személyek észrevételeit kapta meg: CCI, VTAN, SMAN, Ryanair, AMS és Transport & Environment.

5.1. AZ ÉRDEKELT HARMADIK FELEK ÁLTAL A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁT KÖVETŐEN  
BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEK

5.1.1. A CCI, A VTAN ÉS A SMAN KÖZÖS ÉSZREVÉTELEI

- (117) A repülőtér két üzemeltetője az eljárás megindításáról szóló határozat hatálya alá eső időszak alatt, vagyis a CCI és a VTAN együttesen terjesztették elő észrevételeiket a SMAN-nal. A CCI, VTAN és SMAN a továbbiakban: az Üzemeltetők.
- (118) Az Üzemeltetők hangsúlyozzák, hogy a Veolia Transport és a VTAN két külön jogalany. Az első a nîmes-i repülőtér üzemeltetésére kiválasztott vállalkozás, míg a VTAN a Veolia Transport helyébe lépett a közszolgáltatási megbízásról szóló megállapodás végrehajtása terén.

5.1.1.1. A nîmes-i repülőtér üzemeltetése közszolgáltatási jellegének felidézése

- (119) Az Üzemeltetők emlékeztetnek arra, hogy a SMAN közjogi jogi személy. A SMAN közszolgáltatási feladatokkal való megbízása a francia államtól ered, a területi önkormányzatokra való feladatátruházás keretében. Az Üzemeltetők előadja, hogy a francia Conseil d'Etat<sup>(49)</sup> (államtanács) ítélezési gyakorlatának megfelelően, ha egy *syndicat mixte* biztosítja a repülőtér üzemeltetését, akkor tevékenysége jellegénél fogva közszolgáltatási jellegű. A SMAN utóbb úgy döntött, hogy az üzemeltetést a CCI-re, majd a VTAN-ra ruhazza, a francia jognak megfelelően, és a gard-i prefektus törvényességi felügyelete mellett, anélkül az bármilyen jogszerűtlenséget tárt volna fel.

5.1.1.2. 1. intézkedés: a repülőtér Üzemeltetői részére nyújtott pénzügyi támogatások értékelése

5.1.1.2.1. A támogatás megléte

5.1.1.2.1.1. A közhatalom előjogi körébe tartozó feladatok és az e feladatok ellátását szolgáló infrastruktúrák

- (120) Az Üzemeltetők úgy ítélik meg, hogy a légi járművek tűzbiztonsági szolgáltatásai és a vadveszély elleni szolgáltatások nem a repülésbiztonság, hanem a repülőtéri illeték által fedezett, utasbiztonság által lefedett állami feladatok körébe tartoznak, így olyan gazdasági tevékenységekről van szó, amelyek nem tartoznak az állami támogatásokról szóló európai szabályok alkalmazási körébe.

5.1.1.2.1.2. Az üzemeltetés finanszírozása

- (121) Az Üzemeltetők hangsúlyozzák, hogy a CCI üzemeltetési időszaka során sem a CCI általános szerve által a repülőtér számláira folyósított visszatérítendő előlegek, sem a közös költségek továbbszámázási rendszere nem tekinthető olyan aktusnak, amelyet az állami támogatásokra vonatkozó szabályok alapján lehetne értékelni. Ekképpen, az első esetben a CCI úgy járt el, mint egy magánbefektető, annak biztosítása érdekében, hogy vállalkozása rendelkezzen a szükséges forrásokkal, a közös költségek továbbszámázási rendszere esetében pedig azért, mert e költségekről az egyes szervek részére nyújtott szolgáltatások mennyiségéhez kapcsolódó objektív kritériumok alapján döntöttek.

5.1.1.2.1.3. Az átalány-hozzájárulás összeegyeztethetősége az Altmark-ügyben hozott ítéleten alapuló ítélezési gyakorlatra figyelemmel

- (122) Egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek: az Üzemeltetők elutasítják a Bizottság azon véleményét, amely szerint a repülőtér fejlesztése, többek között kereskedelmi járatok céljából, nem tekinthető általános érdekű szolgáltatásnak. Ezzel szemben úgy vélik, hogy i. a tagállamok széles mértlegelési mozgástérrel rendelkeznek annak meghatározása terén, hogy mit tekintenek általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak; valamint hogy ii. a „légiforgalom fejlesztése” szélesebb célt követ, mégpedig területfejlesztést, amely cél általános érdekű cél voltát az Üzemeltetők szerint a Bizottság már elismerte.
- (123) Ezenkívül az Üzemeltetők benyújtottak egy olyan tanulmányt, amely bizonyítja, hogy a repülőtér helyi gazdaságra gyakorolt hatása egyértelműen nagyobb, mint az átalány-hozzájárulás, a repülőtér mint aktivitási központ jelentősége miatt.
- (124) Az Üzemeltetők hivatkoznak továbbá a KMM tartalmára is, annak bizonyítása érdekében, hogy i. a KMM számos, a repülőtér fenntartásához és elérhetőségéhez kapcsolódó kötelezettséget tartalmaz; valamint ii. a VTAN szankciók terhe mellett köteles biztosítani a közszolgáltatás folyamatosságát, olyan kötelezettségeket véve magára, amelyeket egy magánbefektető saját üzleti érdekei alapján nem vagy nem ugyanolyan mértékben, illetve nem azonos feltételek mellett vállalna.

<sup>(49)</sup> CE 2011. február 21., Société Ophrys c/CA Clermont Communauté, 337349. sz. kereset.

- (125) Az Üzemeltetők előadják, hogy a Bizottság félreértelmezi a „légiforgalom fejlesztése” kifejezést. A Bizottsággal ellentétben, amely úgy ítélte meg, hogy e feladat a repülőter fejlesztését érinti, az Üzemeltetők kiemelték, hogy szélesebben értelmezve e feladat megfelel a területfejlesztésnek, amely egyértelműen meghatározott általános érdekű cél. Ezenkívül e feladat magában foglalja az ipari park fejlesztését is.
- (126) Az Üzemeltetők azt is hangsúlyozzák, hogy a Bizottság véleményével ellentétben a VTAN részére nyújtott kompenzáció nem függ a légiforgalmi tevékenység dinamikájától. Az átalány-hozzájárulás ugyanis a referencia-forgatókönyv szerint évi [1 200-1 500] ezer euro fix összegű kompenzáció formáját ölti, és csak bizonyos jogszabályban meghatározott feltételek esetén változhat, valamint csak csökkenhet.
- (127) Végül, az Üzemeltetők úgy ítélik meg, hogy a nîmes-i repülőter irányítását, figyelemmel annak méretére és helyi szerepére, összességében általános érdekű szolgáltatásnak kell minősíteni, mivel a Bizottság nem bizonyította, hogy egy piacgazdasági magánszereplő közszolgáltatási kompenzáció hiányában kész lenne ilyen kötelezettségeket vállalni.
- (128) A kompenzáció összegének meghatározása érdekében előzetesen megállapított feltételek: az Üzemeltetők fenntartják, hogy a megbízó által a megbízottnak fizetett átalány-hozzájárulás fix összegű volt, és azt minden évben csak egy egyértelműen meghatározott képlet szerint indexálták. Egyébként kiemelik, hogy a módosításokban előírt fokozatos emelésekre a VTAN ajánlatának rögzítéskor előre nem látható események bekövetkezése folytán került sor.
- (129) A közszolgáltatási kötelezettségekkel járó költségek méltányos kompenzációja: az Üzemeltetők egy kvantitatív elemzésre hivatkoznak annak bizonyítása érdekében, hogy nem került sor a repülőter üzemeltetőjének nyújtott túlkompensációra. Ekképpen, figyelemmel a nîmes-i repülőter méretére, az üzemeltető gazdasági költségeinek összességét (az állami feladatokon kívül) kell figyelembe venni a túlkompensáció fennállásának megállapításához. Ebben az összefüggésben a 2007-2011 időszakban közel [1-3] millió euro veszteség következett be. Az üzemeltető csak abban az esetben tett szert [2-4] millió euro összegű nyereségre, ha az átalány-hozzájárulás egészét kizárólag a szigorúan vett közszolgáltatás költségeire fordították. Végül, az Üzemeltetők hangsúlyozzák, hogy ha figyelembe vesszük az AMS közszolgáltatási feladatokra fordított kiadásait, a kompenzáció csak az AMS 2007-2011 közötti időszakban [5-7] millió eurót elérő kiadásainak [...]%-át fedezi, a szigorúan vett közszolgáltatási feladatok költségeinek levonása mellett, ami nem utal túlkompensációra.
- (130) A szolgáltató kiválasztása: az Üzemeltetők egy független gazdasági tanulmányra hivatkoznak annak alátámasztása érdekében, hogy a tárgyalásos eljárás lehetővé tette a leghatékonyabb üzemeltető kiválasztását i. a szerződés hatékonyságának javítása révén; valamint ii. azáltal, hogy lehetővé tette az Üzemeltetők számára, hogy agresszívebb ajánlatokat tegyenek. A Veolia-val követett eljárás megfelelt az utolsó Altmark-feltételnek, mivel a pénzügyi hozzájárulás számításához használt előzetes költségek tükrözik a nîmes-i repülőterhez hasonló méretű, jól irányított repülőter költségeit.

#### 5.1.1.2.1.4. Az AMS kiadásaival kapcsolatos pontosítások

- (131) A VTAN hangsúlyozza, hogy a Ryanair és az AMS két külön jogalany, valamint, hogy ennélfogva szerződéses kapcsolataikat elkülönülten kell kezelni. Ezenkívül az Üzemeltetők előadják, hogy az AMS részére nyújtott valamennyi szolgáltatás illeszkedik a VTAN-ra ruházott közszolgáltatási feladatok keretébe. Emlékeztetőül, e közszolgáltatási feladatok elsődleges célja a nîmes-i régió gazdasági és idegenforgalmi fejlesztése.

#### 5.1.1.2.1.5. Az infrastruktúra finanszírozása

- (132) Az Üzemeltetők megerősítik, hogy a CCI által azon időszak alatt közvetlenül elvégzett kizárólagos munkálatok, amelynek során a nîmes-i repülőteret üzemeltette, az utasterminál kibővítését, valamint átalakítását érintették, és e munkálatokat a CCI saját forrásaiból, illetve a nevében felvett kölcsönökből finanszírozták. Mivel e munkálatok nagy többségére a kilencvenes években került sor, az alkalmazandó jogszabály az 1994. évi iránymutatás, aminek az a következménye, hogy e munkálatok finanszírozása kívül esik az állami támogatások tekintetében a Bizottság által végzett ellenőrzés körén.

- (133) Az Üzemeltetők emlékeztetnek arra is, hogy az utasterminál kivételével az elvégzett beruházások a tengerészeti légbázist érintették, és a kereskedelmi tevékenység kiegészítő jellegű volt.
- (134) A VTAN üzemeltetési időszaka során a főbb, elsődlegesen katonai célú beruházások tárgya a kifutópályák megfelelőségének biztosítása volt. Ezeket annak érdekében végezték el, hogy megfeleljenek a BAN elsődleges szükségleteinek. Ezenkívül 2010 és 2011 között egyéb beruházásokat is végeztek annak érdekében, hogy a repülőtér megfelelő állapotba hozzák, a Commission de Sécurité egy olyan kedvezőtlen véleménye miatt, amely a KMM megadásának időpontjában nem volt előre látható.
- (135) A SMAN körébe tartozó egyes beruházások finanszírozását illetően az Üzemeltetők előadják, hogy ez volt az egyetlen lehetséges megoldás, figyelemmel a KMM rövid tartamára, amely egyértelműen rövidebb volt, mint a „beruházások amortizációs ideje”. Ezenkívül előadják, hogy a beruházásoknak az ajánlati felhívás időpontjában való figyelembevétele nagyobb kompenzációs igénnyel járt volna az érintettek részéről. Végül kijelentik, hogy az infrastruktúra ingyenes rendelkezésre bocsátása nem biztosított előnyt a VTAN számára, mivel az SMAN bizonyos beruházások megvalósítása érdekében nyújtott támogatása hiányában az azokhoz kapcsolódó költségek közvetlenül beépültek az átalány-hozzájárulás összegébe.
- (136) A VTAN részére a BAN távozását követően nyújtott eszközbeszerzési támogatást illetően az Üzemeltetők kijelentik, hogy a Légi Járművek Tűzvédelmi és Mentési Szolgálatára (SSLIA) és a paraméterek automatikus továbbítását biztosító rendszerre (STAP) vonatkozó beruházások nem tekinthetők inkább a repülőtér kereskedelmi tevékenységeinek körébe tartozó, mint az állami tevékenységek halmaza alá tartozó elemeknek.

#### 5.1.1.2.1.6. Az Unión belüli kereskedelemre és versenyre gyakorolt hatás

- (137) Az Üzemeltetők előadják, hogy egy regionális repülőtér vonzáskörzete azon repülőterekre korlátozódik, amelyek autóval legfeljebb 60 perc alatt elérhetők. Megjegyzik azt is, hogy a fapados légitársaságok ügyfelei sokkal érzékenyebbek a repülőtérre utazás költségeire.
- (138) A montpellier-i repülőtérrel illetően az Üzemeltetők úgy ítélik meg, hogy annak potenciális utasait nem érdekelné a Nîmes-be való utazás, az utazással járó többlet-időtartam, illetve többletköltség miatt. Ezenkívül a montpellier-i repülőtér egy olyan idegenforgalmi igényt elégít ki, amely inkább a repülőtérrel nyugatra merül fel, míg a nîmes-i repülőtér eltérő vonzáskörzetet fed le. Végül, a két repülőtérrel elérhető azonos célpontok (London és Brüsszel), valamint forgalmuk tanulmányozása azt bizonyítja, hogy nincs versenynyomás a montpellier-i repülőtér és a nîmes-i repülőtér között.
- (139) Ehhez hasonlóan, az avignoni repülőtérrel illetően az Üzemeltetők úgy ítélik meg, hogy annak potenciális utasait nem érdekelné a Nîmes-be való utazás, az utazással járó többlet-időtartam, illetve többletköltség miatt. Ezenkívül a két repülőtér által kiszolgált célpontok eltérnek (London kivételével, de az érkezési repülőtér ott is más, valamint az Avignonból induló járat más típusú utasokat, mégpedig az üzleti utasokat célozza meg). Egyébként egy 2011-ben végzett utasfelmérés kiemeli az avignoni repülőtér kis jelentőségét a régióban található egyéb indulási repülőterek között.
- (140) A marseille-i repülőtérrel illetően az Üzemeltetők hangsúlyozzák, hogy a Bizottság határozathozatali gyakorlatának megfelelően a nîmes-ihez hasonló D kategóriába tartozó repülőterek tevékenysége valójában nem képes akadályozni egy olyan repülőtér tevékenységeit, mint a marseille-i, amelynek éves utasforgalma meghaladja a 7 milliót, mivel a két repülőtér a felhasználók számára egymással nem helyettesíthető. Ezenkívül egy független gazdasági vizsgálat bizonyítja, hogy a nîmes-i repülőtéren az utasok számának csökkenése azt követően, hogy 2007-ben Marseille-ben megnyitották a fapados terminált, alacsonyabb volt, mint az e megnyitást megelőzően rögzített veszteségek.
- (141) A CCI és a VTAN részére nyújtott finanszírozás kapcsán az Üzemeltetők úgy ítélik meg, hogy ez nem érintheti a repülőterek üzemeltetésének piacát, mivel a montpellier-i, az avignoni és marseille-i repülőterek vonzáskörzeteinek átfedése igen korlátozott.

5.1.1.2.1.7. Az intézkedések összeegyeztethetősége a belső piaccal

- (142) Az Üzemeltetők úgy ítélik meg, hogy valamennyi megvizsgált intézkedés összeegyeztethető a belső piaccal. Mivel céljuk általános gazdasági érdekű feladatok ellátása, ezek az intézkedések *de facto* megfelelnek az általános gazdasági érdekű szolgáltatás kritériumainak, és ennél fogva összeegyeztetettek a 2005. évi iránymutatással.

5.1.1.2.1.8. Az üzemeltetési finanszírozási támogatások összeegyeztethetősége az ÁGÉSZ-határozatra <sup>(50)</sup> figyelemmel

- (143) A CCI üzemeltetési időszaka 2006. februárig: a támogatások összeegyeztethetőek a belső piaccal, mivel i. van egy megbízó, amely átruházza a közszolgáltatási feladatokat (mégpedig az 1986. évi IIE); ii a kompenzáció a közszolgáltatás ellátásához szükséges mértékre korlátozódik (vannak olyan jogi mechanizmusok, mint az 1993. március 30-i 111. sz. körlevél a méltányos kompenzáció biztosítása érdekében); és iii. rendszeresen ellenőrzik, hogy nem áll-e fenn túlkompenzáció (a megszavazott költségvetés ellenőrzését szolgáló havi beszámolókra valóban sor került).
- (144) A CCI üzemeltetési időszaka 2006. február 1-jétől 2006. december 31-ig; ebben az esetben az általános gazdasági érdekű szolgáltatás kritériumai szintén teljesültek, mivel i. a 2006. február 1-jei megbízási megállapodás egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségeket írt elő; ii. a megállapodás azt is kimondja, hogy a kompenzációnak a közszolgáltatás ellátásához szükséges mértékre kell korlátozódnia; és iii. rendszeres ellenőrzéseket is kialakítottak.
- (145) A VTAN üzemeltetési időszaka: a KMM szintén megfelel a kritériumoknak, többek között mivel i. van egy megbízó, amely átruházza a közszolgáltatási feladatokat; ii. a kompenzáció a közszolgáltatás ellátásához szükséges mértékre korlátozódik; és iii. nem áll fenn túlkompenzáció, ugyanis éves beszámolót szolgáltatnak a Megbízónak, amely tartalmazza a pénzügyi év gazdasági és pénzügyi eredményeit.

5.1.1.2.1.9. Az infrastruktúra finanszírozási támogatásainak összeegyeztethetősége a 2005. évi iránymutatásra figyelemmel

- (146) Egyértelműen meghatározott általános érdekű cél: a beruházási intézkedések megfelelnek egy egyértelműen meghatározott általános érdekű célnak, mégpedig: Gard megye gazdasági és idegenforgalmi fejlesztésének, mivel az Üzemeltetők szerint a nimes-i repülőtér által a helyi gazdaságra gyakorolt konkrét hatás körülbelül 71 millió euro, a repülőtér által eredményezett munkahelyek, illetve nettó idegenforgalmi áramlatok eredményeként.
- (147) A beruházások szükségessége és arányossága: a beruházások többsége a kilencvenes években történt, a CCI-nek az eljárás megindításáról szóló határozat által lefedett üzemeltetési időszaka alatt végzett befektetések kisebb jelentőségűek voltak, és azok célja az volt, hogy a repülőtér megfeleljen az alkalmazandó biztonsági előírásoknak. Ezenkívül a VTAN üzemeltetési időszaka alatt végzett beruházások a következőkből álltak: a kifutópálya rendbehozatala 2007-ben, valamint a repülőtér megfelelő állapotba hozása 2010 és 2011 között.
- (148) Kielégítő középtávú kilátás a kihasználtságra vonatkozóan: az Üzemeltetők előadják, hogy a két üzemeltetési időszak során kielégítőek voltak a kilátások. Ekképpen a CCI hangsúlyozza, hogy üzemeltetési időszaka során a kilátások pozitívak voltak, mivel a forgalom 3,5-szörösére nőtt a repülőtér újraméretezését megelőző 20 év során. Ehhez hasonlóan a VTAN azt állítja, hogy a KMM megkötésének időpontjában középtávon kielégítőek voltak a kilátások.
- (149) Az infrastruktúrához való egyenlő és megkülönböztetésmentes hozzáférés: az általános díjszabás határozta meg a nimes-i repülőtérrel induló valamennyi légitársaság által fizetendő díjakat.
- (150) A kereskedelem fejlődése nem sérül a közös érdekekkel ellentétes mértékben: mivel a nyújtott támogatások nem alkalmasak arra, hogy kihassanak a nimes-i repülőtér vonzáskörzetében található repülőterekre.
- (151) A támogatás arányossága és szükségessége – ösztönző hatás: ezen intézkedés hiányában a repülőtér bezárt volna. Ezenkívül az a tény, hogy a repülőtér irányítására vonatkozó pályázati felhívást írtak ki 2007-ben, bizonyítja azt, hogy egyetlen gazdasági szereplő sem fogadta volna el e beruházások átvételét.

<sup>(50)</sup> A Bizottság 2011. december 20-i 2012/21/EU határozata az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL L 7., 2012.1.11., 3. o.).

### 5.1.1.3. 2. intézkedés: az esetlegesen a Ryanair és az AMS részére nyújtott támogatások értékelése

#### 5.1.1.3.1. Állami források, valamint a VTAN által a Ryanair és az AMS részére teljesített kifizetések államnak tulajdoníthatósága

- (152) A CCI üzemeltetési időszaka: az Üzemeltetők előadják, hogy a támogatások nem felelnek meg a Stardust-ügyben hozott ítéletben<sup>(51)</sup> az állami forrásoknak tulajdoníthatóság tekintetében megállapított kritériumoknak. Az Üzemeltetők előadják, hogy a Bizottság által a betudhatóság alátámasztása érdekében hivatkozott egyetlen érv a CCI felett a francia Code de Commerce (kereskedelmi törvénykönyv) rendelkezéseinek megfelelően gyakorolt felügyelet. Álláspontjuk szerint a régió felügyeleti jogköre egyes pénzügyi kötelezettségvállalási kategóriákra korlátozódott, amelyek egyáltalán nem terjedtek ki a légitársaságokkal kötött szolgáltatási és marketingszerződésekre. Ennélfogva e kritérium elégtelen az állami forrásoknak tulajdoníthatóság alátámasztásához. A fent hivatkozott ítélkezési gyakorlat többi kritériumát illetően az Üzemeltetők úgy ítélik meg, hogy i. nincsenek kapcsolatok egy állami jogalannyal; ii az elemzett döntéseket a CCI a magán szereplőkkel folytatott verseny keretében kifejtett tevékenységek során hozta; iii nem bizonyított az állam részvétele az elemzett döntésekben.
- (153) A VTAN üzemeltetési időszaka: az Üzemeltetők emlékeztetnek arra, hogy nincs mechanikus kapcsolat a VTAN részére nyújtott állami hozzájárulás összege és a VTAN által a Ryanairrel és az AMS-szel megtárgyalt szerződések között. Az intézkedések államnak való betudhatóságát illetően az intézkedést egy magánvállalkozás hozta, így a Stardust-ügyben hozott ítéletben megállapított kritériumok nem teljesültek.

##### 5.1.1.3.1.1. Szelektív előny

###### 5.1.1.3.1.1.1. A repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések közös értékelése

- (154) Az Üzemeltetők nem értenek egyet a szerződések Bizottság által bejelentett közös kezelésével, mivel álláspontjuk szerint a két szerződéstípus feltételei és tárgyai eltérnek.

###### 5.1.1.3.1.1.2. A marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel kötött szerződések értékelése

- (155) A CCI üzemeltetési időszaka: az Üzemeltetők úgy ítélik meg, hogy a reklámok megjelenítése a szakosított internetes honlapokon bármely regionális repülőtér fejlesztése szempontjából lényeges szolgáltatást jelent. Úgy ítélik meg, hogy e tevékenység megfelel a Bizottság gyakorlatának és a Bíróság ítélkezési gyakorlatának, mivel piaci áron honorált szolgáltatásról van szó.
- (156) A VTAN üzemeltetési időszaka: az Üzemeltetők emlékeztetnek arra, hogy a Ryanair részére teljesített valamennyi kifizetésre a VTAN-ra többek között a régió és annak gazdasági és idegenforgalmi fejlődése előmozdítása érdekében ruházott közszolgáltatási feladattal kapcsolatos megbízás keretében került sor.

###### 5.1.1.3.1.1.3. A repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötött szerződések értékelése

- (157) Az Üzemeltetők úgy ítélik meg, hogy a Bizottság nem várhatja egy a nimes-ihez hasonló kis repülőtértől, hogy valamennyi viselt költséget áthárítsa a légitársaságokra. Következésképpen azt javasolják, hogy az üzleti kapcsolat profitabilitásának értékelése céljából csak a kizárólag a társaságnak betudható változó költségek kerüljenek figyelembevételre, és zárják ki az állandó költségeket, amelyeket mindenféleképpen viselni kell.
- (158) A CCI üzemeltetési időszaka alatt: az Üzemeltetők hangsúlyozzák, hogy a Ryanair részére garantált feltételeket átlátható és megkülönböztetésmentes módon lehetett nyújtani minden olyan légitársaság számára, amely a Ryanairrel azonos mértékben vállalt kötelezettséget.

<sup>(51)</sup> A C-482/99. sz. Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT I-4397. o.).

- (159) A VTAN üzemeltetési időszaka alatt: az Üzemeltetők úgy ítélik meg, hogy a Bizottság nem tudhatja be az AMS kiadásainak 100 %-át a repülőtér kereskedelmi üzemeltetésének tulajdonítható költségekhez, mivel e kiadásokat egészben vagy részben a VTAN területfejlesztést szolgáló közszolgáltatási feladatainak keretében teljesítették. Ezenkívül az Üzemeltetők emlékeztetnek arra, hogy a nîmes-i repülőtér volt a VTAN által irányított első repülőtér, és ebből következően a VTAN számára alapvető jelentőségű volt a Ryanair jelenlétének biztosítása, szükség esetén kezdeti veszteség mellett is, annak érdekében, hogy lehetővé tegye a csoport számára, hogy megszerezze a repülőtér-irányítási tevékenységének fejlesztéséhez szükséges tapasztalatot. Végül, az üzemeltetők hangsúlyozzák, hogy ebben a keretben az állami hatóságok (így különösen az SMAN) semmilyen szerepet nem játszanak a Ryanair és a VTAN között kialakult kereskedelmi kapcsolatban.

#### 5.1.2. RYANAIR

##### 5.1.2.1. A Ryanairnek az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei

- (160) A Ryanair benyújtja az Oxera független gazdasági tanácsadó iroda által készített jelentést, annak bizonyítása érdekében, hogy a Ryanair nîmes-i repülőtérrel kötött szerződésai tiszteletben tartják a piacgazdasági szereplő elvét. E jelentés azt állapítja meg, hogy a Ryanair által a nîmes-i repülőtér részére fizetett átlagos díjak átlagosan meghaladják a piacgazdasági befektetőkén eljáró összehasonlítható repülőtereken alkalmazott díjakat (az Oxera a következő repülőtereket vette figyelembe: [...], [...], [...], [...] et [...]).

##### 5.1.2.1.1. Az „állami forrásokból” származó támogatások hiánya, az államnak tulajdoníthatóság hiánya

###### 5.1.2.1.1.1. A CCI-vel kötött szerződések (2007. január 1. előtt)

- (161) A Bizottság előadja, hogy a Ryanair és az AMS a nekik a szerződéseik alapján járó összegeket nem a CCI révén kapták meg, hanem olyan állami jogalanyok révén, mint Languedoc-Roussillon régió.
- (162) A Ryanair úgy ítéli meg, hogy a Bizottság a CCI-re vonatkozó érveivel nem támaszthatja alá érvényesen az államnak tulajdoníthatóságra és az állami források felhasználására vonatkozó állításait. A Ryanair kijelenti, hogy az uniós ítélkezési gyakorlat értelmében<sup>(52)</sup>, valamint figyelemmel a francia jogra<sup>(53)</sup>, a francia állam semmilyen befolyást nem gyakorol a kereskedelmi kamarák döntéshozatali folyamatára, mivel szerepe egyes határozatok ellenőrzésére korlátozódik („felügyelet”), és nem szükséges a hozzájárulás az olyan szerződések megkötéséhez, mint a „repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés” és a „marketing szolgáltatásokról szóló szerződés”.
- (163) A Ryanair kijelenti, hogy a CCI-knek nem valamennyi forrása származik adókból, mivel a CCI-k saját forrásokkal is rendelkeznek, például a kereskedelmi tevékenységeikből. A repülőterek sajátos esetében a CCI-knek önállóan kell finanszírozniuk repülőtéri tevékenységeiket, a francia Code de l'aviation civile (polgári repülésről szóló törvénykönyv) szerint.

###### 5.1.2.1.1.2. A VTAN-nal kötött szerződések (2007. január 1. után)

- (164) A Ryanair előadja, hogy az, hogy átalány-hozzájárulásokról van szó, azt mutatja, hogy e hozzájárulások nem kapcsolódtak a VTAN részéről a Ryanair részére teljesített konkrét kifizetésekhez. Azt is előadja, hogy a Bizottság nem bizonyította az intézkedések államnak tulajdonítását, valamint, hogy ebből következően az elemzés nem felel meg a valamely intézkedés államnak tulajdonításához előírt kritériumoknak.
- (165) Ezenkívül a Ryanair megállapítja, hogy a szerződéses partnerek változása (CCI, majd VTAN) a tárgyalási feltételek módosításával járt, ami azt bizonyítja, hogy a VTAN nem pusztán a francia állam fedőcége volt.

<sup>(52)</sup> A C-482/99. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., I-4397. o.) 52. és 58. pontja.

<sup>(53)</sup> Államtanács 1992. június 16-i 351.654. sz. véleménye.

### 5.1.2.1.2. A piacgazdasági szereplő elvének a Bizottság általi hibás alkalmazása

- (166) A Ryanair úgy ítéli meg, hogy a Bizottság elmulasztotta a Ryanair szerződéseinek összehasonlítását az összehasonlítható magán- és állami-magán repülőterekkel kötött szerződésekkel, valamint rámutat, hogy a Chronopost-ítéletben<sup>(54)</sup> rögzített ítélkezési gyakorlat szerint csak magánbefektető hiányában lehet a piaci alapú elemzésről áttérni a költségalapú elemzésre. A Ryanair szerint létezik bizonyos számú, a nîmes-i repülőtérhez hasonló jellegzetességekkel rendelkező olyan repülőtér, amelyeket arra ösztönöznek, hogy piacgazdasági befektetőként<sup>(55)</sup> működjenek, és amelyeket a Bizottságnak referenciapontként figyelembe kellett volna vennie elemzésében. Ezenkívül a Ryanair úgy ítéli meg, hogy a Bizottság költségeken alapuló elemzése ezek pusztá megemlítésére korlátozódik.
- (167) Ezenfelül a Ryanair kifejti, hogy a repülés jelenlegi összefüggésében egyes tényezők a kereskedelmi logikát a határkölségen (sőt alacsonyabban) történő árazás felé tolhatják. Konkrétan az alábbi tényezőket említi meg: i. a verseny foka az érintett piacon; ii. a légitársaságok korlátozott piaci erejű regionális repülőtér felé vonzásához fűződő érdek; iii. hálózati externáliák fennállása a repülőtereken; iv. a légitársaságok garantált utasszámmal kapcsolatos kötelezettségvállalásaiból eredő gazdasági előny; v. a határbevételek helyes meghatározása; vi. az európai regionális repülőterek története és jellegzetes profilja; valamint vii. a határkölségek helyes meghatározása.
- (168) A hálózati externáliák repülőtéri jelenlétét illetően a Ryanair kifejti, hogy ezek egyszerre egyoldalúak (minél inkább megvannak az egy adott repülőtérrel induló bevett járatok, annál inkább tud nőni annak vonzereje) és kölcsönösök (a légitársaságok hajlamosabban a felszíni megközelíthetőség szempontjából jó infrastruktúrával és bizonyos mennyiségű üzlettel rendelkező repülőtereken működni, mivel azok több utast vonzanak).
- (169) A légitársaságok garantált utasszámmal kapcsolatos kötelezettségvállalásaiból eredő gazdasági előnyt illetően a Ryanair előadja, hogy a garantált látogatottság és a célok nem teljesítése esetén a kötbérek megléte – ahogy az a Ryanairrel kötött, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésben előírásra került – nem csak azt teszik lehetővé a repülőtér számára, hogy jobban tervezhesse tevékenységeit és hogy szélesebb körben fogadjon el a költségek maximális csökkentését lehetővé tévő politikákat, mintha nem állna fenn semmilyen kötelezettségvállalás, hanem azt is, hogy vonzerőt gyakoroljon a kereskedelmi szereplőkre<sup>(56)</sup>.
- (170) A határkölségekhez képest a határbevételek meghatározását érintő következetes megközelítés kialakításának szükségességét illetően a Ryanair a közös kassza („single till”) elvének alkalmazását javasolta, ami azt jelenti, hogy a légiforgalmi és a nem légiforgalmi tevékenységek által eredményezett bevételeket is figyelembe kell venni, és üdvözlő a Bizottság által e tekintetben elfogadott megközelítést. Ebben az összefüggésben a Ryanair bizonyos számú, az Egyesült Királyságban található kis és közepes méretű regionális repülőtérre vonatkozó pénzügyi adatot ismertet, amelyek bizonyítják, hogy egyértelmű korreláció áll fenn az utasok számának növekedése és a nem légiforgalmi bevételek növekedése között. Ezzel együtt a Ryanair úgy ítéli meg, hogy üzletileg célszerű lenne csökkenteni a légitársaságokkal szemben alkalmazott nem légiforgalmi bevételeket generáló légiforgalmi díjakat, a bevételek maximalizálása érdekében (a közös kassza elve tehát indokolja a légiforgalmi díjak csökkentését).
- (171) Az európai regionális repülőterek profilját illetően a Ryanair megjegyzi, hogy eredetileg ezek egyikét sem „piacgazdasági magánbefektető” típusú üzleti kezdeményezésként alakították ki (a legtöbb évtizedekkel ezelőtt született olyan állami infrastruktúráként, amelynek számos olyan igénynek kellett megfelelnie, mint a katonai felhasználás, a polgári vagy szabadidős repülés, stb.). Ennélfogva a Ryanair meg van győződve arról, hogy a piacgazdasági befektetőnek egyszerre kellene figyelembe vennie a repülőtéri infrastruktúrát és a fix üzemeltetési költségeket, valamint, hogy az a döntés, hogy fogadjak-e egy légitársaságot a repülőterén, vagy nem, semmit sem változtatna a vissza nem térülő eredeti költségek fennállásán vagy mértékén, vagyis e költségeket a döntés elemzésénél figyelmen kívül kell hagyni. A Ryanair úgy ítéli meg, hogy a repülőtér bezárása jelentős költségekkel járhat, mivel kártérítést kell fizetni a harmadik személyekkel kötött hosszú távú kereskedelmi megállapodások be nem tartásáért, valamint, hogy egyéb költségek állnának elő, mint az elbocsátási költségek, illetve a helyszín megtisztításához kapcsolódó tisztítási költségek, stb.

<sup>(54)</sup> A C-83/01. P. és C-93/01. P. sz., Chronopost kontra Ufex ügyben hozott ítélet (EBHT 2003., I-6993. o.) 38. és 40. pontja.

<sup>(55)</sup> A Ryanair kiemeli, hogy a nîmes-i repülőtér érvényesen a következő repülőterekhez hasonlítható: [...], [...], [...], [...] és [...].

<sup>(56)</sup> Ez azt eredményezné, hogy egy adott repülőtér mérsékelhetné a konjunkturális ciklus által számára okozott kockázatokat, valamint javíthatná cash-flow-ját, ezáltal csökkenthetné a rendes magánbefektető által igényelt megtérülési mutatót.

- (172) Végül, a Ryanair hangsúlyozza, hogy a többi légitársaság többségéhez képest eltérő gazdasági modellt alkalmaz. Következésképpen a Ryanair fogadása alacsonyabb költséget jelenthet a repülőtér számára, mint amely akkor terhelné, ha más, a repülőtéri létesítmények szélesebb körét igénybe vevő légitársaságot fogadna. Ennélfogva a piacgazdasági magánbefektető szempontjából rendszeren minden üzleti ajánlat javulást jelentene a korábban fennálló helyzethez képest, mivel a várt határbevételek magasabbak a határkölségeknél. Ezenkívül, ahogy már kiemelésre került, a Ryanair úgy ítéli meg, hogy a már megépített repülőtéri infrastruktúra olyan meg nem térülő költséget jelent, amely nem hathat ki a repülőtér által elfogadott határdöntésekre. Ezenfelül a fix üzemeltetési költségeket (mint a terminál épületeinek fenntartási költségei) nem lehet figyelembe venni a piacgazdasági szereplő elve tiszteletben tartásának értékelésénél, mivel ezen teszt alapját nem képezheti egy kivételesen nyereséges befektetési eredmény, hanem azt a magánbefektető kielégítéséhez elégséges befektetés minimális szintjére kell alapítani. A Ryanair hangsúlyozza, hogy a befektetési költségeket megfelelően kell beszámítani, oly módon, hogy tükrözzék a repülőtér által kínált berendezések használatát a légitársaság részéről. A Ryanair azt is kiemeli, hogy a piacgazdasági befektető kritériumának alkalmazása szempontjából össze kell hasonlítani a befektetés hosszú távú nettó jelenértékét. A Ryanair benyújtotta az Oxera elemzését, amely megerősíti, hogy a nîmes-i repülőtér a piacgazdasági befektető kritériumának megfelelően járt el, a fent ismertetett feltételek mellett.
- (173) Egyébként a Ryanair előadja, hogy a magánbefektetők nem alkalmaznak következetesen üzleti tervet, és hogy maga sem alkalmaz ilyet. A Bizottság tehát téved, amikor úgy tekinti, hogy az, hogy nincs üzleti terv, azt jelenti, hogy az állami szerv nem járhatott el úgy, mint egy magánszereplő.
- (174) A Ryanair határozottan kifogásolja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban a „Ryanair/AMS” kifejezés jelöli a szóban forgó intézkedések egyedüli feltételezett kedvezményezettjét, ahogy azt a megállapítást is, amely szerint együttesen kell értékelni az AMS-szel kötött marketingszolgáltatásról szóló szerződéseket és a Ryanair-rel kötött repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződéseket. A Ryanair általános jelleggel hangsúlyozza, hogy részéről a járatok üzemeltetésének nem feltétele marketingszolgáltatásról szóló szerződés megkötése az AMS-szel, valamint, hogy a saját marketingszükségeikkel kapcsolatos észlelésük szerint számos, a Ryanair által kiszolgált repülőtér nem köt szerződést az AMS-szel.
- (175) A Ryanair utal a repülőtérrel aláírt szerződésekre<sup>(57)</sup>, annak bizonyítása érdekében, hogy azokat nem kizárólagos alapon kötötték, ebből következően a Ryanairt érintő intézkedések nem voltak kizárólagosak. Ezenkívül a Ryanair megjegyzi, hogy amennyiben teljesül a piacgazdasági magánbefektető követelménye, minden olyan támogatást, amelynek fennállása bizonyítást nyer, más módon kell elosztani (vagy azt a repülőtérnek meg kell tartania), vagy a repülőtér más használói javára, vagy nem nyereséges projektekre<sup>(58)</sup>.
- (176) Végül a Ryanair megfogalmaz néhány általános észrevételt, amelyek szerint i. úgy véli, hogy a biztonsági és tűzvédelmi szolgáltatások nem gazdasági tevékenységek, tehát azokat nem szabad figyelembe venni az állami támogatás fennállásának értékelésénél; ii. nem igényelt semmilyen beruházást a kifutópályák vagy más létesítmények infrastruktúrájába, így a beruházási költségek nem tulajdoníthatók a Ryanairrel kötött szerződéseknek; valamint iii. a VTAN-ra irányuló, a jelen határozat 3.1. pontjában leírt egyik intézkedés sem tulajdonítható neki, mivel soha nem igényelte egyik szóban forgó beruházási projektet sem.

#### 5.1.2.2. A Ryanair 2013. április 10-i észrevételei

- (177) A Ryanair benyújtotta az Oxera két feljegyzését és Damien P. McLoughlin professzor elemzését.

##### 5.1.2.2.1. Az első Oxera-feljegyzés – A piaci referenciaértékek meghatározása a piacgazdasági szereplő elvére vonatkozó teszt érdekében alkalmazott összehasonlító elemzés során. A Ryanair állami támogatással kapcsolatos ügyei, az Oxera által a Ryanair részére készített feljegyzés, 2013. április 9.

- (178) Az Oxera úgy véli, hogy téves a Bizottság azon megközelítése, hogy kizárólag a vizsgálat tárgyát képező repülőtérrel egy vonzaskörzetben található repülőtereket veszi figyelembe összehasonlítási alapként.

<sup>(57)</sup> A 2005. október 10-i, 2007. november 1-jei és 2008. augusztus 27-i szerződések 3. cikke.

<sup>(58)</sup> A Ryanair kiemeli, hogy a támogatást arra használták fel, hogy „felszívják” az Air Libertével és az Air Littorallal kötött korábbi ügyletek veszteségeit; e társaságok fizetésekképtelenné váltak, noha jelentős összegekkel tartoztak a repülőtérnek, vagy a repülőtér parkolóinak korábbi üzemeltetője számára hajtottak hasznót.

- (179) Az Oxera azt állítja, hogy a környező repülőterek számára nyújtott állami támogatások nem befolyásolták az összehasonlítási alapul szolgáló repülőterektől származó piaci referenciaárakat. Ezért csak nagyjából lehet meghatározni a piacgazdasági magánbefektető elvének próbájához a piaci referenciaértékeket.
- (180) Tulajdonképpen:
- az összehasonlító elemzéseket széles körben alkalmazzák a piacgazdasági szereplő teszt esetében az állami támogatás területén kívül,
  - a társaságok csak annyiban vannak hatással egymás döntéseire, amennyire a termékeik helyettesítő vagy kiegészítő termékeknek minősülnek,
  - az ugyanabban a vonzaskörzetben található repülőterek nem feltétlenül versenyeznek egymással, és a benyújtott jelentésekben szereplő, összehasonlítási alapul szolgáló repülőterek számára csak korlátozott versenyt jelentenek a vonzaskörzeten belül található állami tulajdonú repülőterek (az összehasonlítási alapul szolgáló repülőterek vonzaskörzetén belül található kereskedelmi repülőterek kevesebb mint egyharmada van 100 %-os állami tulajdonban, és az összehasonlítási alapul szolgáló repülőterek vonzaskörzetén belül található egyik repülőtér sem volt állami támogatással kapcsolatos eljárás alanya [2013 áprilisában]),
  - még akkor is, ha az ugyanabban a vonzaskörzetben található állami tulajdonú repülőterek versenyt jelentenek az összehasonlítási alapul szolgáló repülőterek számára, okkal tetelezhető fel, hogy a viselkedésük megfelel a piacgazdasági szereplő tesztnek (például ott, ahol magas a magántulajdonosi hányad, vagy ahol a repülőtér magánirányítás alatt van),
  - a piacgazdasági befektető feltételének megfelelő repülőterek nem határoznak meg a többletköltségeknél alacsonyabb árakat.

**5.1.2.2.2. Második Oxera-feljegyzés – A piacgazdasági szereplő elvére vonatkozó teszt alkalmazásában használt jövedelmezőségi elemzésre vonatkozó elvek. A Ryanair állami támogatással kapcsolatos ügyei, az Oxera által a Ryanair részére készített feljegyzés, 2013. április 9.**

- (181) Az Oxera azt állítja, hogy a Bizottságnak benyújtott jelentéseiben szereplő jövedelmezőségi elemzés azokat az elveket alkalmazza, amelyeket egy ésszerű magánbefektető alkalmazna, és a korábbi bizottsági határozatok megközelítését tükrözi.
- (182) A jövedelmezőségi elemzésre vonatkozó elvek a következők:
- az elemzést növekményi alapon végzik,
  - előzetes üzleti tervre nincs feltétlenül szükség,
  - egy nem túlterhelt repülőtér esetében a „közös kassza” megközelítés a megfelelő árképzési módszer,
  - csak a gazdaságilag aktív repülőtér gazdasági tevékenységével kapcsolatos bevételeket kell figyelembe venni (Charleroi-határozat)<sup>(59)</sup>,
  - a megállapodás teljes időtartamát – ideértve a hosszabbításokat is – kell figyelembe venni,
  - a jövőbeni pénzügyi forgalmat le kell számítolni a megállapodások jövedelmezőségének vizsgálata érdekében.
- (183) A repülőterek számára a Ryanairrel kötött megállapodások többletnyereségességét a belső megtérülési ráta vagy a nettó jelenérték mértékének megbecslése alapján kell megvizsgálni.

**5.1.2.2.3. Damien P. McLoughlin professzor elemzése – Márkaépítés: miért és hogyan kell a kis márkáknak befektetniük a marketingbe, a Ryanair számára készített feljegyzés, 2013. április 10.**

- (184) Ez a dokumentum azt kívánja meghatározni, milyen kereskedelmi logika vezeti a regionális repülőtereket, amikor arról határoznak meg, hogy hirdetési felületet vásárolnak az Airport Marketing Services-től (AMS) a Ryanair honlapján.

<sup>(59)</sup> A Bizottság 2004. február 12-i 2004/393/EK határozata a Vallon régió és a Brussels South Charleroi Airport által a Ryanair légitársaság számára a Charleroi-ban való működésének megkezdésekor nyújtott előnyökről (HL L 137., 2004.4.30., 1. o.).

- (185) Számos nagyon nagy, jól ismert és rendszeresen használt repülőtér létezik. A gyengébb versenytársaknak küzdeniük kell az ügyfelek statikus vásárlási magatartásával szemben, hogy bővítsék az üzletüket. A kisebb regionális repülőtereknek meg kell találniuk a módját, hogyan kommunikálják folyamatosan a lehető legszélesebb közönségnek a márkájukkal kapcsolatos üzenetüket. A marketingcélu kommunikáció hagyományos formái az erejükön felüli kiadásokat igényelnek.
- (186) Az AMS-en keresztül történő hirdetés:
- lehetőséget kínál arra, hogy nagy számú olyan embert érjenek el, aki már utazási célú kiadást fontolgat;
  - viszonylag alacsony költségekkel jár (az árak megfelelnek az online kommunikációra vonatkozó kereskedelmi díjaknak);
  - az értékesítés helyén történő kommunikációt tesz lehetővé;
  - lehetőséget nyújt a kreatív hirdetésekre.

#### 5.1.2.3. *A Ryanair 2013. december 20-i észrevételei*

- (187) A Ryanair benyújtotta az észrevételeit az AMS javára történt kifizetésekkel kapcsolatban. A Ryanair nem ért egyet a Bizottság előzetes értékelésével, miszerint az AMS javára történt kifizetések költséget jelentenek a repülőtér számára, mert ez a megközelítés nem veszi figyelembe az AMS által a repülőtereknek nyújtott szolgáltatások értékét. A Ryanair emellett úgy véli, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásában különbséget kell tenni a piaci áron felszámolt marketingszolgáltatások megvásárlása és egy kapcsolódó, repülőtér és légitársaság közötti megállapodás között.
- (188) Ennek alátámasztására a Ryanair benyújtja az AMS által felszámított áraknak és a más utazási honlapok által kínált hasonló szolgáltatások árainak az elemzését<sup>(60)</sup>. Az elemzés azt a következtetést vonja le, hogy az AMS által felszámított árak az összehasonlítási alapul szolgáló honlapok átlagos árainál alacsonyabbak voltak, vagy az árak középmezőnyében helyezkedtek el.
- (189) A Ryanair szerint ez azt mutatja, hogy az AMS árai összhangban vannak a piaci árakkal, és az állami tulajdonban lévő repülőtereknek az AMS szolgáltatásainak megvásárlására vonatkozó döntése megfelel a piacgazdasági szereplő tesztnek. A Ryanair továbbá bizonyítékot szolgáltat az AMS-megállapodások alapján a repülőtereknek nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatban, hogy bizonyítsa e szolgáltatások értékét a repülőterek számára.
- (190) A Ryanair szerint, ha a Bizottság ragaszkodik ahhoz, hogy az AMS szerződési és a Ryanair repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződési ugyanazon piacgazdasági szereplő teszt tárgyát képezzék (amivel a Ryanair nem ért egyet), nem szabad alábecsülni az AMS által a repülőtereknek nyújtott szolgáltatások értékét.
- (191) A Ryanair emellett számos jelentés következtetéseire is utal, amelyek megerősítik, hogy a társaság erős páneurópai márka, amely képes értéket termelni a hirdetési szolgáltatásai által.

#### 5.1.2.4. *A Ryanair 2014. január 17-i észrevételei*

- (192) A Ryanair a gazdasági tanácsadó irodája által készített jelentést is benyújtotta azokról az elvekről, amelyek szerinte a piacgazdasági szereplők jövedelmezőségét mérő olyan tesztben alkalmazandók, amely a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanair és a repülőterek között létrejött szerződésekre illetve a marketing-szolgáltatásokról szóló, az AMS és ugyanezen repülőterek között megkötött szerződésekre is vonatkozik<sup>(61)</sup>. A Ryanair hangsúlyozza, hogy ez semmilyen módon nem sérti azt az álláspontját, hogy az AMS szerződéseit és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokat külön kellene alávetni a piacgazdasági szereplő tesztnek.
- (193) A jelentés kimondja, hogy az AMS-hez kapcsolódó bevételt a közös jövedelmezőségi elemzésben a bevételi oldalon, míg az AMS-szel kapcsolatos kiadásokat a költség oldalon kell szerepeltetni. Ehhez a jelentés pénzügyi forgalmon alapuló módszert javasol, amelyben az AMS kiadásokat rendszeresen előforduló többletkiadásoknak tekintik.

<sup>(60)</sup> „Vajon az AMS árai összhangban vannak a piaci árakkal?”, készült a Ryanair számára, 2013. december 20.

<sup>(61)</sup> „Hogyan kellene kezelni az AMS-megállapodásokat a jövedelmezőségi elemzésen belül a piacgazdasági szereplő teszt részeként?”, készült a Ryanair számára, 2014. január 17.

- (194) A jelentés azt állítja, hogy a marketingtevékenységek hozzájárulnak a márka értékének megteremtéséhez és növeléséhez, ami várhatóan nemcsak a marketingszerződés időtartama alatt, hanem utána is növeli a forgalmat és profitot termel. Különösen ez a helyzet ott, ahol a Ryanairrel kötött megállapodásnak köszönhetően a repülőtér más légitársaságokat is odavonz, ami viszont kereskedelmi szereplőket vonz, és ezzel nőnek a repülőtér nem légiforgalmi bevételei. A Ryanair szerint, ha a Bizottság közös jövedelmezőségi elemzést végez, az említett profitot figyelembe kellene vennie azáltal, hogy az AMS-kiadásokat rendszeresen előforduló többletkiadásnak tekintik, a többletnyereséget pedig az AMS-kifizetések nélkül számítják.
- (195) A Ryanair emellett úgy ítéli meg, hogy egy végső értéket is meg lehetne határozni a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés időtartamának végére előirányzott többletnyereségben, hogy figyelembe vegyék a szerződés lejártá után termelt értéket. A végső érték meghatározható lenne az azzal kapcsolatos óvatos feltételezés alapján, mennyire valószínű, hogy megújítják a Ryanairrel kötött szerződést, vagy hasonló feltételekben állapodnak meg más légitársaságokkal. A Ryanair úgy véli, hogy ez alacsonyabb határértéket tenne lehetővé az AMS-szel kötött szerződés és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések által együttesen termelt profitra nézve, figyelembe véve a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés lejártá után termelt többletnyereség bizonytalanságát.
- (196) E megközelítés alátámasztására a jelentés összefoglalja a hirdetések márkaértékre gyakorolt hatásairól szóló tanulmányok eredményeit. Ezek a tanulmányok elismerik, hogy a hirdetések növelhetik a márkaértéket és javíthatják az ügyfélhűséget. A jelentés szerint a repülőterek márkájának láthatóságát különösen a Ryanair honlapján történő hirdetés növeli. A jelentés hozzáteszi, hogy a forgalmuk növelésére törekvő kisebb regionális repülőterek az AMS-szel való hirdetési szerződések megkötésével különösen növelhetik a márkaértéküket.
- (197) A jelentés kifejti, hogy az aktiválási megközelítés helyett a pénzügyi forgalmon alapuló megközelítést kell előnyben részesíteni, amely szerint az AMS-kiadásokat immateriális javakra (vagyis a repülőtér márkaértékére) vonatkozó tőkekiadásként kezelnék. A marketingkiadásokat immateriális javakként aktiválnák, majd amortizálnák őket a hasznos élettartamuk alatt, és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés tervezett lejáratakor csak a tervezett maradványérték maradna. Ez a megközelítés azonban nem venné figyelembe a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötött szerződés aláírásának eredményeképpen a repülőtér által termelt további profitot, emellett nehéz lenne megbecsülni az immateriális javak értékét a márkakiadások és a javak hasznos élettartamának hossza miatt.

#### 5.1.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (198) Az AMS kijelenti, hogy a Ryanair valódi kereskedelmi célt követő leányvállalata, amelyet annak érdekében hoztak létre, hogy olyan tevékenységet alakítson ki, amely nem képezi részét a Ryanair alapvető üzleti tevékenységének. Tevékenységének lényege egy minőségi hirdetési felület biztosítása a légitársaság honlapján. Az AMS úgy véli, hogy nem részesült állami támogatásban, valamint, hogy a repülőtér üzemeltetői a piactudományi szereplő elvének megfelelően jártak el vele szemben.
- (199) Az AMS megjegyzi, hogy nem ő a Ryanair egyetlen marketingszolgáltatója, mivel az több másik vállalkozást is megbízott azzal, hogy reklámtevékenységet végezzen felső csomagtartóin, illetve fedélzeti magazinja számára. Ezenkívül az AMS kifejti, hogy más légitársaságok szintén fizetett hirdetéseket kínálnak honlapjukon.
- (200) Az AMS előadja, hogy főszabály szerint az általa a repülőterekkel kötött marketingszerződéseket a Ryanair és ugyanezen repülőterek között kötött szerződésektől külön tárgyalják és kötik meg, valamint a Ryanair maga végzi saját promócióját. Egyébként az AMS mind állami, mind magán szervezetekkel köt marketingszerződéseket, beleértve az állami és magánrepülőtereket, az utazási irodákat, a gépjárműkölszövő társaságokat, stb., és az AMS által nyújtott hirdetési felületet hátrányos megkülönböztetés nélkül kínálják az állami és magánhirdetők számára. Az AMS hangsúlyozza, hogy a piactudományi befektetőként eljáró magánügyfelek egyértelműen kereskedelmi értéket tulajdonítanak az AMS szolgáltatásainak, mint olyanoknak. Ezen állítás alátámasztása érdekében az AMS benyújtja a Mindshater független tanácsadó iroda által készített jelentést, amelyben az érték értékelése kizárólag az internetes reklámkínálaton alapul, nem pedig a Ryanair légiforgalmi szolgáltatási kínálatán.
- (201) Az AMS megjegyzi, hogy a Ryanair honlapján található felület ritka erőforrás, valamint, hogy sem ő, sem a Ryanair nem kényszerítik a repülőtereket arra, hogy marketingszolgáltatásokat vásároljanak. Az AMS azt állítja, hogy semmilyen állami támogatás nem következhet a közötte és az állami repülőterek között létrejött szerződésekből, mivel a honlapon rendelkezésre álló felületet összehasonlítható áron könnyen tudná értékesíteni egy magánvállalkozásnak.

- (202) Az AMS vitatja a Bizottság azon felfogását, amely szerint a marketingszerződéseknek nincs elkülönült céljuk, illetve azokhoz nem fűződik külön érdek, és úgy ítéli meg, hogy a Bizottság nem terjeszt elő semmilyen olyan jogi vagy ténybeli alapot, amely megkérdőjelezné a repülőtér azon döntésének kereskedelmi igazolását, hogy szerződést köt a Ryanairrel. Következésképpen az AMS úgy ítéli meg, hogy nincs olyan helyzetben, hogy releváns észrevételeket terjesszen elő, és gyakorolja a védelemhez való jogát.
- (203) Az AMS véleménye szerint a regionális repülőterek számára a reklám nem luxus, hanem megkerülhetetlen szükséglet, mivel a Ryanair honlapja különlegesen vonzó költség-haszon viszonyt kínál, ugyanis lehetővé teszi a foglalás ejtett közönség optimális megcélzását. Az AMS hangsúlyozza, hogy amikor a Ryanair elkezdte a Nîmes-London járat üzemeltetését, a brit fogyasztók általában nem ismerték Nîmes-t; a marketing tehát fontos volt az érkező utasok számának növelése érdekében.
- (204) Az AMS úgy ítéli meg, hogy a nîmes-i repülőtérrel kötött szerződés hasonló azokhoz, amelyeket más repülőterekkel kötött, és hivatkozott a Marseille-i Közigazgatási Bíróság 2009. október 20-i határozatára, amelyben a bíróság megállapítja, hogy az AMS és a repülőtér között kötött szerződés lehetővé tette az utóbbi számára, hogy marketingszolgáltatások formájában valódi ellenszolgáltatásban részesüljön. Az AMS emlékeztet továbbá arra, hogy a Bizottság elismerte a marketingszolgáltatások értékét a pozsonyi repülőtérrel szembeni határozatban<sup>(62)</sup>.
- (205) Végül az AMS úgy ítéli meg, hogy árai objektív kritériumokon alapulnak, és azokat átlátható módon feltüntetik honlapján. Az AMS megerősíti, hogy a nîmes-i repülőtér számára kiszámlázott árak megfeleltek díjszabásának.

5.2. AZ ÉRDEKELT HARMADIK FELEK ÁLTAL AZUTÁN BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEK, HOGY AZ EURÓPAI UNIÓ HIVATALOS LAPJÁBAN KÖZZÉTETTEK EGY FELHÍVÁST, HOGY A TAGÁLLAMOK ÉS AZ ÉRDEKELT HARMADIK FELEK NYÚJTSÁK BE AZ ÉSZREVÉTELEIKET AZ ÚJ IRÁNYMUTATÁSNAK A FOLYAMATBAN LÉVŐ ESETEKRE TÖRTÉNŐ ALKALMAZÁSÁRÓL

5.2.1. AIR FRANCE

- (206) Az Air France több okból is megkérdőjelezi az új iránymutatás alkalmazhatóságát a repülőtereknek nyújtott működési támogatásokkal kapcsolatos esetekre, még akkor is, ha ezt a támogatást az említett iránymutatás közzétételét megelőzően fizették ki:
- Az Air France szerint az iránymutatás visszamenőleges hatályú alkalmazása a tisztességtelen gazdasági szereplőknek kedvez, mert legitimizálja azt a magatartást, amely nem felel meg az akkor alkalmazandó szabályoknak. Ezzel szemben ez a megközelítés bünteti azokat az üzemeltetőket, amelyek tartózkodtak az állami források igénylésétől és ezzel megfeleltek a korábbi iránymutatásnak.
  - Az Air France emellett fenntartja, hogy az új iránymutatásnak a hatálybalépését megelőzően a repülőtereknek nyújtott működési támogatásokra történő visszamenőleges alkalmazása ellentétes a jog és az uniós ítélkezési gyakorlat általános elveivel.
- (207) Az Air France azt állítja, hogy az új iránymutatás az új légitársaságoknak fog kedvezni a korábbiak kárára. Azzal, hogy megengedi az új légitársaságok számára, hogy csak a tevékenységükkel kapcsolatos többletköltségeket fizessék ki, diszkriminálja a régebbi légitársaságokat, amelyekre magasabb díjak vonatkoznak.
- (208) Végezetül az Air France rámutat, hogy bár elméletileg könnyen teljesíthetőnek tűnik a repülőtér infrastruktúrájához való megkülönböztetéstől mentes hozzáférésre vonatkozó feltétel, a gyakorlatban egész más a helyzet, és egyes működési modelleket tudatosan hátrányba hoznak.

5.2.2. VTAN

5.2.2.1. *Az üzemeltetés finanszírozását célzó támogatásokról*

- (209) A VTAN úgy ítéli meg, hogy amennyiben a Bizottság úgy tekintené, hogy a VTAN által a 2007–2012 közötti időszak után a KMM alapján a nîmes-i repülőtér polgári területének üzemeltetéséért kapott átalány-hozzájárulás nem felel meg sem az Altmark-ügyben hozott ítéletben szereplő négy feltételnek, sem az ÁGÉSZ-határozatban szereplő feltételeknek, akkor a VTAN előadja, hogy e hozzájárulás ennek ellenére összeegyeztethető a belső piaccal, az új iránymutatás rendelkezései alapján.

<sup>(62)</sup> A Bizottság 2010. január 27-i 2011/60/EU határozata az NN 74/07. sz. ügyben hozott határozata – Megállapodás a pozsonyi repülőtér (Bratislava Airport) és a Ryanair között (HL L 27., 2011.2.1., 24. o.), 114. pont.

- (210) A VTAN ugyanis úgy ítéli meg, hogy az említett hozzájárulás megfelel az új iránymutatás 5.1.2. szakaszában rögzített kumulatív kritériumoknak. Ennek a magyarázata a következő:
- a nîmes-i repülőtér részt vesz Gard megye gazdasági és idegenforgalmi fejlesztésében, ennélfogva egyértelműen meghatározott általános gazdasági érdekű célhoz járul hozzá,
  - az állami beavatkozás szükséges volt, már csak azért is, mert az új iránymutatás kiemeli, hogy azon repülőterek, amelyek utasforgalma legfeljebb évi 200 000 fő, előreláthatóan nem tudják fedezni a működési kiadásaik nagy részét,
  - az intézkedést utólagos átalány-hozzájárulás formájában nyújtották, előzetes mérleg alapján, vagyis az megfelelő jellegű,
  - a hozzájárulás hiányában a nîmes-i repülőtér tevékenységének szintje jelentősen csökkent volna,
  - a VTAN bizonyítja, hogy a támogatás arányosságának követelménye teljesült, figyelemmel arra, hogy annak intenzitása a 2007–2011 közötti időszakban a kezdeti működésfinanszírozási hiány 80 %-ának megfelelő, az új iránymutatás 130. pontjában engedélyezett felső értéke körül helyezkedik el,
  - a VTAN kifejti, hogy a repülőtér minden potenciális felhasználás előtt nyitott, ami csökkenti a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt negatív hatásokat.

#### 5.2.2.2. *A beruházások finanszírozását célzó támogatásokról*

- (211) Ha a Bizottság végül úgy tekintené, hogy a VTAN részére nyújtott eszközbeszerzési támogatások állami támogatásnak minősülnek, a VTAN az iránymutatás előírásai alapján úgy érti, hogy a támogatások összegegyeztetetőségét a 2005. évi iránymutatásban rögzített kritériumok alapján fogják értékelni.

#### 5.2.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

- (212) Ez a nem kormányzati szervezet az észrevételeiben kritikával illette az új iránymutatást és a Bizottságnak a repülésügyi ágazatban eddig hozott határozatait azok káros környezeti hatásai miatt.

### 6. FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

#### 6.1. A FRANCIAORSZÁG ÁLTAL A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁT KÖVETŐEN BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEK

##### 6.1.1. A REPÜLŐTÉR ÁLTALÁNOS ÉRDEKÉRŐL

- (213) Franciaország előadja, hogy a nîmes-i repülőtér valamennyi tevékenysége (beleértve a kereskedelmi repülési tevékenységeket is) általános érdekű szolgáltatási feladatokat jelent, többek között a régió gazdasági és idegenforgalmi fejlesztése tekintetében, így a repülőtér üzemeltetői részére nyújtott egyik összeg sem tekinthető állami támogatásnak.
- (214) Másrészt Franciaország előadja, hogy a Bizottság a repülőtér üzemeltetői és a Ryanair/AMS között létrejött szerződéses kapcsolatokra vonatkozó elemzésében nem veszi figyelembe a kifizetéseknek az üzemeltetőkre háruló állami feladatokkal – többek között a területfejlesztéssel és a gazdasági, valamint idegenforgalmi fejlesztéssel – összefüggésben teljesített részét.
- (215) Franciaország azt is kiemeli, hogy a katonai bázis gazdasági fejlődést ígért a régió számára, valamint, hogy annak 2011-ben történt bezárását követően olyan döntés született, hogy a repülőtérhez kapcsolódó ipari parkot hoznak létre, amely alkalmas arra, hogy kialakítsa Languedoc-Roussillon régió új ipari szövetét. Ebben az összefüggésben Franciaország megjegyzi, hogy e tevékenységek maguk is indokolják a repülőtér működőképes állapotban való fenntartását.

## 6.1.2. 1. INTÉZKEDÉS: A REPÜLŐTÉR ÜZEMELTETŐI RÉSZÉRE NYÚJTOTT PÉNZÜGYI TÁMOGATÁSOK ÉRTÉKELÉSE

- (216) Franciaország úgy ítéli meg, hogy az 1994. évi iránymutatást kell alkalmazni a 2005. évi iránymutatás hatálybalépése előtt megkapott infrastrukturális támogatásokra. Ezenkívül az Aéroports de Paris ügyben hozott ítéletben kialakított ítélkezési gyakorlat a jelen ügyben nem alkalmazható, mivel az egy nagy európai csomópontra vonatkozott, és egy a repülőterek finanszírozásának problémakörén kívül eső jogkérdést érintett.
- (217) Franciaország úgy ítéli meg, hogy e doktrína alkalmazása a Bizottság részéről a fent hivatkozott ítélet meghozatala és az új iránymutatás elfogadása között jogbizonytalanságot okozott az alkalmazandó szabályokat illetően. Ekképpen Franciaország szerint a területi önkormányzatok által 2000 és 2010 között kifizetett [5-9] millió euróból [0,8-2] millió eurót ki kellene zárni a Bizottság elemzéséből, figyelemmel arra, hogy e finanszírozásokat a 2005. évi iránymutatást megelőzően biztosították, az 1994. évi iránymutatással összhangban.
- (218) A CCI üzemeltetési időszaka során végzett beruházások kapcsán Franciaország kiemeli, hogy az utasterminál kivételével az egész repülőtér a bázis katonai tevékenységét szolgálta, mivel a kereskedelmi tevékenység kiegészítő jellegű volt. Franciaország kiemeli, hogy az infrastruktúrához és a közös szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségeket 2004-ig a védelmi minisztérium részlegesen továbbszámlázta a CCI-nek, a kereskedelmi forgalom által a repülőtér teljes forgalmában képviselt arány függvényében. Ezt követően a BAN részben továbbszámlázta a repülőtér polgári üzemeltetésének tulajdonítható költségeket a CCI-nek. Franciaország kiemeli, hogy a CCI által közvetlenül elvégzett kizárólagos munkálatok, az utasterminál kibővítését, valamint átalakítását érintették, és e munkálatokat a CCI saját forrásaiból, illetve a nevében felvett kölcsönökből finanszírozták.
- (219) A VTAN-nal kötött KMM keretében végzett beruházásokat illetően Franciaország emlékeztet arra, hogy a KMM úgy rendelkezett, hogy a beruházásoknak csak egy része terheli az üzemeltetőt. Ehhez hasonlóan, Franciaország felidézi, hogy a megbízás rövid tartama (6 év) nem tett lehetővé alternatív megoldást, valamint, hogy a beruházások SMAN részéről való viselése nem jelenthetett előnyt a VTAN számára. Végül, Franciaország előadja, hogy a BAN távozását követően az eszközbeszerzési támogatás célja az volt, hogy fedezze az állami feladatok körébe tartozó beruházásokat, valamint a repülőtér jóváhagyását célzó azon munkálatokat, amelyek a KMM megkötésénél nem voltak előre láthatóak.

6.1.2.1. *A közhatalom gyakorlását szolgáló infrastruktúrával kapcsolatos pontosítások*

- (220) Franciaország úgy ítéli meg, hogy a légi járművek tűzbiztonsági szolgáltatásai és a vadveszély elleni szolgáltatások a repülőterek biztonsága szempontjából lényeges közhatalmi feladatok. Franciaország megerősíti, hogy e szolgáltatásokat egy adójellegű díjból finanszírozzák: ez a repülőtéri illeték.
- (221) Franciaország szerint továbbá a nîmes-i repülőtéren az állami feladatok finanszírozásának szabályai nem egyediek, hanem hasonlítanak a többi francia repülőtéren érvényesített szabályokhoz. Ezek egyetlen sajátossága az, hogy amikor a tengerészeti légibázis működött, a védelmi minisztérium által ellátott feladatok vonatkozásában a beruházási és működési költségeket részben továbbszámlázták a polgári üzemeltetőnek, és azokat a repülőtéri illetékből finanszírozták. A tengerészeti légibázis bezárását követően a VTAN átvett a repülőtéren minden utas- és repülésbiztonsági feladatot, ami a repülőtéri illeték által fedezett kiadások jelentős emelkedésével járt.
- (222) Franciaország előadja, hogy ezek az átruházott tevékenységek mindenféleképpen az utas- és repülésbiztonsági feladatok körébe tartoznak, amelyek ennélfogva nem képeznek gazdasági tevékenységet, és így nem alkalmazzák rájuk az állami támogatásokra vonatkozó szabályokat.
- (223) Franciaország arra is emlékeztet, hogy a francia repülőterek repülőtéri illeték általi finanszírozási modelljét és a repülőtéri díj utasonkénti tarifájának bevezetését részletesen szabályozzák nemzeti jogszabályai. E modell figyelembe veszi a rendes üzemeltetési kötıtségek és az utas- és repülésbiztonság körébe tartozó sajátos kötıtségek átfedését. Következésképpen Franciaország kiemeli, hogy a repülőtér állami feladatainak finanszírozása szigorúan szabályozott, ami megakadályoz bármilyen túlkompensációt.

- (224) A 2000 és 2011 között a védelmi minisztérium által a közös infrastruktúrák tekintetében végzett, és az állam, valamint a civil terület üzemeltetésében érdekelt területi önkormányzatok által társfinanszírozott beruházásokat illetően Franciaország kifejti, hogy a repülőtér polgári és katonai zónájában az állami feladatok finanszírozását a repülések számával arányosan megosztották. Franciaország azt is kiemeli, hogy a legfontosabb beruházások a kifutópályát érintették, és lényegileg katonai jellegűek voltak.
- (225) A Légi Járművek Tűzvédelmi és Mentési Szolgálatára (SSLIA) és a paraméterek automatikus továbbítását biztosító rendszer (STAP) létrehozására vonatkozó költségek kapcsán Franciaország kijelenti, hogy e beruházásokat nem a Ryanair igényeire reagálva végezték el. Az előbbi ugyanis elengedhetetlen volt ahhoz, hogy bármilyen légitársaságot (nem csak a Ryanairt) a repülőtérre vonzzanak, míg a másodikkra annak érdekében volt szükség, hogy a repülőteret kereskedelmi légibázissá alakítsák, illetve, hogy Nîmes integrálódni tudjon a montpellier-i TMA-ba (*Terminal Manoeuvring Area*).

#### 6.1.2.2. **Az infrastruktúra és az üzemeltetés finanszírozásával kapcsolatos pontosítások (az állami feladatokon kívül)**

##### 6.1.2.2.1. **Szelektív előny megléte**

###### 6.1.2.2.1.1. *A magánbefektető kritériumának vizsgálata*

- (226) Franciaország hangsúlyozza, hogy a magánbefektető kritériumának elemzését kizárólag a repülőtér kereskedelmi tevékenysége során előállt változó költségekre támaszkodva kell elvégezni, mivel a repülőtérrel kapcsolatos valamennyi fix költséget figyelembe vették a rá bízott általános érdekű feladatok teljesítése során.

###### 6.1.2.2.1.2. *Az Altmark-ügyben hozott ítéletben szereplő feltételekkel kapcsolatos vizsgálat a VTAN általi irányítás időszakát illetően*

- (227) Franciaország előadja, hogy a KMM alapján a SMAN által a VTAN részére fizetett összegek semmilyen előnyt nem biztosítanak a VTAN számára, mivel az átalány-hozzájárulásként fizetett díjak kizárólag az egyértelműen meghatározott közszolgáltatási feladatok kompenzációját célozták.
- (228) Egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek: Franciaország hangsúlyozza, hogy széles mérlegelési mozgástérrel rendelkezik annak meghatározását illetően, hogy mely tevékenységek alkotnak általános gazdasági érdekű szolgáltatást. Franciaország e tekintetben előadja, hogy mivel a nîmes-i repülőtér D kategóriájú repülőtér, így a 2005. évi iránymutatásnak megfelelően az egész repülőtér általános gazdasági érdekű szolgáltatást alkot. Franciaország hangsúlyozza, hogy a VTAN számára előírt tevékenységek beilleszthetők a „sajátos feladatok” kategóriába, mivel semmilyen gazdasági szereplő nem volt kész arra, hogy az ajánlott feltételek mellett elfogadja a koncessziót.
- (229) Franciaország azt is kiemeli, hogy a VTAN számára nem azt írták elő feladatként, hogy foglalkozzon a repülőtér fejlesztésével, hanem a régió gazdasági és idegenforgalmi fejlesztését és különösen a repülőtér körül elhelyezkedő ipari park fejlesztését. Végül, Franciaország megjegyzi, hogy a VTAN részére fizetett kompenzációk nem kapcsolódnak a kereskedelmi kapcsolatok fejlesztéséhez, ahogy azt a Bizottság állítja. Pusztán egy rögzített összegű átalány-hozzájárulásról van szó, amely a „referencia-forgatókönyvben”, illetve a „visszaesési forgatókönyvben” felvázolt gazdasági helyzet függvénye. Következésképpen Franciaország úgy véli, hogy egy piacgazdasági magánbefektető nem lett volna kész ugyanazon feltételek mellett a VTAN-ra ruházott feladatok vállalására a nyújtott közszolgáltatás fejében biztosított kompenzáció hiányában.
- (230) A kompenzáció összegének meghatározása érdekében előzetesen megállapított feltételek: Franciaország szerint a kompenzáció összegét meghatározó szabályokat egyértelműen meghatározta a KMM. Franciaország azzal indokolja a repülőtér üzemeltetője részére kifizetett további összegeket, hogy a megbízás időtartama alatt bizonyos számú váratlan esemény történt, amelyeket a megbízási ajánlat megítélésakor nem lehetett előre látni, többek között a katonai bázis megszüntetése.
- (231) A közszolgáltatási kötelezettségekkel járó költségek méltányos kompenzációja: Franciaország előadja, hogy a VTAN összegegyeztetetősége nem bizonyítja az üzemeltető részére nyújtott túlkompensáció fennállását. A Franciaország által készített analitikai tanulmányból kitűnik, hogy a nîmes-i repülőtér kis mérete miatt (a repülőtéri illeték által fedezett tevékenységek, vagyis az állami feladatok díja kivételével) az üzemeltető által viselt minden gazdasági költséget figyelembe kellene venni a túlkompensáció fennállásának értékelése érdekében. Ekképpen Franciaország kiemeli, hogy a repülőtér irányításához kapcsolódó valamennyi költséget (beleértve a Ryanair/AMS által okozott költségeket is) úgy kell figyelembe venni, mint a közszolgáltatási tevékenység körébe tartozó elemet. A fentiek alapján Franciaország megállapítja, hogy nem áll fenn túlkompensáció.

- (232) A szolgáltató kiválasztása: Franciaország azt is előadja, hogy az üzemeltető kiválasztására a jogszerűség elvének megfelelően került sor, mivel közszolgáltatási megbízásra irányuló ajánlattételi felhívást tettek közzé a BOAMP-ban (közbeszerzési értesítő), valamint az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. Végül azért a Veolia ajánlatát választották ki, mert a gazdasági, szolgáltatási és pénzügyi szempontok elemzése után ezt tekintették a legelőnyösebbnek.

#### 6.1.2.2.1.3. A verseny érintettségének kritériuma

- (233) Franciaország úgy ítéli meg, hogy a nîmes-i repülőtér saját vonzaskörzettel rendelkezik, amely eltér a montpellier-i, az avignoni és marseille-i repülőtér vonzaskörzeteitől, és hogy ennél fogva a nîmes-i repülőtér üzemeltetője részére nyújtott állami támogatások nem alkalmasak arra, hogy kihathassanak a versenyre. E tekintetben Franciaország előadja, hogy egy regionális repülőtér vonzaskörzete azon repülőterekre korlátozódik, amelyek autóval legfeljebb 60 perc alatt elérhetők. Franciaország továbbá úgy ítéli meg, hogy a két repülőteret elválasztó út megtételéhez szükséges időtartam nem az egyetlen figyelembe veendő változó a vonzaskörzet meghatározásánál, mivel figyelembe kell venni az utazás költségét is, amely a nîmes-i repülőtéren elsődlegesen jelenlevő fapados forgalom esetében igen jelentős változó (lásd a jelen preambulumbekkezdésben szereplő, Franciaország által kidolgozott táblázatot).

|                           | Montpellier | Avignon | Marseille |
|---------------------------|-------------|---------|-----------|
| Távolság (kilométerben)   | 63          | 68      | 115       |
| Utazás időtartama autóval | 0h 49       | 1h 00   | 1h 21     |
| Az oda-vissza út költsége | 19 EUR      | 38 EUR  | 36 EUR    |

- (234) A marseille-i repülőtér tekintetében Franciaország úgy ítéli meg, hogy a repülőtérre való oda-vissza utazás költsége és időtartama (több, mint 60 perc) elegendő okot jelent arra, hogy a marseille-i repülőteret kizárjuk a nîmes-i repülőtér vonzaskörzetéből, vagy legalábbis ahhoz, hogy e két repülőtér tevékenységei jelentősen csökkenjenek, figyelemmel különösen a nîmes-i repülőtér fapados kínálatára. Egyébként Franciaország előadja, hogy a nîmes-i repülőtér a 2005. évi iránymutatás szerinti D kategóriába tartozó repülőtér, valamint, hogy a Bizottság határozathozatali gyakorlatának megfelelően nem tekinthető a marseille-i repülőtér versenytársának, ugyanis az utóbbi éves utasforgalma meghaladja a 7 milliót. Végül, Franciaország hangsúlyozza, hogy a forgalom tipológiája egyáltalán nem azonos a marseille-i repülőtéren (az üzleti utasok nagy aránya) és a nîmes-i repülőtéren (turisztikai és szezonális forgalom, amely Nîmes város és Gard területe vonzerejére fókuszálódik), továbbá, hogy a Brüsszel-Charleroi célállomást mindkét repülőtérről induló járatok kiszolgálják, ami azt mutatja, hogy azok felhasználói számára egymással nem felcserélhetők.
- (235) Az avignoni repülőteret illetően Franciaország előadja, hogy az oda-vissza út 40 eurós költségét negatív tényezőnek tekintik a fapados utas szempontjából. Ezenkívül az avignoni repülőtér és a nîmes-i repülőtér tevékenységei között nincs semmilyen átfedés, ugyanis az avignoni repülőtérről induló járatok által kiszolgált célállomások eltérőek. Ezt az érvet megerősíti egy 2011-ben végzett utasfelmérés, amely kiemeli az avignoni repülőtér kis jelentőségét a régióban található egyéb indulási repülőterek között (a régió egyéb repülőterei utasainak 2,55 %-a).
- (236) A montpellier-i repülőteret illetően Franciaország kiemeli, hogy a két repülőtér nem ugyanabban a vonzaskörzetben található, mivel i. a Ryanair montpellier-i repülőtérről induló járatai olyan idegenforgalmi keresletnek felelnek meg, amely inkább a repülőtértől nyugatra, nem pedig keletre jelentkezik; valamint ii. a nîmes-i repülőtér részben eltérő vonzaskörzetet fed le, mint a montpellier-i repülőtér (többek között Cévennes, Uzège, és a Rhône völgyében Gard északkeleti/Ardèche déli része). Egyébként Franciaország úgy véli, hogy a tevékenységek érintettségének hiányát két tény is bizonyítja, mégpedig i. a mindkét repülőtérről induló brüsszel-charleroi-i járat azt bizonyítja, hogy felhasználói számára egymással nem helyettesíthetők; és ii. montpellier-i repülőtér forgalma jelentősen nagyobb, mint a nîmes-i repülőtér forgalma.

- (237) Következésképpen Franciaország előadja, hogy a nîmes-i repülőtér a 2005. évi iránymutatás szerinti D kategóriájú repülőtér, valamint, hogy saját vonzáskörzettel rendelkezik, amely eltér a montpellier-i, az avignoni és marseille-i repülőtér vonzáskörzeteitől, és hogy ennél fogva a nîmes-i repülőtér üzemeltetője részére nyújtott állami támogatások nem alkalmasak arra, hogy kihathassanak a versenyre.

#### 6.1.2.2.1.4. Összeegyeztethetőség a belső piaccal

- (238) Franciaország kiemeli, hogy az intézkedések mindenféleképpen összeegyeztethetőek a belső piaccal, mivel a teljes finanszírozást egy olyan infrastruktúrára fordították, amely teljes mértékben egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás gyakorlását szolgálja, mivel:

— A CCI üzemeltetési időszaka alatt 2006. február 1-ig: Franciaország úgy ítéli meg, hogy belső jogszabályai olyan általános érdekű feladatokat ruháznak a kereskedelmi kamarákra, mint az érintett régió gazdasági fejlesztése és vonzerejének fokozása. Ebbe az összefüggésbe illeszkedik a nîmes-i repülőtér üzemeltetése folyamatosságának biztosítására irányuló kötelezettség is. Ezenkívül Franciaország kiemeli, hogy az a szempont, amely szerint a kompenzáció nem haladhatja meg a közszolgáltatási feladatok teljesítéséhez szükséges költségeket, teljesül, mivel i. a kompenzáció az üzemeltetésre vonatkozó pénzügyi szabályokat rögzítő körlevélben előírt, az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó költségekre korlátozódik<sup>(63)</sup>, (ii) CCI külön számlával rendelkezett a repülőtér irányítása céljából; és iii. könyvelését rendszeresen értékelték az illetékes hatóságok.

— A CCI üzemeltetési időszaka alatt, 2006. február 1-jétől 2006. december 31-ig: a támogatások összeegyeztethetőek, mivel i. a megbízás feltételeit a 2006. február 1-jei megbízásról szóló megállapodás egyértelműen meghatározta; ii. a megbízott csak azon támogatások átvételére volt jogosult, amelyek megfeleltek a repülőtér irányítása által generált kiadások szintjének; iii. a könyvelést külön vezették, és (iv) voltak ellenőrzési lehetőségek, mivel az illetékes hatóságok bármikor kérhették pénzügyi ellenőrzést.

— A Veolia üzemeltetési időszaka alatt: Franciaország korábbi, az Altmark-ügyben hozott ítéletben szereplő feltételekről szóló elemzésére hivatkozik.

#### 6.1.2.2.1.5. Az infrastrukturális támogatások összeegyeztethetősége a 2005. évi iránymutatás kritériumaira figyelemmel

- (239) Franciaország mindenféleképpen úgy ítéli meg, hogy a beruházások finanszírozása megfelel a 2005. évi iránymutatásoknak, az alább ismertetett okok, így többek között a következők miatt: i. az intézkedések megfelelnek egy egyértelműen meghatározott általános érdekű célnak; ii. a megvalósult beruházások arányosak az infrastruktúra optimális felhasználásához; iii. középtávon kielégítő kilátások álltak fenn az utasforgalmat illetően; iv. a Ryanair tekintetében alkalmazott díjak alkalmazhatók bármely más olyan légitársaság esetében is, amely a Ryanairéhoz hasonló kötelezettségeket vállal; v. nem áll fenn a verseny érintettsége, és (vi) a beruházások elengedhetetlenek voltak a repülőtér fennmaradásának biztosításához.

#### 6.1.2.3. Az üzemeltetési finanszírozással kapcsolatos pontosítások

- (240) Franciaország pontosítja, hogy a kamatköltség nélküli visszatérítendő előlegek nyújtása nem tekinthető állami támogatásnak az állami támogatásokra vonatkozó szabályokkal való összeegyeztethetőség értékelése szempontjából. E tekintetben Franciaország kijelenti, hogy először, ezeket az előlegeket vissza kellett fizetni, valamint, hogy a kifizetett összegek részleges visszatérítésére valóban sor is került. Franciaország megjegyzi, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat időpontjában vissza nem térített összeget az ítélet meghozataláig továbbra sem térítették vissza.

- (241) Franciaország emlékeztet arra, hogy egyes előlegeket a Bizottság nem vizsgálhat, mivel a vizsgálati időtartam elévült. Más előlegek esetében az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó költségek kompenzációjáról van szó, és azok ennél fogva összeegyeztethetőek a belső piaccal.

#### 6.1.3. 2. INTÉZKEDÉS: AZ ESETLEGESEN A RYANAIR RÉSZÉRE NYÚJTOTT TÁMOGATÁSOK ÉRTÉKELÉSE

- (242) Franciaország helyesnek tartja a Bizottság azon megközelítését, amely alapján együttesen vizsgálják meg a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések és a marketingszerződések által képviselt pénzügyi forgalmakat.

<sup>(63)</sup> Az ACFCI-re, a CRCI-re, a CCI-re és a GIC-re alkalmazandó költségvetési, könyvelési és pénzügyi szabályokat rögzítő, 1992. március 30-i 111. sz. körlevél.

- (243) Franciaország benyújtja a CCI 2005-ös fejlődésösztönző tervét, és hangsúlyozza, hogy azt nem fogadták el, mivel nem volt elegendő ahhoz, hogy meggyőzze a légitársaságokat arról, hogy repülőgépeket indítsanak a repülőtérről. Franciaország kiemeli azt is, hogy egyik területi önkormányzat sem vállalta, hogy részt vesz a terv finanszírozásában.
- (244) Franciaország úgy ítéli meg, hogy noha bizonyos szubvenciókat nyújtottak a repülőtérek, semmilyen támogatás kifizetésére nem került sor a Ryanairrel/AMS-szel kötött szerződések finanszírozásában való részvétel érdekében. Franciaország azt is megjegyzi, hogy a Ryanair részére kínált díjazási szintet alkalmazták volna valamennyi, a repülőtéren működő légitársaság esetében.
- (245) Franciaország úgy ítéli meg, hogy a valamely légitársaság és a nîmes-ihez hasonló méretű repülőtér üzemeltetője között kialakult szerződéses viszony jövedelmezőségének kiszámítása érdekében, figyelemmel az elvégzendő általános érdekű feladatokra, a Bizottságnak kizárólag a társaságnak tulajdonítható változó költségeket kellene szem előtt tartania, a rögzített költségek és a közszolgáltatási feladatok gyakorlásához kapcsolódó költségek figyelmen kívül hagyásával. A bevétele szempontjából Franciaország kiemeli, hogy az elemzésnek figyelembe kell vennie a nem légiforgalmi bevételeket is.
- (246) Franciaország azt is hangsúlyozza, hogy az AMS részére teljesített pénzügyi forgalom nem tekinthető a Ryanairnak tulajdonítható eredménynél elszámolt nettó veszteségnek, mivel e kiadások egy része szorosan kapcsolódik a KMM keretében szolgáltatott tevékenységekhez, így többek között a régióban az idegenforgalom és a gazdaság fejlesztéséhez. Franciaország azt is kiemeli, hogy a szerződés Ryanairrel való megkötésének időpontjában a Veoliát új piacra lépőnek lehetett tekinteni. Következésképpen a Veolia úgy tekintette, hogy biztosítania kell a Ryanair jelenlétét a repülőtéren, annak érdekében, hogy fejlessze tevékenységét. Ez az elemzés megegyezik a CCI-vel kötött szerződésekre vonatkozó elemzéssel.
- (247) Végül, Franciaország úgy ítéli meg, hogy a nîmes-i repülőtér üzemeltetői és a Ryanair között kötöttekhez hasonló marketingszerződések bevett gyakorlatot jelentenek a legtöbb regionális repülőtéren, és felhívja a Bizottságot, hogy e gyakorlatokat egy átfogóbb keretben elemezze.

6.2. FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT HARMADIK FELEK ÁLTAL A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁT KÖVETŐEN BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEKKEL KAPCSOLATBAN

- (248) Franciaország nem válaszolt az érdekelt harmadik felek által a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását követően benyújtott észrevételekre.

6.3. FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÚJ IRÁNYMUTATÁSNAK ERRE AZ ESETRE TÖRTÉNŐ ALKALMAZÁSÁVAL KAPCSOLATBAN

- (249) Franciaország megállapítja, hogy az új iránymutatás a korábbi iránymutatáshoz képest rugalmasabban kezeli a működési támogatás kérdését. Franciaország szerint az iránymutatás visszamenőleges hatályú, minden támogatásra kiterjedő alkalmazása így azt fogja jelenteni, hogy egyes repülőterek korábbi eseteit kevésbé fogják szankcionálni.
- (250) Franciaország azonban megállapítja, hogy a beruházási támogatást az új iránymutatás értelmében a korábbinál szigorúbban ítélik meg, mert ez az iránymutatás a repülőtér méretének függvényében meghatározza a támogatás maximálisan engedélyezett intenzitását.

6.4. FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT HARMADIK FELEK ÁLTAL AZ ÚJ IRÁNYMUTATÁSNAK ERRE AZ ESETRE TÖRTÉNŐ ALKALMAZÁSA TEKINTETÉBEN BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATBAN

- (251) Franciaország nem válaszolt az érdekelt harmadik felek által az új iránymutatásnak erre az esetre történő alkalmazása tekintetében benyújtott észrevételekre.

## 7. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

### 7.1. A RYANAIR/AMS JAVÁRA HOZOTT INTÉZKEDÉSEK

- (252) Emlékeztetőül, a jelen határozatban megvizsgált, a légitársaságok javára hozott különböző intézkedések azok a szerződések<sup>(64)</sup>, amelyekre a (79)–(102) preambulumbekendésekben hivatkoztak<sup>(65)</sup>.

#### 7.1.1. TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA AZ EUMSZ 107. CIKK (1) BEKEZDÉSE ÉRTELMEBEN

- (253) Az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében a Szerződéssel 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.
- (254) Egy adott intézkedés akkor minősül állami támogatásnak, ha az alábbi feltételek teljesülnek: 1. a szóban forgó intézkedést állami forrásból finanszírozzák és az államnak tulajdonítható; 2. az intézkedés gazdasági előnyt biztosít; 3. a biztosított előny szelektív; 4. a szóban forgó intézkedés torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet.

#### 7.1.1.1. Állami források és az államnak való betudhatóság

##### 7.1.1.1.1. A CCI üzemeltetési időszaka (2000–2006)

- (255) A hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a Ryanairrel és az AMS-szel 2006. december 31. előtt kötött szerződéseket egyrészt a légitársaságok, másrészt a CCI kötötték.
- (256) A kereskedelmi és iparkamarák a francia jog értelmében állami szervezetek. A kereskedelmi törvénykönyv L.710-1. cikke szerint „azok a megyei szervezetek vagy kamarák, amelyek tagjai a kereskedelmi és iparkamarák hálózatának, a közvetítő állami hatóságok minőségükben képviselik az ipar, a kereskedelem és a szolgáltatások érdekeit a nemzeti vagy a külföldi hatóságok előtt. A különböző érintett érdekelteltek közötti összekötőként járnak el, és a hatályos törvények és jogszabályok által a szakmai és szakmaközi szervezetekre ruházott képviselői feladatok, illetve a helyi hatóságok által a közigazgatási szabadságuk keretében végrehajtott feladatok sérelme nélkül látják el a feladataikat. A hálózat, valamint a hálózat részét alkotó minden megyei szervezet vagy kamara hozzájárul a terület gazdasági fejlesztéséhez, vonzóbbá tételéhez és a területfejlesztéshez, emellett támogatja a vállalkozásokat és a szövetségeiket azáltal, hogy a jogszabályban meghatározott feltételek szerint teljesíti a közszolgálati feladatait és az ilyen feladatok teljesítéséhez szükséges általános érdekű feladatokat.”
- (257) A kereskedelmi törvénykönyv L 170-1. cikke azt is előírja, hogy: „Ebből a célból a hálózat részét alkotó megyei szervezetek vagy kamarák a vonatkozó ágazati terveknek megfelelően adott esetben elvégezhetik az alábbiakat:
1. általános érdekű, a törvények és rendeletek által ráruházott feladatok;
  2. támogatási, mentorálási, kapcsolattartói és tanácsadói feladatok az induló vállalkozások vagy más vállalkozásokat átvevő vállalkozások, illetve általánosságban a vállalkozások tekintetében, a vonatkozó versenyjogi törvényeknek és rendeleteknek megfelelően;
  3. támogatási és tanácsadói feladatok a nemzetközi üzletfejlesztés és az export előmozdítása érdekében, partnerkapcsolatban a Francia Nemzetközi Üzletfejlesztési Ügynökséggel;
  4. a kezdeti vagy a folyamatban lévő, különösen az általa felállított, irányított vagy finanszírozott állami és magántulajdonban lévő oktatási intézményekben folytatott szakképzés elősegítésével kapcsolatos feladatok;

<sup>(64)</sup> E határozat alkalmazásában „szerződésen” a különböző szóban forgó megállapodásokat kell érteni, azok jogi formájától függetlenül (beleértve a módosításokat, „side letter”-eket, stb.).

<sup>(65)</sup> A Bizottság rámutat, hogy e szerződések közül az első 2000. április 11-én kelt (1. Ryanair/CCI szerződés), míg a Bizottság vizsgálata a 2010. március 16-i levéllel kezdődött, amely többek között erre az intézkedésre vonatkozott. Ebből következik, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelet (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.)15. cikkében előírt elévülési határidő lejártá előtti megszakadt.

5. egyes létesítmények, különösen kikötői és reptülőtéri létesítmények felállításának és üzemeltetésének feladata;
6. profittermelő feladatok, amelyeket valamely nyilvánosan működő gazdálkodó egység ruházott rá, vagy amelyek szükségesnek bizonyulhatnak a többi feladata teljesítése érdekében;
7. az iparral, kereskedelemmel, szolgáltatásokkal, gazdaságfejlesztéssel, szakképzéssel vagy területfejlesztéssel kapcsolatos kérdésekben az állami hatóságok által kérelmezett szakértői értékelés, konzultáció vagy kutatás azon munkák sérelme nélkül, amelyekhez vezethet.”
- (258) A kereskedelmi törvénykönyv L 710-1. cikke azt is előírja, hogy: „A francia kereskedelmi és iparkamarák, a regionális kereskedelmi és iparkamarák, a helyi kereskedelmi és iparkamarák, valamint a kamaraközi csoportok gyűlése az állam által felügyelt és a választott igazgatók által irányított állami szerv.”
- (259) Ez a jogszabályi rendelkezés a vizsgált időszakban (2000–2010) megváltozott. Az alapvető elvek azonban változatlanok maradtak. A vizsgált időszakban a kereskedelmi és iparkamarák, mint például a CCI jogszabályi úton felállított, a választott igazgatók által irányított, az állam által felügyelt állami szervek maradtak. Másrészt közvetítő állami hatóságként általános érdekű feladattal ruházták fel őket, vagyis azzal, hogy képviseljék az ipar, a kereskedelem és a szolgáltatások érdekeit az egyéb nemzeti és külföldi hatóságok előtt, valamint, hogy járuljanak hozzá az adott terület vonzerejéhez és fejlesztéséhez, továbbá, hogy támogassák a vállalkozásokat.
- (260) Továbbá a kereskedelmi és iparkamarák feladatainak a kereskedelmi törvénykönyv L.710-1. cikkében szereplő és a (257) preambulumbekzdésben hivatkozott meghatározása szerint a kereskedelmi és iparkamarák létezésének oka és elsődleges célja a jogszabályok által rájuk ruházott általános érdekű feladatok elvégzése, azaz az ipar, a kereskedelem és a szolgáltatások képviselete az állami hatóságok előtt, a helyi vállalkozások támogatása, valamint a területük vonzerejének növelése és a területfejlesztés. A kereskedelmi és iparkamarák ipari és kereskedelmi tevékenységei az általános érdekű feladatokhoz viszonyítva kiegészítő jellegűek, és arra irányulnak, hogy elősegítsék ezen feladatok elvégzését.
- (261) Az is megjegyzendő, hogy a nemzeti jogszabályok, különösen a kereskedelmi törvénykönyv L.710-1. cikke konkrét pénzügyi mechanizmusokat határoznak meg a kereskedelmi és iparkamarák számára. A kereskedelmi és iparkamarák forrásait ezért különösen az alábbiak alkotják: adóbevételek (a kereskedelmi és iparkamarák költségeinek fedezésére szolgáló adó, amelyet az általános törvénykönyv 1600. cikke ír elő), támogatások vagy akár a képzési és közlekedési infrastrukturális tevékenységekből származó források. Ennek eredményeképpen a kereskedelmi és iparkamaráknak nem kell kizárólagosan a kereskedelmi bevételeikre támaszkodniuk a költségeik fedezése érdekében. Ez megerősíteni látszik azt a következtetést, hogy a kereskedelmi és iparkamarák ipari és kereskedelmi tevékenységei az általános érdekű feladataikhoz viszonyítva kiegészítő jellegűek, és arra irányulnak, hogy elősegítsék ezen feladatok elvégzését.
- (262) Franciaország a CCI-t illetően megerősíti ezt a következtetést, mivel elmondja, hogy: „[...] Valamennyi kereskedelmi és iparkamara feladata tehát a területükön található vállalkozások és lakosaik támogatása. Különböző területeken biztosítanak számukra támogatást: adminisztráció, fejlesztési és informatikai eszközök, képzések, közös struktúrák kialakítása, infrastruktúra, stb. Makrogazdasági szinten a kereskedelmi és iparkamarák feladata a jövő előrejelzése, az, hogy átfogó képpel rendelkezzenek a terület jövőjéről, valamint, hogy megvédjék érdekeit a hatóságok előtt. [...] E feladatok vonatkozásában a Nîmes-Garons reptülőtér üzemeltetése teljes mértékben ésszerű, mert a reptülőtér a CCI-hez tartozó régió gazdasági tevékenységének növelésére és fejlesztésére szolgáló eszköz. [...] A marketing-szerződések megkötése egy fapados társasággal tehát egyértelműen e feladatok közé illeszkedik; egyrészt a régió vonzerejének fokozása, másrészt a nîmes-i reptülőtér légiforgalmi tevékenységének fejlesztése tekintetében”<sup>(66)</sup>.

<sup>(66)</sup> A 2013. december 23-i információkérésre adott válasz.

- (263) Franciaország hozzatette: „[...] A kereskedelmi és iparkamarák rendszeresen folytatnak és finanszíroznak lobbitevékenységeket az adott régió vonzerejének fokozása és az új létesítmények népszerűsítése érdekében. Kifejti, hogy emellett konkrét tevékenységeket hajtanak végre, hogy a különböző regionális és megyei struktúrákban való részvételükkel előmozdítsák az adott terület idegenforgalmát, különösen a regionális és megyei idegenforgalmi bizottságokon keresztül, amelyekről az idegenforgalmi törvény L.131-4. és L.132-3. cikke rendelkezik. [...] Egy terület vonzerejének fejlesztésére irányuló politika számos egyidejű fellépést igényel, hogy tőkét, piacokat, vállalkozásokat, tehetséget, tanulókat és turistákat vonzzanak, akik támogatni fogják a helyi vállalkozásokat és a régiót. [...] Ez a vonzerő nemzetközi dimenzióval is bír. A fapados légitársaságok a honlapjukkal hozzá tudnak járulni ehhez a politikához. [...] Végezetül maguk a régióbeli lakosok igénylik az új útvonalakat, a színesebb kínálatot, és konkrétan a fapados szolgáltatásokat, hogy könnyebben, alacsonyabb áron utazhassanak Európában”<sup>(67)</sup>.
- (264) Ezek az állítások egybehangzóan megerősítik, hogy a CCI létezésének oka és a fő célkitűzése, csakúgy, mint minden kereskedelmi és iparkamara esetében, hogy a helyi vállalkozások érdekeit szolgálja, és hozzájáruljon a térség gazdasági fejlődéséhez és vonzerejéhez. Franciaország fenti kijelentései emellett jelzik, hogy egy, a CCI-hez hasonló kereskedelmi és iparkamara nem a jövedelmezőségi kilátások, hanem a jogszabályok által ráruházott általános érdekű feladatok szükségszerű kiegészítéseként folytat olyan kereskedelmi tevékenységet, mint a nimes-i repülőtér üzemeltetése.
- (265) A fentieket tekintve a CCI-hez hasonló kereskedelmi és iparkamarák állami hatóságnak tekintendők, és valamennyi határozatuk, a nemzeti kormány és a helyi hatóságok határozataihoz hasonlóan „az államnak tulajdonítandó” az állami támogatásokra vonatkozó ítélkezési gyakorlat értelmében<sup>(68)</sup>, és a forrásaik állami forrásoknak minősülnek<sup>(69)</sup>. Ellentétben az Üzemeltetők által előadottakkal, ebből a szempontból nem releváns, hogy a kereskedelmi és iparkamarákat a kereskedők, valamint az üzleti élet vezetői és a képviselők által választott személyek irányítják. A kereskedelmi és iparkamarák e szempontból ugyanis a területi önkormányzatokra hasonlítanak, amelyeket a szigorúan vett államtól független helyi választott tisztviselők irányítanak, és nem más állami hatóságok által kinevezett hivatalnokok. Egyébként a nemzeti parlamentek is választott képviselőkkel állnak. A parlamentek ugyanakkor a demokratikus állam egyik lényeges közhatalmi ágát alkotják. A kereskedelmi és iparkamarák tevékenysége felett a (szigorúan vett) állam által gyakorolt ellenőrzés szintén nem releváns, mivel e szervek maguk is hatóságok.
- (266) A kereskedelmi és iparkamarák helyzete ezért eltér a „klasszikus” közzállalkozások helyzetétől, aminek vonatkozásában a Bíróság a *Stardust Marine* ügyben hozott ítéletében<sup>(70)</sup> kimondta az alábbiakat: „Még ha az állam képes is egy közzállalkozást ellenőrizni és annak tevékenységeire meghatározó befolyást gyakorolni, nem feltételezhető automatikusan, hogy az állam ezt az ellenőrzést konkrét esetben ténylegesen gyakorolni is fogja. Egy közzállalkozás az állam által megengedett önállóságának mértéke szerint többé-kevésbé függetlenül cselekedhet. [...] Ezért az a pusztán tény, hogy egy közzállalkozás állami ellenőrzés alatt áll, nem elégséges ahhoz, hogy az államnak tudják be a vállalkozás intézkedéseit, például a szóban forgó pénzügyi támogatási intézkedéseket. Következésképpen meg kell vizsgálni, hogy az állami hatóságokat a szóban forgó intézkedések elfogadásában bármilyen módon részt vevőnek kell-e tekinteni.”
- (267) Az elsődlegesen gazdasági tevékenységek végrehajtására létrehozott közzállalkozások által hozott intézkedések esetében meg kell határozni, hogy az adott vállalkozást például a tőkerészesedés következtében ellenőrző állami hatóságoktól ered-e a szóban forgó intézkedés. A kereskedelmi és iparkamarák helyzete más, mert egy ilyen szerv a közigazgatás része vagy „közvetítő állami hatóság”, tehát a jogszabályok értelmében az általános érdekű feladatok ellátására létrehozott állami hatóság. Ebből kifolyólag annak megállapításához, hogy valamely kereskedelmi és iparkamara határozata az államnak tulajdonítandó-e (az állami támogatásokról szóló ítélkezési gyakorlat tág értelmében), nem feltétlenül kell meghatározni, hogy egy másik állami hatóság (például a szó szoros értelmében az állam, vagy az önkormányzat) részt vett-e a szóban forgó határozat meghozatalában. A valóságban az ilyen határozat szükségszerűen megfelel az államnak tulajdoníthatóság kritériumának.

<sup>(67)</sup> Ibid.

<sup>(68)</sup> Lásd például az C-303/88. sz., *Olasz Köztársaság kontra Európai Közösségek Bizottsága* ügyben hozott ítélet (EBHT 1991., I-1433. o.) 11. pontját, és a T-358/94. sz., *Compagnie nationale Air France* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* ügyben hozott ítélet (EBHT 1996., II-2109. o.) 58–61. pontját.

<sup>(69)</sup> Ebben a vonatkozásban lásd a C 25/2004. sz., *Németország – DVB-T Berlin-Brandenburgban* ügyben 2004. július 14-én hozott bizottsági határozat (20) preambulumbekzdését.

<sup>(70)</sup> A *Stardust Marine* ügyben hozott ítélet 52. pontja.

- (268) A Bizottság korábban ezt a megközelítést alkalmazta a döntéshozatali gyakorlatában. Ennek megfelelően a Bizottság a Vari Kereskedelmi és Iparkamara tekintetében kijelentette, hogy: „a Vari Kereskedelmi és Iparkamara – mivel a francia jogszabályok értelmében állami szerv – meghatározott földrajzi területen végzi a tevékenységét, választott tagok irányítják, és a cégjegyzékbe felvett vállalkozásoktól beszedett adók állnak rendelkezésére, ezért a 2000/52/EK bizottsági irányelv <sup>(71)</sup> értelmében vett »állami hatóságok« közé sorolandó. Ezért nem szükséges meghatározni, hogy az intézkedés a Stardust Marine ítélezési gyakorlatnak <sup>(72)</sup> értelmében az államnak tulajdonítható-e.” Ez az elemzés érvényes a jelen ügyben szereplő CCI-re is.
- (269) A hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a CCI által kötött szerződések államnak tulajdoníthatóságát illetően az Üzemeltetők előadták, hogy a Bizottságnak konkrétan bizonyítania kell a (szigorúan vett) állam részvételét a szóban forgó intézkedésekben. Ezenfelül az Üzemeltetők szerint a (szigorúan vett) állam által a CCI felett gyakorolt felügyelet nem elég ahhoz, hogy a szerződések megkötésére vonatkozó döntéseket neki lehessen tulajdonítani. Ez az érvelés a fentiek alapján nem állja meg a helyét, mert a CCI is állami hatóság, amelynek határozatai az állami támogatásokról szóló ítélezési gyakorlat értelmében szükségszerűen az államnak tulajdoníthatók, függetlenül attól, milyen szerepet játszottak a határozataiban más hatóságok, így többek között a szigorúan vett állam.
- (270) A Ryanair ezzel kapcsolatos észrevételei alapvetően hasonlóak a CCI észrevételeihez. A Ryanair vitatta a különböző szóban forgó intézkedések államnak tulajdoníthatóságát, előadva, hogy a szigorúan vett állam nem gyakorolt befolyást a kereskedelmi és iparkamarák döntéseire, hanem pusztán csak felügyeleti szerepet játszott, míg a szóban forgó szerződésekhez hasonló intézkedések nem igényelték a jóváhagyását. A Ryanair emellett hivatkozik a Conseil d'Etat véleményére, amely szerint a kereskedelmi és iparkamarák függetlenek a szigorúan vett államtól. E vélemény szerint az a tény, hogy a kereskedelmi és iparkamarák „az államnak felelnek, ahogy bármely állami szerv technikailag egy jogi személynek felel, önmagában még nem jelent alárendeltséget”. Ez az érvelés a fenti preambulumbeküzdésekben kifejtett okokból nem állja meg a helyét, mert nem szükséges megállapítani, hogy a CCI-n kívül bármely más állami hatóság részt vett a CCI határozatainak meghozatalában, mivel bizonyítást nyert, hogy a kereskedelmi kamara részét képezi a közgazgatásnak.
- (271) A Ryanair egyébként előadta, hogy a kereskedelmi és iparkamaráknak nem valamennyi forrása származik adókból, hanem részben az olyan gazdasági tevékenységük által eredményezett saját bevételükből is ered, mint a repülőterek irányítása. Ez az érvelés szintén hatástalan. Számos hatóság van ugyanis ugyanebben a helyzetben, amennyiben akár közvetlenül, akár az ellenőrzésük alatt álló szervezetek (például hitelezési tevékenység, vagy postai, illetve közlekedési szolgáltatások nyújtása) révén gazdasági tevékenységet folytatnak, és saját finanszírozásuk érdekében felhasználják az ebből eredő bevételeket. Márpedig a gazdasági tevékenység folytatása semmilyen szervezet esetében sem kérdőjelezheti meg annak hatósági jellegét. Ezzel szemben, ahogy a (261) preambulumbeküzdésben is szerepel, az, ha egy szervezetet legalább részben kötelező befizetésekből finanszíroznak, az jellemzően arra utal, hogy e szervezetet hatóságnak kell tekinteni.
- (272) Hasonlóképpen nem releváns a CCI azon érvelése, hogy „az alkalmazott ítélezési gyakorlat értelmében a magánbefektető követelményének megfelelően” <sup>(73)</sup> üzemelteti a nîmes-i repülőteret, mert a szóban forgó intézkedéseket egy állami szerv hozta, amelyet ezért szükségszerűen az államnak tulajdonítandók <sup>(74)</sup>.
- (273) Az Üzemeltetők észrevételeikben kiemelték: „az elemzett döntéseket a CCI a nîmes-i repülőtér üzemeltetőjeként hozta, és azok a légitársaságokkal fenntartott üzleti kapcsolatok feltételeit határozzák meg. Tehát nyilvánvalóan a magánszereplőkkel folytatott verseny keretében gyakorolt tevékenységekkel összefüggésben hozott döntésekről van szó. E tekintetben elegendő azt megállapítani, hogy a nîmes-i repülőtér jelenlegi üzemeltetője, a VTAN, üzleti magántársaság.” Ez az érvelés nem releváns, mert mint fent is kiemeltük, a szóban forgó intézkedések a CCI egészének tulajdoníthatók, nem csak a repülőtéri szolgálatnak, a CCI pedig állami hatóság, amelynek határozatai az állami támogatásokról szóló ítélezési gyakorlat értelmében az államnak tulajdoníthatók.

<sup>(71)</sup> A Bizottság 2000. július 26-i 2000/52/EK irányelve a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról szóló 80/723/EKG irányelv módosításáról (HL L 193., 2000.7.29., 75. o.).

<sup>(72)</sup> Lásd a Bizottság N 563/2005. sz., a Franciaország – Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres ügyben 2006. június 22-én hozott határozatának (16) preambulumbeküzdését.

<sup>(73)</sup> Az Üzemeltetők észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatra, 5. o.

<sup>(74)</sup> A Bizottság továbbá hangsúlyozza, hogy az állami támogatásra vonatkozó szabályok alkalmazásában nem kell különbséget tenni a CCI és a repülőtér üzemeltető konkrét CCI-szolgálat között, mivel a nîmes-i repülőtér üzemeltető szolgálatnak nincs a CCI-étől eltérő saját jogi személyisége, és csupán a CCI-n belüli szolgáltatási lánc eleme, amely a repülőtér mindennapi üzemeltetésének kivételével nem rendelkezik döntéshozatali autonómiával. Ekképpen, a 2000. április 11-i megállapodást, 2005. október 10-i repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződést és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződést, valamint a 2006. január 30-i módosítást a CCI elnökre írta alá. A 2000. április 11-i megállapodás módosítását jelentő 2001 végi – 2002 elejei, illetve 2004-es levelek nem tartalmazzák a CCI elnökének aláírását. Franciaország azonban kiemelte, hogy: „Megállapítható tehát, hogy a Ryanair társasággal kötött szerződések és módosítások az ipari és kereskedelmi szolgálatok elnökre ruházott irányítási jogkörébe tartoznak [...]” (a 2014. március 20-i információkérésre adott válasz). Ezen túlmenően sem Franciaország, sem a harmadik felek nem állították, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező intézkedéseket egyedül ennek a szolgálatnak kell tulajdonítani.

- (274) Következésképpen az értékelés tárgyát képező, a CCI által kötött különböző szerződések az államnak tulajdonítandók, és állami forrásokat érintenek.

#### 7.1.1.1.2. A VTAN üzemeltetési időszaka (2007–2011)

- (275) A hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, 2007 után kötött különböző szerződéseket a VTAN kötötte. Tulajdonjogi szempontból a VTAN egy magántőke-befektetési csoport leányvállalata. E körülményt bizonyos harmadik felek többek között annak érdekében emelték ki, hogy vitassák az állami források érintettségét egyes szerződésekben, illetve ezen intézkedések államnak tulajdoníthatóságát.
- (276) Ez az érv esetlegesen elfogadható egy klasszikus koncessziós rendszerben, amelyben a koncesszióba adó tulajdonos méltányos díjazás fejében a koncessziós jogosult rendelkezésére bocsátja eszközeit, anélkül, hogy bármilyen módon beavatkozna a koncessziós jogosult üzletpolitikájába, vagy finanszírozná az üzemeltetést.
- (277) A jelen ügyben azonban nem ez az alkalmazandó rendszer. Bizonyos számú, az alábbi preambulumbekzdésekben részletett indok azt támasztja alá, hogy a VTAN Ryanairrel és AMS-szel szemben tanúsított magatartását nem lehet a SMAN magatartásától elkülönülten szemlélni, mivel az az állami szervek társulásaként koncesszióba adóként jár el a közszolgáltatási megbízás adása, illetve végrehajtása tekintetében. Egyrészt ugyanis a VTAN Ryanairrel és AMS-szel szemben tanúsított üzletpolitikáját jelentős mértékben befolyásolta a SMAN által meghatározott keret, amely arra indította a VTAN-t, hogy eltérjen az üzletpolitikájában szabad, és a jövedelmezőség kilátásai által vezérelt repülőter-üzemeltető rendes magatartásától. Másrészt a repülőter-üzemeltetésének finanszírozását, és ebből következően a Ryanair és az AMS részére biztosított előnyöket – amelyek fennállását az alábbiakban bizonyítjuk – a SMAN-tól származó állami források biztosítják.
- (278) A SMAN által a VTAN Ryanairrel és AMS-szel szemben tanúsított üzletpolitikájára gyakorolt befolyást illetően mindenekelőtt meg kell jegyezni, hogy a KMM nem csupán a repülőter-üzemeltetését bizza a VTAN-ra, hanem „a forgalom fejlesztését is”<sup>(75)</sup>. E rendelkezés nem üres frázis. Franciaország és az Üzemeltetők ugyanis elismerték, hogy a KMM „a terület gazdasági és idegenforgalmi fejlesztésének” feladatát bízta a VTAN-ra, amely feladat (i. a regionális gazdaság számára bevételeket és munkahelyeket teremtő utasforgalom fokozása [...]; valamint ii. a repülőter körül elhelyezkedő tevékenységi zóna fejlesztése”<sup>(76)</sup>.
- (279) A KMM ilyen módon megköti és befolyásolja a VTAN légitársaságokkal szemben követett üzletpolitikáját, annál is inkább, mivel a forgalom fejlesztése önmagában nem az üzletpolitikáját teljesen szabadon meghatározó magánrepülőter-üzemeltető által követett végső cél.
- (280) Az ilyen magánüzemeltető által követett cél ugyanis a jövedelmezőségének a maximalizálása. Márpedig a jövedelmezőség maximalizálása nem minden körülmények között egyeztethető össze a forgalom fejlesztésével. Ekképpen, bizonyos körülmények között a repülőteret esetlegesen igénybe vevő légitársaságok igényei olyanok, hogy a velük való szerződéskötés alkalmas arra, hogy rontsa a repülőter-üzemeltetőjének jövedelmezőségét. Ilyen helyzetben az üzletpolitikáját teljesen szabadon meghatározó üzemeltető inkább lemond az ilyen szerződésekről, és a hozzájuk kapcsolódó forgalomról, hogy ne rontsa jövedelmezőségét. Ezzel szemben a forgalomfejlesztés célja által kötött üzemeltető kész ilyen szerződéseket kötni, különösen, ha a koncesszióba adó tulajdonostól olyan támogatást kap, amely ésszerű haszonkulcs mellett biztosítja az üzemeltetés pénzügyi egyensúlyát.
- (281) Meg kell jegyezni, hogy amikor a VTAN lett a repülőter-üzemeltetője, és azon teljes időszak során, amikor a különböző szerződéseket megkötötték, a Ryanair volt az egyetlen olyan társaság, amely rendszeresen a nimes-i repülőterről induló járatokat kínált. Ha a VTAN jövedelmezőségi megfontolások miatt elutasította volna egyes ilyen szerződések megkötését, akkor azzal a kockázattal szembesült volna, hogy a Ryanair járatokat szüntet meg, csökkenti a gyakoriságokat, vagy akár felfüggeszti indulásait a nimes-i repülőterről. A VTAN részéről egy ilyen döntés homlokegyenest ellentmondott volna a KMM által számára előírt forgalomfejlesztési célnak. Ekképpen a KMM révén a SMAN befolyásolta a VTAN Ryanairrel és AMS-szel szemben tanúsított magatartását.

<sup>(75)</sup> A KMM 1. cikke.

<sup>(76)</sup> Franciaország 2012. július 27-i észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatra, 27-28. o. Az Üzemeltetők 2012. szeptember 24-i észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatra, 39-40. pont.

- (282) E tekintetben nem kizárólag a KMM-et kell figyelembe venni, hanem a repülőtér üzemeltetésének a Veolia Transportra bízását eredményező ajánlati eljárást is. Ekképpen, a SMAN által közzétett ajánlattételi felhívás kiemelte, hogy a megbízás egyik célja „a repülőtér fejlesztésének biztosítása, a forgalom, a szolgáltatások és a tevékenységi zóna fejlesztés révén”<sup>(77)</sup>. A felhívás szerint továbbá az ajánlatok kiválasztásának egyik szempontja „az üzleti fejlesztési politika” volt. Az érdekelt vállalkozásokat tehát egyértelműen arra hívták fel, hogy ajánlatukban vállalják, hogy aktív forgalomfejlesztési politikát folytatnak. Azáltal is erre ösztönözték őket, hogy a SMAN az üzemeltetés pénzügyi egyensúlyát biztosító pénzügyi hozzájárulást kínált. E hozzájárulás ugyanis alkalmas volt arra, hogy kompenzálja azokat a folyamatos növekvő veszteségeket, amelyeket a légitársaság részére a forgalom maximalizálása érdekében kínált vonzó üzleti feltételek okozhattak.
- (283) Márpedig a Veolia Transport a SMAN részére az ajánlati eljárás során megküldött különböző dokumentumokban nyilvánvalóan olyan ajánlat kialakítására törekedett, amely megfelel a SMAN által meghatározott forgalomfejlesztési célnak. A Veolia Transport kijelenti többek között, hogy „egyetért a területi önkormányzat azon szándékával, hogy növelni kell szállítási hálózatai és felületei látogatottságát, és az számára is hasznos”, valamint ismerteti az egyéb általa üzemeltetett szállítási infrastruktúrák látogatottságának fokozása terén elért eredményeit. A Veolia Transport hozzáteszi, hogy „a helyi fejlesztés valódi szereplőjeként jár el”, valamint, hogy az önkormányzattal egyetértve előnyben részesít több célt, így „a régió örökségének előmozdítását”<sup>(78)</sup>.
- (284) E dokumentumokban a Veolia Transport kifejezte azon szándékát is, hogy „nagy számú további repülőgépet és utast vonzzon a repülőtérre”, valamint, hogy abból „a helyi és regionális gazdaság elsőragú szereplője váljon”, mivel tudatában van annak, hogy „a légit forgalom dinamikája magával húzza, illetve megerősíti a régió gazdaságát, körülbelül száz közvetlen és közvetett munkahelyet hozva létre, és körülbelül évi 70 millió eurót fecskendezve a helyi gazdaságba, elsősorban az idegenforgalmi ágazatba”. A Veolia Transport emellett egy olyan marketingtervet is előterjesztett, amelynek célja „a repülőtér ipari területének megerősítése a forgalom fejlesztése révén, ami elengedhetetlen feltétele a munkahelyek fenntartásának, illetve számuk növelésének, továbbá a közösség gazdaságához való hozzájárulásának, ugyanakkor azon kapcsolódó tevékenységek fejlesztése is, amelyekhez a régióknak lényeges érdeke fűződik, legyen szó idegenforgalomról, vagy ingatlanfejlesztésről, illetve az ipar vagy a szolgáltatások fejlesztéséről”. E terv többek között az alábbi főbb irányvonalakra támaszkodik: i. a Ryanair tevékenységének konszolidálása, és fejlesztése egy ötödik járat létrehozásával; ii. más társaságok odavonzása, a repülőtérre való aktivitásra potenciálisan alkalmas társaságokat megcélzó következetes ügynöki munka, és zero költségű, ösztönző hatású fogadási politika révén. Ebben az összefüggésben a Veolia Transport számszerűsített célokat is meghatározott a forgalom növekedése tekintetében. A Veolia Transport azt is kijelenti, hogy: „Konklúzióként megerősítjük azon szándékunkat, hogy a Syndicat Mixte-tel együtt olyan partnerségben biztosítsuk a repülőtér irányítását és promócióját, amelynek célja a repülőtér által a régióra gyakorolt gazdasági és idegenforgalmi hatás megerősítése”<sup>(79)</sup>.
- (285) Egyértelmű tehát, hogy a Veolia Transport által az ajánlati felhívásra adott választ befolyásolta a SMAN által meghatározott forgalomfejlesztési cél, illetve általánosabban a SMAN által követett helyi gazdaságfejlesztési célok, amelyeket a Veolia Transport nem hagyhatott figyelmen kívül, sőt, ajánlata elkészítésének időpontjában osztott is. A Veolia Transport által ajánlatában említett célok, vagyis a forgalom fejlesztése, a Ryanair tevékenységének konszolidációja és fejlesztése, közvetlenül a SMAN céljaiból következnek. Ha ugyanis a SMAN megelégedett volna azzal, hogy kiválaszt egy üzemeltetőt, anélkül, hogy előírná a forgalomfejlesztési célt, a Veolia Transportnak semmi oka nem lett volna arra, hogy ilyen célkitűzéssel, vagy a Ryanair tevékenységének konszolidációjával, illetve fejlesztésével kapcsolatos kötelezettséget vállaljon. Ebben az esetben a lehető legalacsonyabb átalány-hozzájárulási összeget ajánlotta volna, a számára az ésszerű nyereség biztosításához szükséges szint keretei között, oly módon, hogy ezáltal elnyerje a koncessziót.
- (286) Márpedig a jelen esetben érintetthez hasonló ajánlati eljárás során a végül kiválasztott szolgáltató ajánlata szükségképpen köti az utóbbit a koncesszió teljes tartama alatt. Ez mind jogi szinten, mind más szempontokból érvényes. Egy olyan vállalkozás ugyanis, amely egy helyi önkormányzat által megszervezett ajánlati felhívásra válaszul célokat és kötelezettségvállalásokat fogalmaz meg, és amely ezt követően e célokkal és kötelezettségvállalásokkal ellentétesen jár el, azzal a kockázattal szembesül, hogy sérül a hírneve a helyi önkormányzatok előtt. Egy olyan vállalkozás, mint a Veolia Transport, amely 2007-ben próbálta megvetni a lábát a repülőtér-irányítás piacán, nem vállalt volna ilyen kockázatot. Ekképpen, a VTAN Ryanairrel/AMS-szel szemben 2007-től tanúsított magatartását alapvetően befolyásolta az SMAN által meghatározott forgalomfejlesztési cél, valamint az, hogy az utóbbi a repülőtér üzemeltetése céljából egy olyan vállalkozást választott ki, amely egyértelműen az e célnak való megfelelés érdekében kialakított ajánlatot tett.

<sup>(77)</sup> Franciaország 2012. július 27-i levelének 6.2. pontja.

<sup>(78)</sup> A KMM 8. melléklete, 15. o. amelynek találó címe („folyamatos törekvés a látogatottság fokozására”) kiemelendő a jelen értékelés keretében.

<sup>(79)</sup> Franciaország 2014. február 19-i levele (főszöveg és 2014-1-3, valamint 2014-1-4 a. és b. melléklet).

- (287) E befolyás jelenik meg abban, hogy a Veolia Transport az ajánlati eljárás során tudott arról, hogy a Ryanairrel fennálló üzleti kapcsolatok hátrányosan hathatnak a jövedelmezőségre. A Veolia Transport által e folyamat során benyújtott dokumentumokban például a következőket olvashatjuk: „Egyébként hosszú távon a Ryanair (a repülőtérrel különösen kedvező feltételeket élvező társaság) tevékenységének felváltását előnyösen kompenzálhatja olyan társaságok érkezése, amelyek készek a repülőtér üzemeltetője számára kevésbé költséges gazdasági feltételek elfogadására [...]”<sup>(80)</sup>; „A Megbízó Hatóság részéről a [...] %-ot meghaladó kockázatot a RYANAIR által szállított turisták látogatásának a gard-i gazdaság számára képviselt stratégiai jelentősége indokolja; ahogy ugyanis ajánlatunkban egyértelművé tettük, e társaság (különösen előnyös feltételek mellett) érkezése negatív gazdasági eredménnyel jár a repülőtér üzemeltetése szintjén, de egyértelműen pozitív a helyi gazdaság számára.”<sup>(81)</sup>; „A RYANAIR-re jellemző, hogy kis vagy közepes repülőtereket választanak, különösen Franciaországban, amelyeken a társaság rendkívül előnyös materiális és/vagy pénzügyi feltételeket alkuszik ki.”<sup>(82)</sup> „Mindent összevéve, a főszerződést, és az Airport Marketing Services szerződését is figyelembe véve, a RYANAIR-rel folytatott ügyletek mérlege a kínálati és látogatottsági adatok szerint ([...] ezer euro és [...] ezer euro közötti) negatív forgalmat mutat, vagyis a repülőtérre induló utasonként [...] és [...] euro közötti nettó átlagköltséget.”<sup>(83)</sup> E különböző állítások azt támasztják alá, hogy amennyiben a VTAN szabadon irányította volna a repülőteret nyeresége maximalizálása érdekében, akkor nem lett volna kész arra, hogy a Ryanair/AMS-szel olyan üzleti kapcsolatot folyasson, mint amelyet a CCI alakított ki, amelyről úgy ítélte meg, hogy nettó költséget jelent a repülőtér számára. Ebből azt a következtetést lehet levonni, hogy csak a SMAN forgalomfejlesztési céljaira tekintettel volt kész e kapcsolat hasonló feltételek mellett történő folytatására, mivel a SMAN-nal szemben e tekintetben a repülőtér irányításának odaítélése érdekében vállalt kötelezettségek és az átalány-hozzájárulás biztosították a koncesszió pénzügyi egyensúlyát.
- (288) Emlékeztetni kell ugyanis arra, hogy a VTAN számára a koncesszió jövedelmezősége a SMAN által fizetett átalány-hozzájáruláson alapul, így tehát az utóbbi közvetlenül részt vesz a repülőtér üzemeltetésének finanszírozásában. Ezen SMAN által nyújtott támogatás fennállása bizonyítja az SMAN részéről a VTAN által a Ryanair/AMS-szel fenntartott üzleti kapcsolatokra gyakorolt befolyást. E támogatás hiányában ugyanis valószínű, hogy egyetlen üzemeltető sem fogadta volna el a repülőtér üzemeltetését egy olyan koncesszió keretében, amelynek gazdasági modellje a forgalom fejlesztésére irányuló célon, illetve egy légitársasággal fenntartott olyan kapcsolatokon alapul, amelyek eredményeként a repülőtér irányítása tekintetében negatív haszon áll elő. E SMAN-nak tulajdonítható támogatás nyújtása tehát azon elemek közé tartozik, amelyek lehetővé tették a jelen vizsgálat tárgyát képező szerződések megkötését 2007-től.
- (289) E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a hozzájárulás összegét a Veolia Transport által kidolgozott előzetes költségvetés alapján számították ki (és a SMAN is ennek alapján fogadta el), amely tartalmazta a CCI és a Ryanair/AMS között hatályban lévő szerződésekhez kapcsolódó költségeket és bevételeket, valamint a VTAN optimális becsléseit azok újratárgyalását illetően. A SMAN tehát oly módon kialakított hozzájárulást fizetett a VTAN részére, hogy lehetővé tegye a Ryanair tevékenységének folytatását, hasonló feltételek mellett, mint amelyek szerint e társaság akkor nyújtotta a nimes-i repülőtérrel induló járatokkal kapcsolatos szolgáltatásait, amikor a CCI üzemeltette a repülőteret.
- (290) Egyébként meg kell jegyezni, hogy a KMM az átalány-hozzájárulás bizonyos kiigazítását írta elő a Ryanair tevékenységétől függően. Ekképpen a „referencia-forgatókönyvben” előírt évi 1,3 millió eurós összeget 1,1 millió euróra kell csökkenteni a „visszaesési forgatókönyvben”, amely megfelel a Ryanair tevékenysége olyan csökkenésének, amely lehetővé teszi a repülőtér második csapatakának megszüntetését. E kiigazításból két következtetést lehet levonni. Mindenekelőtt e kiigazítás azt mutatja, hogy a Veolia Transport és a SMAN 2007-ben, a CCI tapasztalatainak fényében arra számított, hogy a Ryanair forgalmának csökkenése a repülőtér üzemeltetése jövedelmezőségének javulásával jár. Másrészt fogalmazva, a visszaesési forgatókönyv esetén az átalánydíjazás növelését írták volna elő, nem pedig csökkentését. Ez ismét csak azt bizonyítja, hogy a SMAN céljai, és a KMM szabályai szükségképpen arra vezették a VTAN-t, hogy a Ryanairrel szemben olyan üzletpolitikát kövessen, amelyet, ha azt teljesen szabadon határozta volna meg, a VTAN abszurdnak tartott volna, és nem követett volna.
- (291) A kiigazításból levonandó második következtetés, hogy az a SMAN számára kiegészítő lehetőséget jelent a VTAN Ryanairrel szemben tanúsított magatartásának befolyásolására, enyhítve a VTAN azon készletét, hogy olyan döntéseket hozzon, amelyek a Ryanair részéről a forgalom csökkentését válthatnák ki.

<sup>(80)</sup> Franciaország 2014. február 19-i levelének 2014-1-1. melléklete, 9. o.

<sup>(81)</sup> Franciaország 2014. február 19-i levelének 2014-1-1. melléklete, 15. o.

<sup>(82)</sup> Franciaország 2014. február 19-i levelének 2104-1-4b. melléklete, 13. o.

<sup>(83)</sup> Franciaország 2014. február 19-i levelének 2104-1-4b. melléklete, 16. o.

- (292) A fentiekre figyelemmel egyértelmű, hogy az ajánlati eljárás, a KMM-ben rögzített célok, és az ott meghatározott átalány-hozzájárulás révén a SMAN meghatározó befolyást gyakorolt a VTAN által a Ryanair és az AMS tekintetében hozott döntésekre. Nem lehet vitatni, ahogy azt Franciaország és az Üzemeltetők is hangsúlyozzák, hogy a VTAN bizonyos mozgástérrel rendelkezett a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződéseinek megtárgyalása tekintetében<sup>(84)</sup>. Az iratok alapján ugyanis nem lehet egyértelműen bizonyítani, hogy a SMAN pontos döntéseket hozott az egyes szerződések tartalmát illetően. Ezenkívül, amint azt lényegileg Franciaország, az Üzemeltetők és a Ryanair hangsúlyozzák, nem volt mechanikus kapcsolat az átalány-hozzájárulás összege, és a Ryanairrel, valamint az AMS-szel megtárgyalt szerződések paraméterei között, így a VTAN esetében nem volt kizárt minden arra irányuló ösztönzés, hogy korlátozza a Ryanairrel kötött szerződésekből eredő „nettó költségeket”.
- (293) Ugyanakkor az e szakaszban ismertetett elemekre figyelemmel a SMAN által az ajánlati eljárás, a KMM-ben rögzített célok, és az ott meghatározott átalány-hozzájárulás révén meghatározott keret kellően meghatározó befolyást gyakorolt a VTAN által a Ryanair és az AMS tekintetében tanúsított magatartásra ahhoz, hogy a szóban forgó szerződéseket az állami támogatásokról szóló ítélezési gyakorlat értelmében az államnak tulajdoníthatónak lehessen tekinteni, noha a VTAN tulajdonjogi szempontból egy magántőke-befektetési csoporthoz tartozik.
- (294) Franciaország és az üzemeltetők kifejtik, hogy a nîmes-i repülőtér volt az első olyan regionális repülőtér, amelynek a Veolia Transport biztosította az irányítását. Ugy ítélik meg, hogy ez az új belépői pozíció indokolta a VTAN számára a Ryanair jelenléte biztosításának és a repülőtér fejlesztésének szükségességét, szükség esetén kezdeti veszteség mellett is, annak érdekében, hogy megszerezze a repülőtér-irányítási tevékenységének fejlesztéséhez szükséges tapasztalatot. Ez az érv azonban nem alkalmas azon következtetés megcáfolására, amely szerint az átalány-hozzájárulás, illetve a SMAN által megállapított, és a Veolia Transport által az ajánlati felhívásra válaszolva tett kötelezettségvállalásokban átvett forgalomfejlesztési cél hiányában a Veolia Transport nem fogadta volna el a repülőtér üzemeltetését, vagy, ha ezt elfogadta volna, a szóban forgó szerződések megkötését a Ryanair/AMS-szel.
- (295) Ugyanis sem Franciaország, sem a VTAN nem terjesztett elő olyan elemzést, amely bizonyította volna, hogy ilyen helyzetben a Ryanair/AMS-szel kötött szerződéseket kompenzálták volna a Veolia Transport csoport részére ezen első repülőtér-irányítási tapasztalatok által eredményezett jövőbeli előnyök. Sem Franciaország, sem a VTAN nem fejtette ki azt sem, hogy egy ilyen helyzetben a VTAN miért ne dönthetett volna úgy, hogy olyan más repülőtereken szerez hasonló tapasztalatot, ahol a „nettó költség” kevésbé magas, sőt negatív. Franciaország és az Üzemeltetők azon érve, amely a Veolia Transport nîmes-i repülőterén játszott új belépő szerepére vonatkozik, tehát nem kérdőjelezi meg a nyilvánvaló kapcsolat fennállását egyrészt a SMAN által az ajánlati felhívás, a KMM és az átalány-hozzájárulás révén meghatározott cél, másrészt pedig a VTAN által a Ryanair/AMS-szel kötött szerződések között.
- (296) A fentiekben kifejtett megfontolásokhoz három kisebb jelentőségű, nem lényeges elem járul, amelyek alkalmasak e következtetés megalapozottságának alátámasztására. Először, Franciaország szerint az ajánlati eljárás során a SMAN-nak megküldött ajánlatokban „a VTAN kiemelte, hogy a közszolgáltatási megbízás odaítélése esetén szoros kapcsolatban lenne a SMAN-nal a Ryanairrel folytatott tárgyalások szakasza során, annak érdekében, hogy tájékoztassa a tárgyalás alakulásáról, és azt javasolta, hogy szükség esetén, a SMAN saját mérlegelése alapján maga is vehessen részt a tárgyaláson”<sup>(85)</sup>. Franciaország szerint a SMAN soha nem jelentette ki, hogy részt kíván venni e tárgyalásokon. Ugyanakkor az a pusztán tény, hogy megvolt rá a lehetősége, bizonyos befolyást biztosított neki e tárgyalásokra. Közbeavatkozhatott volna ugyanis például akkor, ha a VTAN olyan feltételeket próbált volna meg előírni a Ryanair számára, amely azt arra ösztönözhetné volna, hogy csökkentse forgalmát a nîmes-i repülőterén.
- (297) Másodszor, a KMM 28. cikke alapján a SMAN-ra tartozik a repülőtéri díjak megállapítása. Ekképpen, még ha a VTAN is tárgyalja meg a légitársaságokkal üzleti kapcsolatainak egyéb elemeit (földi kiszolgálási szolgáltatások ára, marketing-kifizetések), a SMAN befolyást gyakorolt a VTAN és a Ryanair közötti üzleti kapcsolatokra, mivel az e társasággal kötött szerződések a repülőtéri díjak tekintetében visszautalnak a SMAN által meghatározott általános repülőtéri díjakra.

<sup>(84)</sup> A KMM 11. cikke szerint „a Megbízott teljes mozgástérrel rendelkezik az általa a légiforgalmi felhasználókkal kötendő szerződések megtárgyalása terén, és viseli azok többek között pénzügyi következményeit [...] a Megállapodást illetően”. E rendelkezésben ugyanakkor hallgatólagosan, de egyértelműen benne van, hogy e „teljes mozgástér” csak a KMM és a Veolia Transport által az ajánlati felhívásra válaszolva tett kötelezettségvállalások által meghatározott általános keretben gyakorolható, amelyek a fentiekben kifejtetteknek megfelelően alkalmasak a VTAN magatartásának jelentős mértékű megkötésére és befolyásolására.

<sup>(85)</sup> Franciaország 2014. február 19-i levele.

- (298) Harmadszor, a KMM-ből az következik, hogy a nîmes-i repülőtér elvégzendő beruházások lényeges része a SMAN-ra és az azt alkotó önkormányzatokra tartozik. Ennek révén a SMAN bizonyos befolyást gyakorol a repülőtér üzemeltetésére, azáltal, hogy javítani tudja a repülőtéri infrastruktúra minőségét vagy kapacitását, oly módon, hogy azt vonzóbbá teszi a légitársaságok számára, és ezáltal előnyösebbé teszi az üzemeltetés jövedelmezőségét a VTAN számára.
- (299) A fentiek összességéből az következik, hogy jelentős mértékű tagadhatatlan kapcsolat áll fenn egyrészt a SMAN által a SMAN forgalomfejlesztési céljaival, a SMAN által szervezett pályázati eljárással és a SMAN által biztosított átalány-hozzájárulással összhangban a Veolia Transporttal megkötött KMM feltételei, másrészt pedig a VTAN által a Ryanair/AMS-szel kötött szerződések között. Noha ez az okozati összefüggés nem abszolút és nem kizárólagos, mivel a szóban forgó szerződések részben a VTAN rendelkezésére álló bizonyos mértékű mozgástérből is következnek, mindazonáltal elég erős annak alátámasztásához, hogy a hatóságok és különösen a SMAN egyértelműen részt vettek a szóban forgó intézkedésekben. Következésképpen ezen intézkedéseket a SMAN-nak, és a tág értelemben vett államnak tulajdoníthatónak kell tekinteni.
- (300) Ahogy az a (288) preambulumbekzdésében szerepelt, a repülőtér üzemeltetésének pénzügyi egyensúlya a SMAN által nyújtott átalány-hozzájáruláson alapult, amelynek összegét többek között a CCI és a Ryanair/AMS között 2006-ban fennálló üzleti kapcsolat paramétereit alapján határozták meg, tehát oly módon, amely lehetővé tette a Ryanair tevékenységének folytatását, hasonló feltételek mellett, mint amelyek szerint e társaság akkor nyújtotta a nîmes-i repülőtérrel induló járatokkal kapcsolatos szolgáltatásait, amikor a CCI üzemeltette a repülőtérrel. Az e szerződések által biztosított előnyöket – amelyek fennállását a következő szakaszban bizonyítjuk – tehát ezen átalány-hozzájárulás révén, következésképpen állami források révén finanszírozták.
- (301) Következésképpen az értékelés tárgyát képező, a VTAN által kötött különböző szerződések az államnak tulajdonítandók, és állami forrásokat érintenek.

#### 7.1.1.2. A Ryanair/AMS javát szolgáló szelektív előnyök

- (302) Annak meghatározása céljából, hogy valamely állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell állapítani, hogy a kedvezményezett vállalkozás részesül-e olyan gazdasági előnyben, amelyhez a szokásos piaci feltételek mellett nem jutott volna hozzá<sup>(86)</sup>.
- (303) E vizsgálat elvégzése érdekében a piaczgazdasági szereplő tesztet kell alkalmazni a szóban forgó intézkedésekre. Ennek során meghatározzák, hogy az Üzemeltetők nevében eljáró és a jövedelmezőségi kilátások által motivált hipotetikus piaczgazdasági szereplő megkötötte volna-e ugyanezeket a szerződéseket.
- (304) A teszt megfelelő alkalmazása érdekében először különböző kérdéseket kell megválaszolni, különösen az alábbiakat:
- A CCI-repülőtér magatartását elszigetelten kell értékelni, vagy ellenkezőleg, magatartását a CCI egészével együttesen kell vizsgálni? Ugyanígy, a VTAN magatartását elszigetelten kell értékelni, vagy ellenkezőleg, magatartását a SMAN egészével együttesen kell vizsgálni?
  - Vajon a marketingszolgáltatásokról szóló és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, ugyanazon a napon aláírt szerződést külön vagy együtt kell vizsgálni?
  - A piaczgazdasági szereplő tesztnek a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekre történő alkalmazásakor vajon úgy kell tekinteni, hogy a CCI és a VTAN a nîmes-i repülőtér üzemeltetőjeként járt el vagy a helyi gazdaságfejlesztési feladatával kapcsolatosan marketingszolgáltatásokat vásároló szervezetként, függetlenül attól, hogy a repülőtér-üzemeltetője?
  - Milyen előnyökre számíthatott volna a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekből a hipotetikus piaczgazdasági szereplő?
  - A piaczgazdasági szereplő teszt alkalmazásában milyen jelentőséggel bír a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések feltételeinek a más repülőtérek felszámolt repülőtéri díjakkal való összehasonlítása?

<sup>(86)</sup> Lásd különösen a C-342/96. sz., *Spanyol Királyság kontra Európai Közösségek Bizottsága* ügyben hozott ítélet (EBHT 1999., I-2459. o.) 41. pontját..

- (305) E kérdések megválaszolását követően a Bizottság alkalmazni fogja a piacgazdasági szereplő tesztet a szóban forgó különböző intézkedésekre.

#### 7.1.1.2.1. A CCI-repülőtér és a CCI egészének magatartására vonatkozó közös értékelésről

- (306) A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásában nem csak a repülőtér üzemeltető szolgáltatás magatartását kell figyelembe venni, hanem a CCI egészének magatartását is. Ahogy ugyanis fent kifejtettük (lásd a 69. lábjegyzetet), a CCI-repülőtér nem rendelkezik a CCI-től elkülönült jogi személyiséggel, és a különböző szerződéseket a CCI elnöke kötötte meg, vagy az ő ellenőrzése alatt kötötték meg. A CCI-repülőtér nem külön jogi személy és nem rendelkezik döntési autonómiával a repülőtér napi irányítását érintő kérdéseken kívül. Ebből következik, hogy a CCI-repülőtér és a CCI egészének magatartását a légitársaságokkal és a leányvállalataikkal való kapcsolataikat tekintve együttesen kell értékelni a piacgazdasági magánszereplő teszt alkalmazásához.

#### 7.1.1.2.2. A VTAN és a SMAN magatartására vonatkozó közös értékelésről

- (307) Ahogy a VTAN által kötött szerződések államnak tulajdoníthatóságára vonatkozó elemzésben részletesen kifejtettük, a SMAN által 2006-ban szervezett ajánlati eljárás, a KMM-ben rögzített célok, valamint az ott meghatározott és a SMAN által biztosított átalány-hozzájárulás révén a SMAN meghatározó befolyást gyakorolt a VTAN által a Ryanair és az AMS tekintetében hozott döntésekre.
- (308) Ekképpen a VTAN és a SMAN magatartását a légitársaságokkal és a leányvállalataikkal való kapcsolataikat tekintve együttesen kell értékelni a piacgazdasági magánszereplő teszt alkalmazásához.
- (309) E tekintetben a Törvényszék Charleroi-ügyben hozott ítéletéből kitűnik, hogy a piacgazdasági magánszereplő teszt alkalmazása keretében két szervezet harmadik személlyel szemben tanúsított magatartását bizonyos körülmények között együttesen kell vizsgálni, mintha a két szervezet egyetlen szervezetet alkotna, amennyiben közöttük „szoros viszonyok” állnak fenn<sup>(87)</sup>. Ellentétben a Charleroi-üggyel, a jelen ügyben nincs tulajdonjogi értelemben vett ellenőrzési viszony a SMAN és a VTAN között. Ugyanakkor, ahogy az a (257) és azt követő preambulumbekkezdésekben bemutatásra került, e két szervezet között a VTAN Ryanairrel/AMS-szel szemben tanúsított magatartásának lényeges befolyásolására alkalmas kellően szoros gazdasági viszonyok állnak fenn ahhoz, hogy a szóban forgó intézkedéseket e két szervezet együttes magatartása eredményének lehessen tekinteni.

#### 7.1.1.2.3. A repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések közös elemzéséről

- (310) A piacgazdasági magánszereplő teszt alkalmazása érdekében a Bizottság meg kell állapítania, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződéseket és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket együttesen kell-e értékelni.
- (311) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság előzetesen úgy ítélte meg, hogy a piacgazdasági magánszereplő teszt alkalmazása céljából minden marketingszolgáltatásokról szóló szerződést együttesen kell értékelni az egyidejűleg megkötött repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződéssel. Ez a megközelítés különösen azt jelenti, hogy mindegyik alábbi szerződés-csomag egyetlen intézkedésként kezelendő:

##### 7.1.1.2.3.1. A CCI üzemeltetési időszaka (2000–2006)

— a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötött 2005. október 10-i szerződés és a marketing-szolgáltatásokról szóló, az AMS-szel ugyanazon a napon kötött szerződés<sup>(88)</sup>,

##### 7.1.1.2.3.2. A VTAN üzemeltetési időszaka (2007–2012)

— a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötött 2007. január 2-i szerződés és a marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel ugyanazon a napon kötött szerződés,

<sup>(87)</sup> A T-196/04. sz., Ryanair Ltd kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2008., I-3643. o.) 88. és 57-60. pontja.

<sup>(88)</sup> Ez az első a jelen vizsgálat tárgyát képező, a Ryanairrel vagy az AMS-szel kötött marketingszolgáltatásokról szóló szerződések közül.

- a marketingszolgáltatásokról szóló 2007. január 2-i szerződés 2007. augusztus 1-jei módosítása, valamint a hallgatólagos repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés, amely a repülőtéri szolgáltatásokról szóló 2007. január 2-i szerződés feltételeinek a Nîmes–Charleroi járatra való alkalmazását jelentette – e járat 2007-2008-as szezonban történő üzemeltetése volt Franciaország szerint az e módosítás által előírt további marketing-szolgáltatások megfizetésének az ellenszolgáltatása,
  - a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötött 2007. november 1-jei szerződés és a marketing-szolgáltatásokról szóló, az AMS-szel ugyanazon a napon kötött szerződés,
  - a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötött 2008. augusztus 27-i szerződés és a marketing-szolgáltatásokról szóló, az AMS-szel ugyanazon a napon kötött szerződés,
  - a repülőtéri szolgáltatásokról szóló 2008. augusztus 27-i szerződés 2009. augusztus 25-i módosítása, valamint a marketingszolgáltatásokról szóló 2008. augusztus 27-i szerződés 2009. augusztus 25-i módosítása;
  - a marketingszolgáltatásokról szóló 2008. augusztus 27-i szerződés 2010. november 30-i módosítása, valamint a hallgatólagos repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés, amely a repülőtéri szolgáltatásokról szóló 2008. augusztus 27-i szerződés feltételeinek a Nîmes–Lisszabon járatra való alkalmazását jelentette – e járat üzemeltetése volt Franciaország szerint az e módosítás által előírt további marketingszolgáltatások megfizetésének az ellenszolgáltatása <sup>(89)</sup>.
- (312) Franciaország kijelentette, hogy egyetért az eljárás megindításáról szóló határozatban alkalmazott megközelítéssel, miszerint a repülőtéri szolgáltatásokról, illetve a marketingszolgáltatásokról szóló, egyidejűleg aláírt szerződéseket együtt vizsgálják meg. Másrésztől egyes érdekelt harmadik felek, különösen az Üzemeltetők és a Ryanair, megkérdőjelezték ezt a megközelítést, mert úgy vélik, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket külön kellene megvizsgálni.
- (313) Ugyanakkor a rendelkezésre álló tények megerősítik, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat által alkalmazott és Franciaország által elfogadott megközelítés jól megalapozott. Mindenekelőtt ugyanis minden marketingszolgáltatásokról szóló szerződést ugyanakkor írták alá, mint egy repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződést, egyes fennálló marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket érintő módosítások kivételével. Ugyanakkor a szóban forgó módosítások módosították azokat a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket, amelyeket ugyanakkor írtak alá, mint a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződéseket. Egyébként a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések egyes módosításait a Ryanair részéről bizonyos járatok üzemeltetése, illetve bizonyos gyakoriságok ellenértékéért kötötték meg. Ez a helyzet például a 2010. november 30-i módosítással, amely olyan kiegészítő marketing-kifizetéseket írt elő, amelyek Franciaország szerint a Ryanair részéről egy liverpooli járat üzemeltetésének jelentették az ellenértékét. Az e szakaszban ismertetett általános érvelés fényében egy ilyen módosításhoz egy olyan repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés kapcsolható, amely a szóban forgó módosítás által módosított marketingszolgáltatásokról szóló szerződésnek megfelelő, fennálló repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésből következő repülőtéri díjak és földi kiszolgálási díjak alkalmazását jelenti a szóban forgó járatokra vagy gyakoriságokra.
- (314) A kétféle szerződést továbbá ugyanazok a felek kötötték. Az AMS a Ryanair 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalat, amelynek igazgatói magas rangú vezetők a Ryanairnél. Az AMS a Ryanair érdekei szerint és a Ryanair ellenőrzése mellett jár el, és az általa termelt nyereség a Ryanairt illeti osztalék vagy a társaság értékének növekedése formájában. Emellett, ahogy a későbbi részletekből kiderül, a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések a Ryanair által a nîmes-i repülőtérről indított bizonyos útvonalak üzemeltetéséhez kapcsolódnak. A marketing-szolgáltatásokról szóló szerződések kimondják, hogy a Ryanairnek az említett útvonalak üzemeltetésére irányuló kötelezettségvállalásán alapulnak, és a Ryanair a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, az említett útvonalakra vonatkozó szerződésekkel egyidejűleg kötötte őket. Ebből következően az, hogy a repülőtéri üzemeltetője a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket az AMS-szel, és nem a Ryanairrel kötötte, nem akadályozhatja meg, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló, ugyanakkor kötött szerződést és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződést egyetlen ügyletnek tekintsék, különösen a szerződéseknek a piacgazdasági szereplő tesztnek megfelelő elemzése alkalmazásában, és ezzel az elemzéssel összefüggésben a Ryanairt és az AMS-t egyetlen gazdasági egységnek tekintsék.

<sup>(89)</sup> Meg kell jegyezni, hogy a 2010. augusztus 18-i módosítás nehezen kapcsolható hallgatólagos vagy kifejezett repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződéshez. Ez külön elemzés tárgyát képezi majd.

- (315) Végezetül, a (313)–(314) preambulumbekzdésben leírt egyéb tények további nagyon szoros összefüggésről tanúskodnak egyrészt a marketing-szolgáltatásokról szóló szerzödések, másrészt az azoknak megfelelő repülötéri szolgáltatásokról szóló szerzödések között. Mindenekelött maga Franciaország tette nyilvánvalóvá a kapcsolatot a marketing-kifizetések és a Ryanair által üzemeltetett járatok között. „A marketing-támogatások szerves részét képezik a CCI és az érintett önkormányzatok által kialakított útvonal-fejlesztési koncepciónak. E hatóságok szempontjából egy kiegészítö lehetőségről volt szó, amelynek célja az volt, hogy új szolgáltatások révén új utasokat vonzzanak. Egyébként a társaság mind a rendelkezésre bocsátott repülögépek számát, mind pedig a szállított utasok számát illetően kötelezettséget vállalt. E telítettségi célok elérése lehetővé tette ezen összegek közvetlen visszaforgatását a helyi gazdaságba”<sup>(90)</sup>. Ebből az állításból az következik, hogy a marketing-kifizetések szerves részét képezték a CCI és a Ryanair között ezen járatok üzemeltetése és fejlesztése érdekében fennálló üzleti kapcsolatnak. Egyébként az is kitünik belöle, hogy céljuk nem Nîmes és régiója látogatottságának differenciálatlan elömozdítása volt, hanem az, hogy konkrétan a Ryanair, a nîmes-i repülötérről 2003 óta rendszeres járatokat egyedül kínáló légitársaság szállítási szolgáltatásainak igénybe vételét mozdtítsák elö. E logika érvényes a VTAN-ra is, amely a SMAN hatására egyértelműen ugyanazt a politikát követte, mint a CCI.
- (316) Ezenfelül a Bizottság emlékeztet arra, hogy az elözetes üzemeltetési elszámolások, amelyek alapján meghatározták a VTAN részére 2007. január 1-jétől kezdödően fizetendö átalány-hozzájárulást, figyelembe veszik a Ryanair és az AMS részére teljesített kifizetéseket, a referencia-forgatókönyv esetében évente átlagosan körülbelül 1,6 millió euro összegü átalányösszegekre támaszkodva a KMM teljes tartama alatt. A Bizottság úgy értelmezi tehát, hogy a Ryanair/AMS részére marketing-kifizetesként juttatott összegeket a VTAN és a SMAN úgy tekintette, mint a repülötér és a Ryanair közötti üzleti keret szerves részét.
- (317) Az AMS által kötött egyes marketing-szolgáltatásokról szóló szerzödések vizsgálata is rávilágít arra az igen szoros kapcsolatra, amely e szerzödéseket a Ryanair által párhuzamosan kötött repülötéri szolgáltatásokról szóló szerzödésekhez köti
- (318) Ennek megfelelően a marketing-szolgáltatásokról szóló, a CCI és az AMS között 2005. október 10-én kötött szerzödést ötéves időtartamra írták alá, csakúgy, mint a repülötéri szolgáltatásokról szóló, ugyanaznap megkötött szerzödést. Emellett a szerzödés céljának leírásában az szerepel, hogy az a Ryanair társaság egyes, a repülötéri szolgáltatásokról szóló szerzödésben szereplökkel azonos járatok üzemeltetésére<sup>(91)</sup> vonatkozó „kötelezettségvállalásán alapul”. Ez a megfogalmazás egyértelműen arról tanúskodik, hogy a marketing-szolgáltatásokról szóló szerzödés nagy valószínűséggel nem létezne, ha a Ryanair nem üzemeltetné a repülötéri szolgáltatásokról szóló szerzödés tárgyát képezö járatokat.
- (319) A marketing-szolgáltatásokról szóló szerzödés a preambulumban szintén kimondja: „[...] az Airport Marketing Services Limited az egyetlen olyan társaság, amelynek megvan a lehetősége és a technikai kapacitása, hogy megcélozza a RYANAIR nagyszámú potenciális utasát a régió idegenforgalmi és üzleti vonzerejének elömozdítása céljából”<sup>(92)</sup>. Ez a megfogalmazás megerösíteni látszik, hogy a marketing-szolgáltatásokról szóló szerzödés elsödleges célja nem a Nîmes és régiója általános népszerűsítése, hanem konkrétan a Ryanair nîmes-i repülögjegyeire vonatkozó értékesítés maximalizálása a régió népszerűsítése által.
- (320) Továbbá a marketing-szolgáltatásokról szóló szerzödés szerint az AMS által nyújtandó szolgáltatások része, hogy a Ryanair Nîmes-mel mint úti céllal foglalkozó oldalán leírásokat és linkeket, illetve az angol honlapon egy CCI által kiválasztott honlapra mutató linket helyeznek el. A Ryanair Nîmes-mel mint úti céllal foglalkozó oldala azonban főként azokat célozza meg, akik már eldöntötték, hogy a Ryanair szolgáltatásait veszik igénybe a Nîmes-be történö utazás során, vagy valószínűleg megfontolják azt. A honlap kezdöoldala határozottan sokkal szélesebb közönséget céloz meg, de a marketing-szolgáltatásokról szóló szerzödés csak az angol változatára terjed ki. Ez is arra utal, hogy a marketing-szolgáltatások alapvetően arra irányulnak, hogy a Ryanair szolgáltatásait népszerűsítsék a Nîmes és London közötti útvonalon, nem pedig magát Nîmes-t és a régiót. Ha az lenne a céljuk, hogy minden, a régió iránt valószínűleg érdeklödö turista és üzleti utazó számára népszerűsítsék Nîmes-t és a régiót, a CCI minden valószínűség szerint kérte volna, hogy az általa kiválasztott honlapra mutató linket a Ryanair valamennyi, de legalább számos különbözö nyelvü honlapján helyezték el, ne csak az angol honlapon.

<sup>(90)</sup> Franciaország 2012. február 27-i levele.

<sup>(91)</sup> A marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerzödés 1. cikke a tárgyat illetően kiköti, hogy „ez a szerzödés a Ryanairnek a nîmes-i repülötér és London közötti heti járat, illetve egy további nyári gyakoriság működtetésére irányuló vállalásán [...], valamint egy heti 4 napos gyakoriságú Nîmes-Liverpool járat működtetésén, továbbá azon alapul, hogy a Ryanair elfogadta, hogy 2005 végén bejelent egy újabb, Nîmes-ből induló járatot [...]” (az angol szöveg szabad fordítása).

<sup>(92)</sup> Az angol szöveg szabad fordítása („[...] [Airport Marketing Services] is the only company that has the potential and technical ability to target large numbers of potential RYANAIR passengers in order to promote the tourist and business attractions in the region”)

- (321) Végezetül a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. október 10-i szerződés saját magát illetően az alábbiak szerint rendelkezik: „Mivel alapját a RYANAIR nîmes-i repülőtéren való jelenléte jelenti, e szerződés megszűnik, ha a RYANAIR bármilyen okból már nincs jelen a nîmes-i repülőtéren, illetve, ha a RYANAIR [és a CCI] között 2005. október 10-én kötött, repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés megszűnik”<sup>(93)</sup>. E rendelkezés egyértelműen összekapcsolja a két szerződés alkalmazhatóságát, és így egyértelművé teszi az azok közötti kapcsolatot.
- (322) Hasonló elemek találhatók a VTAN és az AMS által 2007. január 2-án, 2007. november 1-jén és 2008. augusztus 27-én kötött marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekben is<sup>(94)</sup>. Minden ilyen szerződést olyan időtartamra kötötték meg, amely megfelel az ugyanazon a napon kötött repülőtéri szolgáltatási szerződés időtartamának. Ezenfelül, minden ilyen szerződés kifejezetten kiemeli, hogy „a Ryanair egyes járatok üzemeltetésére vonatkozó kötelezettségvállalásán alapul”, amelyekhez meghatározott gyakoriságok kapcsolódnak, ami ugyanígy szerepel a megfelelő repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésekben. Az egyes ilyen szerződések preambuluma emellett kimondja: „[...] az Airport Marketing Services Limited az egyetlen olyan társaság, amelynek megvan a lehetősége és a technikai kapacitása, hogy megcélazza a RYANAIR nagyszámú potenciális utasát a régió idegenforgalmi és üzleti vonzerejének előmozdítása céljából”<sup>(95)</sup>.
- (323) Továbbá e marketingszolgáltatásokról szóló szerződések szerint az AMS által nyújtandó szolgáltatások része, hogy a Ryanair Nîmes-mel mint úti céllal foglalkozó oldalán leírásokat és linkeket, illetve az angol, belga és holland honlapokon egy CCI által kiválasztott honlapra mutató (értelemszerűen a Ryanair nîmes-i repülőtérre tartó légi járatok indulási helyeit megjelenítő) linket helyeznek el, illetve bizonyos esetekben egy „gombot” a honlap „Discover Europe” oldalán. A „Discover Europe” oldal könnyen elérhető a Ryanair honlapja kezdőlapjának minden változatáról. Bár a különböző célállomások vonzó elemeit „gombok” révén hirdeti, mindenképp a Ryanair e célállomásokra tartó járatait reklámozza. A marketingszolgáltatások tehát ebben az esetben is privilegizáltan azokhoz a személyekhez kapcsolódnak, akik esetében a legvalószínűbb, hogy igénybe veszik a Ryanair Nîmes felé irányuló szolgáltatásait.
- (324) A 2010. november 30-i módosítást illetően, annak tanulmányozásából, az e módosítás alapját képező, a Ryanair és a VTAN között folyt elektronikus levelezés tartalmából, valamint a Franciaország által szolgáltatott magyarázatokból kitűnik, hogy a Ryanair a módosításban előírt [35 000–65 000] euro összegű kiegészítő marketing-kifizetés teljesítését szabta annak feltételül, hogy a 2011. nyári szezonban a Nîmes-Liverpool útvonalon heti kettő helyett három járatot üzemeltessen. A Ryanair egy képviselőjének 2010. november 29-én a VTAN egy képviselőjéhez intézett e-mailje többek között a következőket tartalmazza: „Igen, a [...] gyakoriság itt [...] lesz, cserébe Önök [...] adnak nekünk.”<sup>(96)</sup> Ez az e-mail illusztrálja a Ryanair és az AMS között fennálló szoros viszonyt, bemutatva, hogy a Ryanair megtárgyalja a VTAN-nal azokat a feltételeket, amelyek egyszerre vonatkoznak a repülőtéri szolgáltatásokra és az AMS által nyújtott és kiszámlázott marketingszolgáltatásokra. Itt is kétségtelenül szoros kapcsolat áll fenn a módosítás, és egyes Ryanair által üzemeltetett útvonalak (a jelen esetben a Nîmes-Liverpool járat) között. Ugyanez áll a 2007. augusztus 1-jei módosításra, amely Franciaország szerint „feltételként írta elő a Ryanair charleroi-i járatának fenntartását a 2007–2008 téli szezonra”.
- (325) A marketingszolgáltatásokról szóló különböző szerződések ilyen elemei azt mutatják, hogy e különböző szerződések tárgyát képező marketingszolgáltatások mind az időtartamukat, mind a jellegüket tekintve szorosan kapcsolódnak a Ryanair által kínált légi közlekedési szolgáltatásokhoz, a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekben és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó szerződésekben foglaltak szerint. A marketingszolgáltatásokról szóló szerződések azt is kimondják, hogy a Ryanairnek a szóban forgó útvonalak működtetésére irányuló kötelezettségvállalásán alapulnak. Egyáltalán nem céljuk, hogy általánosságban véve minél több turista és üzleti utazó keresse fel Nîmes-t és a régiót, és a marketingszolgáltatások konkrétan azokat célozzák meg, akik valószínűleg igénybe veszik a Ryanairnek a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekben szereplő közlekedési szolgáltatásait, ezért az elsődleges céljuk ezeknek a szolgáltatásoknak a népszerűsítése.

<sup>(93)</sup> Az angol szöveg szabad fordítása („As it is rooted in RYANAIR presence in Nîmes airport, this agreement will be terminated if RYANAIR ceases to be present in Nîmes airport for any reason or if the airport services agreement between RYANAIR and [CCI] dated 10<sup>th</sup> October 2005 is terminated”)

<sup>(94)</sup> A hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a VTAN által kötött marketingszolgáltatásokról szóló egyéb szerződések csak a fő szerződések módosításai, így tehát az utóbbiakhoz hasonlóan elválaszthatatlanul kapcsolódnak a Ryanair által üzemeltetett egyes járatokhoz, valamint az azokat szabályozó repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésekhez.

<sup>(95)</sup> Lásd a 92. lábjegyzetet.

<sup>(96)</sup> Az angol szöveg szabad fordítása („Yes the [...] frequencies will be there for [...] and in return you will give us the [...]).”)

- (326) A marketingszolgáltatásokról szóló szerződések tehát elválaszthatatlanok az azoknak megfelelően megkötött, repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésektől, illetve az azok tárgyát képező légi közlekedési szolgáltatásoktól. Az előző preambulumbekzdésben ismertetett tények továbbá azt mutatják, hogy a szóban forgó útvonalak (és így a hozzájuk kapcsolódó, repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések) hiányában a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket nem kötötték volna meg. Ahogy ugyanis a (321) preambulumbekzdésben szerepel, a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések kifejezetten arról tanúskodnak, hogy a Ryanair bizonyos útvonalak működtetésére irányuló kötelezettségvállalásán alapulnak. Emellett olyan marketingszolgáltatásokról rendelkeznek, amelyek alapvetően ezen útvonalak népszerűsítésére irányulnak.
- (327) Ebben a vonatkozásban nem állja meg a helyét az Üzemeltetők azon érvelése, hogy a kétféle szerződést külön-külön kellene elemezni, mert „teljesen eltérő a céljuk, és feltételeik semmilyen módon nem függenek egymástól”<sup>(97)</sup>. A fentiekből nyilvánvaló, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésekkel együtt a Ryanair és az Üzemeltetők közötti kereskedelmi kapcsolatok szerves részét képezik a kétféle szerződés tárgyát képező útvonalak üzemeltetése vonatkozásában.
- (328) Továbbá úgy tűnik, hogy a szóban forgó marketingszolgáltatásokról szóló szerződések megkötését megelőzően az Üzemeltetők nem írtak ki pályázati felhívást, és nem is konzultáltak különböző potenciális szolgáltatókkal az ajánlatuk összehasonlítása céljából. Általánosabban fogalmazva, a szóban forgó szolgáltatások vonatkozásában az AMS-en kívül más szolgáltatókat nem vettek figyelembe. Ez megerősíti a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések és a Ryanair által a nimes-i repülőtérrel üzemeltetett útvonalak szoros egymásrautaltságának fennállását. Ha a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések valóban függetlenek lettek volna a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésektől, az Üzemeltetők minden valószínűség szerint az AMS-en kívüli további szolgáltatókkal is konzultáltak volna.
- (329) Következésképpen, a fentiekre figyelemmel, a marketingszolgáltatásokról szóló valamennyi szerződés esetében e szerződéseket és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, velük egyidejűleg kötött szerződéseket egyetlen intézkedésként kell megvizsgálni annak meghatározásához, hogy állami támogatásnak minősülnek-e.

#### 7.1.1.2.4. A piacgazdasági szereplő teszt Üzemeltetőkre való alkalmazásának módjáról, a marketing-szolgáltatásokról szóló szerződések elemzése érdekében

- (330) A piacgazdasági szereplő tesztnek a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekre való alkalmazásához meg kell határozni az Üzemeltetők magatartásának elemzése során használt hipotetikus piacgazdasági szereplőt.
- (331) Az egyik megoldás szerint az Üzemeltetők repülőtér-üzemeltetőként kötötték meg a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseket<sup>(98)</sup>, ezért a magatartásukat egy jövedelmezőségi kilátások által motivált hipotetikus repülőtér-üzemeltető magatartásával hasonlítják össze.
- (332) A másik megoldás szerint az Üzemeltetők olyan szervként jártak el, amelyre általános érdekű feladatot ruháztak, vagy Nimes és a környező régió gazdasági fejlesztését, és e feladat teljesítése érdekében fizettek ezekért a marketingszolgáltatásokért, függetlenül attól, hogy a nimes-i repülőtér üzemeltetői. E második megoldás alapját az jelenti, hogy a törvény értelmében a CCI-t terheli ilyen gazdaságfejlesztési feladat, míg Franciaország szerint e feladatot a SMAN a KMM révén ruházta a VTAN-ra. Ahogy ugyanis fent szerepelt, Franciaország és az Üzemeltetők szerint a KMM „gazdaságfejlesztési és területfejlesztési” célt írt elő a VTAN számára.
- (333) A második megközelítés összefüggésében az ítélezési gyakorlatnak megfelelően igazolni kell, először, hogy az érintett szolgáltatások megfelelnek a közbeszerző „tényleges szükségleteinek”<sup>(99)</sup>, másodsor, hogy a „piaci árnak” megfelelő áron vagy az alatt vásárolták őket<sup>(100)</sup>, vagyis, hogy egy jövedelmezőségi kilátások által motivált piacgazdasági szereplő, akinek szüksége van az ilyen szolgáltatásokra (és nem feltétlenül repülőtér-üzemeltető) kész lett volna-e elfogadni az Üzemeltetők által elfogadott feltételekhez hasonló feltételeket.

<sup>(97)</sup> Az Üzemeltetők észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatra, 34. o.

<sup>(98)</sup> A helyi gazdaságfejlesztés közpolitikai céljainak sérelme nélkül, amelyeket az üzemeltetők esetlegesen kifizettek maguk elé a szóban forgó megállapodások megkötésével.

<sup>(99)</sup> Ebben az elemzésben a VTAN tekinthető „közbeszerzőnek”, mivel Franciaország szerint a KMM a gazdaság és az idegenforgalom fejlesztésére irányuló általános érdekű célt írt elő a VTAN számára.

<sup>(100)</sup> Lásd például a T-14/96. sz. Bretagne Angletterre Irlande (BAI) kontra Európai Közösségek Bizottsága ügyben hozott ítélet (EHBT 1999., II-139. o.) 75. és 76. pontját, valamint a T-116/01. és T-118/01. sz. P & O European Ferries (Vizcaya), SA és Diputación Foral de Vizcaya kontra Európai Közösségek Bizottsága egyesített ügyekben hozott ítélet (EHBT 2003., II-2957. o.) 117. pontját.

- (334) Bizonyos érdekelt harmadik felek észrevételei, legalább hallgatólagosan, arra utalnak, hogy a második megoldást preferálják. Különösen a 2013. december 20-i tanulmányban a Ryanair olyan információkat közöl, amelyek szerint az AMS marketingszolgáltatásainak ára nem haladta meg az ilyen szolgáltatások piaci árának tekinthető árat. Emellett megállapítja, hogy a repülőtér-üzemeltetők nem választhatók el az AMS más típusú ügyfeleitől.
- (335) Az Üzemeltetők a 2006. december 31-ét követő időszak vonatkozásában ugyanebbe az irányba mutató információkat nyújtottak be, megállapítva különösen, hogy: „emlékeztetni kell arra, hogy a VTAN üzemeltetési időszaka vonatkozásában az AMS kiadásokat valójában részben egészben a VTAN gazdasági és idegenforgalmi fejlődés, illetve a területfejlesztés előmozdítását célzó közszolgáltatási feladata keretében teljesítették”.
- (336) A Bizottság úgy véli, hogy a fenti preambulumbekendésekben említett két megoldás közül a másodikat el kell utasítani, mert eleve nem veszi figyelembe, hogy amint az korábban megállapítást nyert, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések és a marketingszolgáltatásokról szóló kapcsolódó szerződések nem választhatók el egymástól. Ez a megoldás alapján véve azt jelentené, hogy úgy tekintik, hogy az Üzemeltetők a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések megkötésekor nem vették figyelembe az általuk üzemeltetett repülőtérrel a Ryanair által kínált útvonalakat, és az érintett útvonalak, valamint a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó szerződések hiányában is aláírták volna ezeket a szerződéseket. A fent részletezett okokból ez a feltételezés nagyon valószínűtlen.
- (337) Továbbá, még ha ezt a második megoldást fogadnánk is el, nem vonhatnánk le azt a következtetést, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések nem juttatták gazdasági előnyhöz a Ryanairt és az AMS-t.
- (338) Valójában, ahogy az a (333) preambulumbekendésben olvasható, ahhoz, hogy egy nyilvánosan működő gazdálkodó egység általi beszerzések ne juttassák gazdasági előnyhöz az eladót, nem elég, hogy a „piaci áraknak” megfelelő vagy annál alacsonyabb árakat alkalmaztak. A közbeszerző „tényleges szükségleteinek” is meg kell felelniük.
- (339) Nem zárható ki kategorikusan, hogy a Nîmes-mel és a régióval kapcsolatos gazdaságfejlesztési feladat teljesítése során a CCI-hez vagy a VTAN-hoz hasonló szervezet úgy érzi, hogy kereskedelmi szolgáltatókhoz kell fordulnia a régió népszerűsítése érdekében. Ugyanakkor a jelenlegi esetben ez a promóció két egyértelműen meghatározott vállalkozás, azaz a Ryanair és a nîmes-i repülőtér-üzemeltető kereskedelmi tevékenységeit célozza meg.
- (340) A nyilvánosan működő gazdálkodó egységek nem ítélik meg úgy, hogy a főként egy vagy több egyértelműen meghatározott vállalkozás tevékenységeit népszerűsítő marketingszolgáltatások a helyi gazdaságfejlesztés előmozdítására vonatkozó konkrét feladataik közé tartoznak. A szervezetek logikusan indulnak ki abból a feltételezésből, hogy a helyi vállalkozásoknak kell elvégezniük vagy finanszírozniuk a saját marketingtevékenységüket, és a saját tevékenységeik a régió és a helyi gazdasági szövet általános promóciójára korlátozódnak konkrét vállalkozások megcélzása nélkül.
- (341) Bármely más megoldás azt a feltételezést jelentené, hogy a helyi gazdaságfejlesztésért felelős szervezetek a főként bizonyos helyi vállalkozások termékeit vagy szolgáltatásait népszerűsítő marketingszolgáltatásokat vásárolhatnak, anélkül, hogy az ilyen intézkedések állami támogatásnak minősülne, azon az alapon, hogy ezek a szolgáltatások ösztönzőleg hatnak a helyi gazdaság fejlődésére, és „piaci áron” vásárolják meg őket. Az ilyen megközelítés kijátszása az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdését.
- (342) Ennek eredményeképpen úgy tűnik, hogy az Üzemeltetők által az AMS/Ryanairtól vásárolt marketingszolgáltatások nem tekinthetők úgy, mintha az Üzemeltetők mint a helyi gazdaság fejlesztésének feladatával megbízott nyilvánosan működő szervezetek „tényleges szükségleteit” elégítenék ki. Ezt a következtetést megerősítik a Franciaország által nyújtott bizonyos információk, amelyek szerint „egyértelműen nem bevált gyakorlat a repülőtér nem üzemeltető kereskedelmi és iparkamarák számára, hogy légitársaságoktól vásároljanak marketingszolgáltatásokat”<sup>(101)</sup>. Ez a megállapítás azt is megerősíteni látszik, hogy az érintett, a 2007 előtt kötött szerződésekkel kapcsolatos marketingszolgáltatásokat a CCI elsősorban mint a nîmes-i repülőtér üzemeltetője vásárolta meg, nem pedig mint a regionális gazdaság fejlesztéséért felelős szervezet.

<sup>(101)</sup> Lásd a 85. lábjegyzetet.

- (343) Ebből következően a (332) preambulumbekzdésben említett második megoldás alkalmazásával azt a következtetést lehetne levonni, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerzödések gazdasági elönyhöz juttatják a szolgáltatásokat biztosító vállalkozásokat és a marketingszolgáltatásokból közvetlenül részesülő légitársaságokat. Így e megközelítés alkalmazásával az AMS-szel kötött, marketingszolgáltatásokról szóló szerzödések támogatásban részesítették az AMS-t mint a marketingszolgáltatások biztosítóját, illetve a Ryanairt mint a szolgáltatások közvetlen és fő kedvezményezettjét.
- (344) Továbbá, amikor egy szervezet az általános érdekű feladatainak gyakorlása során beszerzésben vesz részt, általában várhatóan minimalizálja a költségeit, és ajánlattételi felhívást ír ki, vagy legalább számos szolgáltatóval konzultál, és összehasonlítja az ajánlatukat. Ez különösen az olyan rendkívül egyedi áruknál és szolgáltatásoknál van így, amelyek esetében nincsenek egyértelmű, referenciaként használható piaci árak, és a marketingszolgáltatások esetében egyértelműen erről van szó. Márpedig úgy tűnik, hogy az Üzemeltetők a szóban forgó marketingszolgáltatások vonatkozásában az AMS-en kívül más szolgáltatókat nem vettek figyelembe. Ez a megállapítás megerősíti, hogy a második megoldás nem megfelelő.
- (345) Franciaország továbbá ismerteti, hogy a francia kereskedelmi és iparkamarák „az adott terület különböző regionális és megyei struktúráiban, különösen a regionális és megyei idegenforgalmi bizottságokban való részvételükkel hajtanak végre az idegenforgalom előmozdítására irányuló konkrét tevékenységeket”<sup>(102)</sup>. Ugyanakkor a CCI által kötött marketingszolgáltatásokról szóló szerzödéseket, amelyek fő célja az Üzemeltetők szerint Nîmes és a régió idegenforgalmi és üzleti lehetőségeinek népszerűsítése, közvetlenül a CCI-vel írták alá, az idegenforgalom előmozdításáért felelős helyi struktúrák közreműködése nélkül. Ez egy újabb tényező, amely megerősíteni látszik, hogy a CCI elsősorban repülőtér-üzemeltetőként írta alá a 2006. december 31. előtti marketingszolgáltatásokról szóló szerzödéseket. E következtetést egyébként egyértelműen megerősítik az Üzemeltetők is, észrevételeik alábbi részében: „a jelen esetben az elemzett döntéseket a CCI a nîmes-i repülőtér üzemeltetőjeként hozta, és azok a légitársaságokkal fenntartott üzleti kapcsolatok feltételeit határozzák meg”.
- (346) A piactgazdasági szereplő teszt alkalmazása érdekében ezért össze kell hasonlítani a CCI és a VTAN magatartását egy jövedelmezőségi kilátások által vezérelt, a CCI helyett a nîmes-i repülőtér üzemeltető hipotetikus piactgazdasági szereplő magatartásával.

7.1.1.2.4.1. *Azon elönyökről, amelyeket egy piactgazdasági szereplő a marketingszolgáltatásokról szóló szerzödésektől várhatott volna, és az ár, amelyet kész lett volna kifizetni ezekért a szolgáltatásokért*

- (347) A fentiekből nyilvánvaló, hogy a piactgazdasági szereplő tesztnek az érintett marketingszolgáltatásokról szóló szerzödésekre történő alkalmazásához ezeket a szerzödéseket a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó szerzödésekkel együtt kell elemezni, mert egyetlen ügyletet jelentenek<sup>(103)</sup>, és az üzemeltetők magatartását a helyettük a nîmes-i repülőtér üzemeltető hipotetikus piactgazdasági szereplő magatartásával összehasonlítva kell megvizsgálni.
- (348) Az egyes érintett ügyletek elemzésekor meg kell határozni, hogy a jövedelmezőségi kilátások által vezérelt hipotetikus piactgazdasági szereplő milyen elönyökre számíthat a marketingszolgáltatások révén. Az elemzés során nem kell figyelembe venni az ilyen szolgáltatásoknak a régió idegenforgalmára és gazdasági tevékenységére gyakorolt általános hatásait. A szolgáltatásoknak csak a repülőtér jövedelmezőségére gyakorolt hatásai vehetők figyelembe, mert az elemzés tárgyát képező hipotetikus piactgazdasági szereplő csak ezeket venné számításba.
- (349) A marketingszolgáltatások növelhetik az utasforgalmat a marketingszolgáltatásokról szóló szerzödések és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó szerzödések hatálya alá tartozó útvonalakon, mert ezek az említett útvonalak népszerűsítésére irányulnak. Ez elsősorban a légitársaságot juttatja elönyhöz, de a repülőtér-üzemeltető számára is elönyös. A repülőtér-üzemeltető számára az utasforgalom növekedése egyes repülőtéri díjakból, valamint a parkolókból, éttermekből és más üzletekből származó nem légiforgalmi bevételek növekedéséhez vezethet.

<sup>(102)</sup> Ibid.

<sup>(103)</sup> Egy adott marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó szerzödéssel együtt kell megvizsgálni, mert egyetlen ügyletet jelentenek. Ugyanakkor annyi különböző ügyletről beszélhetünk, ahány egymáshoz kapcsolódó, marketingszolgáltatásokról szóló szerzödés és repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerzödés létezik.

- (350) Ezért nem lehet kétséges, hogy a nîmes-i repülőteret üzemeltető hipotetikus piaczgazdasági szereplő figyelembe vette volna ezt a pozitív hatást, amikor megfontolja, hogy megkösse-e a marketingszolgáltatásokról szóló szerződést és a repülőterei szolgáltatásokról szóló kapcsolódó szerződést. A piaczgazdasági szereplő figyelembe vette volna a szóban forgó útvonalaknak a jövőbeni bevételekre és költségekre gyakorolt hatását ebben az összefüggésben oly módon, hogy megbecsüli az említett útvonalakat igénybe vevő utasok számát, ami tükrözne volna a marketingszolgáltatások pozitív hatását. Ezt a hatást a repülőterei szolgáltatásokról szóló szerződésben és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésben megállapítottak szerint az érintett útvonalak üzemeltetésének teljes időtartamára vonatkozóan megvizsgálták volna.
- (351) A Bizottság elfogadta ezt az állítást az eljárás során, mert amikor felkérte Franciaországot, hogy rekonstruálja, milyen bevételekkel és költségekkel kapcsolatos előrejelzéseket készített volna egy piaczgazdasági szereplő a marketing-szolgáltatásokról szóló szerződések és a repülőterei szolgáltatásokról szóló szerződések megkötése előtt, javasolta, hogy Franciaország vegye figyelembe a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseknek a várható forgalomra gyakorolt hatását. Amikor a repülőter-üzemeltetők szerződést kötnek egyes útvonalak népszerűsítése céljából, az érintett útvonalakon megszokottan viszonylag magas kihasználtsági fok<sup>(104)</sup> jelezhető előre, amely figyelembe vehető a jövőbeni bevételek megbecslésekor. A Bizottság ebben a tekintetben megemlíti a Ryanair véleményét, miszerint a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések nemcsak költségekkel, hanem esetleges előnyökkel is járnak a repülőter-üzemeltetők számára.
- (352) Meg kell határozni, hogy a hipotetikus piaczgazdasági szereplő ésszerűen várhat-e és számszerűsíthet-e más előnyöket a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésben vagy a repülőterei szolgáltatásokról szóló szerződésben meghatározottak szerint a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés tárgyát képező útvonalakon azok működtetésének időtartama alatt, az utasforgalomra gyakorolt pozitív hatásból származó előnyökön kívül.
- (353) Néhány érdekelt harmadik fél támogatja ezt az érvet, különösen a Ryanair a 2014. január 17-i tanulmányában<sup>(105)</sup>. A 2014. január 17-i tanulmány azon az elméleten alapul, hogy a repülőter-üzemeltető által vásárolt marketingszolgáltatások hozzájárulhatnak a repülőter márkaarculatának fejlesztéséhez, és ennek következtében fenntarthatóan növelhetik a repülőteret használó utasok számát, nem csak a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés és a repülőterei szolgáltatásokról szóló szerződés tárgyát képező útvonalakon, az ilyen szerződésekben előírt üzemeltetési időtartam alatt. A Ryanair különösen azt állapítja meg a tanulmányában, hogy az ilyen marketingszolgáltatások a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés lejártát követően is fenntartható pozitív hatást gyakorolhatnak a repülőter utasforgalmára.
- (354) Először is meg kell jegyezni, hogy ebben az esetben semmi sem utal arra, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, marketingszolgáltatásokról szóló szerződések megkötésekor az Üzemeltetők figyelembe vették volna – és ami még valószínűtlenebb, számszerűsítették volna – a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseknek a szerződésekben foglalt útvonalakon kívüli más útvonalakra gyakorolt esetleges pozitív hatásait, vagy azt, hogy ezek a hatások az érintett szerződések lejártát követően is érzékelhetőek lesznek. Továbbá sem Franciaország, sem az Üzemeltetők nem javasoltak semmilyen módszert arra, hogy a nîmes-i repülőteret üzemeltető hipotetikus piaczgazdasági szereplő hogyan becsülje meg ezeknek a hatásoknak a lehetséges értékét, amikor felméri, hogy megkösse-e a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések és a repülőterei szolgáltatásokról szóló szerződések.
- (355) Ahogy fent kiemeltük, az AMS-től vásárolt marketingszolgáltatások főként azokat célozták meg, akik valószínűleg használni fogják a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés tárgyát képező járatokat, vagy a Nîmes irányába kínált egyedüli rendszeres légi járatokat.
- (356) Továbbá ezen hatások fenntarthatósága is igen kétségesnek tűnik. Elképzelhető, hogy Nîmes-nek és a régióknak a Ryanair honlapján történő népszerűsítése a hirdetés első megjelenésekor vagy röviddel azután arra ösztönözte a honlap látogatóit, hogy Nîmes-be szóló repülőjegyeket vegyenek a Ryanairtól. Ugyanakkor nagyon valószínűtlen, hogy ennek a hirdetésnek hosszú távú hatása lett volna a látogatókra, vagy a Ryanair honlapján való megjelenése után néhány hétnél tovább hatott volna a jegyeladásokra. Valószínűbb, hogy egy reklámkampánynak akkor van fenntartható hatása, ha a promóciós tevékenységek között olyan médium vagy médiumok is vannak, amelyeknek a fogyasztók egy adott időszakban rendszeresen ki vannak téve. Például az általános televízió- és rádiócsatornákat, a különböző honlapokat és/vagy a szabad térben vagy a nyilvános helyek belső felületén elhelyezett reklámplakátokat igénybe vevő reklámkampányok fenntartható hatást fejthetnek ki, ha a fogyasztók passzívan és ismételt ki vannak téve ezeknek a médiumoknak. A kizárólag a Ryanair honlapjának bizonyos oldalaira korlátozódó promóciós tevékenységek azonban valószínűleg nem fejtenek ki hatást jóval a promóció lezárultát követően is.

<sup>(104)</sup> A kihasználtság fokát az érintett útvonalon üzemeltetett légi jármű foglalt üléseinek arányaként állapítják meg.

<sup>(105)</sup> „Hogyan kellene kezelni az AMS-megállapodásokat a jövedelmezőségi elemzésen belül a piaczgazdasági szereplő teszt részeként?”, Oxera, 2014. január 17.

- (357) Nagyon valószínű, hogy a legtöbb ember nem látogatja meg a Ryanair honlapját elég gyakran ahhoz, hogy a régió népszerűsítése kitörölhetetlen nyomot hagyjon bennük. Ezt az érvelést két tényező is jól alátámasztja.
- (358) Először, a marketingszolgáltatásokról szóló különböző szerződések értelmében a nîmes-i régióknak a Ryanair honlapjának kezdőoldalán történő promóciója egyetlen, az Üzemeltetők által kiválasztott honlapra mutató linkre korlátozódott, korlátozott és néhány esetben igen rövid időtartamra, így többek között:
- a 2005. évi szerződés esetében évi 7 napra öt éven keresztül, amit a szerződés által előírt harmadik és negyedik járat megindításától függően 26 és 3 nappal növelnek,
  - a 2007. január 2-i szerződés esetén az angol honlap vonatkozásában 27 napra, a belga és holland honlap vonatkozásában 60 napra,
  - a 2007. november 1-jei szerződés esetén az angol honlap vonatkozásában 33 napra, a belga és holland honlap vonatkozásában 60 napra,
  - a 2008. augusztus 27-i szerződés esetén az angol honlap vonatkozásában 32 napra, a belga és holland honlap vonatkozásában 60 napra.
- (359) A promóciós tevékenységeknek mind a jellege (egyetlen, korlátozott hirdetési értékkel rendelkező link megjelenítése), mind a rövid élettartama jelentősen csökkentette e promóciós tevékenységek promóciót követően kifejtett hatását, főleg azért, mert ezek a tevékenységek csak a Ryanair honlapjára korlátozódtak, és azokat másik médium nem támogatta. Másként fogalmazva, igen valószínűtlen, hogy e promóciós tevékenységek a velük szembesülő személyekben a szóban forgó hirdetés tartós emlékét, illetve Nîmes-mel és a régióval kapcsolatos tartós érdeklődést váltsanak ki.
- (360) Másodszor, az AMS-szel kötött szerződésekben meghatározott többi marketingtevékenység csak a Ryanair honlapjának Nîmes mint úti cél oldalát, illetve a „Discover Europe” oldalt érintette, ahol csak egy „gomb” megjelenítését írták elő; emellett e tevékenységek kiterjedtek az e-mailes hirdetésekre is. Az utóbbi típusú promóciós tevékenység általános szabályként is csak egy fogalmilag korlátozott közönséget szólít meg, anélkül, hogy a címzettek az üzenettel gyakran találkoznának. Egyébként a Ryanair honlapjának Nîmes-mel mint úti céllal foglalkozó oldalát valószínűleg még kevésbé látogatja meg egy adott személy, mint a honlap kezdőoldalát, mivel az a Ryanair egyik konkrét célállomásával, nem pedig tevékenységeinek összességével foglalkozik. Kevésbé valószínű tehát, hogy ez az oldal alkalmas arra, hogy a hozzáférő személyekben Nîmes és a régió vonzerejével kapcsolatos kitörölhetetlen nyomot hagyjon. Ezenfelül a Ryanair honlapja Nîmes-mel foglalkozó oldalának megnyitását nagyon valószínűen az idő nagyobb részében az e célponttal, illetve a Ryanair e célpontba irányuló szolgáltatásaival kapcsolatos érdeklődés motiválta. Az ezen az oldalon található hirdetés tehát kevésbé alkalmas arra, hogy új érdeklődést váltson ki ezen úti cél vonatkozásában azon személyeknél, akik nem ismerik, vagy nem tanúsítottak iránta érdeklődést. A „Discover Europe” oldal pedig a „gombok” segítségével számos célpont promócióját végzi. Noha kétségtelenül lehetővé teszi a potenciális utasok számára, hogy rövid távon számos úti cél közül válasszanak, kevésbé alkalmas arra, hogy tartós érdeklődést váltson ki a bemutatottak közül egy adott célpont iránt.
- (361) Így bár elképzelhető, hogy a marketingszolgáltatások a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések tárgyát képező útvonalakon a szolgáltatások teljesítésének időtartama alatt növelték az utasforgalmat, nagyon valószínű, hogy ez a hatás ezután megszűnt vagy elhanyagolható volt.
- (362) A Ryanair 2014. január 17-i és 31-i tanulmányai ezenfelül azt is ismertetik, hogy annak a valószínűsége, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések előnyei túlmutatnak a szerződések tárgyát képező útvonalakon, vagy az említett útvonalak üzemeltetésének időtartamán túl is tartósak maradnak – ahogy az a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekben és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésekben szerepel – igen alacsony volt, és nem számszerűsíthető olyan bizonyossággal, amelyet egy körültekintő piaczgazdasági szereplő elegendőnek vélne.

- (363) Ennek megfelelően például a 2014. január 17-i tanulmány szerint „ugyanakkor a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés tervezett lejáta után termelődő jövőbeni többletnyereség a természetéből adódóan bizonytalan”<sup>(106)</sup>. Ez a tanulmány továbbá két módszert javasol a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések pozitív hatásainak előzetes értékelésére: a pénzforgalmon, illetve az aktiváláson alapuló megközelítést.
- (364) A pénzforgalmon alapuló megközelítés a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések előnyeinek értékelését jelenti a marketingszolgáltatások és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés által a repülőtér-üzemeltető számára termelt, a kapcsolódó költségekkel csökkentett jövőbeni bevételek formájában. Az aktiváláson alapuló megközelítés a repülőtéri márkaarculatnak a marketingszolgáltatásokon keresztül történő javítását immateriális eszközként kezeli, amelyet a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésben meghatározott áron vásároltak meg.
- (365) Ugyanakkor a tanulmány hangsúlyozza az aktiváláson alapuló megközelítés jelentős nehézségeit, és megmutatja, hogy az ezzel a módszerrel elért eredmények megbízhatatlanok. Azt javasolja, hogy jobb lenne a pénzforgalmon alapuló megközelítést alkalmazni. A tanulmány kimondja, hogy: „Az aktiváláson alapuló megközelítésnek csak a repülőtér immateriális eszközeivel kapcsolatos marketingkiadásokat kellene figyelembe vennie. Ugyanakkor a repülőtér jelenlegi bevételeit termelő marketingkiadásokkal ellentétben a repülőtér jövőbeni várt bevételeinek termelését célzó marketingkiadások arányát (vagyis a repülőtér immateriális eszközeibe történő befektetést) nehéz lehet megállapítani”<sup>(107)</sup>. Azt is hangsúlyozza, hogy: „Az aktiváláson alapuló megközelítés végrehajtásához meg kell becsülni, hogy a repülőtér az AMS marketingkampányának segítségével átlagosan mennyi ideig lenne képes megtartani egy ügyfelet. A gyakorlatban elegendő adatok hiányában nagyon nehéz lenne megbecsülni az AMS-kampányt követő ügyfélmegtartás átlagos hosszát”<sup>(108)</sup>.”
- (366) A 2014. január 31-i tanulmány a pénzforgalmon alapuló megközelítés gyakorlati alkalmazását javasolja. E megközelítés szerint a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéseknek és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződéseknek a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés lejáta után is érezhető előnyei a szerződés lejártának napján számított „végső értéként” jelennek meg. A végső érték a repülőtéri szolgáltatásokról és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésektől a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés érvényességének utolsó évében várható többletnyereségen alapul. Ezt a nyereséget vetítik előre a következő időszakra, amelynek hossza megegyezik a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés időtartamával, kiigazítva az európai légi közlekedési piac növekedési arányával. A nyereséget kiigazítják továbbá a valószínűségi tényezővel, amely megmutatja, hogy a repülőtéri szolgáltatásokra és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szerződések a lejáratuk után mennyire képesek növelni a repülőtér nyereségét. A 2014. január 31-i tanulmány szerint a tartós előnyök teremtésére irányuló képesség számos tényezőtől függ, „[...] ideértve a nagyobb jelenlétet és az erősebb márkát, illetve a hálózati externáliákat és visszatérő utasokat”<sup>(109)</sup>, bár nem részletezi ezeket. Ez a módszer továbbá figyelembe veszi a tőkeköltségeket tükröző diszkontrátát.
- (367) A tanulmány 30 %-os valószínűségi tényezőt javasol, amelyet körültekintő értéknek tart. Ez a nagyon elméleti tanulmány azonban semmilyen komoly bizonyítékkal nem támasztja alá ezt a tényezőt sem mennyiségi, sem minőségi szempontból. A tanulmány nem vesz alapul semmilyen, a Ryanair tevékenységéhez, a légi közlekedési piachoz vagy a repülőtéri szolgáltatásokhoz kapcsolódó tény, hogy alátámaszta ezt a 30 %-os tényezőt. Nem állapít meg kapcsolatot az említett tényező és a tanulmányban futólag említett tényezők (jelenlét, erős márká, hálózati externáliák és visszatérő utasok) között, amelyekről a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések előnyeinek kiterjesztését remélik a szerződések lejáratát követően. Végezetül, egyáltalán nem támaszkodik az AMS-szel kötött szerződésekben meghatározott marketingszolgáltatások konkrét tartalmára annak elemzése során, hogy ezek a szolgáltatások milyen mértékben képesek befolyásolni a fent említett tényezőket.
- (368) Továbbá nem bizonyítja, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések lejáratát követően a szerződések alkalmazásának utolsó évében a repülőtér-üzemeltető számára belőlük termelődött nyereség valószínűleg a jövőben is tovább termelődik. Hasonlóképpen azt sem bizonyítja, hogy az európai légi közlekedési piac növekedési aránya hasznos mutató a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések adott repülőtérre gyakorolt hatásának mérése során.

<sup>(106)</sup> Lásd a 92. lábjegyzetet.

<sup>(107)</sup> Lásd a 92. lábjegyzetet

<sup>(108)</sup> Ibid.

<sup>(109)</sup> Ibid.

- (369) Ezért nagyon valószínűtlen, hogy egy körültekintő piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna a Ryanair által javasolt módszerrel kiszámított „végső értéket”, amikor felmérte a szerződés megkötésének értékét.
- (370) A 2014. január 31-i tanulmány így arról tanúskodik, hogy a pénzforgalmon alapuló megközelítés az aktiváláson alapuló megközelítéshez hasonlóan csak nagyon pontatlan és megbízhatatlan eredményekhez vezetne.
- (371) Továbbá sem Franciaország, sem az érdekelt harmadik felek nem szolgáltak bizonyítékkal arról, hogy a nîmes-i repülőtér-üzemeltetőhöz hasonló regionális repülőtér-üzemeltetők sikeresen alkalmazták volna a Ryanair által ebben a tanulmányban javasolt módszert vagy más, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződések és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződések lejáta után is fennálló előnyök figyelembevételére és számszerűsítésére irányuló módszereket. Franciaország ezért nem tett észrevételeket a 2014. január 17-i és 31-i tanulmánnyal kapcsolatban, és ezért nem hagyta jóvá a következtetéseiket.
- (372) A fentiek szerint továbbá a hivatalos vizsgálati eljárás során vizsgált marketingszolgáltatások egyértelműen azokat a személyeket célozzák meg, akik valószínűleg használni fogják a marketingszolgáltatási szerződések tárgyát képező útvonalakat. Ha a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés lejártakor nem újítják meg ezeket az útvonalakat, nem valószínű, hogy a marketingszolgáltatások a lejáratot követően is pozitív hatást fognak gyakorolni a repülőtér utasforgalmára. A repülőtér-üzemeltetők nagyon nehezen tudják felmérni annak valószínűségét, hogy egy légitársaság továbbra is működtetni fog-e egy útvonalat az általa a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésben vállalt időtartam lejáta után. Különösen a fapados légitársaságok bizonyultak nagyon dinamikusnak az útvonalak indítását és megszüntetését illetően, annak érdekében, hogy figyelembe vegyék a gyakran igen gyorsan változó piaci feltételeket. Ezért egy olyan ügylet megkötésekor, mint amilyeneket ez a hivatalos vizsgálati eljárás is vizsgál, egy körültekintő piacgazdasági szereplő nem számíthatna arra, hogy egy légitársaság a szerződés lejáta után követően kész lesz meghosszabbítani a szóban forgó útvonal üzemeltetését.
- (373) Továbbá a teljesség kedvéért meg kell jegyezni, hogy a Ryanair 2014. január 31-i tanulmányában javasolt módszer szerint kiszámított végső érték csak akkor pozitív (és ezáltal csak akkor lesz pozitív hatása a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés várható nyereségességére), ha a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés alkalmazásának utolsó évében az ilyen szerződésektől várható többletnyereség is pozitív. Ez a módszer a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés alkalmazásának utolsó évében várható többletnyereségből indul ki, és azt az alábbi két tényező alkalmazásával vetíti előre a jövőre. Az első tényező az európai légi közlekedési piac általános növekedése, és a várható forgalomműködést tükrözi. A második tényező egy 30 %-os arány, amely alapvetően azt tükrözi, mennyire valószínű, hogy a most lejáró szerződések hasonló pénzforgalmat eredményező, hasonló szerződések aláírására ösztönöznek a jövőben. Így ha a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés alkalmazásának utolsó évében várható jövőbeni többletnyereség negatív, a végső érték szintén negatív lesz (vagy legfeljebb nulla), ami azt jelzi, hogy a hamarosan lejáró szerződésekhez hasonló szerződések az előbbiekhöz hasonlóan minden évben rontják a repülőtér nyereségességét.
- (374) A 2014. január 31-i tanulmány nagyon röviden kitér erre a forgatókönyvre, és minden további észrevétel és magyarázat nélkül egyszerűen azt írja egy lábjegyzetben, hogy „[...] a végső érték nem számítható ki, ha az AMS kifizetéseivel csökkentett többletnyereség a szóban forgó időszak utolsó évében negatív”<sup>(110)</sup>. Ugyanakkor, ahogy a későbbiekben bizonyítást nyer, a jelen ügyben szereplő valamennyi szerződés olyan előrevetített többletnyereséggel jár, amely nem csak általában, hanem minden évben negatív nettó jelenértékkel párosul. Így ezeknél a szerződéseknel a Ryanair által javasolt módszer szerint kiszámított „végső érték” nulla, illetve akár negatív is lehet. Az ilyen végső érték figyelembevételére tehát nem kérdőjeleznél meg azt a következtetést, hogy a különböző szerződések gazdasági előnnyel járnak.
- (375) Összefoglalva, a fentiekből nyilvánvaló, hogy az egyetlen kézzelfogható előny, amelyet egy körültekintő piacgazdasági szereplő a marketingszolgáltatásokról szóló szerződéstől várhat, és amelyet figyelembe venne és számszerűsítene, amikor az ilyen szerződés megkötéséről vagy meg nem kötéséről dönt – ideértve a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződést –, az, hogy a marketingszolgáltatások a szerződésekben foglaltak értelmében pozitív hatást gyakorolnak a szóban forgó szerződések tárgyát képező útvonalakat használó utasok számára az útvonalak működésének időtartama alatt. Minden más előny túl bizonytalannak tűnne ahhoz, hogy figyelembe lehessen venni és számszerűsíteni lehessen, és semmi sem utal rá, hogy az Üzemeltetők figyelembe vették őket.

<sup>(110)</sup> A 2014. január 31-i tanulmány 17. lábjegyzete, az angol szöveg szabad fordítása: „[...] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration”.

7.1.1.2.4.2. A hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés feltételeinek a más repülőtereken felszámolt repülőtéri díjakkal való összehasonlításának jelentőségéről

- (376) Az új iránymutatás szerint a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásakor egy repülőteret használó légitársaságnak nyújtott támogatás meglete elméletileg kizárható, ha a repülőtéri szolgáltatásokért felszámolt díjak megfelelnek a „piaci áraknak; vagy egy előzetes elemzés, azaz a támogatás odaítélésekor rendelkezésre álló információk és az akkoriban előre látható fejleményeken alapuló elemzés révén kimutatható, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás pozitív többletnyereséget fog eredményezni a repülőtér számára”<sup>(111)</sup>, valamint az egy olyan globális stratégiába illeszkedik, amelynek célja, hogy legalább hosszú távon nyereségessé tegye a repülőteret.
- (377) Továbbá az új iránymutatás szerint: „A repülőtér és a légitársaság között fennálló megállapodások értékelésekor a Bizottság azt is figyelembe fogja venni, hogy a vizsgált megállapodások milyen mértékben tekinthetők egy olyan átfogó stratégia végrehajtása részének, amely várhatóan legalább hosszú távon a nyereségességet szolgálja”<sup>(112)</sup>.
- (378) Ugyanakkor az első megközelítés tekintetében (a „piaci árral” való összehasonlítás) a Bizottság komolyan kétli, hogy jelenleg megfelelő referenciaérték állapítható meg a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározása céljából, és álláspontja szerint a repülőterek által az egyes légitársaságokkal kötött megállapodások értékelésének legmegfelelőbb szempontja a többletnyereségesség előzetes elemzése<sup>(113)</sup>.
- (379) A Bizottság célszerűnek tartja felidézni ennek az elemzésnek az összefüggésében, hogy az új iránymutatás elfogadását követően Franciaországot és az érdekelt feleket is felkérték az új iránymutatás rendelkezéseinek az erre az ügyre való alkalmazásával kapcsolatos észrevételeik benyújtására. Lényegében sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem kifogásolták a Bizottság megközelítését, miszerint ha lehetetlen megfelelő referenciaértéket megállapítani a repülőterek által a légitársaságoknak nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározása érdekében, a két fél között kötött megállapodások értékelésének legmegfelelőbb szempontja a többletnyereségesség előzetes vizsgálata.
- (380) Ebben a tekintetben érdemes megjegyezni, hogy a piacgazdasági szereplő tesztnek a hasonló piacok átlagos árain alapuló alkalmazása általában hasznos lehet, ha a piaci ár ésszerűen megállapítható vagy kikövetkeztethető más piaci mutatókból. Ugyanakkor elképzelhető, hogy a repülőtéri szolgáltatások esetében ez a módszer nem ugyanilyen releváns. Az egyes repülőterek között jelentős eltérések mutatkoznak a bevételek és költségek szerkezetében. A költségek és bevételek ugyanis attól függenek, mennyire fejlett a repülőtér, hány légitársaság használja a repülőteret, mekkora az utasforgalmi kapacitása, milyen az infrastruktúrája és a kapcsolódó beruházások állapota, mekkora a szabályozásból eredő teher, amely tagállamonként változó lehet, illetve a múltban volt-e a repülőtérnek adóssága vagy kötelezettsége<sup>(114)</sup>.
- (381) A légi közlekedési piac liberalizálása továbbá bonyolítja a tisztán összehasonlító elemzéseket. Ahogy a jelen esetben is jól látszik, a repülőterek és a légitársaságok közötti kereskedelmi megállapodások nem feltétlenül az egyes szolgáltatások nyilvános árlistáján alapulnak. Ezek a kereskedelmi kapcsolatok igen változatosak. Ide tartozik a kockázatok megosztása a közlekedés, illetve a kapcsolódó kereskedelmi és pénzügyi feladatok vonatkozásában, valamint az ösztönző mechanizmusok általánosított használata, és a kockázatmegosztás különböző formái a szerződések időtartama alatt. Ennek eredményeképpen nehéz összehasonlítani a járatpárokon, illetve az utasokon alapuló ügyleteket.
- (382) A Ryanair úgy véli, hogy egyes európai repülőterek referenciaként való használatával alkalmazható lehet a piacgazdasági szereplő teszt. Ezzel kapcsolatban megjegyzi, hogy néhány európai repülőtér a hasonlóságok miatt behelyettesíthető a nîmes-i repülőtérrel, és benyújtott egy olyan tanulmányt<sup>(115)</sup>, amely összehasonlítja a Ryanair által a nîmes-i repülőtéren fizetett repülőtéri díjakat és az említett összehasonlítható repülőtereken fizetett díjakat, majd megállapítja, hogy a Nîmes-ben fizetett díjak nem jelentősen alacsonyabbak.

<sup>(111)</sup> Az új iránymutatás 53. pontja.

<sup>(112)</sup> Az új iránymutatás 66. pontja.

<sup>(113)</sup> Az új iránymutatás 59., 61. és 66. pontja.

<sup>(114)</sup> 2011/60/EU határozat, 88. és 89. preambulumbekzdés.

<sup>(115)</sup> Az Oxera által 2012. június 25-én készített tanulmány.

- (383) A Ryanair által elfogadott módszertan azonban helytelen, mivel csak a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésből eredő előnyökre és kifizetésekre szorítkozik, és figyelmen kívül hagyja a marketingszolgáltatásokról szóló szerződést. Márpedig, ahogy az fent bizonyítást nyert, a két szerződéstípus elválaszthatatlan, és azokat együtt kell vizsgálni a piacgazdasági befektető tesztjének alkalmazása során. Következésképpen a Ryanair által szolgáltatott összehasonlító elemzés nem fogadható el.
- (384) A Ryanair továbbá nem mutatta be, hogy az említett repülőterek megfelelően összehasonlíthatók-e az utasforgalom és a forgalom típusa, a repülőtéri szolgáltatások típusa és szintje, a repülőtér közelében egy nagyobb város esetleges jelenléte, a vonzaskörzetben élő lakók száma, a környező terület gazdagsága, illetve az utasok vonzására képes, változatos földrajzi területek megléte alapján<sup>(116)</sup>. Egyébként sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem mutattak be olyan hasonló repülőtereket, amelyek megfelelően összehasonlíthatók lennének a nîmes-i repülőtérrel az említett kritériumok mentén.
- (385) E körülmények között a Bizottság úgy véli, hogy a piacgazdasági szereplő tesztnek a repülőterek és a légitársaságok közötti viszonyra történő alkalmazásának az új iránymutatásban általában javasolt megközelítése, azaz a többletnyereségesség előzetes vizsgálata alkalmazandó erre az esetre.
- (386) Ezt a megközelítést igazolja, hogy a repülőtér-üzemeltetőknek objektív érdekük fűződhet ügyletet kötni a légitársaságokkal, amennyiben ésszerűen várható, hogy ez az ügylet a meg nem kötött ügylet alternatív helyzetével összehasonlítva növeli a nyereségét (vagy csökkenti a veszteségeit)<sup>(117)</sup>, a más repülőtér-üzemeltetők által a légitársaságnak ajánlott feltételek vagy akár ugyanazon repülőtér-üzemeltető által más légitársaságoknak ajánlott feltételek összehasonlításától függetlenül.
- (387) Az utolsó pont vonatkozásában, ahogy a Bizottság az új iránymutatásban megállapította, „az árdifferenciálás szokásos üzleti gyakorlat, amíg megfelel valamennyi vonatkozó versenyjogi és ágazati jogszabálynak. Ugyanakkor az ilyen árdifferenciálási politikáknak kereskedelmileg indokoltnak kell lenniük, hogy teljesüljön a piacgazdasági szereplő teszt.”<sup>(118)</sup> (hiányzó lábjegyzetek).
- (388) Egyébként emlékeztetni kell arra, hogy Franciaország és az üzemeltetők kifejtik, hogy a nîmes-i repülőtér volt az első olyan regionális repülőtér, amelynek a Veolia Transport biztosította az irányítását. Úgy ítélik meg, hogy ez az új belépői pozíció indokolta a VTAN számára a Ryanair jelenléte biztosításának és a repülőtér fejlesztésének szükségességét, szükség esetén kezdeti veszteség mellett is, annak érdekében, hogy megszerezze a repülőtér-irányítási tevékenységének fejlesztéséhez szükséges tapasztalatot. Ha figyelembe vennénk, ez az érv gyakorlatilag azt jelentené, hogy figyelmen kívül kell hagyni a többletnyereségesség előzetes vizsgálatának az új iránymutatásban javasolt megközelítését, és el kell fogadni, hogy a VTAN megköthette a negatív többletnyereségességet eredményező szerződéseket, anélkül, hogy e magatartása gazdasági előnnyel járt volna a Ryanair számára.
- (389) Ezt az érvet azonban el kell vetni. Mindenekelőtt, ahogy fent kiemelésre került, sem Franciaország, sem a VTAN nem terjesztett elő olyan elemzést, amely bizonyította volna, hogy a Veolia Transport által a Ryanair/AMS-szel kötött szerződések eredményeként viselt, később egyértelművé tett „nettó többletköltséget” kompenzálták volna a Veolia Transport csoport részére ezen első repülőtér-irányítási tapasztalatok által eredményezett jövőbeli előnyök. Nincsenek arra utaló bizonyítékok sem, hogy a Veolia Transport nem szerezhette volna meg ezeket az első tapasztalatokat olyan más repülőtereken, ahol a nettó költség kevésbé magas.
- (390) Ezenfelül emlékeztetni kell arra, hogy a VTAN Ryanair/AMS-szel szemben tanúsított magatartását nem elszigetelten kell értékelni, hanem a SMAN magatartásával együttesen kell vizsgálni. Ez annál is inkább releváns, mivel a Ryanair/AMS-szel kötött szerződések „nettó többletköltségét” valójában nem a VTAN-nak kell viselnie, hanem az üzemeltetés egyensúlyát, illetve a VTAN ésszerű hasznát biztosító átalány-hozzájárulás révén a SMAN-nak. Márpedig a SMAN-nak nyereségességi szempontból semmilyen érdeke nem fűződött ahhoz, hogy előnyben részesítse az olyan szerződések megkötését, amelyek lehetővé teszi a Veolia Transport csoport számára az első repülőtér-irányítási tapasztalatok megszerzését, annak érdekében, hogy bővíthesse tevékenységét e területen. A Veolia Transport e tevékenység fejlesztéséhez fűződő esetleges érdeke tehát nem vezethet ahhoz a következtetéshez, hogy a SMAN a VTAN-nal együttesen olyan magatartást tanúsított, mint amelyet a jövedelmezőségi kilátások által motivált piacgazdasági szereplő tanúsított volna.

<sup>(116)</sup> Az új iránymutatás 60. pontja.

<sup>(117)</sup> Más szóval, ha az ügylet révén várható többletnyereségesség pozitív.

<sup>(118)</sup> Az új iránymutatás 62. pontja.

- (391) Egyébként azt is meg kell jegyezni, hogy a piacgazdasági szereplő teszt szóban forgó szerződésekre való alkalmazására vonatkozó észrevételeikben egyes érdekelt harmadik felek nem hivatkoztak arra, hogy a Ryanair számára ajánlott feltételeket felajánlották volna-e más, esetlegesen a nîmes-i repülőtérre igénybe venni szándékozó légitársaságok számára, vagy nem. Ez az érv nem releváns. A jövedelmezőségi kilátások által motivált repülőtér-üzemeltető szempontjából ugyanis objektív tényezők indokolhatják, hogy különböző légitársaságoknak különböző feltételeket kínáljanak. Példaként hivatkozni lehet a várt forgalom méretére, a járatok számára és típusára, valamint a kapcsolódó gyakoriságokra, sőt, a társaság által igényelt szolgáltatások jellegére is. Az tehát, hogy a CCI és a VTAN által a Ryanair részére kínált feltételeket milyen mértékben kínálták vagy kínálhatták volna más légitársaságok részére, nem releváns a piacgazdasági szereplő tesztjével összefüggésben.
- (392) A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a piacgazdasági szereplő tesztnek a repülőterek és a légitársaságok közötti viszonyra történő alkalmazásának az új iránymutatásban általában javasolt megközelítése, azaz a többletnyereségesség előzetes vizsgálata alkalmazandó erre az esetre. Ezt az igazolja, hogy a repülőtér-üzemeltetőknél objektív érdekük fűződhet ügyletet kötni a légitársaságokkal, amennyiben ésszerűen várható, hogy ez az ügylet a meg nem kötött ügylet alternatív helyzetével összehasonlítva növeli a nyereségét (vagy csökkenti a veszteségeit) <sup>(119)</sup>, a más légitársaságnak ajánlott feltételek vagy más repülőtér-üzemeltető által ajánlott feltételek összehasonlításától függetlenül.

#### 7.1.1.2.4.3. A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásának feltételeivel kapcsolatos következtetések

- (393) A fentiekből nyilvánvaló, hogy a piacgazdasági szereplő tesztnek a szóban forgó szerződésekre történő alkalmazása érdekében a Bizottságnak minden marketingszolgáltatásokról szóló szerződést a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, kapcsolódó szerződéssel együtt kell elemeznie, és meg kell vizsgálnia, hogy a CCIPB helyett a nîmes-i repülőtérre üzemeltető, a jövedelmezőségi kilátások által vezérelt hipotetikus piacgazdasági szereplő megkötötte volna-e e szerződéseket. Ebből a célból a Bizottságnak meg kell határoznia a szerződésekből származó többletnyereségességet a szerződések teljes időtartamára úgy, ahogy azt a piacgazdasági szereplő tette volna a szerződések megkötésekor, az alábbiak megbecslésével:
- a szerződések végrehajtásától várt jövőbeni többlet forgalom, esetlegesen figyelembe véve, milyen hatást gyakorolnak a marketingszolgáltatások a szerződések tárgyát képező útvonalak kihasználtsági fokára,
  - a szerződések végrehajtásától várt jövőbeni többletbevételek, ideértve a szerződések tárgyát képező útvonalak által termelt, repülőtéri díjakból és a földi kiszolgálásból származó bevételeket, valamint a szerződések végrehajtása által generált forgalomnövekedésből származó, nem légitforgalmi bevételeket,
  - a szerződések végrehajtásától várt jövőbeni többletköltségek, ideértve a működési költségeket és a szerződések tárgyát képező útvonalak által generált beruházási többletköltségeket, valamint a marketingszolgáltatások költségeit.
- (394) Ezek a számítások adják a jövőbeni éves pénzforgalmat, amely a többletbevételek és többletköltségek különbségének felel meg, amelyeket szükség esetén csökkenteni kell a repülőtér-üzemeltető tőkeköltségeit tükröző rátával. A pozitív nettó jelenérték elvben azt mutatja meg, hogy a szóban forgó szerződések nem nyújtanak gazdasági előnyt, míg a negatív nettó jelenérték az ilyen előny meglétét jelzi.
- (395) Meg kell jegyezni, hogy a vizsgálat kontextusában nem megalapozott a Ryanair és az Üzemeltetők érvelése, miszerint az Üzemeltető által igénybe vett marketingszolgáltatások ára az ilyen szolgáltatások „piaci árának” tekinthető annak felel meg, vagy annál alacsonyabb. A jövedelmezőségi kilátások által vezérelt hipotetikus piacgazdasági szereplő nem vásárolna ilyen szolgáltatásokat, sem „piaci áron”, sem az alatt, ha az előrejelzések szerint a szerződések által generált többletköltségek a szolgáltatásoknak az érintett útvonalak utasforgalmára gyakorolt pozitív hatása ellenére meghaladnák a többletbevételek jelenértékét. Egy ilyen forgatókönyv szerint a „piaci ár” magasabb lenne, mint amennyit a hipotetikus piacgazdasági szereplő kész lenne kifizetni, aki ezért logikus módon elutasítaná az érintett szolgáltatások igénybevételét.

<sup>(119)</sup> Más szóval, ha az ügylet révén várható többlet nyereségesség pozitív.

- (396) Ugyanezen indokok miatt az, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésben foglalt repülőtéri szolgáltatási díjak esetleg megfelelnek a valamennyire hasonló repülőtér-üzemeltetők által hasonló szolgáltatások esetében kiszámlázott díjaknak, vagy meghaladják azokat, ennek a vizsgálatnak a szempontjából nem releváns, ha ezektől az áraktól nem várják el, hogy a jelenértéken számított többletköltségek fedezésére elegendő többletbevétel termeljenek.

#### 7.1.1.2.5. A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása

- (397) Az érintett szerződések vizsgálatának alkalmazásában és a fenti okfejtések tekintetében megjegyzendő, hogy a támogatás meglétét és mértékét is a szerződések megkötésekor uralkodó helyzet fényében kell megvizsgálni<sup>(120)</sup>, pontosabban figyelembe kell venni az akkoriban elérhető információkat és előre látható fejleményeket.
- (398) Az eljárás során a Bizottság felkérte Franciaországot, hogy szolgáltatson becsléseket a különböző szerződésekhez kapcsolódó azon nyereségességet, többletköltségeket és többletbevételeket illetően, amelyeket e szerződések megkötése nélkül lehetett volna elérni. A Franciaország által e felhívásra szolgáltatott kizárólagos adatok egy a Veolia Transport által az új közszolgáltatási megbízás egyensúlyának értékelése érdekében 2006. szeptemberben, néhány hónappal azt megelőzően készített üzleti tervből (a továbbiakban: a VTAN üzleti terve) származnak, hogy a repülőtér új üzemeltetője lett. Ez az üzleti terv nem kapcsolódott egy vagy több konkrét szerződéshez, hanem részletesen tartalmazta a repülőtér teljes üzemeltetéséhez kapcsolódó előzetes költségeket és bevételeket az új közszolgáltatási megbízás teljes időtartama során (2007–2011).
- (399) Ezenfelül Franciaország benyújtotta a VTAN számára egy gazdasági tanácsadó iroda által készített tanulmány (a továbbiakban: a VTAN-tanulmány) tartalmát, amely a VTAN üzleti terve alapján annak megbecsülésére irányult, hogy egy új szerződés által eredményezett többletforgalom mennyiben befolyásolja a különböző költség- és bevételi elemeket, a marketingszerződések által eredményezett költségek kivételével.
- (400) A repülőtér-üzemeltető bevételeit illetően a VTAN-tanulmányból az következik, hogy a konstrukció folytán a repülőtéri díjakból és a földi kiszolgálási díjakból álló légiforgalmi bevételek a többletforgalom függvényében változnak, ugyanúgy, mint az üzleti jellegű nem légiforgalmi bevételek (amelyek a repülőtéri zónában található üzletek, éttermek és parkolók tevékenységéhez kapcsolódnak). Ezzel szemben a használati jellegű nem légiforgalmi bevételeket (jellemzően a nîmes-i repülőtér üzemeltetője által a repülőtéren jelenlevő különböző vállalkozásoktól beszedett rögzített bérleti díjak) nem befolyásolták a forgalom változásai, így azokat a többlettel kapcsolatos elemzésben nem kell figyelembe venni.
- (401) A költségeket illetően a tanulmányból az következik, hogy egyes kiadási elemekre, mint a székhellyel és a szervezettel kapcsolatos költségek, egyáltalán nem hatnak ki a forgalom változásai, míg más elemek, mint a beszerzések, közvetlenül kapcsolódnak a forgalomhoz. A fenntartási és javítási költségek kapcsán a tanulmányból az következik, hogy mivel az infrastruktúrát differenciálatlanul használta a Ryanair és a repülőtér más használói (képzési iskola, a helyszínen működő vállalkozások, polgári biztonság), a megfelelő költségek lényegi része rögzített, és nem változik a forgalom függvényében<sup>(121)</sup>. Ugyanakkor a tanulmány szerint e kiadások egy csekély, de nem nulla összegű része (az összes fenntartási és karbantartási költség 8 %-ára becsülik) a Ryanairnek tulajdonítható.
- (402) A személyzeti költségeket illetően a tanulmány figyelembe vette azt, hogy ezek közül sok független volt a forgalomtól, és csak a repülőgépek és utasok fogadásával kapcsolatos munkahelyekhez kapcsolódó költségek, valamint az adminisztratív állásokhoz kapcsolódó költségek egy része volt a Ryanair forgalmának tulajdonítható. A tanulmány ilyen módon úgy ítélte meg, hogy az által lefedett időszak egészében a Ryanairnek tulajdonítható személyzeti költségek a teljes személyzeti költségek [40-50]-át tették ki.

<sup>(120)</sup> Lásd például a T-318/00. sz., *Freistaat Thüringen (Németország) kontra Európai Közösségek Bizottsága* ügyben hozott ítélet (EBHT 2005., II-4179. o.) 125. pontját és a C-124/10. P. sz., *Európai Bizottság kontra Électricité de France (EDF)* ügyben hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) 85., 104. és 105. pontját.

<sup>(121)</sup> Ekképpen a jelen vizsgálat tárgyát képező szerződések közül egy vagy több hiányában a szóban forgó költségeket viselni kellett volna az infrastruktúra állapotának fenntartása érdekében. A Bizottság úgy véli, hogy abban a szélsőséges forgatókönyvben, amely esetén a Ryanair úgy döntött volna, hogy teljes mértékben elhagyja a repülőteret, a repülőtér üzemeltetője által egy szerződés megtárgyalása során javasolt üzleti feltételek miatt, a repülőtér üzemeltetője legalábbis egy ideig tovább üzemeltette volna a repülőteret, hogy továbbra is ki tudja szolgálni a megmaradó ügyfeleket (polgári biztonság, képzési iskola, a helyszínen működő vállalkozások), illetve, hogy megpróbáljon új rendes légitársaságokat keresni, amelyek képesek útvonalakat nyitni. Következésképpen a piacgazdasági szereplő teszt különböző érintett szerződésekre való alkalmazása alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a repülőteret a CCI vagy a VTAN helyett üzemeltető piacgazdasági szereplő kizárta volna a többletköltségekre vonatkozó értékeléséből az infrastruktúra karbantartásához és a fenntartáshoz fűződő költségek lényegi részét, mivel úgy ítélte volna meg, hogy e költségeket a szerződés hiányában is mindenféleképpen viselni kellene. Ugyanez a logika alkalmazandó a repülőtér működésképes állapotban való fenntartásához szükséges valamennyi költségre, így például a vezető és igazgatási személyzet költségeinek egy részére, még a rendszeres légiforgalom hiányában is.

- (403) A tanulmány foglalkozik a repülőtér üzemeltetője által fizetett adókkal is. Megjegyzi, hogy az ingatlanadó, amely csak a repülőtér üzemeltetője által irányított terület kiterjedésétől függ, független a forgalomtól, míg az iparűzési adó többek között a pénzügyi értelemben vett forgalomtól, vagyis a légiforgalomtól függ, a jövedelemadó pedig közvetlenül kapcsolódik a fent hivatkozott személyzeti költségekhez. Végül a tanulmány úgy ítélte meg, hogy az egyszerre a kereskedelmi utasforgalmat, a repülőtér új útvonalak vagy új tevékenységek révén való fejlesztését és az ipari terület fejlesztését célzó, a repülőtér üzemeltetője által finanszírozott marketingkutatási költségek [40-50]-a a Ryanairnek tulajdonítható.
- (404) A tanulmány ennek megfelelően a VTAN üzleti tervének minden bevételi és költségeleméhez egy becsült százalékértéket rendelt, annak érdekében, hogy meghatározza a Ryanair forgalmának tulajdonítható, a forgalomtól függően alakuló részt. A tanulmány végül figyelembe vette a VTAN üzleti tervében szereplő forgalmi előrejelzéseket, és ezekből tételenként levezette az utasonkénti többletköltségeket és bevételeket a teljes időszak vonatkozásában.
- (405) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a VTAN üzleti terve és a VTAN tanulmány olyan megbízható bizonyítékok, amelyeket figyelembe lehet venni a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása során. Az iratokban található elemekből ugyanis kitűnik, hogy a VTAN üzleti terve egy igen átfogó elemzés eredménye, ami annál is inkább megbízható, mivel ennek az üzleti tervnek kell azon átalány-hozzájárulás meghatározásának az alapját képeznie, amelynek az üzemeltetés pénzügyi egyensúlyát kell biztosítania. Ezenfelül kizárt, hogy ezt az üzleti tervet befolyásolta volna a jelen eljárás, mivel a Bizottság egy beérkezett panasz alapján csak 2010 januárjában kezdte meg eljárását. Ezen üzleti terv és a kapcsolódó dokumentumok vizsgálatából nem tűnik ki, hogy a Veolia Transport által az üzleti terv kidolgozása érdekében alapul vett feltevések közül valamelyik óvatlan vagy irreális volt. A VTAN-tanulmány maga is ésszerű feltételezéseken alapul. Azt tehát a Bizottság elemzésében figyelembe vette, ahogy azt az alábbiakban kiemeltük.
- (406) A VTAN üzleti tervén kívül a Franciaország által rendelkezésre bocsátott egyetlen pénzügyi számítás egy 2006-an készült, a nîmes-i repülőtér gazdasági kihatásairól szóló tanulmány. E tanulmány lényegileg a repülőtér tevékenysége és különösen a Ryanair által üzemeltetett, e repülőtérrel induló járatok által a helyi gazdaságra gyakorolt gazdasági hatásra vonatkozik. Az tehát nem releváns a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásában, amelynél kizárólag a repülőtér jövedelmezősége számít.
- (407) A Ryanair szerint az a tény, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező szerződések megkötésekor nem létezett üzleti terv, nem használható annak bizonyítására, hogy nem teljesül a piacgazdasági szereplő teszt.
- (408) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az üzleti terv, illetve általánosabban a valamely szerződés megkötését megelőzően fennálló jövedelmezőségre vonatkozó számítások hiánya azon következés mellett szóló komoly jel, hogy a CCI javára a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződések nem felelnek meg a piacgazdasági szereplő tesztnek, különösen mivel ezen szerződések vonatkozásában sem Franciaország, sem a CCI nem volt képes benyújtani a szerződések megkötését megelőzően készített jövedelmezőségi számításokat, még hiányos formában sem.
- (409) Ez az észrevétel jelentős mértékben érvényes a VTAN-ra is, amely vitathatatlanul megalapozott és részletes üzleti tervet készített a repülőtér egészének üzemeltetését illetően, de utóbb, a konkrét körülményekre figyelemmel egyáltalán nem készítette el a Ryanairrel és az AMS-szel kötött különböző szerződések megkötését megelőző jövedelmezőségi számításokat, noha a fent említett üzleti tervet felhasználhatta volna erre a célra<sup>(122)</sup>.
- (410) Franciaország szerint „az aktuális üzemeltető döntéseit eredetileg a forgalom növekedésének olyan kilátásai alapján hozta meg, amelyek lehetővé tették új szolgáltatások elindításának előirányozását, túl az ebből közvetlenül a repülőtérre vonatkozóan bekövetkező gazdasági hatásokon, figyelemmel a régió tekintetében várt gazdasági hatásokra”<sup>(123)</sup>. Ez is arra utal, hogy a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződések nem felelnek meg a piacgazdasági szereplő tesztnek.

<sup>(122)</sup> Az üzleti terv az egész repülőtér tevékenységének megfelelő előzetes bevételeket és költségeket tartalmaz, és abból e tevékenység előzetes eredményei tűnnek ki. Mivel a tevékenység egészére vonatkozik, nem elemzi egyes szerződések előzetes jövedelmezőségét. A konkrét szerződések jövedelmezőségének elemzése érdekében a VTAN-nak az üzleti terv egyes elemeiből, így például a repülőtér egésze vonatkozásában előirányzott nem légiforgalmi bevételekből kiindulva meg kellett volna határoznia e szerződések előzetes többletbevételeit és költségeit.

<sup>(123)</sup> Lásd a 85. lábjegyzetet.

- (411) Egy másik, egyértelműen ebbe az irányba mutató jelet alkot az a tény, hogy közvetlenül azelőtt, hogy a repülőtér üzemeltetőjévé vált volna, a Veolia Transport úgy ítélte meg, hogy a Ryanair forgalma alkalmas arra, hogy lerontsa a repülőtér jövedelmezőségét. Ahogy ugyanis fent kiemeltük, a Veolia Transport által az ajánlati felhívási folyamat során benyújtott dokumentumokban ennek megfelelően a következők szerepelnek: „Egyébként hosszú távon a Ryanair (a repülőtéren különösen kedvező feltételeket élvező társaság) tevékenységének felváltását előnyösen kompenzálhatja olyan társaságok érkezése, amelyek készek a repülőtér üzemeltetője számára kevésbé költséges gazdasági feltételek elfogadására [...]”<sup>(124)</sup>; „A Megbízó Hatóság részéről a [...] %-ot meghaladó kockázatot a RYANAIR által szállított turisták látogatásának a gard-i gazdaság számára képviselt stratégiai jelentősége indokolja; ahogy ugyanis ajánlatunkban egyértelművé tettük, e társaság (különösen előnyös feltételek melletti) érkezése negatív gazdasági eredménnyel jár a repülőtér üzemeltetése szintjén, de egyértelműen pozitív a helyi gazdaság számára.”<sup>(125)</sup>; „A RYANAIR-re jellemző, hogy kis vagy közepes repülőtereket választanak, különösen Franciaországban, amelyekben a társaság rendkívül előnyös materiális és/vagy pénzügyi feltételeket alkuszik ki.”<sup>(126)</sup> „Mindent összevéve, a főszerződést, és az Airport Marketing Services szerződését is figyelembe véve, a RYANAIR-rel folytatott ügyletek mérlege a kínálati és látogatottsági adatok szerint ([...] ezer euro és [...] ezer euro közötti) negatív forgalmat mutat, vagyis a repülőtérre induló utasonként [...] és [...] euro közötti nettó átlagköltséget”<sup>(127)</sup>.
- (412) Ahogy a továbbiakban kifejtésre kerül, e különböző adatokat megerősítette a Bizottságnak azon jövedelmezőségi elemzéssel kapcsolatos értékelése, amelyet egy hipotetikus piacgazdasági szereplő végzett volna.
- (413) Az eljárás során a Bizottság felkérte Franciaországot, hogy rekonstruálja azt a jövedelmezőségi elemzést, amelyet egy piacgazdasági szereplő végzett volna a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződések aláírása előtt, a szerződések aláírása idején az Üzemeltetők rendelkezésére álló objektív információk és az előrelátható fejlemények alapján.
- (414) Franciaország válaszul benyújtotta a várható többletköltségek és többletbevételek rekonstrukcióját a Ryanairrel és az AMS-szel kötött egyes megállapodások vonatkozásában. A CCI üzemeltetési időszaka vonatkozásában ez az elemzés főként utólagos adatokon, azaz a szerződések aláírása után megfigyelt adatokon alapul. Így a Franciaország által használt módszer alkalmazása során a 2000–2006 közötti repülőtéri működési költségek és bevételek forgalom alapján kiszámolták az utasonkénti átlagos egységköltségeket és bevételeket. A szerződések elemzése során Franciaország megszorozta ezeket az adatokat az egyes szerződések esetén előrevetített többletforgalommal, azaz azzal a forgalommal, amelyet a szerződés aláírásakor attól várhattak. Mivel ez az elemzés főként az egyes szerződések megkötése után tapasztalt költségeken és bevételeken alapul, és nem feltétlenül a szerződések megkötésekor előrelátható információkon, ez a módszer nem tükrözi azt a jövedelmezőségi elemzést, amelyet egy piacgazdasági szereplő végzett volna, mielőtt eldönti, hogy megköti-e ezeket a szerződések.
- (415) Továbbá a költségek vonatkozásában a Franciaország által használt módszer valójában az egységenkénti összköltségeken, azaz a repülőtér utasonkénti működési összköltségén alapul, nem pedig a többletköltségeken, azaz az egyes szerződésekből kifolyólag konkrétan generált költségeken. Ugyanakkor a többletköltségek eltérhetnek az egységenkénti összköltségtől, és a repülőtér magas állandó költségei miatt általánosságban véve jelentősen alacsonyabbak. Az egységenkénti összköltség használata ezért a Franciaország által javasolt módszer második gyenge pontja. Emellett egyértelműen csökkenti a különböző szerződések jövedelmezőségét, és ezzel bünteti az érintett légitársaságokat.
- (416) Következésképpen a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása érdekében a Bizottság úgy készítette el a saját elemzését az egyes szerződésekből fakadó többletköltségek és többletbevételek rekonstrukciójával, ahogy azt előzetesen egy piacgazdasági szereplő tette volna. Az elemzés során megfogalmazott feltételezéseket és eredményeket az alábbiakban ismertetjük.

#### 7.1.1.2.5.1. Időkeret

- (417) Egy piacgazdasági szereplő annak eldöntésekor, hogy megkössön-e egy repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződést és/vagy egy marketingszolgáltatásokról szóló szerződést, a szerződés vagy szerződések alkalmazási időtartamát választotta volna az értékelés időkeretének.

<sup>(124)</sup> Franciaország 2014. február 19-i levelének 2014-1-1. melléklete, 9. o.

<sup>(125)</sup> Franciaország 2014. február 19-i levelének 2014-1-1. melléklete, 15. o.

<sup>(126)</sup> Franciaország 2014. február 19-i levelének 2014-1-4b. melléklete, 13. o.

<sup>(127)</sup> Franciaország 2014. február 19-i, a 2013. december 23-i információkérésre adott válaszában 2014-1-4b. melléklete, 16. o.

- (418) Ennél hosszabb időtartam választása indokolatlannak tűnik. A szerződések aláírásának napján egy körültekintő piacgazdasági szereplő nem számított volna arra, hogy ezeket szerződéseket meghosszabbítják a lejártuk után, akár ugyanazokkal, akár más feltételekkel, különösen mivel a Ryanairhez hasonló fapados légitársaságok arról voltak ismertek és most is arról ismertek, hogy nagyon rugalmasan kezelik az útvonalak indítását és megszüntetését, illetve akár a járatok gyakoriságának növelését és csökkentését.
- (419) Továbbá meg kell jegyezni, hogy bizonyos szerződések kivételével a szerződés tárgyát képező tevékenységek kezdő dátuma nem a szerződés aláírásának napja. Ebben az esetben a tevékenységek kezdő dátuma számít, nem az aláírásé.
- (420) Azt is meg kell jegyezni, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása során nem vették figyelembe, hogy a Ryanair egyes útvonalakat nem a szerződésekben előírt teljes időtartam alatt működtetett, mivel ez a szerződések megkötésekor nem volt ismert vagy nem volt előre látható.
- (421) Az alábbiakban a Bizottság ismerteti a Ryanair/AMS-szel a többletforgalom, bevételek és költségek terén megkötött szerződések elemzése érdekében elfogadott feltevéseket, mielőtt sor kerülne az elemzés eredményeinek bemutatására.

#### 7.1.1.2.5.2. A többletforgalom és az előre jelzett járatpárok száma

- (422) A Bizottság által végzett elemzés azon a többletforgalmon (vagyis a további utasok számán) alapul, amelyet a nîmes-i repülőtér az Üzemeltetők helyett üzemeltető piacgazdasági szereplő várhatott volna a szerződések megkötésekor. Például a 2000. évi szerződés vonatkozásában ez magában foglalja annak meghatározását, hogy a nîmes-i repülőtér-üzemeltető várakozásai szerint hány utas használja 2000-ben a Ryanair által üzemeltetett Nîmes–London útvonalat a szerződés időtartama alatt.
- (423) A többletforgalom várt nagyságát a repülőtéri szolgáltatásokról és a marketingszolgáltatásokról szóló szerződésekben előírt útvonalak száma és a járatgyakoriság, illetve az éves járatpárok ebből fakadó száma alapján határozták meg.
- (424) A Bizottság továbbá figyelembe vette a Ryanair által használt repülőgépek, vagyis a szerződések szerinti Boeing 737-200, Boeing 737-300 és Boeing 737-800 repülőgépek kapacitását is.
- (425) A 2005. októbertől kötött, az AMS által nyújtott marketingszolgáltatásokat tartalmazó szerződések tekintetében a Bizottság 85 %-os kihasználtsági fokot feltételezett. Ez kedvező a Ryanair számára, mivel a 85 %-os arány magas kihasználtságnak tekintendő. Ez az arány egy kicsit magasabb a Ryanair által a hálózatában üzemeltetett járatok átlagos kihasználtsági fokánál<sup>(128)</sup>, és megegyezik a Franciaország által a jövedelmezőségi elemzések rekonstruálásakor az egyes szerződések vonatkozásában javasolt kihasználtsági fokkal, vagy meghaladja azt. A Bizottság azonban úgy véli, hogy ez a magas kihasználtsági fok alkalmazható – még akkor is, ha optimista feltételezés – a marketingszolgáltatások utasforgalomra gyakorolt lehetséges pozitív hatásainak kimutatására az egyes szerződések tárgyát képező útvonalakon, illetve egyéb olyan elemek hiányában, amelyek számszerűsíténék az említett szolgáltatásoknak a kihasználtsági fokra gyakorolt előre látható hatásait.
- (426) Ezzel szemben a 2005. október előtt kötött szerződések vonatkozásában a Bizottság kevésbé magas kihasználtsági fokokat állapított meg. Az e tekintetben megfogalmazott feltételezéseket az alábbiakban, a szóban forgó egyes szerződések elemzésénél ismertetjük. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a 2000. áprilisi szerződés és annak különböző módosításai nem marketingszolgáltatások teljesítését írták elő a Ryanair vagy leányvállalatai részéről, hanem korlátozott terjedelmű public relations fellépéseket (sajtóközlemények kiosztása, sajtókonferenciák szervezése, stb.), amelyeket a CCI feladatkörébe tartoztak.
- (427) Néhány szerződésben szerepeltek arra vonatkozó adatok, milyen utasszámot várnak az érintett útvonalakon. Mivel azonban ezek az előrejelzések nem kötelező erejűek, egy körültekintő piacgazdasági szereplő nem feltétlenül vette volna őket figyelembe a jövedelmezőségi elemzése során. A Bizottság ezért nem vette figyelembe őket, és valamennyi szerződés vonatkozásában a feltételezett 85 %-os kihasználtsági fokkal számolt (amely meghaladja ezeket az előrejelzéseket).

<sup>(128)</sup> Lásd: <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>.

- (428) Továbbá néhány szerződésben a légitársaság kötelezettséget vállalt arra vonatkozóan, milyen minimális utasszámot szállít az érintett útvonalakon. Egy piacgazdasági szereplő azonban valószínűleg magasabb utasszámra alapozott volna, mint a légitársaság által garantált minimális utasszám. Egy piacgazdasági szereplő valószínűleg feltételezte volna, hogy a légitársaság biztonsági okokból eltérő forgalom mellett kötelezte el magát, mint amennyi ésszerű módon várható volt. A Bizottság ezért úgy határozott, hogy nem veszi figyelembe ezeket a kötelező minimumértékeket az értékelésében. E minimumértékek rendszerint alacsonyabbak, mint a Bizottság által a többletforgalom tekintetében elfogadott feltételezések.

#### 7.1.1.2.5.3. Többletbevételek (a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződések)

- (429) A Bizottság az elemzése által érintett minden ügylet vonatkozásában meg kívánta határozni a többletbevételeket, azaz az ügylet által generált bevételeket, ahogy azt egy piacgazdasági szereplő tette volna.
- (430) A „közös kassza” elvének alkalmazásával a Bizottság úgy véli, hogy a légitársasági és a nem légitársasági bevételeket is figyelembe kell venni.
- (431) A légitársasági bevételek a légitársaság által a repülőter-üzemeltető részére fizetendő különböző díjakból tevődnek össze, amelyek a következők:

— leszállási díj, vagyis egy járatpárok után fizetendő összeg,

— utaskiszolgálási díj, vagyis felszálló utasok után fizetendő összeg,

— a földi kiszolgálásért fizetendő díj, amely a repülőter-üzemeltető szolgáltatásokról szóló szerződések szerint járatpáronként fizetendő összeg.

- (432) Az Üzemeltetők által alkalmazott leszállási díj és utaskiszolgálási díj elvileg a repülőter-üzemeltető infrastruktúra igénybevételéért felszámított szabályozott díj, amelyet egy konzultációs folyamat követően valamennyi érintett légitársaságnak kiszámláznak és közzétesznek. Az egyes szerződések vonatkozásában a Bizottság a szerződésekben szereplő, a Ryanairrel szemben alkalmazandó díjak számítási módszereire vonatkozó információkra figyelemmel a leszállási díj és az utaskiszolgálási díj előrevetített egységenkénti összegeként a szerződések aláírásának idején hatályban lévő nyilvános díjakat alkalmazta, évi 2 %-os indexálás mellett, mivel ésszerű azzal számolni, hogy a szabályozott díjak minden évben az infláció mértékének megfelelően emelkednek. A szabályozott repülőter-üzemeltető díjak rendszere nem ír elő automatikus indexálást, hanem azt a lehetőséget biztosítja az üzemeltető számára, hogy idővel egyeztetési eljárás követően kiigazíthatja a díjakat. A különböző szóban forgó szerződések megkötésének időpontjában tehát nem lehetett bizonyosan előre látni e szabályozott díjak jövőbeli alakulását. E körülmények között a Bizottság úgy véli, hogy egy piacgazdasági szereplő azt az egyszerű és logikus feltevést követte volna, hogy a díjakat minden évben az inflációnak megfelelően emelik, és 2 %-os inflációt jósolhatott volna, amely megfelel az Európai Központi Bank („EKB”) célértékének az euróövezetben <sup>(129)</sup>.
- (433) A földi kiszolgálási díj nem szabályozott, de kétoldalú tárgyalások tárgyát képezi. A Ryanairrel kötött, repülőter-üzemeltető szolgáltatásokról szóló különböző szerződésekben ez a díj járatpáronkénti rögzített, indexálás nélküli összegként jelenik meg, azon esetek kivételével, amikor ilyen díjat nem írnak elő. A Bizottság ezért ezekkel az egyes szerződésekben szereplő díjakkal számolt az elemzésében.
- (434) A három repülőter-üzemeltető díjból származó, a piacgazdasági szereplő által az egyes szerződések vonatkozásában remélt bevételek kiszámításához a Bizottság az egyes szerződésekkel illetően (a leszállási díj és a földi kiszolgálási díj esetében) a járatpárok számára és (az utaskiszolgálási díj esetében) a többletforgalomra vonatkozó előrejelzéseket használta fel, megszorozva őket a fent meghatározott egységnyi díjakkal.

<sup>(129)</sup> „Az árstabilitás érdekében az EKB arra törekszik, hogy a közép távra meghatározott 2 % alatt, de ahhoz közeli szinten tartsa az inflációt.” Az eredeti angol szöveg szabad fordítása: „In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term.” Lásd: <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>.

- (435) A nem légiforgalmi bevételeket illetően a VTAN által kötött szerződések vonatkozásában a Bizottság követte a Franciaország által javasolt megközelítést, amely szerint a fent hivatkozott VTAN-tanulmányból következő utasonkénti nem légiforgalmi bevétel összegét kell használni<sup>(130)</sup>. Ahogy ugyanis fent kifejtettük, e tanulmány és az annak alapjául szolgáló VTAN üzleti terve elfogadható alapot jelentenek az előzetes jövedelmezőségi elemzés számára.
- (436) A CCI által kötött szerződések vonatkozásában a Bizottságnak egy másik megközelítést kellett követnie, mivel a Bizottság tudomása szerint a CCI semmilyen, az e szerződések megkötése előtti nem légiforgalmi bevételre vonatkozó előrejelzést nem készített. A Bizottság a Franciaország által a repülőtér egésze vonatkozásában az 1999–2006 időszakban rögzített kereskedelmi nem légiforgalmi bevételek kapcsán közölt adatokra támaszkodott. A Bizottság úgy véli, hogy ezek az adatok jelentik a legmegbízhatóbb alapot, tudva azt, hogy a fix tulajdonosi bevételektől eltérően a kereskedelmi bevételek a forgalomtól függően szinte arányosan változnak. A Bizottság valószínűnek tartja, hogy egy ésszerű piacgazdasági szereplő az egyes szerződések aláírásakor meghatározta volna az utasonkénti nem légiforgalmi többletbevételt a repülőtér utasonkénti nem légiforgalmi kereskedelmi összbevételei alapján egy olyan időszak vonatkozásában, amely elég hosszú ahhoz, hogy reprezentatív legyen, és közvetlenül megelőzi a szóban forgó szerződés aláírását. A Bizottság három éves időszakot használt, amennyiben az adatok ezen időszak során rendelkezésre álltak<sup>(131)</sup>. Amennyiben az adatok csak rövidebb időszak vonatkozásában álltak rendelkezésre (például a 2000. áprilisi szerződés esetében egy év), a Bizottság erre a rövidebb időszakra szorítkozott. A Bizottság egyébként figyelembe vette az inflációt, 2 %-os indexálást alkalmazva<sup>(132)</sup>.
- (437) A jelen preambulumbekkezdésben található 5. táblázat feltünteti a repülőtér teljes kereskedelmi nem légiforgalmi bevételét 1999–2011 között, évenkénti bontásban, valamint az egyes évek vonatkozásában az utasonkénti nem légiforgalmi bevételek átlagos egységnyi összegét az előző három évben, illetve, a leghosszabb olyan időszakban, amely vonatkozásában az adatok rendelkezésre állnak, ha ez rövidebb három évnél.

5. táblázat

**Összesített és utasonkénti kereskedelmi nem légiforgalmi bevételek**

| Év   | Utások száma (Összesen) | Kereskedelmi nem légiforgalmi bevételek (összesen) | Mozgóátlag az előző három évben (vagy rövidebb időszakban, a rendelkezésre álló adatok szerint) |
|------|-------------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1999 | 297 150                 | [600 000-800 000]                                  |                                                                                                 |
| 2000 | 277 521                 | [400 000-600 000]                                  | [2-4]                                                                                           |
| 2001 | 319 378                 | [800 000-1 000 000]                                | [2-4]                                                                                           |
| 2002 | 231 122                 | [600 000-800 000]                                  | [2-4]                                                                                           |
| 2003 | 134 444                 | [400 000-600 000]                                  | [2-4]                                                                                           |
| 2004 | 156 581                 | [400 000-600 000]                                  | [2-4]                                                                                           |
| 2005 | 206 128                 | [1 000 000-1 200 000]                              | [2-4]                                                                                           |
| 2006 | 226 887                 | [400 000-600 000]                                  | [2-4]                                                                                           |

<sup>(130)</sup> A VTAN-tanulmány az utasonkénti nem légiforgalmi többletbevétel összegét [2-4] euróra teszi.

<sup>(131)</sup> Egy piacgazdasági szereplő a szóban forgó időszakot választotta volna, figyelembe véve számos tényezőt, így mindenekelőtt egy viszonylag hosszú időszak kiegyenlítő hatását, és egy hosszú időszak hátrányait, például azt, hogy az utasok vásárlási preferenciája és módjai egy hosszú időszakban változhatnak. Ennek eredményeképpen az utasonkénti egy évi nem légiforgalmi bevételek átlagát használva a kapott összeg nagyban függene az adott évben tapasztalható sajátos körülményektől, ami indokolja a hosszabb időszak használatát. Egy ötéves időszak túl hosszúnak tűnik, mert az utasok magatartása a nem légiforgalmi vásárlások vonatkozásában jelentősen változhat egy ilyen időszak folyamán. Következésképpen a hároméves időszak ésszerű választásnak tűnik.

<sup>(132)</sup> Lásd e 2 %-os mérték indokolása kapcsán a (432) preambulumbekkezdést.

- (438) Az elfogadott feltevések kedvezőek a Ryanair számára. Megállapíthatjuk ugyanis, hogy az utasonkénti nem légiforgalmi többletbevételek e módszerből következő összege magasabb a VTAN üzleti tervében szereplő összegnél.

7.1.1.2.5.4. *Többletköltségek (a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződések)*

- (439) A repülőteret az Üzemeltetők helyett üzemeltető piacgazdasági szereplő által az egyes ügyletekből (amelyek adott esetben egy repülőtéri szolgáltatásokról és egy marketingszolgáltatásokról szóló szerződésből állnak) előzetesen várható többletköltségek az alábbi három kategóriába sorolhatók:

— a marketingszolgáltatások költségei,

— a repülőter üzemeltetője által a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésnek megfelelően a repülőtéri díjak egy részének a forgalom szintjéhez hasonló tényezők függvényében a Ryanair részére teljesített visszafizetésének megfelelő pénzügyi ösztönzők,

— beruházási többletköltségek az ügylet eredményeként végrehajtott beruházásokból kifolyólag,

— működési többletköltségek, azaz működési költségek (személyzet, kisebb vásárlások), amelyek az ügylet eredményeként jelentkezhetnek.

- (440) A marketingszolgáltatásokról szóló szerződések és a „pénzügyi ösztönzők” költségeit illetően a Bizottság figyelembe vette az egyes marketingszerződésekben meghatározott összegeket, illetve az egyes repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésekben előírt pénzügyi ösztönző mechanizmusokat.

- (441) Ahogy a forgalmi előrejelzések sem feltétlenül felelnek meg a tényleges forgalomnak, a várt marketingköltségek sem feltétlenül egyeznek meg a ténylegesen kifizetett összegekkel, mivel a szerződések megkötése után történő egyes események befolyásolhatták az eredetileg tervezett összegeket. Különösen akkor történik ez, ha egy szerződést a lejáratá előtt szüntetnek meg. Ezeket az eseményeket a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásakor azonban nem kell figyelembe venni, mert azok a szerződések megkötése után történnek.

- (442) Beruházási többletköltségek figyelembevételére nem került sor, mivel semmi sem utal rá, hogy egy piacgazdasági szereplő a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező egy vagy több szerződésből kifolyólag bizonyos beruházások szükségességével számolt volna.

- (443) Az egyes szerződésekhez kapcsolódó üzleti tervek hiányában a szerződések aláírásakor előre látható működési többletköltségek meghatározása a legnehezebb. A működési költségek esetén nem használható a nem légiforgalmi bevételek esetén használt megközelítés, amely a 2007 előtti időszak vonatkozásában a repülőter teljes kereskedelmi nem légiforgalmi bevételeinek segítségével meghatározta az utasonkénti többletbevételeket.

- (444) Az ilyen megközelítés a repülőter teljes, az utasok számára lebontott működési költségeit tekintené többletköltségnek. Ugyanakkor a repülőter működési költségeinek jelentős része állandó, ami azt jelenti, hogy az utasonkénti teljes működési költség a legtöbb esetben valószínűleg jóval több, mint a többletköltség.

- (445) A működési többletköltségek becsült értékének kiszámításához a Bizottságnak a repülőter-üzemeltető elemzésére kell hagyatkoznia, mert egyedül nem képes felbecsülni, hogy egy adott szerződés hogyan befolyásolhatja a repülőter különböző költségeit.

- (446) Ugyanakkor a kizárólagos olyan előzetes becslések, amelyeket a Bizottság felhasználhat, a VTAN üzleti tervében található, amelynek alapján a VTAN-tanulmány [2-4] eurós összesített utasonkénti működési többletköltséget rögzített. Jobb híján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez az adat elfogadható azzal kapcsolatban, hogy milyen hatást gyakorolt a többletforgalom a repülőter működési költségeire. Ezt az adatot ugyanis a VTAN üzleti terve alapján állapították meg, amely a már kifejtett okok miatt az előzetes adatok megbízható forrása, valamint a VTAN-tanulmány alapján. Ahogy fent kifejtettük, a VTAN-tanulmány pontos és életszerű becslést jelent arra nézve, hogy a repülőter működési költségeinek különböző tételei milyen mértékben változnak a forgalomtól függően. A Bizottság tehát felhasználta ezt az adatot a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződések értékelése során.

- (447) A VTAN által kötött szerződéseket 2007 és 2010 között kötötték meg, vagyis a VTAN üzleti tervének elkészítését követően, egy ezt követő, eléggé korlátozott időszak során. Az utasonkénti működési többletköltségre vonatkozó fent hivatkozott becslés használata tehát különösen fontos e szerződéseknél.
- (448) Jobb híján elfogadható a CCI által kötött szerződések esetében, noha a VTAN üzleti tervének elkészítésére ezt követően került sor. Többek között ez a helyzet a 2005. októberi szerződésekkel, amelyeket csak néhány hónappal a VTAN üzleti tervének elkészítése előtt kötöttek. A Bizottság ugyanis úgy ítéli meg, hogy egy piacgazdasági szereplő nem becsült volna eltérő utasonkénti működési többletköltséget 2005 októberében, illetve 2006 szeptemberében, mivel nagyon kevésbé valószínű, hogy egy szereplő költségstruktúrája jelentősen megváltozik egy egy évnél rövidebb időszak során.
- (449) A 2000 és 2004 közötti szerződések időben távolabb állnak a VTAN üzleti tervének elkészítésétől. Ugyanakkor jobb alternatíva hiányában a Bizottság úgy véli, hogy az utasonkénti [2-4] euro nagyságú, az előzetesen évi 2 %-osra becsült infláció figyelembevétele érdekében kiigazított működési többletköltség a korábbi szerződések elemzésére is megfelelő.
- (450) Meg kell jegyezni, hogy minden, a CCI által kötött szerződés vonatkozásában a Franciaország által javasolt működési többletköltség (utasonként [5-7-] euro), amelyet a 2000–2006 között tapasztalt utasonkénti működési költségek átlagaként számítottak ki, jelentősen magasabb, mint a Bizottság által használt utasonkénti többletköltség, amely a Bizottság szerint a fenti megállapítások figyelembevételével relevánsabb.
- (451) Így az utasonkénti működési többletköltséget minden szerződés esetében megszorozták a várt többletforgalommal, hogy évenként meghatározzák a szerződéshez kapcsolódó működési többletköltség teljes összegét.
- 7.1.1.2.5.4.1. A különböző szerződések részletezése
- (452) A Bizottság az alábbiakban bemutatja a különböző szerződésekre vonatkozó, a fentiekben leírt módszer szerint kidolgozott elemzésének eredményeit. Az egyes szerződések jelen elemzés szempontjából releváns sajátosságait szintén bemutatjuk.
- 7.1.1.2.5.4.1.1 A 2000. április 11-i szerződés
- (453) E szerződés egy 130 üléses Boeing 737-200 révén biztosított napi londoni járat üzemeltetésére vonatkozott. Franciaország szerint a Ryanair szóbeli kötelezettségvállalást tett a CCI felé a 70 %-os kihasználtsági fokra vonatkozóan. A Bizottság azon ésszerű feltevést követve, hogy a Ryanair „biztonsági zónát” irányozhatott elő e szóbeli kötelezettségvállalás és a valóban várt mérték között, úgy véli, hogy e piacgazdasági szereplő kissé magasabb fokra számíthatott. Ugyanakkor mivel a Ryanairnek nem volt semmilyen előzetes tapasztalata a Nîmes felé irányuló szolgáltatásokkal kapcsolatban, és mivel a szerződés nem írt elő a későbbiekben az AMS által nyújtottakhoz hasonló marketingtevékenységeket, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem megfelelő a 2005-től kezdődően megkötött szerződések esetében megállapított 85 %-os tényező alkalmazása. Ezért 75 %-os tényező alkalmazása mellett döntött. A Bizottság megjegyzi, hogy e tényező érzékelhetően azonos a 2000-2002 között észlelt tényezővel.
- (454) A Bizottság elemzésébe beépítette az ebből a 130 üléses géppel üzemeltetett napi járatra alkalmazott 75 %-os mértékből következő többletforgalmat, valamint a fenti elveknek megfelelően a kapcsolódó többletbevételeket és működési többletköltségeket. A jelen preambulumbekzdésben szereplő 6. táblázat mutatja be ezen elemzés eredményeit.

## 6. táblázat

## A 2000. április 11-i megállapodás előzetes jövedelmezőségi elemzése rekonstrukciójának mérlege

|                                                                                   | 2000             | 2001              | 2002              | 2003              | 2004              | 2005              | 2006              | 2007              | 2008              | 2009              | 2010             |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| 2000. évi szerződés (London) – többletforgalmi, bevételi és költségelőrejelzések, |                  |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                  |
| az induló és érkező utasok száma (összesen)                                       | [0-50 000]       | [50 000-100 000]  | [50 000-100 000]  | [50 000-100 000]  | [50 000-100 000]  | [50 000-100 000]  | [50 000-100 000]  | [50 000-100 000]  | [50 000-100 000]  | [50 000-100 000]  | [0-50 000]       |
| a járatpárok évenkénti száma                                                      | [200-250]        | [350-400]         | [350-400]         | [350-400]         | [350-400]         | [350-400]         | [350-400]         | [350-400]         | [350-400]         | [350-400]         | [150-200]        |
| leszállási díj                                                                    | [...]            | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]            |
| utasszállítási díj                                                                | [...]            | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]            |
| földi kiszolgálás                                                                 | —                | —                 | —                 | —                 | —                 | —                 | —                 | —                 | —                 | —                 | —                |
| teljes légitforgalmi bevétel                                                      | [...]            | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]            |
| nem légitforgalmi bevételek                                                       | [...]            | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]            |
| <b>összes bevétel</b>                                                             | [...]            | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]            |
| működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések, stb.)                         | [...]            | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]            |
| marketingköltségek                                                                | [...]            | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]            |
| <b>összes költség</b>                                                             | [...]            | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]             | [...]            |
| <b>többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)</b>                | [50 000-100 000] | [100 000-150 000] | [100 000-150 000] | [150 000-200 000] | [150 000-200 000] | [150 000-200 000] | [150 000-200 000] | [150 000-200 000] | [150 000-200 000] | [150 000-200 000] | [50 000-100 000] |

- (455) Az előző preambulumbekzdésben szereplő 6. táblázat azt mutatja, hogy egy piactgazdasági szereplő pozitív éves többletpénzforgalomra számított volna minden évben a 2000. évi szerződés lejártáig, és ebből következően pozitív többletjövödelmezőségre.
- (456) Egyébként 2000-ben az Air France még mindig rendszeres szolgáltatásokat üzemeltetett nimes-i indulással. Franciaország szerint a CCI ebben az időszakban diverzifikálni akarta a repülőtér kereskedelmi tevékenységét, és ennek keretében tárgyalásokat kezdett több fapados társasággal, miután elemezte a teherszállítási, illetve chartertevékenységeket. A Bizottság ebben az összefüggésben úgy ítéli meg, hogy a 2000. április 11-i megállapodás úgy tekinthető, mint amely a CCI arra irányuló átfogó stratégiájának keretébe illeszkedik, hogy legalábbis hosszú távon nyereségessé tegye a repülőtér (133).
- (457) A fentiekből az következik, hogy a 2000. április 11-i megállapodás nem biztosított gazdasági előnyt a Ryanairnek, és ebből következően nem minősül állami támogatásnak.
- 7.1.1.2.5.4.1.2 2001 vége – 2002 eleje közötti levélváltások
- (458) A 2000. április 11-i megállapodást a CCI és a Ryanair között 2001. november 28-án, 2001. december 11-én, 18-án, 21-én és 24-én, 2002. február 2-án, 5-én és 15-én történt levélváltások (a továbbiakban: a 2001 vége – 2002 eleje közötti levélváltások) módosították.
- (459) E levélváltásokból, és az azokkal kapcsolatban Franciaország által szolgáltatott magyarázatokból kitűnik, hogy e levélváltások olyan ügyletet jelentettek, amely a 2000. április 11-i megállapodás módosítását eredményezte, 2002. január 1-jétől a megállapodás lejártáig a marketing-kifizetések utasonként [...] frankkal ([...] euro) való emelésével, illetve a 2002. április 29-től október 31-ig tartó időszakban (a továbbiakban: a 2002. évi nyári szezon) induló utasonként további [...] frankkal ([...] euro) való emelésével, azzal a feltétellel, hogy ezen időszak során a Ryanair egy további napi gyakoriságot iktat be a londoni útvonalon.
- (460) Franciaország szerint e második kiegészítő gyakoriság 185 további útnak felel meg a 2002. évi nyári szezon folyamán, ami a 148 utas befogadására alkalmas repülőgép, és a korábban megvalósult forgalomnak érzékelhetően megfelelő 75 %-os kihasználtsági fok alapján 41 070 utasra tehető kiegészítő forgalmat eredményezhetett. A 75 %-os kihasználtsági fokra vonatkozó feltevés ésszerűnek tűnik, mivel megfelel a korábbi időszak során elért forgalomnak, valamint a 2001 vége – 2002 eleje közötti levélváltások nem írtak elő olyan további marketingtevékenységeket a Ryanair vagy a CCI részéről, amelyek alkalmasak lettek volna a forgalom jelentős emelésére.
- (461) E további, a 2002. évi nyári szezon második gyakoriságának megfelelő forgalom az egyedüli, a 2001 vége – 2002 eleje közötti levélváltásokhoz kapcsolódó többletforgalom, mivel azok nem írták elő a 2002. évi nyári szezonon kívül a 2000. április 11-i megállapodásban a Nimes-London útvonalon rögzített napi gyakoriság módosítását. A Bizottság tehát elemzésébe beépítette ezt a többletforgalmat, valamint a fenti elveknek megfelelően a kapcsolódó többletbevételeket és működési többletköltségeket. A légitforgalmi többletbevételeket illetően a Bizottság a 2001-ben alkalmazható repülőtéri díjakat vette figyelembe. A többlet marketingköltségeket illetően a Bizottság elemzésébe beépítette az induló utasonkénti [...] eurós általános növelést a 2000. évi megállapodás lejártáig, valamint a 2002. évi nyári szezonra valamennyi utas (nem csak a kiegészítő gyakoriságnak megfelelő utasok) vonatkozásában előírt további növelést is. A jelen preambulumbekzdésben szereplő 7. táblázat mutatja be ezen elemzés eredményeit.

(133) Az új iránymutatás 66. pontja.



- (462) E táblázat azt mutatja, hogy egy piacgazdasági szereplő negatív éves többletpénzforgalomra számított volna a 2001 vége – 2002 eleje közötti levélváltások által módosított 2000. évi szerződés lejártáig. Következésképpen a 2001 vége – 2002 eleje közötti levélváltások által alkotott ügylet gazdasági előnyt biztosított a Ryanair számára.

#### 7.1.1.2.5.4.1.3 A 2004. évi levélváltások

- (463) A 2004. március 10-i és 16-i levélváltások (a továbbiakban: a 2004. évi levélváltások) ismét módosították a 2000. április 11-i megállapodás feltételeit, de ez alkalommal korlátozottabb időtartamra.
- (464) E levélváltásokból, és az azokkal kapcsolatban Franciaország által szolgáltatott magyarázatokból kitűnik, hogy e levélváltások a 2004. április 11-i megállapodás módosítását eredményezték, a 2004. április 29-től október 31-ig tartó időszakban (a továbbiakban: a 2004. évi nyári szezon) induló utasonként [...] euróval való emelésével, azzal a feltétellel, hogy ezen időszak során a Ryanair egy további napi gyakoriságot iktat be a londoni útvonalon.
- (465) Franciaország szerint e második kiegészítő gyakoriság 185 további útnak felel meg a 2004. évi nyári szezon folyamán, ami a 148 utas befogadására alkalmas repülőgép, és a 75 %-os kihasználtsági fok alapján 41 070 utasra tehető kiegészítő forgalmat eredményezhetett. A Franciaország által javasolt 75 %-os kihasználtsági fokra vonatkozó feltevés ésszerűnek tűnik, mivel a 2004. évi levélváltások nem írtak elő olyan további marketingtevékenységeket a Ryanair vagy a CCI részéről, amelyek alkalmasak lettek volna a forgalom jelentős emelésére a korábban elért forgalomhoz képest.
- (466) E további, a 2004. évi nyári szezon második gyakoriságának megfelelő forgalom az egyedüli, a 2004. évi levélváltásokhoz kapcsolódó többletforgalom. A Bizottság tehát elemzésébe beépítette ezt a többletforgalmat, valamint a fenti elveknek megfelelően a kapcsolódó többletbevételeket és működési többletköltségeket. A többlet marketingköltségeket illetően a Bizottság elemzésébe beépítette a 2004. évi nyári szezonra valamennyi utas (nem csak a kiegészítő gyakoriságnak megfelelő utasok) vonatkozásában előírt további eseti növelést is. A jelen preambulumbekzdésben szereplő 8. táblázat mutatja be ezen elemzés eredményeit.

#### 8. táblázat

##### A 2004. évi levélváltások előzetes jövedelmezőségi elemzése rekonstrukciójának mérlege

|                                             | 2004         |
|---------------------------------------------|--------------|
| az induló és érkező utasok száma (összesen) | [0-50 000]   |
| a járatpárok évenkénti száma                | [150-200]    |
| leszállási díj                              | [...]        |
| utasszállítási díj                          | [...]        |
| földi kiszolgálás                           | —            |
| teljes légiforgalmi bevétel                 | [...]        |
| nem légiforgalmi bevételek                  | [...]        |
| <b>összes bevétel</b>                       | <b>[...]</b> |

|                                                                    |                            |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------------|
|                                                                    | 2004                       |
| működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések, stb.)          | [...]                      |
| marketingköltségek                                                 | [...]                      |
| <b>összes költség</b>                                              | [...]                      |
| <b>többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)</b> | <b>– [100 000-150 000]</b> |

(467) E táblázat azt mutatja, hogy egy piacgazdasági szereplő negatív éves többletpénzforgalomra számított volna 2004-ben. Következésképpen a 2004. évi levélváltások által alkotott ügylet gazdasági előnyt biztosított a Ryanair számára.

#### 7.1.1.2.5.4.1.4 A 2005. évi szerződések

(468) A repülőtéri szolgáltatásokról szóló 2005. október 10-i szerződéssel és a marketingszolgáltatásokról szóló, ugyanazon a napon kötött szerződéssel a Ryanair a következő járatok üzemeltetését vállalta:

- napi egy londoni járat, amelyhez a 2005. évi nyári szezonban hat hónapig további napi egy gyakoriság kapcsolódik,
- heti négy liverpooli járat,
- 2006. március végétől egy harmadik útvonal, amelynek megnyitását 2005 vége előtt kellett bejelenteni, és amely évente legalább [0–50 000] induló utast jelent,
- 2006. április végétől egy negyedik útvonal, amelynek megnyitását 2005 vége előtt kellett bejelenteni, és amely évente legalább [0–50 000] induló utast jelent.

(469) E szerződések váltották fel a 2000. április 11-i megállapodást – amelyet így eredeti lejárta előtt felmondtak – és teljesen eltérő szerződéses feltételeket alakítottak ki. A 2005. évi repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés kiemeli, hogy a Ryanair, miután „óvatos kísérleti üzemeltetést” <sup>(134)</sup> végzett napi egy londoni járat tekintetében, azt tervezi, hogy állandó tevékenységet alakít ki Nîmes-ben, és növeli az e repülőtérről induló járatok számát, „feltéve, hogy a [CCI] által ajánlott műszaki és pénzügyi feltételek elfogadhatóak, és életképesé teszik a járatok üzemeltetését” <sup>(135)</sup> (kiemelés tőlünk).

(470) E szakasz azt sugallja, hogy ha a CCI nem fogadta volna el a 2005. évi szerződés feltételeit, a Ryanair azzal fenyegette volna, hogy megszünteti minden, a nîmes-i repülőtérről kiinduló tevékenységét, azzal az indokkal, hogy a londoni járat üzemeltetése gazdaságilag nem életképes. Egy körülmekintő piacgazdasági szereplő kétségkívül komolyan vette volna ezt a fenyegetést, annál is inkább, mivel a 2000. áprilisi megállapodás nem tartalmazott egyértelmű és visszavonhatatlan kötelezettségvállalást a Ryanair részéről arra, hogy a megállapodásban előírt hat év során üzemeltetni fogja a londoni járatot. Ekképpen a CCI helyében eljáró körülmekintő piacgazdasági szereplő valószínűleg úgy ítélte volna meg, hogy amennyiben nem kötné meg a szóban forgó szerződéseket, a Ryanair megszüntetné minden, a nîmes-i repülőtérről kiinduló tevékenységét.

<sup>(134)</sup> Lásd a 92. lábjegyzetet.

<sup>(135)</sup> Az angol szöveg szabad fordítása („provided that both technical and financial conditions proposed by FNI were acceptable, so as to make the operation of the routes viable”). Az FNI a nîmes-i repülőtér IATA kódja.

- (471) A 2005. évi szerződésekhez kapcsolódó többletforgalom tehát megfelel az e szerződésekben említett valamennyi útvonalon és gyakoriság tekintetében várt forgalomnak. A fent ismertetett okokból, figyelemmel többek között a Ryanair által kínált marketingszolgáltatásokra, minden ilyen járat vonatkozásában 85 %-os kihasználtsági fok került megállapításra. Mivel a harmadik és a negyedik járat gyakoriságai a szerződések megkötésének időpontjában még nem voltak ismertek, a Bizottság azokat azon utasok minimális számával arányosan határozta meg, amelyek vonatkozásában a Ryanair a 2005. évi szerződésekben<sup>(136)</sup> kötelezettséget vállalt, annak érdekében, hogy rekonstruálni lehessen azokat a feltevéseket, amelyekre egy körültekintető piaczgazdasági szereplő támaszkodott volna.
- (472) A Bizottság tehát elemzésébe beépítette ezt a többletforgalmat, valamint a fenti elveknek megfelelően a kapcsolódó többletbevételeket és többletköltségeket. Beépítette továbbá a repülőtéri szolgáltatásokról szóló 2005. október 10-i szerződés 8. cikkében előírt pénzügyi „ösztönzőket”, vagyis a CCI részéről a Ryanair részére teljesített kifizetést, amely induló utasonként [...] eurónak, illetve járatpáronként [...] eurónak felelt meg.

## 9. táblázat

## A 2005. október 10-i szerződések előzetes jövedelmezőségi elemzése rekonstrukciójának mérlege

|                                                                    | 2005                      | 2006                      | 2007                      | 2008                      | 2009                     |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|
| az induló és érkező utasok száma (összesen)                        | [200 000-250 000]         | [250 000-300 000]         | [250 000-300 000]         | [300 000-350 000]         | [300 000-350 000]        |
| a járatpárok évenkénti száma                                       | [750-800]                 | [800-850]                 | [850-900]                 | [900-950]                 | [900-950]                |
| leszállási díj                                                     | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                    |
| utasszállítási díj                                                 | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                    |
| földi kiszolgálás                                                  | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                    |
| teljes légiforgalmi bevétel                                        | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                    |
| nem légiforgalmi bevételek                                         | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                    |
| <b>összes bevétel</b>                                              | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                    |
| működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések, stb.)          | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                    |
| marketingköltségek                                                 | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                    |
| pénzügyi ösztönzők                                                 | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                    |
| <b>összes költség</b>                                              | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                    |
| <b>többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)</b> | <b>–[150 000-200 000]</b> | <b>–[250 000-300 000]</b> | <b>–[200 000-250 000]</b> | <b>–[100 000-150 000]</b> | <b>–[50 000-100 000]</b> |

<sup>(136)</sup> A negyedik járat vonatkozásában a szerződésben megjelölt minimális utasszám ([0-50 000] induló utas) megegyezik a liverpooli járatnál előírányozottal. A negyedik járat vonatkozásában tehát a liverpooli járhoz hasonló gyakoriság (heti négy) került megállapításra. A harmadik járatot illetően, amely esetében a szerződésben minimálisan [0-50 000] induló utast jelöltek meg, ugyanezen okfejtés a heti három járat feltevésének elfogadását eredményezte.

- (473) E táblázat azt mutatja, hogy egy piacgazdasági szereplő negatív éves többletpénzforgalomra számított volna a 2005. évi szerződések lejártáig. Következésképpen a 2005. évi szerződések által alkotott ügylet gazdasági előnyt biztosított a Ryanair/AMS számára.

7.1.1.2.5.4.1.5 A 2006. január 30-i módosítás

- (474) A 2006. január 30-i módosítás szövegéből, illetve Franciaország magyarázataiból kitűnik, hogy e módosítás csak megerősítette a 2005. évi szerződések hatályának fenntartását (amelyeknek csak 2009 végén kellett lejárniuk), addig, amíg a CCI fel nem hagyja a Nîmes-i repülőtér üzemeltetésével. E módosítás tehát nem biztosított további gazdasági előnyt a Ryanair/AMS-nek a 2005. évi szerződésekből következőkhöz képest. A 2006. január 30-i módosítás tehát nem minősül állami támogatásnak.

7.1.1.2.5.4.1.6 A 2006. október 17-i módosítás

- (475) A 2006. október 17-i módosítás szövegéből, illetve Franciaország magyarázataiból kitűnik, hogy e módosítás csökkentette a 2006. évre nyújtott marketingszolgáltatások mennyiségét, mivel a CCI nem volt képes azon marketingtámogatások nyújtására, amelyeknek a Ryanair honlapján kellett volna megjeleníteniük, valamint, mert a marketingszolgáltatásokat majdnem egy fél éven keresztül felfüggesztették. E helyzet oka az volt, hogy a CCI nem volt képes azon szövegek szolgáltatására, amelyeket a Ryanair honlapján meg kellett jelentetni. E marketing-szolgáltatások tehát késedelmet szenvedtek, és azokat 2006 második félévében valósították meg, ami a szolgáltatások 2006-ra szóló összegének csökkentését vonta maga után.

- (476) Mivel a szóban forgó késedelem a CCI-nek tulajdonítható, és mivel az ennek ellenére elérte, hogy az AMS csökkentse a 2005. évi szerződésükből következő marketing-kifizetéseket, így a CCI ebben az esetben körültekintő piacgazdasági szereplőként járt el. A 2006. október 17-i módosítás tehát nem biztosított gazdasági előnyt a Ryanairnek, és ebből következően nem minősül állami támogatásnak.

7.1.1.2.5.4.1.7 A 2007. január 2-i szerződések

- (477) A repülőtéri szolgáltatásokról szóló 2007. január 2-i szerződés és a marketingszolgáltatásokról szóló, ugyanazon a napon kötött szerződés (a továbbiakban: a 2007. január 2-i szerződések) voltak az első, a VTAN által a Ryanair/AMS-szel kötött szerződések. E szerződések hiányában a Ryanair szabadon felhagyhatott volna a Nîmes-ben kifejtett valamennyi tevékenységével. A 2007. január 2-i szerződésekhez kapcsolódó többletforgalom tehát megfelel az e szerződésekben említett valamennyi útvonalon és gyakoriság tekintetében várt forgalomnak, mégpedig a 2007. január 2-ától október 31-ig tartó időszak tekintetében:

- napi járat London felé,
- heti négy liverpooli járat,
- heti négy charleroi-i járat,
- heti három járat East Midlands felé.

- (478) A fent hivatkozott okok miatt 85 %-os kihasználtsági fokot alkalmazva, a Bizottság elemzésébe beépítette ezt a többletforgalmat, valamint a fenti elveknek megfelelően a kapcsolódó többletbevételeket és többletköltségeket. Beépítette továbbá a repülőtéri szolgáltatásokról szóló 2007. január 2-i repülőtéri szerződés 8. cikkében előírt pénzügyi „ösztönzőket”, vagyis a VTAN részéről a Ryanair részére induló utasonként teljesített kifizetést, amely az utasok számával fokozatosan nő.

10. táblázat

**A 2007. január 2-i szerződések előzetes jövedelmezőségi elemzése rekonstrukciójának mérlege**

|                                             | 2007              |
|---------------------------------------------|-------------------|
| az induló és érkező utasok száma (összesen) | [250 000-300 000] |
| a járatpárok évenkénti száma                | [750-800]         |
| leszállási díj                              | [...]             |

|                                                                    |                            |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------------|
|                                                                    | 2007                       |
| utasszállítási díj                                                 | [...]                      |
| földi kiszolgálás                                                  | [...]                      |
| teljes légiforgalmi bevétel                                        | [...]                      |
| nem légiforgalmi bevételek                                         | [...]                      |
| <b>összes bevétel</b>                                              | [...]                      |
| működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések, stb.)          | [...]                      |
| marketingköltségek                                                 | [...]                      |
| pénzügyi ösztönzők                                                 | [...]                      |
| <b>összes költség</b>                                              | [...]                      |
| <b>többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)</b> | <b>– [700 000-750 000]</b> |

(479) Az előző preambulumbekkezdésben szereplő táblázat azt mutatja, hogy egy piacgazdasági szereplő [...]euro összegű negatív éves többletpénzforgalomra számított volna a 2007. január 2-ától október 31-ig tartó időszak folyamán. Következésképpen a 2007. január 2-i szerződések által alkotott ügylet gazdasági előnyt biztosított a Ryanair/AMS számára.

#### 7.1.1.2.5.4.1.8 A 2007. augusztus 1-jei módosítás

(480) A marketingszolgáltatásokról szóló 2007. január 2-i szerződés 2007. augusztus 1-jei módosítása (a továbbiakban: a 2007. augusztus 1-jei módosítás) további [...] eurós marketing-hozzájárulás teljesítését írja elő a VTAN részéről az AMS számára a 2007. szeptember 1. és 2008. február 28. közötti időszak vonatkozásában. Franciaország szerint: „E módosítás feltételként írta elő a Ryanair charleroi-i járatának fenntartását a 2007-2008 téli szezonra. A VTAN számára különösen fontos volt e járat fenntartása, mivel i. a Ryanair volt az elsődleges partnere/ügyfele; és ii. a nîmes-i repülőtér koncessziója volt az első, amelyet odaítéltek a Veolia-csoportnak. A kiegészítő hozzájárulás [...] EUR összegét a Ryanair »erőltette rá« a VTAN-ra, amely piaci belépőként nem volt abban a helyzetben, hogy a hozzájárulás csökkentését kialakítsa.”

(481) E magyarázatokból azt következik, hogy a nîmes-i repülőtér irányító piacgazdasági szereplő azt várta volna, hogy e módosítás megkötése hiányában a Ryanair megszünteti a heti négy charleroi-i járatát a 2007–2008. évi téli szezonban. E feltevés annál is valószínűbb lett volna, hogy a 2007. január 2-i szerződések 2007. októbert 31-én lejártak, és így a VTAN nem rendelkezett semmilyen garanciával arra, hogy a Ryanair ezen időpontot követően üzemeltetni fogja charleroi-i járatát.

- (482) A 2007. augusztus 1-jei módosításhoz kapcsolódó többletforgalom tehát megfelel az ezen ellentétes esetben „elvesző” heti négy járat szóban forgó időszakbeli forgalmának. A fent hivatkozott okok miatt 85 %-os kihasználtsági fokot alkalmazva, a Bizottság elemzésébe beépítette ezt a többletforgalmat, valamint a fenti elveknek megfelelően a kapcsolódó többletbevételeket és többletköltségeket. Beépítette továbbá a repülőtéri szolgáltatásokról szóló 2007. január 2-i repülőtéri szerződés 8. cikkében előírt pénzügyi „ösztönzőket”, vagyis a VTAN részéről a Ryanair részére induló utasonként teljesített kifizetést, amely az utasok számával fokozatosan nő.

## 11. táblázat

**A 2007. augusztus 1-jei módosítás előzetes jövedelmezőségi elemzése rekonstrukciójának mérlege**

| 2007–2008. évi téli szezon                                         |                           |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| az induló és érkező utasok száma (összesen)                        | [0-50 000]                |
| a járatpárok évenkénti száma                                       | [100-150]                 |
| leszállási díj                                                     | [...]                     |
| utasszállítási díj                                                 | [...]                     |
| földi kiszolgálás                                                  | [...]                     |
| teljes légiforgalmi bevétel                                        | [...]                     |
| nem légiforgalmi bevételek                                         | [...]                     |
| <b>összes bevétel</b>                                              | [...]                     |
| működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések, stb.)          | [...]                     |
| marketingköltségek                                                 | [...]                     |
| pénzügyi ösztönzők                                                 | [...]                     |
| <b>összes költség</b>                                              | [...]                     |
| <b>többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)</b> | <b>–[150 000-200 000]</b> |

- (483) Az előző preambulumbekkezdésben szereplő 11. táblázat azt mutatja, hogy egy piacgazdasági szereplő –[150 000-200 000] euro összegű negatív éves többletpénzforgalomra számított volna a 2007–2008. évi téli szezon folyamán. Következésképpen a 2007. augusztus 1-jei módosítás gazdasági előnyt biztosított a Ryanair/AMS számára.

## 7.1.1.2.5.4.1.9 A 2007. november 1-jei szerződések

- (484) A repülőtéri szolgáltatásokról szóló és a marketingszolgáltatásokról szóló, 2007. november 1-jén egy évre megkötött szerződések (a továbbiakban: a 2007. november 1-jei szerződések) a lejárt 2007. január 2-i szerződések helyébe léptek. E szerződések hiányában a Ryanair felhagyhatott volna a Nîmes-ben kifejtett valamennyi tevékenységével. Ekképpen az e szerződésekhez kapcsolódó többletforgalom megfelel az e szerződésekben említett valamennyi útvonalon és gyakoriság tekintetében várt forgalomnak, vagyis a következőknek:

- napi egy londoni járat a nyári szezonban, és heti négy járat a téli szezonban,
- heti négy liverpooli járat a nyári szezonban, és heti két járat a téli szezonban,
- heti négy charleroi-i járat egész évben <sup>(137)</sup>,
- heti két járat East Midlands felé a nyári szezon folyamán.

(485) A fent hivatkozott okok miatt 85 %-os kihasználtsági fokot alkalmazva, a Bizottság elemzésébe beépítette ezt a többletforgalmat, valamint a fenti elveknek megfelelően a kapcsolódó többletbevételeket és többletköltségeket. Beépítette továbbá a repülőtéri szolgáltatásokról szóló 2007. november 1-jei repülőtéri szerződés 8. cikkében előírt fent hivatkozott pénzügyi „ösztönzőket”, vagyis a VTAN részéről a Ryanair részére induló utasonként teljesített kifizetést, amely az utasok számával fokozatosan nő.

#### 12. táblázat

##### A 2007. november 1-jei szerződések előzetes jövedelmezőségi elemzése rekonstrukciójának mérlege

|                                                                    | 2007-2008 tél              | 2008 nyár                  |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| az induló és érkező utasok száma (összesen)                        | [50 000-100 000]           | [100 000-150 000]          |
| a járatpárok évenkénti száma                                       | [250-300]                  | [400-450]                  |
| leszállási díj                                                     | [...]                      | [...]                      |
| utasszállítási díj                                                 | [...]                      | [...]                      |
| földi kiszolgálás                                                  | [...]                      | [...]                      |
| teljes légiforgalmi bevétel                                        | [...]                      | [...]                      |
| nem légiforgalmi bevételek                                         | [...]                      | [...]                      |
| <b>összes bevétel</b>                                              | [...]                      | [...]                      |
| működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések, stb.)          | [...]                      | [...]                      |
| marketingköltségek                                                 | [...]                      | [...]                      |
| pénzügyi ösztönzők                                                 | [...]                      | [...]                      |
| <b>összes költség</b>                                              | [...]                      | [...]                      |
| <b>többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)</b> | <b>– [700 000-750 000]</b> | <b>– [800 000-850 000]</b> |

<sup>(137)</sup> A charleroi-i járatot illetően meg kell jegyezni, hogy bár a 2007. augusztus 1-jei módosítás keretében a VTAN elfogadta a [...] euro összegű marketing-kifizetéseket, mint az útvonal üzemeltetésének ellenszolgáltatását a 2007-2008. évi téli szezon vonatkozásában, az iratok elemeiből az tűnik ki, hogy a Ryanair formálisan nem vállalt kötelezettséget 2007 augusztusában a VTAN-nal szemben arra, üzemeltetni fogja a járatot. Ekképpen 2007. novemberben a Ryanair szabadon megszakíthatta e tevékenységet.

- (486) Az előző preambulumbekzdésben szereplő 12. táblázat azt mutatja, hogy egy piacgazdasági szereplő negatív éves többletpénzforgalomra számított volna. Következésképpen a 2007. november 1-jei szerződések gazdasági előnyt biztosítottak a Ryanair/AMS számára.

7.1.1.2.5.4.1.10 A 2008. augusztus 27-i szerződések

- (487) A repülőtéri szolgáltatásokról szóló és a marketingszolgáltatásokról szóló, 2008. augusztus 27-én egy évre megkötött, 2008. november 1-jétől alkalmazandó szerződések (a továbbiakban: a 2008. augusztus 27-i szerződések) a lejárt 2007. november 1-jei szerződések helyébe léptek. E szerződések hiányában a Ryanair felhagyhatott volna a Nîmes-ben kifejtett valamennyi tevékenységével. Ekképpen az e szerződésekhez kapcsolódó többletforgalom megfelel az e szerződésekben említett valamennyi útvonalon és gyakoriság tekintetében várt forgalomnak, vagyis a következőknek:

— napi egy londoni járat a nyári szezonban, és heti négy járat a téli szezonban,

— heti négy charleroi-i járat egész évben.

- (488) A fent hivatkozott okok miatt 85 %-os kihasználtsági fokot alkalmazva, a Bizottság elemzésébe beépítette ezt a többletforgalmat, valamint a fenti elveknek megfelelően a kapcsolódó többletbevételeket és többletköltségeket. Beépítette továbbá a repülőtéri szolgáltatásokról szóló 2008. augusztus 27-i repülőtéri szerződés 8. cikkében előírt pénzügyi „ösztönzőket”, vagyis a VTAN részéről a Ryanair részére induló utasonként teljesített kifizetést, amely az utasok számával fokozatosan nő.

13. táblázat

**A 2008. augusztus 27-i szerződések előzetes jövedelmezőségi elemzése rekonstrukciójának mérlege**

|                                             | 2008–2009 tél    | 2009 nyár        |
|---------------------------------------------|------------------|------------------|
| az induló és érkező utasok száma (összesen) | [50 000-100 000] | [50 000-100 000] |
| a járatpárok évenkénti száma                | [200-250]        | [250-300]        |
| leszállási díj                              | [...]            | [...]            |
| utasszállítási díj                          | [...]            | [...]            |
| földi kiszolgálás                           | [...]            | [...]            |
| teljes légiforgalmi bevétel                 | [...]            | [...]            |
| nem légiforgalmi bevételek                  | [...]            | [...]            |
| <b>összes bevétel</b>                       | <b>[...]</b>     | <b>[...]</b>     |

|                                                                    | 2008–2009 tél             | 2009 nyár                 |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések, stb.)          | [...]                     | [...]                     |
| marketingköltségek                                                 | [...]                     | [...]                     |
| pénzügyi ösztönzők                                                 | [...]                     | [...]                     |
| <b>összes költség</b>                                              | [...]                     | [...]                     |
| <b>többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)</b> | <b>–[450 000-500 000]</b> | <b>–[500 000-550 000]</b> |

(489) Az előző preambulumbekzdésben szereplő 13. táblázat azt mutatja, hogy egy piacgazdasági szereplő negatív éves többletpénzforgalomra számított volna. Következésképpen a 2008. augusztus 27-i szerződések gazdasági előnyt biztosítottak a Ryanair/AMS számára.

#### 7.1.1.2.5.4.1.11 A 2009. augusztus 25-i szerződések

(490) 2009. augusztus 25-én a VTAN két szerződést kötött a Ryanairrel és az AMS-szel (a továbbiakban: a 2009. augusztus 25-i szerződések), olyan módosítások formájában, amelyek 2011. december 31-ig meghosszabbították a 2009. november 1-jén lejáró 2008. augusztus 27-i szerződések alkalmazását. A 2009. augusztus 25-i szerződések hiányában a Ryanair felhagyhatott volna a Nîmes-ben kifejtett valamennyi tevékenységével. Ekképpen az e szerződésekhez kapcsolódó többletforgalom megfelel a 2008. augusztus 27-i szerződésekben említett valamennyi útvonalon és gyakoriság tekintetében várt forgalomnak.

(491) A fent hivatkozott okok miatt 85 %-os kihasználtsági fokot alkalmazva, a Bizottság elemzésébe beépítette ezt a többletforgalmat, valamint a fenti elveknek megfelelően a kapcsolódó többletbevételeket és többletköltségeket. Beépítette továbbá a repülőtéri szolgáltatásokról szóló 2008. augusztus 27-i repülőtéri szerződés 8. cikkében előírt fent hivatkozott pénzügyi „ösztönzőket”.

#### 14. táblázat

#### A 2009. augusztus 25-i szerződések előzetes jövedelmezőségi elemzése rekonstrukciójának mérlege

|                                             | 2009–2010 tél    | 2010 nyár        | 2010–2011 tél    | 2011 nyár        | 2011–2012 tél<br>(2011.12.31-ig) |
|---------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------------------------|
| az induló és érkező utasok száma (összesen) | [50 000-100 000] | [50 000-100 000] | [50 000-100 000] | [50 000-100 000] | [0-50 000]                       |
| a járatpárok évenkénti száma                | [200-250]        | [250-300]        | [200-250]        | [250-300]        | [50-100]                         |
| leszállási díj                              | [...]            | [...]            | [...]            | [...]            | [...]                            |
| utasszállítási díj                          | [...]            | [...]            | [...]            | [...]            | [...]                            |
| földi kiszolgálás                           | [...]            | [...]            | [...]            | [...]            | [...]                            |
| teljes légiforgalmi bevétel                 | [...]            | [...]            | [...]            | [...]            | [...]                            |
| nem légiforgalmi bevételek                  | [...]            | [...]            | [...]            | [...]            | [...]                            |
| <b>összes bevétel</b>                       | [...]            | [...]            | [...]            | [...]            | [...]                            |

|                                                                    | 2009–2010 tél             | 2010 nyár                 | 2010–2011 tél             | 2011 nyár                 | 2011–2012 tél<br>(2011.12.31-ig) |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------------|
| működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések, stb.)          | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                            |
| marketingköltségek                                                 | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                            |
| pénzügyi ösztönzők                                                 | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                            |
| <b>összes költség</b>                                              | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                     | [...]                            |
| <b>többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)</b> | <b>–[450 000-500 000]</b> | <b>–[500 000-550 000]</b> | <b>–[450 000-500 000]</b> | <b>–[450 000-500 000]</b> | <b>–[150 000-200 000]</b>        |

(492) Az előző preambulumbekkezdésben szereplő 14. táblázat azt mutatja, hogy egy piaccgazdasági szereplő negatív éves többletpénzforgalomra számított volna. Következésképpen a 2009. augusztus 25-i szerződések gazdasági előnyt biztosítottak a Ryanair/AMS számára.

#### 7.1.1.2.5.4.1.12 A 2010. augusztus 18-i módosítás

(493) A marketingszolgáltatásokról szóló 2008. augusztus 27-i szerződés 2010. augusztus 18-i módosítása (a továbbiakban: a 2010. augusztus 18-i módosítás) esetileg [20 000-50 000] euróval növelte a VTAN marketingkifizetéseit, a 2009. augusztus 25-i módosítással meghosszabbított marketingszolgáltatásokról szóló 2008. augusztus 27-i szerződéshez képest. E növelésnek nem volt feltétele a Ryanair részéről semmilyen, új járatok indítására, a gyakoriságok növelésére, a járatok meg nem szüntetésére vagy a gyakoriságok nem csökkentésére irányuló kötelezettségvállalás.

(494) Franciaország szerint „a 2010. augusztus 18-i módosítás eseti módosításokat (az esetileg nyújtott marketing-szolgáltatások utáni többletkifizetés), és egy igen csekély összeget jelent, amelyek nem alkalmasak arra, hogy módosítsák az eredeti szerződésben (a 2008. augusztus 27-i szerződésben) előírt járatokat és gyakoriságot, illetve a várt forgalmat [...]. A módosítás megkötése a repülőtér üzemeltetője és a Ryanair közötti jó üzleti kapcsolatok fenntartásának összefüggésébe illeszkedik, ami igen fontos volt a VTAN számára, mivel i. a Ryanair volt az elsődleges partnere/ügyfele; és ii. a nimes-i repülőtér koncessziója volt az első, amelyet odaítéltek a Veolia-csoportnak. A módosítás így egy olyan üzleti gesztusnak tekinthető, amely nem zavarja meg a koncesszió általános szerkezetét.”

(495) A módosításban előírt esetileg nyújtott marketingszolgáltatások nem voltak alkalmasak arra, hogy növeljék a forgalmat az érintett útvonalakon. Franciaország egyébként nem hivatkozik ilyen érve, és ezt a módosítást csak a VTAN részéről tett „üzleti gesztusként” írja le. A marketing-kifizetések növelése tehát nettó többletköltséget jelentett a VTAN számára, anélkül, hogy annak fejében bármilyen többletbevételre lehetett volna számítani. A módosítás tehát a 2010. évre [- 50 000-0] euro összegű nettó negatív többletpénzforgalmat jelentett. Ekképpen a 2010. augusztus 18-i módosítás gazdasági előnyt biztosított a Ryanair/AMS számára.

## 15. táblázat

**A 2010. augusztus 18-i módosítás előzetes jövedelmezőségi elemzése rekonstrukciójának mérlege**

|                                                                    | 2010               | 2011 |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------|------|
| az induló és érkező utasok száma (összesen)                        |                    |      |
| a járatpárok évenkénti száma                                       |                    |      |
| leszállási díj                                                     |                    |      |
| utasszállítási díj                                                 |                    |      |
| földi kiszolgálás                                                  |                    |      |
| teljes légiforgalmi bevétel                                        |                    |      |
| nem légiforgalmi bevételek                                         |                    |      |
| egyéb (pénzügyi bevételek)                                         |                    |      |
| <b>összes bevétel</b>                                              | —                  | —    |
| működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések, stb.)          |                    |      |
| marketingköltségek                                                 | [0-50 000]         |      |
| pénzügyi ösztönzők                                                 |                    |      |
| <b>összes költség</b>                                              | <b>[0-50 000]</b>  | —    |
| <b>többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)</b> | <b>–[0-50 000]</b> | —    |

## 7.1.1.2.5.4.1.13 A 2010. november 30-i módosítás

- (496) A marketingszolgáltatásokról szóló 2008. augusztus 27-i szerződés 2010. november 30-i módosítása (a továbbiakban: a 2010. november 30-i módosítás) fokozatosan 50 000 euróval növelte a VTAN marketingkifizetéseit, a 2009. augusztus 25-i módosítással meghosszabbított marketingszolgáltatásokról szóló 2008. augusztus 27-i szerződéshez képest. A 2010. november 30-i módosítás tanulmányozásából, az e módosítás alapját képező, a Ryanair és a VTAN között folyt elektronikus levelezés tartalmából, valamint a Franciaország által szolgáltatott magyarázatokból kitűnik, hogy a Ryanair a módosításban előírt [35 000-65 000] euro összegű kiegészítő marketing-kifizetés teljesítését szabta annak feltételül, hogy a 2011. nyári szezonban a Nîmes-Liverpool útvonalon heti kettő helyett három járatot üzemeltessen. A Ryanair egy képviselőjének 2010. november 29-én a VTAN egy képviselőjéhez intézett e-mailje többek között a következőket tartalmazza: „Igen, a [...] gyakoriság itt [...] lesz, cserébe Önök [...] adnak nekünk.”<sup>(138)</sup>
- (497) A 2010. november 30-i módosításhoz kapcsolódó többletforgalom tehát csak heti egy gyakoriságnak felel meg. A fent hivatkozott okok miatt 85 %-os kihasználtsági fokot alkalmazva, a Bizottság elemzésébe beépítette ezt a többletforgalmat, valamint a fenti elveknek megfelelően a kapcsolódó többletbevételeket és többletköltségeket.

<sup>(138)</sup> Lásd a 92. lábjegyzetet.

## 16. táblázat

**A 2010. november 30-i módosítás előzetes jövedelmezőségi elemzése rekonstrukciójának mérlege**

|                                                                    |                    |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------|
|                                                                    | 2011 nyár          |
| az induló és érkező utasok száma (összesen)                        | [0-50 000]         |
| járatpárok száma                                                   | [0-50]             |
| leszállási díj                                                     | [...]              |
| utasszállítási díj                                                 | [...]              |
| földi kiszolgálás                                                  | [...]              |
| teljes légiforgalmi bevétel                                        | [...]              |
| nem légiforgalmi bevételek                                         | [...]              |
| <b>összes bevétel</b>                                              | [...]              |
| működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések, stb.)          | [...]              |
| marketingköltségek                                                 | [...]              |
| <b>összes költség</b>                                              | [...]              |
| <b>többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)</b> | <b>–[0-50 000]</b> |

- (498) Az előző preambulumbekkezdésben szereplő 16. táblázat azt mutatja, hogy egy piacgazdasági szereplő —[0-50 000] euro összegű negatív éves többletpénzforgalomra számított volna. Ekképpen a 2010. november 30-i módosítás gazdasági előnyt biztosított a Ryanair/AMS számára.

**7.1.1.3. A verseny torzítása és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás**

- (499) Amikor egy tagállam olyan pénzügyi támogatást nyújt, amely megerősíti egy vállalkozás helyzetét a Közösségen belüli kereskedelemben versenytársnak számító más vállalkozásokhoz képest, úgy kell tekinteni, hogy ez utóbbiakat érinti a támogatás. Az állandó ítélkezési gyakorlattal<sup>(139)</sup> összhangban ahhoz, hogy egy intézkedés torzítsa a versenyt, vagy azzal fenyegetsen, elegendő, hogy a támogatás címzettje a verseny számára nyitott piacokon más vállalkozásokkal versenyezzen.
- (500) A harmadik légi közlekedési liberalizációs csomag<sup>(140)</sup> 1993. január 1-jei hatálybalépése óta az uniós légi fuvarozók járatokat üzemeltethetnek az Európai Unió területén és korlátlan engedélyt kapnak kabortázsszolgáltatások nyújtására.

<sup>(139)</sup> A T-214/95. sz., Het Vlaamse Gewest (flamand régió) kontra Európai Közösségek Bizottsága ügyben hozott ítélet (EBHT 1998., II-717. o.).

<sup>(140)</sup> A Tanács 2407/92/EGK (HL L 240., 1992.8.24., 1. o.), 2408/92/EGK (HL L 240., 1992.8.24., 8. o.) és 2409/92/EGK rendeletei (HL L 240., 1992.8.24., 15. o.).

- (501) A Ryanair/AMS-nek a vizsgálat tárgyát képező különböző, a fent megállapítottak szerint előnyt eredményező szerződések révén juttatott előnyök tehát megerősítették a pozíciójukat valamennyi más olyan közösségi légi fuvarozóhoz képest, amelyek versenyeznek vagy versenyezhetnek a Ryanairrel az általa üzemeltetett útvonalakon. Ennek eredményeképpen torzították vagy torzítással fenyegették a versenyt, és befolyásolták a Közösségen belüli kereskedelmet.

#### 7.1.1.4. A Ryanair/ASM részére juttatott állami támogatások fennállásával kapcsolatos következtetés

- (502) Az alábbi szerződések megfelelnek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésében szereplő kumulatív feltételeknek, és a Ryanair/AMS részére nyújtott állami támogatásnak minősülnek:
- a 2001 végén – 2002 elején kelt, valamint 2004. márciusi levelek, amelyek lényegesen módosították a 2000. április 11-én a CCI és a Ryanair által kötött szerződés tartalmát,
  - a repülőtéri szolgáltatásokról szóló és a marketingszolgáltatásokról szóló, a CCI és a Ryanair/AMS között 2005. október 10-én kötött szerződések,
  - a repülőtéri szolgáltatásokról szóló és a marketingszolgáltatásokról szóló, a VTAN és a Ryanair/AMS között 2007. január 2-án kötött szerződések,
  - a marketingszolgáltatásokról szóló, 2007. január 2-i szerződés 2007. augusztus 1-jei módosítása,
  - a repülőtéri szolgáltatásokról szóló és a marketingszolgáltatásokról szóló, a VTAN és a Ryanair/AMS között 2007. november 1-jén kötött szerződések,
  - a repülőtéri szolgáltatásokról szóló és a marketingszolgáltatásokról szóló, a VTAN és a Ryanair/AMS között 2008. augusztus 27-én kötött szerződések,
  - a 2008. augusztus 27-i szerződések 2009. augusztus 25-i, 2010. augusztus 18-i és 2010. november 30-i módosításai.

- (503) A jelen vizsgálat tárgyát képező egyéb szerződések nem jelentenek állami támogatásokat.

#### 7.1.2. A TÁMOGATÁS JOGELLENES VOLTA

- (504) Mivel a fent azonosított állami támogatásokat a Bizottság engedélye nélkül hajtották végre, azok jogellenes támogatásnak minősülnek.

#### 7.1.3. ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG A BELSŐ PIACCAL

- (505) A szóban forgó támogatások működési támogatásnak minősülnek. Az ilyen támogatás azonban csak kivételes és kellően indokolt esetben nyilvánítható összeegyeztethetőnek.
- (506) Továbbá az állandó ítélkezési gyakorlatnak<sup>(141)</sup> megfelelően Franciaországnak jeleznie kellett volna, milyen jogalap értelmében tekinthető a szóban forgó támogatás összeegyeztethetőnek a belső piaccal, és bizonyítania kellett volna, hogy teljesültek az összeegyeztethetőség feltételei. A Bizottság ezért az eljárás megindításáról szóló határozatban és egy további tájékoztatás iránti kérésben felkérte Franciaországot, hogy mutassa be az összeegyeztethetőség potenciális jogalapjait, és állapítsa meg, hogy teljesültek-e az összeegyeztethetőség vonatkozó feltételei, különösen, ha a szóban forgó támogatás új útvonalak indításához nyújtott indulási célú támogatásnak minősül. Franciaország azonban sosem állította, hogy a szóban forgó intézkedések a belső piaccal összeegyeztethető, indulási célú támogatásnak minősülnek, és nem terjesztett elő az összeegyeztethetőséget alátámasztó egyéb indokokat vagy olyan érvelést, amely alapján ez a támogatás összeegyeztethetőnek minősülhet a belső piaccal. Emellett egyetlen érdekelt harmadik fél sem kísérelte meg bizonyítani, hogy ezek az intézkedések összeegyeztethetők a belső piaccal.
- (507) Ugyanakkor a Bizottság hasznosnak tartja megvizsgálni, milyen mértékben tekinthető összeegyeztethetőnek ez a támogatás annak vonatkozásában, hogy potenciálisan hozzájárul új vonalak indításához vagy a járatok gyakoriságának növeléséhez. Hangsúlyozni kell viszont, hogy ez a vizsgálat felületes, mert az adott tagállam vagy az érdekelt harmadik felek által benyújtott, a támogatás összeegyeztethetőségét alátámasztó bizonyítékok hiányában a támogatást összeegyeztethetetlennek kell minősíteni.

<sup>(141)</sup> Lásd a C-364/90. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1993., I-2097. o.) 20. pontját.

- (508) Az új iránymutatás az alábbiakat írja az ilyen támogatásokról: „A légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás tekintetében a Bizottság az ebben az iránymutatásban foglalt elveket fogja alkalmazni valamennyi bejelentett indulási célú támogatási intézkedésre vonatkozóan, amellyel kapcsolatban 2014. április 4-ét követően kell határozatot hoznia, még akkor is, ha az intézkedéseket ezen időpont előtt jelentették be. A jogellenes állami támogatás értékelésére alkalmazandó szabályok megállapításáról szóló bizottsági közleménnyel összhangban a Bizottság a légitársaságoknak nyújtott jogellenes támogatásokra a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos szabályokat alkalmazza. Ennek megfelelően a Bizottság az ebben az iránymutatásban foglalt elveket nem fogja alkalmazni a légitársaságoknak 2014. április 4-ét megelőzően nyújtott jogellenes indulási célú támogatás esetén”<sup>(142)</sup>.
- (509) A 2005. évi iránymutatás előírja, hogy: „A Bizottság az iránymutatás alapján megvizsgálja a repülőtéri infrastruktúrák finanszírozásához nyújtott valamennyi támogatást vagy az engedélye nélkül – tehát a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével – nyújtott indulási célú támogatást, ha a támogatást az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételt megelőzően ítélték oda. A többi esetben a Bizottság a vizsgálatot a támogatásnyújtás kezdetekor alkalmazandó szabályok alapján végzi”<sup>(143)</sup>.
- (510) A Bizottság rámutat, hogy a szóban forgó támogatás célja részben az, hogy előmozdítsa új útvonalak indítását, a meglévő útvonalakon növelje a járatok gyakoriságát, vagy fenntartsa olyan útvonalakat, amelyek máskülönben esetleg megszűnnének. Ezért működési támogatás, amely egy regionális repülőtér kimenő légi forgalmának elősegítésére irányul. Ebben a vonatkozásban meg kell jegyezni, hogy nem túl valószínű, hogy egy működési támogatást összeegyeztethetőnek minősítsenek a belső piaccal, mert általában torzítja az adott ágazatokon belüli verseny feltételeit.

#### 7.1.3.1. A 2005. évi iránymutatás hatálybalépése előtti intézkedések

- (511) Egyes érintett intézkedéseket a 2005. évi iránymutatás 2005. december 9-i közzétételét megelőzően nyújtottak<sup>(144)</sup>. Az ezt megelőzően nyújtott támogatások összeegyeztethetősége tekintetében a 2005. évi iránymutatás 85. pontja és az új iránymutatás 173. pontja utal a támogatás nyújtásának idején alkalmazandó szabályokra.
- (512) A 2005. évi iránymutatás elfogadását megelőzően a Bizottság elfogadta az 1994. évi iránymutatást<sup>(145)</sup>. Ugyanakkor ez az iránymutatás nem foglalkozik konkrétan a regionális repülőterek kimenő légi forgalmának elősegítésére irányuló működési támogatásokkal. Ez a kérdés fokozatosan merült fel az egyes nagyobb európai repülőtereken kialakult túlterheltség jelenségének, valamint az 1994-ben még nem létező fapados légitársaságok fejlődésének eredményeként. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az 1994. évi iránymutatás sem alkalmazható erre az esetre. A Bizottságnak ezért közvetlenül az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja alapján kell értékelnie a szóban forgó támogatás összeegyeztethetőségét.
- (513) Ebben a tekintetben meg kell jegyezni, hogy a Bizottságnak az ilyen típusú állami támogatásokra vonatkozó értékelése az évek során finomodott, bár néhány pont változatlan maradt. Ezek a pontok a támogatások összeegyeztethetőségére vonatkozó általános elvekből fakadnak a Szerződés fent említett rendelkezésével összhangban.
- (514) Ennek megfelelően a Bizottság a manchesteri repülőtérrel szemben, 1999. júniusi határozatában<sup>(146)</sup> kimondta, hogy a repülőtéri díjak megkülönböztetéstől mentes és időben korlátozott módon történő csökkentése új útvonalakat támogató intézkedésként összeegyeztethető az állami támogatásra vonatkozó szabályokkal.

<sup>(142)</sup> Az új iránymutatás 174. pontja.

<sup>(143)</sup> A 2005. évi iránymutatás 85. pontja.

<sup>(144)</sup> Lásd a 3.2.2.1. szakaszt.

<sup>(145)</sup> Az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légi közlekedés állami támogatására való alkalmazásáról szóló közösségi iránymutatás (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.).

<sup>(146)</sup> Az NN 109/98. sz., Egyesült Királyság, manchesteri repülőtér ügyben hozott határozatot.

- (515) Ebből kifolyólag a charleroi-i repülőtérrel szülő, 2004. februári határozatában <sup>(147)</sup> a Bizottság kifejtette, hogy „Az új légitársaságok indítására vagy bizonyos járatgyakoriságok megerősítésére irányuló működési támogatási intézkedések szükségesek lehetnek a kisebb regionális repülőterek fejlesztése érdekében. Az intézkedések meggyőzhetik az érdekelt vállalatokat, hogy vállalják az új útvonalakba történő befektetés kockázatát. Ugyanakkor ahhoz, hogy az ilyen támogatás a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető legyen, meg kell határozni, hogy a támogatás szükségszerű és arányos-e a kitűzött cél vonatkozásában, és vajon befolyásolja-e a kereskedelmet a közös érdekekkel ellentétes módon” <sup>(148)</sup>. A Bizottság ezért megállapított bizonyos feltételeket, amelyeknek teljesülniük kell ahhoz, hogy ezt a működési támogatást összeegyeztethetőnek lehessen minősíteni; különösen az alábbi feltételeket állapította meg:
- A támogatásnak hozzá kell járulnia egy regionális repülőtér fejlesztésével kapcsolatos közösségi érdekű célkitűzéshez az új útvonalak nettó forgalomnövekedése révén <sup>(149)</sup>.
  - A támogatás szükséges abban az értelemben, hogy nem az adott vagy egy másik légitársaság által már üzemeltetett útvonal vagy hasonló útvonal vonatkozásában nyújtják <sup>(150)</sup>.
  - A támogatás ösztönző hatással bír abban az értelemben, hogy segítenie kell egy olyan tevékenységet, amely bizonyos idő elteltével valószínűleg jövedelmezővé válik, ami azt jelenti, hogy a támogatás időben korlátozott <sup>(151)</sup>.
  - A támogatás arányos, azaz az összegnek kapcsolódnia kell a forgalom nettó alakulásához <sup>(152)</sup>.
  - A támogatást átlátható módon, megkülönböztetéstől mentesen nyújtják, és nem kombinálható más fajta támogatásokkal.
- (516) A 2005. évi iránymutatás és az új iránymutatás pontosan meghatározza ezeket az összeegyeztethetőségi alapelveket, de a Bizottság továbbra is összeegyeztethetőnek minősíthet a légitársaságoknak nyújtott működési támogatásokat, ha azok hozzájárulnak a kisebb repülőterek fejlődéséhez az új útvonalak nettó forgalomnövekedése révén, ha a támogatás szükséges abban az értelemben, hogy nem az adott vagy egy másik légitársaság által már üzemeltetett útvonal vagy hasonló útvonal vonatkozásában nyújtják <sup>(153)</sup>, ha időben korlátozott, és ha a támogatott útvonal valószínűleg jövedelmezővé válik <sup>(154)</sup>, ha az összeg kapcsolódik a forgalom nettó alakulásához, és ha a támogatást átlátható módon, megkülönböztetéstől mentesen nyújtják, és ha nem kombinálják más fajta támogatásokkal <sup>(155)</sup>.
- (517) Egyébként az eljárás megindításáról szóló határozat 301. pontjában a Bizottság kijelentette, hogy e támogatások összeegyeztethetőségét az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja alapján fogja vizsgálni, és sem az érdekelt harmadik felek, sem Franciaország nem kifogásolta ezt a megközelítést.
- (518) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy ebben az esetben az alábbi intézkedések összeegyeztethetőségét a fent említett általános elveknek megfelelően kell értékelni:
- a 2001 végi – 2002 eleji, valamint 2004. márciusi levélváltások, amelyek lényegesen módosították a 2000. április 11-én a CCI és a Ryanair által kötött szerződés tartalmát,
  - a repülőtéri szolgáltatásokról szóló és a marketingszolgáltatásokról szóló, a CCI és a Ryanair/AMS között 2005. október 10-én kötött szerződések <sup>(156)</sup>.

<sup>(147)</sup> 2004/393/EK határozat. Ezt a határozatot hatályon kívül helyezte a T-196/04. sz., Ryanair Ltd kontra Európai Közösségek Bizottsága ügyben 2008. december 17-én hozott ítélet („Charleroi-ítélet”) (EBHT 2008., II-3643. o.); az mindazonáltal tanúsítja a Bizottság szóban forgó támogatásokkal kapcsolatos értékelésének fejlődését.

<sup>(148)</sup> Charleroi-határozat, (279) preambulumbekzdés.

<sup>(149)</sup> Lásd a (283)–(297) preambulumbekzdéseket.

<sup>(150)</sup> Lásd a (288)–(309) preambulumbekzdéseket.

<sup>(151)</sup> Lásd a (311)–(317) preambulumbekzdéseket.

<sup>(152)</sup> Lásd a (318)–(325) preambulumbekzdéseket.

<sup>(153)</sup> Lásd a 2005. évi iránymutatás 71–75. pontját, és a 79. pont b) és c) alpontját, valamint az új iránymutatás 139., 140., 141. és 151. pontját.

<sup>(154)</sup> Lásd a 2005. évi iránymutatás 79. pont b), d) és i) alpontját, valamint az új iránymutatás 147. pontját.

<sup>(155)</sup> Lásd a 2005. évi iránymutatás 79. pont g) és h) alpontját és a 80. pontot, valamint az új iránymutatás 150., 152. és 153. pontját.

<sup>(156)</sup> E szerződések 2005. január 1-jére visszamenőleges alkalmazást írnak elő.

- (519) A Bizottság tehát ezen intézkedések összeegyeztethetőségét a fent hivatkozott kritériumok alapján fogja megvizsgálni.
- (520) Hozzájárulás a kisebb repülőterek fejlődéséhez az új útvonalak nettó forgalomnövekedése révén: ahogy fent kifejtettük, egyrészt a 2001 végi – 2002 eleji levélváltások, másrészt a 2004. márciusi levélváltások kapcsolódnak egy további London felé irányuló járat eseti üzemeltetéséhez egy nyári szezon során. Ezek tehát megalapozták a nîmes-i repülőtér forgalmának növekedését.
- (521) A repülőtéri szolgáltatásokról szóló és a marketingszolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel és az AMS-szel 2005. október 10-én kötött, 2005. január 1-jétől hatályba lépett szerződések három új járat megnyitásához, illetve a fennálló londoni járat fenntartásához kapcsolódnak. E szerződések tehát hozzájárultak a nîmes-i repülőtérrel induló forgalom nettó növekedéséhez, amellyel, hogy egyébként céljuk volt, hogy hozzájáruljanak a fennálló londoni járat fenntartásához.
- (522) Az intézkedések nem érintik az adott vagy egy másik légitársaság által már üzemeltetett útvonalat vagy hasonló útvonalat: a 2001 végi – 2002 eleji levélváltások, valamint a 2004. márciusi levélváltások egy már üzemeltetett útvonalra, a London-Nîmes útvonalra vonatkoztak. Ugyanakkor eseti jelleggel lehetővé kívánták tenni egy második járat megindítását ezen az útvonalon. A 2005. évi szerződések nem kizárólag új járatok megnyitására irányultak, hanem a már fennálló londoni járat fenntartására is. Nem felelnek meg tehát azon kritériumnak, amely szerint az intézkedés nem érinthet már üzemeltetett útvonalat vagy hasonló útvonalat.
- (523) Az intézkedések időben korlátozottak, és valószínűleg jövedelmezővé váló útvonalakat érintenek: a 2001 végi – 2002 eleji levélváltások, másrészt a 2004. márciusi levélváltások egy második London felé irányuló járat eseti üzemeltetésére irányultak a 2002. nyári szezon és a 2004. évi nyári szezon során. Az iratok ezen elemeiből nem derül ki, hogy egy második napi London felé irányuló járat üzemeltetése a nyári szezonban 2001 végén – 2002 elején, illetve 2004-ben valószínűleg jövedelmezővé vált volna-e támogatás nélkül. Úgy tűnik ugyanis, hogy a szóban forgó támogatásokat annak érdekében nyújtották, hogy eseti jelleggel egyetlen szezonon át üzemeltessék e második járatot, nem pedig annak érdekében, hogy azt fenntartsák a további nyári szezonok során. Sem a 2001 végi – 2002 eleji levélváltások, sem a 2004. márciusi levélváltások nem felelnek meg tehát azon feltételnek, miszerint a támogatásnak valószínűleg jövedelmezővé váló útvonalakat kell érintenie.
- (524) Ezenkívül a Bizottság megjegyezte, hogy az ilyen irányú felkérése ellenére Franciaország nem nyújtott be olyan életképességi tanulmányt a 2001 végi – 2002 eleji levélváltások, a 2004. márciusi levélváltások és a 2005. évi szerződések által érintett különböző útvonalak és gyakoriságok vonatkozásában, amelyet a Ryanair benyújtott annak bizonyítására, hogy a szóban forgó támogatások nyújtása indokolt volt. Ennek megfelelően, a rendelkezésre álló tények alapján úgy tűnik, hogy a szóban forgó támogatást nyújtó hatóságok számára nem volt egyértelmű kilátás arra, hogy ezen útvonalak és gyakoriságok a támogatás nélkül hosszabb-rövidebb távon életképesek lesznek. Azt is meg kell jegyezni, hogy a 2005. évi szerződések különböző útvonalakra vonatkoztak, amelyek közül egyesek még csak nem is voltak megjelölve a szerződések megkötésének időpontjában, ami megerősíti azt, hogy az érintett hatóságok rendelkezésére nem állt semmilyen olyan körülmény, amely alapján megbizonyosodhattak volna ezen útvonalak és gyakoriságok életképességéről. A Bizottság egyebekben hangsúlyozza, hogy a francia hatóságok által benyújtott, a Ryanair által üzemeltetett útvonalak gazdasági előnyeiről szóló tanulmányok elemzik a Ryanair ügyfélkörét, valamint azt, hogy az milyen hatást gyakorolhat a régió fejlődésére, de nem tartalmaznak az érintett útvonalak, illetve a Ryanair által a jövőben valószínűleg üzemeltetett útvonalak jövőbeli életképességére vonatkozó előrejelzéseket. Ellenkezőleg, a Ryanairrel aláírt különböző szerződések elemzése azt bizonyítja, hogy úgy állapodtak meg, hogy a Ryanairnek az érintett útvonalak vonatkozásában nyújtott támogatás idővel nő, még a 2001 és 2005 között kötött szerződések lejártát követően is, pontosan azért, hogy biztosítsák, az érintett útvonalak elég jövedelmezőek ahhoz, hogy a Ryanair tovább üzemeltesse őket.
- (525) A fentiekre figyelemmel a Bizottság megállapítja, hogy a 2001 végi – 2002 eleji levélváltások, a 2004. márciusi levélváltások és a 2005. évi szerződések nem felelnek meg azon feltételnek, miszerint az intézkedések időben korlátozottak, és valószínűleg jövedelmezővé váló útvonalakat érintenek.
- (526) Az intézkedések összege kapcsolódik a forgalom nettó alakulásához: a 2001 végi – 2002 eleji levélváltásokból következő támogatás összege kapcsolódik a forgalom alakulásához, mivel ezek az intézkedések egy második napi járat üzemeltetésére irányulnak London felé. Ezzel szemben ez nem áll fenn a 2005. évi szerződés esetén, amely egyszerűen új járatok megnyitására és a már fennálló londoni járat fenntartására is irányult.

- (527) Az intézkedéseket átlátható módon és megkülönböztetéstől mentesen nyújtották, és nem kombinálták más támogatásokkal: a Bizottság által e kritérium vonatkozásában megkérdezett Franciaország szerint a CCI hangsúlyozni kívánja, hogy jelentős erőfeszítéseket tett a Ryanairrel kívül más légitársaságok ugyanazon feltételek melletti odavonására. A CCI 1997-től elkezdett légitársaságokat keresni, hogy orvosolja a TGV érkezése által okozott forgalom-visszaesést. A CCI szerint a rendes légitársaságok nem mutattak érdeklődést, így arra kényszerült, hogy a fapados légitársaságokkal tárgyaljon.
- (528) Franciaország szerint a CCI hangsúlyozza, hogy a Ryanairrel az első kapcsolatfelvételt 1997-ben került sor, aminek eredményeként 2000 júniusában nyílt meg az első útvonal, a Nîmes-London Stansted. A TGV 2001. közepi Nîmes-be érkezését, illetve az Air France által üzemeltetett Párizs-Nîmes útvonal bezárását követően a CCI megpróbálta fenntartani ezt az útvonalat, és kapcsolatba lépett az Air Littorallal, amely 2003 júliusáig átvette a szolgáltatást.
- (529) A CCI egyébként 2001-ben és az azt követő években találkozott az easyJet, Buzz, Volare, My Travel és FlyBe társaságokkal, de a Ryanair ösztönző repülőterei jelenléte ellenére e társaságok egyike sem kívánt végül ott működni. Franciaország szerint a CCI azt hangsúlyozza, hogy a Ryanairrel azonos alapokon folytak a tárgyalások, valamint, hogy e feltételeket minden olyan társaságnak felajánlották, amely potenciálisan érdeklődhetett.
- (530) E magyarázatokból és a rendelkezésre álló adatokból egyértelmű, hogy a 2001 végi – 2002 eleji levélváltásokból, a 2004. márciusi levélváltásokból és a 2005. évi szerződésekből következő támogatásokban kétoldalúan, nem átláthatóan, és olyan folyamat, például ajánlati felhívás nélkül egyeztek meg, amely garantálta volna a hátrányos megkülönböztetéstől való mentességet. E támogatások tehát nem felelnek meg az átláthatóságra és megkülönböztetésmentességre vonatkozó feltételeknek.
- (531) A fentiek fényében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 2002. februári és 2004. márciusi levelek, amelyek lényegesen módosították a 2000. április 11-én a CCI és a Ryanair által kötött szerződés tartalmát, valamint a repülőterei szolgáltatásokról szóló és a marketing-szolgáltatásokról szóló, a CCI és a Ryanair/AMS között 2005. október 10-én kötött szerződések összeegyeztethetetlenek a belső piaccal.

#### 7.1.3.2. A 2005. évi iránymutatás hatálybalépése után hozott intézkedések

- (532) A Ryanair úgy ítéli meg, hogy a 2005. évi iránymutatás nem biztosít megbízható referenciakeretet a Ryanair esetében feltételezett állami támogatások értékeléséhez<sup>(157)</sup>. Ugyanakkor mivel ez az iránymutatás jelenti a hatálybalépésétől kezdve az új iránymutatás elfogadásáig alkalmazott referenciakeretet, így a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó intézkedésekre ezt a keretet kell alkalmazni. A Bizottság ugyanis köteles tiszteletben tartani az általa elfogadott iránymutatásokat, kivéve, ha ezek ellentétesek a Szerződéssel, amit sem Franciaország, sem a Ryanair nem állított, és nem is bizonyított.
- (533) A 2005. évi iránymutatás szerint a légitársaságoknak nyújtott működési támogatások (mint például az új útvonalakhoz nyújtott indulási támogatások) csak kivételes esetben és szigorú feltételek mellett nyilváníthatók összeegyeztethetőnek a belső piaccal Európa hátrányos helyzetű régióiban, azaz az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének a) pontjában említett eltérésre jogosult régiókban, a legkülső régiókban és az alacsony népsűrűségű régiókban<sup>(158)</sup>. Mivel a nîmes-i repülőtér nem ilyen régióban helyezkedik el, ez az eltérés nem alkalmazandó.
- (534) A nîmes-i repülőtér a 2005. évi iránymutatás szerinti D kategóriába tartozik (kis regionális repülőtér)<sup>(159)</sup>. A kis repülőterek ugyanis általában nem rendelkeznek elegendő utasszámmal ahhoz, hogy elérjék a kritikus méretet és a megtérülési küszöböt. Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy a légitársaságok nem mindig képesek arra – hacsak erre külön nem ösztönzik őket –, hogy vállalják az ismeretlen és még ki nem próbált repülőterekről indított útvonalak kockázatát.

<sup>(157)</sup> A Ryanairnek az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei.

<sup>(158)</sup> A 2005. évi iránymutatás 27. pontja.

<sup>(159)</sup> A 2005. évi iránymutatás 15. pontja.

- (535) Ezért a 2005. évi iránymutatás szerint a Bizottság elfogadja a légitársaságoknak nyújtott állami támogatások bizonyos feltételek melletti ideiglenes fizetését, ha ez új útvonalak létrehozására vagy új járatsűrűség kialakítására, továbbá olyan számú utas vonzására ösztönzi őket, amely a későbbiek során korlátozott időtartamon belül biztosítja számukra a megtérülési küszöböt. A Bizottság gondoskodik arról, hogy az ilyen támogatások ne részesítsék előnyben a nemzetközi forgalom és verseny előtt már nagymértékben nyitott nagy repülőtereket <sup>(160)</sup>.
- (536) A konkrét összeegyeztethetőségi feltételek a 2005. évi iránymutatás 79.pontjában található.
- (537) A Bizottság úgy véli, hogy az alábbi állami támogatások összeegyeztethetőségét a 2005. évi iránymutatás fényében kell értékelni:
- a repülőtéri szolgáltatásokról szóló és a marketingszolgáltatásokról szóló, a VTAN és a Ryanair/AMS között 2007. január 2-án kötött szerződések,
  - a 2007. január 2-i szerződések 2007. augusztus 1-jei módosításai,
  - a repülőtéri szolgáltatásokról szóló és a marketingszolgáltatásokról szóló, a VTAN és a Ryanair/AMS között 2007. november 1-jén kötött szerződések,
  - a repülőtéri szolgáltatásokról szóló és a marketingszolgáltatásokról szóló, a VTAN és a Ryanair/AMS között 2008. augusztus 27-én kötött szerződések,
  - a 2008. augusztus 27-i szerződések 2009. augusztus 25-i, 2010. augusztus 18-i és 2010. november 30-i módosításai.
- (538) A Bizottság nem gondolja úgy, hogy a nyújtott intézkedések összeegyeztethetőknek nyilváníthatók a Szerződéssel. A Bizottság ugyanis úgy véli, hogy több összeegyeztethetőségi feltétel nem teljesült, így többek között a következők:
- (539) Időbeli életképesség és idővel csökkenő támogatás (d kritérium), az üzleti terv hiánya (i kritérium), valamint az intézkedés intenzitása és időtartama (f kritérium) <sup>(161)</sup>: strukturálisan a különböző intézkedések egyikét sem azért alakították ki, hogy csökkenő és a szóban forgó szerződésekben, illetve a Bizottság tudomása szerint a szerződések megkötésének időpontjában potenciálisan a VTAN, illetve a SMAN rendelkezésére álló egyéb dokumentumban nem említett támogatható költségek bizonyos hányadára korlátozódó támogatási összeget garantáljon. Az idővel csökkenő támogatásra és a maximális intenzitásra vonatkozó kritériumnak tehát egyik intézkedés sem felelt meg.
- (540) Ezenkívül Franciaország rámutatott, hogy a Ryanair nem adott át a VTAN részére „olyan üzleti tervet, amely alátámasztja az útvonal lényeges időtartam során fennálló életképességét a pénzügyi ösztönzők/marketing-kifizetések megszűnését követően” <sup>(162)</sup>. E tényre figyelemmel, az ellentétes állítást alátámasztó mindennemű körülmény hiányában a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó támogatásokat nem olyan útvonalak vonatkozásában nyújtották, amelyek támogatás nélkül életképesek válhattak. Egyébként a London (2001 vége – 2002 eleje), Liverpool (2005 óta), Charleroi és East Midlands (2006 óta) felé irányuló útvonalak egymást követő támogatásai arra utalnak, hogy a Ryanair nem üzemeltette volna ezeket a járatokat, ha azok ilyen jellegű támogatása megszűnt volna.
- (541) A fentiekre figyelemmel a Bizottság megállapítja, hogy a fent hivatkozott feltételeknek a szóban forgó intézkedések egyike sem felel meg.
- (542) Kapcsolat új útvonalakkal vagy a fennálló útvonalakon további járatpárokkal (járatsűrűségekkkel) (c kritérium): a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó szerződéseket nem kizárólag új útvonalak vagy további gyakoriságok megnyitása érdekében kötötték.
- (543) Ekképpen a 2007. január 2-i szerződések nem írják elő új útvonalak vagy a fennálló útvonalakon további gyakoriságok megnyitását a 2005. évi szerződésben előírtakhoz képest.
- (544) A 2007. augusztus 1-jei módosítást illetően Franciaország megerősítette, hogy az feltételként írta elő a Ryanair charleroi-i járatának fenntartását a 2007-2008. évi téli szezonra. Nem kapcsolódott tehát új útvonal vagy új gyakoriságok megnyitásához.

<sup>(160)</sup> A 2005. évi iránymutatás 71. és 74. pontja.

<sup>(161)</sup> A csökkenő támogatás legfeljebb hároméves időtartamra nyújtható. A támogatás összege egyik évben sem haladhatja meg az adott év támogatható költségeinek 50 %-át, és a teljes támogatás nem haladhatja meg a támogatható költségek átlagosan 30 %-át.

<sup>(162)</sup> Franciaország 2014. április 25-i levele, 103. pont.

- (545) A 2007. november 1-jei szerződések sem útvonalak megnyitását írták elő, hanem a 2007. január 2-i szerződésekben előírtakkal azonos, vagy annál alacsonyabb gyakoriságokat, az évszakoknak megfelelően, a londoni útvonal kivételével, amely esetében további egy napi gyakoriságot vezettek be a nyári szezonra. Ehhez hasonlóan a 2008. augusztus 27-i szerződések is csak két útvonalra vonatkoztak az előző szerződések közül lefedett négy közül (London és Charleroi), azonos gyakoriságokkal, mint amelyeket a 2007. november 1-jei szerződések előírtak. A 2009. évi módosításokat, amelyek e szerződések pusztá meghosszabbítását jelentették, szintén nem alapozták meg további útvonalak vagy gyakoriságok megnyitását.
- (546) A 2010. augusztus 18-i 1. módosítást illetően Franciaország megerősítette, hogy a szolgáltatás igen alacsony összege nem volt alkalmas az eredeti szerződésben előírt járatok és gyakoriságok, valamint a várt forgalom módosítására. Franciaország szerint a módosítás megkötése a repülőtér üzemeltetője és a Ryanair közötti jó üzleti kapcsolatok fenntartásának összefüggésébe illeszkedik, és az olyan üzleti gesztusnak tekinthető, amely nem zavarja meg a koncesszió általános szerkezetét <sup>(163)</sup>.
- (547) A 2010. november 30-i 2. módosítás kapcsán Franciaország megerősítette, hogy e szerződés megkötésére „a Ryanair részéről a liverpooli járat kapcsán a VTAN-ra gyakorolt nyomás miatt került sor” <sup>(164)</sup>. Franciaország benyújtott egy, a Ryanair és a VTAN közötti 2010. november 23-i és 29-i leváltást, amely azt bizonyítja, hogy a Ryanair azzal fenyegetőzött, hogy 2 gyakoriságot töröl ebből a (kettő-négy alkalommal járó) járatból, e gyakoriságok fenntartását 2011 nyarára (a 2011. márciustól 2011. októberig tartó időszak) pedig ahhoz kötötte, hogy [35 000-65 000] euróért vásároljanak további marketing szolgáltatást, az e járat promóciójához való hozzájárulás érdekében. A hozzájárulás eseti emelésének hiányában a Ryanair felhagyhatott volna a liverpooli járat üzemeltetésével. E módosítás tehát nem új útvonalak vagy további gyakoriságok megnyitásához kapcsolódott, hanem kizárólag egy fennálló útvonal megmentéséhez.
- (548) Ekképpen a szóban forgó intézkedések egyikét sem új útvonalak vagy a meglévő útvonalakon további gyakoriságok megnyitása érdekében nyújtották.
- (549) Az útvonal indításához kapcsolódó pótlólagos költségek kompenzálása (e kritérium) <sup>(165)</sup>: a Bizottság úgy véli, hogy e kritériumnak egyik intézkedés sem felelt meg. Az Üzemeltetők által folyósított összegek célja ugyanis nem az volt, hogy megfeleljenek az indításhoz kapcsolódó pótlólagos költségek egy részének, amelyek kapcsán egyébként a Bizottság tudomása szerint a Ryanair/AMS soha nem készített becslést. Ebből egyébként az következik, hogy a maximális támogatási intenzitásokra vonatkozó feltételt nem lehet betartani.
- (550) Az útvonal fejlődésével való kapcsolat (g kritérium) <sup>(166)</sup>: a Ryanairrel 2005. október 10-től kezdődően aláírt szerződésekben előírt „incentive scheme” nem az útvonalak fejlődéséhez kapcsolódik, hanem a forgalmak Ryanair által várt, utasszámban kifejezett szintjeihez. Például a repülőtéri szolgáltatásokról szóló 2007. január 1-jei szerződés négy útvonalra vonatkozik, amelyek a nimes-i repülőtérrel London, Liverpool, Charleroi és East Midlands felé indulnak. Az incentive scheme ugyanakkor a felszálló utasok számától függően kedvezményt biztosított <sup>(167)</sup>, anélkül, hogy pontosították volna az utas konkrét célpontját <sup>(168)</sup>. A többi szerződés e tekintetben végzett elemzése egybevág ezzel. Általánosabb jelleggel, ahogy fent bemutattuk, a szóban forgó szerződések egyikét sem új útvonalak vagy új gyakoriságok megnyitása érdekében kötötték. Az ezekből következő támogatási összegek tehát nem kapcsolódnak egyes útvonalak fejlődéséhez. Ekképpen a Bizottság úgy véli, hogy e kritériumnak egyik szóban forgó intézkedés sem felelt meg.
- (551) Megkülönböztetésmentes odaítélés (h kritérium): Franciaország szerint „a VTAN kiemeli, hogy a különböző szerződések megkötése előtt nem hozta nyilvánosságra azon szándékát, hogy pénzügyi ösztönzőket nyújt és/vagy marketingdíjakat fizet a Ryanair részére. A VTAN azonban ugyanazokat az ajánlatokat tette minden légitársaság részére, és ezáltal lehetővé tette minden érdekelt légitársaság számára, hogy szolgáltatásaikat a Ryanairhez hasonlóan nyújtsák” <sup>(169)</sup>. Ekképpen a 2005. évi iránymutatásban előírt megkülönböztetésmentesség feltételének egyik szóban forgó intézkedés sem felelt meg. Az ajánlati felhívás nélkül, a repülőtér üzemeltetője által saját belátása szerint kiválasztott egyes társaságok részére tett ajánlatok ugyanis nem elegendőek e feltétel teljesítéséhez.

<sup>(163)</sup> Lásd a 38. lábjegyzetet.

<sup>(164)</sup> Franciaország 2014. március 20-i levele, 8. o.

<sup>(165)</sup> A támogatás összegének szorosan kapcsolódnia kell azokhoz a pótlólagos költségekhez, amelyek az új útvonal indításához vagy az új járatsűrűség bevezetéséhez kapcsolódnak, és amelyeket a légifuvarozónak a járat üzemeltetése során már nem kell viselnie.

<sup>(166)</sup> A támogatás kifizetésének a szállított utasszám tényleges alakulásához kell kapcsolódnia.

<sup>(167)</sup> A repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2007. január 1-jei szerződés 8. cikke.

<sup>(168)</sup> Az utasok számát figyelembe vevő kizárólagos célállomások Charleroi és East Midlands (a repülőtéri szolgáltatásokról szóló 2007. január 1-jei szerződés 8.2. cikke).

<sup>(169)</sup> Franciaország 2014. április 25-i levele, 102. pont.

(552) A fent hivatkozott körülmények összességére figyelemmel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Ryanair/AMS részére a jelen vizsgálat tárgyát képező szerződések révén nyújtott egyik jogellenes támogatás sem felel meg a 2005. évi iránymutatásban előírt valamennyi kritériumnak. Ekképpen az alábbi intézkedésekből következő támogatások összegegyeztetetlenek a belső piaccal:

— a repülőtéri szolgáltatásokról szóló és a marketingszolgáltatásokról szóló, a VTAN és a Ryanair/AMS között 2007. január 2-án kötött szerződések,

— a 2007. január 2-i szerződések 2007. augusztus 1-jei módosításai,

— a repülőtéri szolgáltatásokról szóló és a marketingszolgáltatásokról szóló, a VTAN és a Ryanair/AMS között 2007. november 1-jén kötött szerződések,

— a repülőtéri szolgáltatásokról szóló és a marketingszolgáltatásokról szóló, a VTAN és a Ryanair/AMS között 2008. augusztus 27-én kötött szerződések,

— a 2008. augusztus 27-i szerződések 2009. augusztus 25-i, 2010. augusztus 18-i és 2010. november 30-i módosításai.

#### 7.2. A CCI-REPÜLŐTÉR ÉS A VTAN SZÁMÁRA NYÚJTOTT PÉNZÜGYI HOZZÁJÁRULÁSOK ÉRTÉKELÉSE

(553) A Bizottság ebben a részben elemzi a CCI-repülőtér és a VTAN részére nyújtott, a 3.2. szakaszban leírt különböző pénzügyi támogatási intézkedéseket.

##### 7.2.1. AZ EUMSZ 107. CIKK (1) BEKEZDÉSE ÉRTELMEBEN FENNÁLLÓ TÁMOGATÁSOK

(554) Az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében a Szerződéssel összegegyeztetetlen 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.

(555) Ahhoz, hogy egy intézkedést állami támogatásnak minősítsenek, tehát az alábbi kumulatív feltételeknek kell teljesülniük:

— a kedvezményezettnek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak kell lennie, ami gazdasági tevékenységet feltételez,

— az intézkedést állami forrásokból kell finanszírozni és annak az államnak betudhatónak kell lennie,

— az intézkedésnek szelektív előnyben kell részesítenie a kedvezményezettet vagy kedvezményezetteket,

— a szóban forgó intézkedés torzítja a versenyt, vagy a verseny torzításával fenyeget, és alkalmas arra, hogy befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

(556) Annak meghatározása céljából, hogy a fent említett támogatások állami támogatásnak minősülnek-e, először meg kell állapítani, hogy egymást követő kedvezményezettjeik, vagyis a CCI-repülőtér és a VTAN vállalkozásnak minősültek-e, azaz részt vettek-e gazdasági tevékenységben e támogatások odaítélése idején. E kérdéssel összefüggésben a Bizottság ezt követően megvizsgálja a CCI-repülőtér és a VTAN által kapott, a francia repülőterek állami feladatainak finanszírozására szolgáló, a (32) és azt követő preambulumbekendésekben ismertetett általános rendszer keretében nyújtott támogatásokat. Végül a Bizottság megvizsgálja, hogy a nîmes-i repülőtér üzemeltetése milyen mértékben volt általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekinthető az érintett időszak folyamán. E három előzetes vizsgálatot követően, azok eredményeit felhasználva, a Bizottság értékeli a jelen vizsgálat tárgyát képező valamennyi intézkedést, annak eldöntése érdekében, hogy az állami támogatásnak minősül-e.

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

- (557) Ahogy a Bizottság az új iránymutatásban ismertette <sup>(170)</sup>, az Aéroports de Paris ügyben hozott ítélet meghozatalától kezdődően (2000. december 12.) a repülőtéri infrastruktúra kiépítését és üzemeltetését olyan feladatnak kell tekinteni, amely az állami támogatások ellenőrzésének hatáskörébe tartozik. Ugyanakkor az ítélet megelőző bizonytalanság miatt az állami hatóságok joggal ítélték meg úgy, hogy a repülőtéri infrastruktúra finanszírozása nem minősül állami támogatásnak, és ennek megfelelően az ilyen intézkedéseket nem kell bejelenteni a Bizottságnak. Ebből következik, hogy a Bizottság most már nem kérdőjelezheti meg az állami támogatásra vonatkozó szabályok alapján a 2000. december 12-ét megelőzően nyújtott finanszírozási intézkedéseket.
- (558) Továbbá, ahogy az új iránymutatásban is szerepel <sup>(171)</sup>, a repülőtereknek nem feltétlenül az összes tevékenysége gazdasági természetű. Az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során a rendszerint hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és általában nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá.
- (559) A CCI-repülőteret illetően az eljárás megindításáról szóló határozat tárgyát képező intézkedések a francia repülőterek állami feladatainak finanszírozására szolgáló általános rendszer keretében nyújtott támogatások (a továbbiakban: az állami feladatokra vonatkozó támogatások), különböző önkormányzatoktól, illetve a CCI általános szolgálatától 2000 és 2006 között kapott különböző eseti támogatások, a CCI-repülőtér részére a CCI általános szolgálatától 2002 és 2006 között nyújtott támogatások (a továbbiakban: a visszatérítendő előlegek), valamint az új iránymutatásban a CCI általános szolgálatától a repülőtér 2000–2006 közötti időszak során való üzemeltetésével összefüggésben nyújtott működési támogatások összegegyeztetetősége tekintetében megjelöltek által viselt általános költségek feltételezett ki nem számlázása.
- (560) A Franciaország által szolgáltatott, az (55)–(57) preambulumbekendésekben összefoglalt magyarázatokból kiténik, hogy egyes, a FIATA alá tartozó, az állami feladatokra vonatkozó támogatások körébe eső és a későbbiekben megvizsgált támogatások kivételével csak a 2005-ben kapott 250 000 eurós, 600 000 eurós és 500 000 eurós, valamint a CCI általános szolgálatától 2006-ban kapott 200 000 eurós támogatás (a továbbiakban: az eseti működési támogatások) szolgálták a repülőtér gazdasági tevékenységének finanszírozását. E támogatásokat ugyanis a működési költségek és a repülőtéri infrastruktúrák utasok és légitársaságok részére való rendelkezésre bocsátásából eredő bevételek közötti kiegyensúlyozatlanságnak betudható működési deficit fedezésére szánták. Mivel e támogatásokat 2000. december 12-ét követően nyújtották, és azok a repülőtér gazdasági tevékenységének finanszírozását szolgálták, így a vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalmát illetően alkalmasak arra, hogy az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatáskörébe tartozzanak. Ugyanez a helyzet a szintén 2000. december 12-ét követően nyújtott, a repülőtér működési egyenlege egyensúlyának biztosítását célzó visszatérítendő előlegek esetében is.
- (561) A CCI általános szolgálatától a repülőtér 2000–2006 közötti időszak során viselt általános költségeinek ki nem számlázása tekintetében egy a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban ismertetett feltevésről volt szó. Ugyanakkor, ahogy az az (59) preambulumbekendésben is szerepelt, Franciaország olyan bizonyítékokat szolgáltatott, amely szerint a CCI általános szolgálatától továbbszámolta a CCI-repülőtér részére általános költségeinek a repülőtéri működésének tulajdonítható részét, egy objektív költség-megosztási kulcs alapján. E magatartás megfelel a jövedelmezőségi kilátások által motivált piaczgazdasági szereplő által egy leányvállalattal vagy az általános szolgáltatásokhoz tartozó részleggel szemben tanúsított magatartásnak. Következésképpen az eljárás megindításáról szóló határozatban a CCI általános szolgálatától egyes általános költségeinek ki nem számlázása tekintetében ismertetett feltevés ténybelileg tévesnek bizonyult, valamint a CCI által az általános költségek tekintetében alkalmazott számlázási rendszer nem jelent előnyt sem a CCI-repülőtér számára. Így tehát a jelen határozat keretében nincs helye ezen „intézkedés” további vizsgálatának. Ehhez hasonlóan a Franciaország által a nimes-i repülőtéren a CCI irányításának idején végzett, az (51) preambulumbekendésben említett beruházások kapcsán nyújtott információk azt mutatják, hogy a CCI-repülőtér egyedül viselte azon beruházások terhet, amelynek elvégzése és finanszírozása rá hárult. Nincs tehát olyan, a CCI-repülőtér számára nyújtott beruházási támogatás, amelyet a jelen értékelésben meg kell vizsgálni.
- (562) A VTAN javára szolgáló intézkedések tekintetében elsősorban a KMM által bevezetett és később módosított átalány-hozzájárulásról van szó. Ezt az átalány-hozzájárulást ugyanis a működési költségek és a repülőtéri infrastruktúrák utasok és légitársaságok részére való rendelkezésre bocsátásából eredő bevételek közötti kiegyensúlyozatlanságnak betudható működési deficit fedezésére szánták, figyelemmel néhány, a KMM és módosításai által a VTAN számára előírt beruházás költségeire. Mivel az átalány-hozzájárulást 2000. december 12-én vezették be és módosították, és az a repülőtér gazdasági tevékenységének finanszírozását szolgálta, így az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá tartozik.

<sup>(170)</sup> Az új iránymutatás 28. és 29. pontja.

<sup>(171)</sup> Az új iránymutatás 34. és 35. pontja.

- (563) A VTAN számára nyújtott egyéb, a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező intézkedések egy a 2011. év után annak érdekében nyújtott sajátos állami hozzájárulást jelentenek, hogy figyelembe vegyék a VTAN-t a BAN bezárását követően sújtó új üzemeltetési terheket (a továbbiakban: sajátos állami hozzájárulás), valamint a 2011. és 2012. évek után nyújtott beruházási támogatásokat (a továbbiakban: beruházási támogatások). E különböző, 2000. december 12. után nyújtott intézkedések legalább részben a repülőtér finanszírozását szolgálták (beleértve annak a repülőtéri infrastruktúra rendelkezésre bocsátásából álló üzleti tevékenységét is), valamint a repülőtér üzleti tevékenységéhez tartozó beruházásokat. Ezek az intézkedések tehát a vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalmára figyelemmel alkalmasak arra, hogy az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá tartozzanak.
- (564) Ekképpen a Bizottság a továbbiakban megvizsgálja az állami feladatokhoz nyújtott támogatásokat, valamint:
- a CCI üzemeltetési időszaka tekintetében az eseti működési támogatásokat és a visszatérítendő előlegeket,
  - a VTAN üzemeltetési időszaka tekintetében az átalány-hozzájárulást, a sajátos állami hozzájárulást, valamint a beruházási támogatásokat.

#### 7.2.1.2. Az állami feladatokhoz nyújtott támogatások

- (565) Ahogy azt a Bizottság az új iránymutatásban megállapította, a Bíróság szerint az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során rendszeren a hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és általában nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá<sup>(172)</sup>. Az új iránymutatás értelmében<sup>(173)</sup> az olyan tevékenységek, mint például a légitforgalmi irányítás, a rendészet, a vámügy, a repülőgépeket érintő tűzoltás, a polgári légi közlekedés jogellenes beavatkozások elleni védelmére irányuló intézkedések, és az ilyen tevékenységek végzéséhez szükséges infrastruktúrával és eszközökkel összefüggő beruházások általában nem számítanak gazdasági természetű tevékenységeknek.
- (566) Az új iránymutatás azt is előírja, hogy ahhoz, hogy az ilyen nem gazdasági tevékenységek állami finanszírozása ne minősüljön állami támogatásnak, azt szigorúan a velük kapcsolatban felmerülő költségek ellentételezésére kell korlátozni, és nem vezethet a repülőterek közötti hátrányos megkülönböztetéshez. A második feltételt illetően az iránymutatás pontosítja, hogy bár egy adott jogrend szerint normális, hogy a polgári repülőtereknek az üzemeltetésükből eredő bizonyos költségeket viselniük kell, míg más polgári repülőtereknek nem, ez utóbbiak előnyben részesülhetnek, függetlenül attól, hogy ezek a költségek egy általánosságban nem gazdasági jellegűnek tartott tevékenységhez kapcsolódnak-e<sup>(174)</sup>.
- (567) A francia repülőtereken az állami feladatok általános finanszírozási rendszere által finanszírozott, a (32) és azt követő preambulumbekendésekben ismertetett tevékenységek magukban foglalják a polgári légi közlekedés védelmét a jogellenes beavatkozásoktól<sup>(175)</sup>, a rendészeti feladatokat<sup>(176)</sup>, a mentési és repülőgép-tűzoltási feladatokat<sup>(177)</sup>, a légi közlekedés biztonságát<sup>(178)</sup>, valamint az emberi és természeti környezet védelmét<sup>(179)</sup>. Ezek a tevékenységek jogosan tekinthetők az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során az állam hatáskörébe tartozó tevékenységeknek. Franciaország ezért jogosan tekintheti ezeket a feladatokat „állami” jellegű feladatoknak, más szóval nem gazdasági jellegű feladatoknak az állami támogatásra vonatkozó szabályok értelmében. Ebből következik, hogy Franciaország előírhatja az állami finanszírozást a repülőtér-üzemeltető részéről az említett feladatok teljesítése során felmerülő költségek ellentételezésére, amennyiben a nemzeti jogszabályok rájuk ruházzák ezeket a feladatokat, és feltéve, hogy a finanszírozás nem vezet túlkompenzációhoz vagy a repülőterek közötti megkülönböztetéshez.

<sup>(172)</sup> A C-118/85. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 7 és 8. pontja, valamint a C-30/87. sz., Bodson kontra Pompes funèbres des régions libérées ügyben hozott ítélet (EBHT 1988, I-2479. o.) 18. pontja.

<sup>(173)</sup> Az új iránymutatás 35. pontja.

<sup>(174)</sup> Az új iránymutatás 36. és 37. pontja.

<sup>(175)</sup> Ebbe a kategóriába tartozik a feladott poggyász, az utasok és a kézipoggyász átvizsgálása, valamint a zárt területekhez való hozzáférés ellenőrzése.

<sup>(176)</sup> Ebbe a kategóriába tartozik a biometrikus azonosítást használó automata határellenőrzés.

<sup>(177)</sup> A fentiek szerint kifejezetten ezt a három kategóriát említi az új iránymutatás a nem gazdasági jellegű tevékenységek illusztrálásához.

<sup>(178)</sup> Ebbe a kategóriába tartozik a vadveszély megelőzése.

<sup>(179)</sup> Ebbe a kategóriába tartoznak a környezetvédelmi ellenőrzési intézkedések.

- (568) A (32) és azt követő preambulumbekendésekben leírtakból egyértelműen kiderül, hogy a francia jogszabályok által meghatározott rendszer a költségek szigorú, előzetes és utólagos ellenőrzésén alapul, és biztosítja, hogy a repülőtér-üzemeltető a repülőtéri illetekekből és kiegészítő mechanizmusból csak akkora összeget kap, amely feltétlenül szükséges a költségek fedezéséhez.
- (569) Továbbá ez a rendszer minden franciaországi polgári repülőtérre vonatkozik, mind a kompenzációt eredményező feladatok körét, mind a finanszírozási mechanizmusokat tekintve. A megkülönböztetésmentességre vonatkozó feltétel tehát teljesül. Habár a francia jogszabályok állami feladatokat ruháznak a repülőtér-üzemeltetőkre, azt nem írják elő, hogy ők finanszírozzák ezeket, az inkább az állam feladata. Így az említett feladatok ellátásából eredő költségeket ellentételező állami támogatás nem csökkenti a francia jogszabályok szerint általában a repülőtér-üzemeltető által viselt költségeket.
- (570) E nemzeti rendszert alkalmazták a nîmes-i repülőtérre 2000 óta. Ekképpen a CCI-repülőtér, illetve a VTAN által ebben a rendszerben kapott pénzforrások nem minősülnek állami támogatásnak. E következtetés kiterjed többek között azokra az (55) preambulumbekendésben hivatkozott támogatásokra, amelyeket a CCI-repülőtér a FIATA-ból kapott.

#### 7.2.1.3. *Állami források és az államnak tulajdoníthatóság*

- (571) A még megvizsgálandó különböző intézkedéseket a területi önkormányzatok (a CGG, a CAAC és a CANM), a SMAN (amely helyi önkormányzatok társulása) és a CCI nyújtották.
- (572) A helyi önkormányzat forrásai az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében állami forrásoknak minősülnek<sup>(180)</sup>. Egyébként az ilyen önkormányzatok magatartása a központi hatóságok intézkedéseivel hasonlóan e cikk hatálya alá tartozik, ha a rendelkezésben foglalt feltételek teljesülnek<sup>(181)</sup>. Ekképpen az állami támogatásokra vonatkozó ítélkezési gyakorlat értelmében az olyan területi önkormányzatok, mint a CGG, a CAAC és a CANM határozatait a (széles értelemben vett) államnak tulajdoníthatónak kell tekinteni.
- (573) A következtetés kiterjesztés útján vonatkozik a helyi önkormányzatok olyan társulására is, mint a SMAN. Ezenfelül, ahogy az a 2.2. szakaszban szerepel, a SMAN költségvetését túlnyomórészt az azt alkotó területi önkormányzatok hozzájárulásai alkották. A SMAN forrásai ugyanis kiterjednek többek között a következőkre: i. a tagok hozzájárulásai; ii. a támogatások; iii. ajándékok és hagyatékok; iv. kölcsönök; v. az irányítók és Üzemeltetők díjai; valamint vi. általánosabban a SMAN alapszabálya által meghatározott hatáskör gyakorlásához fűződő valamennyi közvetlen és közvetett forrás. Ezenfelül a SMAN-t a kizárólag a területi önkormányzati tagok képviselőiből álló bizottság (Comité syndical) vezeti. Így a SMAN forrásai állami források, és valamennyi határozata az „államnak tulajdonítható” az állami támogatásokra vonatkozó ítélkezési gyakorlat értelmében.
- (574) A CCI általános szolgálata által a CCI-repülőtér részére nyújtott intézkedéseket illetően, ahogy az korábban a 7.1.1.1. Állami források és az államnak való betudhatóság szakaszban megállapítást nyert, a CCI állami hatóság, amelynek forrásai állami források, és valamennyi határozata az állami támogatásokra vonatkozó ítélkezési gyakorlat értelmében az „államnak tulajdonítható”.
- (575) Ekképpen a jelen vizsgálat tárgyát képező valamennyi intézkedés az „államnak tulajdonítható”, és állami források révén finanszírozott.

#### 7.2.1.4. *Szelektív gazdasági előny*

- (576) Annak megállapításához, hogy egy állami intézkedés a 107. cikk (1) bekezdése értelmében előnyt biztosít-e egy vállalkozás számára, meg kell határozni, hogy a szóban forgó vállalkozás olyan gazdasági előnyhöz jutott-e, amelynek segítségével elkerül bizonyos olyan költségeket, amelyeket egyébként a saját pénzügyi forrásaiból kellene fizetnie, vagy olyan előnyhöz jutott-e, amelyhez szokásos piaci feltételek között nem jutott volna hozzá<sup>(182)</sup>, illetve a szóban forgó intézkedés a közszolgáltatásért nyújtott ellentételezésnek tekinthető-e, teljesítve ezzel az Altmark-ügyben hozott ítélet feltételeit.

<sup>(180)</sup> A Törvényszék még nem közzétett T-267/08. és T-279/08. sz., Nord-Pas-de-Calais egyesített ügyekben 2011. május 12-én hozott ítéletének 108. pontja.

<sup>(181)</sup> A Törvényszék T-127/99., T-129/99. és T-40/99. sz. egyesített ügyekben 2002. március 6-án hozott ítéletének (EBHT 2002., II-1330. o.) 142. pontja.

<sup>(182)</sup> A C-301/87. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1990., I-307. o.) 41. pontja.

### 7.2.1.4.1. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatás fogalma és az Altmark-ügyben hozott ítélet

#### 7.2.1.4.1.1. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatás fogalmának alkalmazása

- (577) Fel kell tenni a kérdést, hogy a még megvizsgálandó különböző intézkedések tekinthetők-e közszolgáltatásért nyújtott ellentételezésnek, amelyeket egy valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás (ÁGÉSZ) üzemeltetéséért biztosítottak.
- (578) E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az Altmark-ügyben hozott ítéletben a Bíróság úgy döntött, hogy a közszolgáltatásért nyújtott ellentételezések nem minősülnek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak, amennyiben négy kumulatív feltétel teljesül. Egyrészt a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és e kötelezettségnek egyértelműen meghatározottnak kell lennie. Másrészt az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani. Harmadszor, az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az ésszerű nyereségre. Végül, amikor egy adott esetben a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt a jelöltet válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál felmerülnének. E feltételek alkalmazása céljából az első megvizsgálandó kérdés a valódi ÁGÉSZ fennállása.
- (579) Franciaország, amelyhez az Üzemeltetők is csatlakoznak, úgy ítéli meg, hogy helyi dimenziójára és szerepére figyelemmel a nîmes-i repülőtér egészének irányítását általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak kellene tekinteni. Franciaország szerint: „Még ha úgy is tekintjük, hogy Languedoc-Rousillon nem elszigetelt régió, valamint, hogy megközelíthetőségének nem jelentik feltételét a nîmes-i repülőtér légi útvonalai, ami a lenti 2. pontban leírtak szerint vitatható, mindazonáltal a fentiekre figyelemmel a nîmes-i repülőtér irányításához egy sor közszolgáltatási feladat kapcsolódik, továbbá a Bizottság nem bizonyította, hogy egy piaccgazdasági magánszereplő ugyanilyen mértékben vagy ugyanilyen feltételek mellett közszolgáltatási kompenzáció hiányában kész lenne ilyen kötelezettségeket vállalni. E tekintetben nem jelentős, hogy a repülőtér egy elszigetelt régióban található-e. A Bizottság iránymutatása és az állandó ítélkezési gyakorlat elismeri a tagállamok mozgásterét a közszolgáltatási kötelezettségek meghatározásában. Az ÁGÉSZ fennállásának megállapítása szempontjából a döntő kritérium az, hogy egy vállalkozás saját üzleti érdekeinek figyelembevételével olyan mértékben vagy ugyanolyan feltételekkel elvállalná-e a szóban forgó szolgáltatást”<sup>(183)</sup>.
- (580) Ez az okfejtés nyilvánvaló mérlegelési hibán alapul. Azon intézkedés elemzése érdekében, amellyel összefüggésben egy repülőtér irányítása általános gazdasági érdekű szolgáltatás, meg kell vizsgálni azt az általános érdeket, amelynek e tevékenység megfelel. E tekintetben a repülőtér mérete sem releváns szempont.
- (581) Ahogy azt a Bizottság korábban már hangsúlyozta határozathozatali gyakorlatában: „A gazdasági fejlődés [...] nem elégséges ahhoz, hogy igazolja, hogy egy szolgáltatást [ÁGÉSZ-nak] minősítsenek. Az ilyen minősítést a gazdasági tevékenységek fejlődéséhez fűződő általános érdeken túlmenő közszolgáltatási okoknak kell indokolniuk”<sup>(184)</sup>. A Szerződés már tartalmaz egy sajátos összeegyeztethetőségi indokot a gazdasági tevékenység fejlesztését célzó támogatások vonatkozásában (107. cikk (3) bekezdésének c) pontja), míg a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint az általános gazdasági érdekű szolgáltatások olyan szolgáltatások, amelyek meghatározott jegyekben különböznek más gazdasági tevékenységektől<sup>(185)</sup>, és az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott vállalkozásokat „sajátos feladattal” bízzák meg<sup>(186)</sup>. A „sajátos közszolgáltatási feladattal” való megbízás általában olyan szolgáltatások nyújtására vonatkozik, amelyeket egy vállalkozás saját üzleti érdekeinek figyelembevételével nem, vagy nem olyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezne el<sup>(187)</sup>. Mivel a nyújtott szolgáltatások általános érdekűek, a tagállamok vagy az Unió az ilyen szolgáltatásokhoz különleges kötelezettségeket társíthat.

<sup>(183)</sup> Franciaország észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatra.

<sup>(184)</sup> Lásd a 381/04. sz. határozat – Franciaország, Nagysebességű telekommunikációs hálózat projektje Pyrénées-Atlantiques megyében (DORSAL), (HL C 162., 2005.7.2., 5. o.) 53. pontját.

<sup>(185)</sup> Lásd például a C-179/90. sz. Mercé konvenzionali porto di Genova ügyben hozott ítélet (EBHT 1991., I-5889. o.), 27. pontját, a C-242/95. sz., GT-Link A kontra S ügyben hozott ítélet (EBHT 1997., I-4449. o.) 53. pontját, valamint a C-266/96. sz., Corsica Ferries France SA ügyben hozott ítélet (EBHT 1998., I-3949. o.) 45. pontját.

<sup>(186)</sup> Lásd különösen a 127/73. sz., BRT kontra SABAM ügyben hozott ítéletet (EBHT 1974., I-51. o.).

<sup>(187)</sup> A Bizottság közleménye az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.) 46. és 47. pont.

- (582) A Bizottság egyébként az iránymutatásban kimondta, hogy: „A repülőterek tekintetében elmondható, hogy a Bizottság véleménye szerint a repülőterek általános üzemeltetését – megfelelően indokolt esetekben – általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak lehet tekinteni. [...] a Bizottság véleménye szerint ez csak akkor fordulhat elő, ha a repülőtér által kiszolgálható terület egy része a repülőtér nélkül oly mértékben elszigetelődne az Unió többi tagállamától, hogy az hátrányosan befolyásolná a terület társadalmi és gazdasági fejlődését. Ennek megállapításakor figyelembe kell venni a többi szállítási mód, így különösen a nagy sebességű vasúti szolgáltatások és a kompok által nyújtott tengeri útvonalak elérhetőségét”<sup>(188)</sup>.
- (583) Ekképpen, a nîmes-i repülőtér hozzájárulása a helyi gazdasági fejlődéshez, amelyet Franciaország elsődlegesen kiemelt a valódi ÁGÉSZ fennállásának alátámasztására irányuló állításának igazolása érdekében, önmagában nem releváns tényező, amennyiben azt az e repülőtér által a régió megközelíthetőségéhez nyújtott hozzájárulástól függetlenül vizsgáljuk. Nem vitatott, hogy egy régió hozzáférhetőségének javításával, különösen, ha megszünteti annak elszigeteltségét, a repülőtér pozitív hatást gyakorolhat a helyi gazdasági fejlődésre. Ugyanakkor az a pusztán tény, hogy egy repülőtér jelenléte és tevékenysége közvetlen és közvetett állásokat teremt, valamint ösztönzi a helyi vállalkozások tevékenységét, nem tekinthető releváns szempontnak a valódi ÁGÉSZ fennállásának megállapításánál.
- (584) A nîmes-i repülőtér régió megközelíthetőségéhez való hozzájárulását illetően Franciaország elismerte különösen azt, hogy a montpellier-i repülőtér csak 63 km-re fekszik a nîmes-i repülőtértől, ami közúton csak 49 perc utazási időt jelentett. Azt is elismerte, hogy Nîmes-be 2001 óta jár a nagysebességű vonat (TGV). E várost tehát például Párizssal és Lyonnal gyakori vasúti szolgáltatás köti össze, körülbelül 3 óra és 1 óra 30 perces menetidővel. Franciaország elmulasztotta figyelembe venni a vasúti forgalmat az ÁGÉSZ fennállására vonatkozó érvelésében. A közúti hálózatot illetően Nîmes városa az A9 és A54 autópályák közvetlen közelében található, és azok közvetlenül összekötik Franciaország délkeleti negyedével, többek között Lyon-nal, Marseille-jel és Montpellier-vel. E körülményekre figyelemmel nem lehet azt állítani, hogy a nîmes-i repülőtér által kiszolgálható terület egy része a repülőtér nélkül oly mértékben elszigetelődne az Unió többi tagállamától, hogy az hátrányosan befolyásolná a terület gazdasági és társadalmi fejlődését.
- (585) A montpellier-i repülőtér kapcsán Franciaország kijelentette: „bár a fenti elemek azonos vonzáskörzetbe helyezik a nîmes-i repülőtérrel, az őket elválasztó, 60 percnél rövidebb utazási idő miatt, illetve mivel az oda-vissza út költsége nem haladja meg a 20 eurót, mindazonáltal hangsúlyozni kell, hogy a Ryanair montpellier-i repülőtérrel induló járatai – jelenleg négy – olyan idegenforgalmi keresletnek felelnek meg, amely inkább a repülőtértől nyugatra, nem pedig keletre jelentkezik (az összeköttetés a hahni repülőtérrel erre egy példa, miközben a Ryanair megszüntette a Marseille-ből Németország felé tartó járatait), valamint, hogy a nîmes-i repülőtér részben eltérő vonzáskörzetet fed le, mint a montpellier-i repülőtér (többek között Cévennes, Uzège, és a Rhône völgyében Gard északkeleti/Ardèche déli része). Ekképpen saját vonzáskörzete van. Arra is rá kell mutatni, hogy a fapados utasok 51 %-a kevesebb, mint 50 kilométerre távolodik el repülőtérétől.”
- (586) Franciaország ilyen módon elismerte, hogy vannak olyan körülmények, amelyek alapján a nîmes-i repülőtér ugyanabba a vonzáskörzetbe helyezhető, mint a montpellier-i repülőtér. E körülmények között nem lehet azt állítani, hogy a nîmes-i repülőtér fennállása alkalmas arra, hogy kiküszöböljön egy olyan elszigeteltséget, amely a repülőtér által kiszolgált régió egy része tekintetében veszélyeztetné a társadalmi és gazdasági fejlődést, már csak azért sem, mert ahogy fent kiemeltük, Nîmes-be jár a TGV. Franciaország egyébként nem szolgáltatott semmilyen olyan bizonyítékot, amely alkalmas lenne egy ilyen hipotetikus kár terjedelmének értékelésére. Az a tény, hogy a nîmes-i és a montpellier-i repülőterek vonzáskörzetei nincsenek pontos átfedésben, nem elégséges érv. Két elkülönült repülőtér vonzáskörzete ugyanis soha nem esik pontosan egybe, bármilyen közel is legyenek egymáshoz. Végül, az a tény, hogy a fapados utasok 51 %-a nem távolodik el jobban repülőtérétől, mint 50 km, nem bizonyítja azt, hogy a nîmes-i repülőtér nélkül az e repülőtér vonzáskörzetébe utazni, vagy onnan távozni kívánó utasok ne lennének nagy mértékben készek arra, hogy a montpellier-i repülőtérrel induló vagy oda érkező járatokat vegyenek igénybe.
- (587) Franciaország egyébként azt állította, hogy a légiforgalom fejlesztésének a KMM révén a VTAN-ra bízott feladata „az Altmark-ügyben hozott ítéletben kialakított ítélkezési gyakorlat értelmében vett közszolgáltatási kötelezettségnek tekinthető”. Franciaország szerint e feladat „a terület gazdasági és idegenforgalmi fejlesztését” érinti, amely Franciaország szerint „i. a regionális gazdaság számára bevételeket és munkahelyeket teremtő utasforgalom fokozását [...]; valamint ii. a repülőtér körül elhelyezkedő tevékenységi zóna fejlesztését” igényli. E tevékenységi zóna kapcsán Franciaország több olyan vállalkozásra is hivatkozik, amelyek letelepedtek ott, és kiemeli, hogy: „Ebben az ipari zónában a VTAN feladata a repüléssel összefüggő tevékenységek fejlesztése és az ipari, illetve kereskedelmi tevékenység megerősítése, amelyek munkahelyeket teremtenek a régióban”<sup>(189)</sup>.

<sup>(188)</sup> Az új iránymutatás 72. pontja.

<sup>(189)</sup> Franciaország észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatra.

- (588) Ez az érvelés nem fogadható el, mivel ahogy arra lent emlékeztetünk, egy tevékenység pusztán hozzájárulása a helyi gazdasági fejlődéshez önmagában nem elegendő annak igazolásához, hogy e tevékenységet ÁGÉSZ-nak minősítsék. Ezenfelül egy repülőtér kereskedelmi fejlesztése új légi útvonalak kialakítása, illetve a nem légiforgalmi tevékenységek bővítése révén önmagában nem felelhet meg az ÁGÉSZ-nak minősítést igazoló általános érdek követelményének. A Bizottság úgy ítéli meg különösen, hogy egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásakor felmerülő nettó költségek hatóságok általi ellentételezése nem befolyásolhatja a repülőtér üzemeltetőjének arra irányuló gazdasági érdekét, hogy kereskedelmi kapcsolatokat létesítsen légitársaságokkal.
- (589) Ekképpen, a fentiekre figyelemmel, a Franciaország által előterjesztett érvek fényében, és figyelemmel többek között a montpellier-i repülőtér közelségére, valamint a nîmes-i TGV forgalomra, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Franciaország nyilvánvaló mérlegelési hibát követett, amikor azt állította, hogy a nîmes-i repülőtér irányításának egésze ÁGÉSZ-nak minősül. Különösen a nîmes-i repülőtér üzemeltetőjének azon tevékenysége nem tekinthető valódi ÁGÉSZ-nak, hogy kereskedelmi utasszállító járatokat fogadtak ezen a repülőtéren. Ebből következik, hogy mivel a különböző, a jelen vizsgálat tárgyát képező pénzügyi támogatási intézkedések az egész repülőtér tevékenységének finanszírozását célozták, ezek nem tekinthetők egy valódi ÁGÉSZ működtetése érdekében nyújtott pénzügyi ellentételezéseknek. Ekképpen nem felelnek meg az Altmark-ügyben hozott ítélet kumulatív feltételeinek.
- (590) Egyébként még ha fel is tételeznénk, hogy a nîmes-i repülőtér irányítása részben vagy egészben érvényesen ÁGÉSZ-nak lenne minősíthető, a szóban forgó intézkedések akkor sem felelnének meg az Altmark-ügyben hozott ítélet kumulatív feltételeinek. Nem felelnek ugyanis meg ezen ítélet első, második és negyedik feltételének, ahogy az az alábbiakban bizonyításra kerül az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló közlemény<sup>(190)</sup> (a továbbiakban: ÁGÉSZ-közlemény) fényében. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a nîmes-i repülőtér esetében az Altmark-ügyben hozott ítélet e feltételeit úgy kell elemezni, hogy meg kell különböztetni az e gazdasági tevékenységet a 2000–2012 időszak során ténylegesen gyakorló szervezeteket.

#### 7.2.1.4.1.2. A vállalkozást terhelő egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek (első feltétel)

- (591) Mivel Franciaország nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el, amikor a repülőtér egészének üzemeltetését ÁGÉSZ-nak minősítette, valamint a jelen vizsgálat tárgyát képező intézkedések a repülőtér egészének finanszírozását szolgálták, az Altmark-ügyben hozott ítéletben szereplő első feltétel nem teljesült.
- (592) Ezenfelül, az ÁGÉSZ-közlemény szerint<sup>(191)</sup> az első feltétel teljesülése érdekében a közszolgálati feladattal való megbízásnak egy vagy több olyan aktus keretében kell történnie, amely a tagállamok jogszabályainak függvényében jogszabályalkotó vagy szabályozási instrumentumok vagy szerződések formáját öltheti. Az egy vagy több aktusnak továbbá legalább a következőket kell meghatározni: a közszolgáltatási kötelezettségek tartalma és időtartama; a vállalkozás, és adott esetben az érintett terület; bármilyen olyan kizárólagos vagy különleges jog jellege, amellyel a szóban forgó hatóság felruházta a vállalkozást; az ellentételezés kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei, valamint a felülkompenzáció elkerülésére és visszafizetésére szolgáló mechanizmusok. A Franciaország által hozott kizárólagos olyan aktusok, amelyek esetleg teljesítik ezt a feladatot, az 1965. évi rendelet, az IIE, a koncessziós megállapodás, a KMM és a későbbi módosításai, amennyiben különböző kötelezettségeket ruháznak a CCI-re az üzemeltetés (többek között a nyitva tartás vagy a felhasználókkal való egyenlő bánásmód), a szolgáltatás, a karbantartás és a fejlesztés tekintetében egy meghatározott időszakban. Ugyanakkor a csak a VTAN-ra vonatkozó KMM és módosítási kivételével ezek közül egyik aktus sem határozza meg a pénzügyi ellentételezési mechanizmus kiszámítására és felülvizsgálatára vonatkozó rendszert. Ekképpen, mivel a CCI-re vonatkozó kötelezettségeket telepítő aktusok nem felelnek meg az Altmark-ügyben hozott ítélet szerinti első feltételnek, attól függetlenül sem, hogy a CCI-re vonatkozó számításokra előírt kötelezettségek nem minősülnek valódi ÁGÉSZ-nak.

#### 7.2.1.4.1.3. Előzetesen, tárgyilagossá és átlátható módon megállapított ellentételezési feltételek (második feltétel)

##### 7.2.1.4.1.3.1. A CCI-re vonatkozó repülőtér üzemeltetési időszaka (2000–2006)

- (593) A CCI-re vonatkozó repülőtér által kapott eseti támogatások és visszatérítendő előlegek mind eseti intézkedések, amelyeket folyamatosan nyújtottak a repülőtér üzemeltetési deficitjének finanszírozása érdekében. Tehát nem az előzetesen meghatározott számítási paraméterekből következnek.

<sup>(190)</sup> Az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló 2011. december 20-i bizottsági közlemény (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.).

<sup>(191)</sup> HL C 8., 2012.1.11., 4. o., 52. pont.

- (594) Meg kell jegyezni, hogy a CCI-repülőtér 2000-tól 2006. februárig terjedő időszakra vonatkozó feladatait az 1965. évi rendelet, valamint az 1986. évi IIE által ahhoz csatolt feltételek határozzák meg. Márpedig ezek az aktusok nem írják elő a CCI pénzügyi ellentételezését szolgáló, tárgyilagos és átlátható módon előzetesen megállapított feltételeken alapuló mechanizmust.
- (595) Ehhez hasonlóan, a CCI-repülőtér kötelezettségeit a 2006. februártól decemberig tartó időszakra meghatározó koncessziós megállapodás sem írja elő az üzemeltető pénzügyi ellentételezésére irányuló mechanizmust.
- (596) Ekképpen a CCI-repülőtér számára nyújtott pénzügyi támogatási intézkedések nem felelnek meg az Altmark-ügyben hozott ítélet második feltételének.

#### 7.2.1.4.1.3.2. A VTAN üzemeltetési időszaka (2007-2012)

- (597) A SMAN által a VTAN részére nyújtott ellentételezéseket a KMM és mellékletei alapján nyújtották, amelyek rögzítették a két fél kötelezettségeit az üzemeltetési feladat során, és meghatározták a VTAN részére a SMAN által fizetett átalány-hozzájárulás számításának szabályait.
- (598) E hozzájárulás számításának szabályait azonban négy módosítással utólagosan módosították. Így különösen a KMM 3. módosítása azt írja elő, hogy a SMAN [100 000-300 000] euro összegű támogatást nyújt a VTAN részére a 2009. évre, továbbá mindenekelőtt rögzíti a KMM 27-4 kikötésének új szövegét, amely ezen időponttól kezdődően azt írja elő, hogy „az átalány-hozzájárulás a Megbízó Hatóság által a más önkormányzatoktól beszedett támogatások összegével növelhető”. A 3. módosítás tehát két új számítási paramétert vezetett be, amelyek nem objektívek, mivel nem kapcsolódnak a VTAN költségeihez és bevételeihez.
- (599) Ekképpen az átalány-hozzájárulás nem felel meg az Altmark-ügyben hozott ítélet második feltételének. Az (565) preambulumbekzdésben hivatkozott sajátos állami támogatás és a beruházási támogatások szintén nem felelnek meg a kritériumnak, mivel olyan eseti pénzügyi támogatásokról van szó, amelyeket eredetileg nem írtak elő.

#### 7.2.1.4.1.4. A szolgáltató kiválasztásának szabályai (negyedik feltétel)

##### 7.2.1.4.1.4.1. A CCI-repülőtér üzemeltetési időszaka (2000-2006)

- (600) A CCI kiválasztása a repülőtér irányítására nem közbeszerzési eljárás keretében történt, és a Bizottság nem rendelkezik olyan bizonyítékkal, amelyből kitűnne, hogy a CCI részére nyújtott pénzügyi támogatási intézkedések összegét meg lehetne állapítani azon költségek elemzése alapján, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál felmerülnének.
- (601) Ekképpen a CCI-repülőtér számára nyújtott pénzügyi támogatási intézkedések nem felelnek meg az Altmark-ügyben hozott ítélet negyedik feltételének.

##### 7.2.1.4.1.4.2. A VTAN üzemeltetési időszaka (2007-2012)

- (602) A Veolia Transportot tárgyalásos közbeszerzési eljárásban választották ki, amelyet megelőzően közszolgáltatási megbízásra irányuló ajánlattételi felhívást tettek közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. Az uniós jog értelmében tehát a francia hatóságok hirdetmény közzétételével induló tárgyalásos eljárást alkalmaztak<sup>(192)</sup>.

<sup>(192)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 31-i 2004/18/EK irányelve az építési beruházásra, az árbeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról (HL L 134., 2004.4.30., 114. o.), 30. cikk.

- (603) A Bizottság általános jelleggel úgy véli, hogy a hirdetmény közzétételével induló tárgyalásos eljárás csak kivételes esetekben tekinthető olyanoknak, amely megfelel az Altmark-ügyben hozott ítélet negyedik feltételének<sup>(193)</sup>. E tekintetben rámutat, hogy mivel benyújtásukat követően a két jelentkező ajánlata megfelelt az ajánlati felhívásnak, a SMAN mindkettővel tárgyalásokat kezdett<sup>(194)</sup>. A Veolia Transport és a SMAN között többek között olyan kommunikációra került sor, amelynek célja a Veolia Transport ajánlata egyes fontos vetületeinek pontosítása, sőt módosítása volt. Így Franciaország például kiemelte, hogy a Veolia Transport 2006. szeptember 20-án az eredeti ajánlatát kiegészítő javaslatokat tett, a SMAN 2006. szeptember 6-i levelében foglaltakra figyelemmel. Ezenfelül a Veolia Transport 2006. október 4-én egy sor olyan pontosítást tett, amelyek módosították ajánlatának lényeges elemeit, beleértve i. egy „visszaesési forgatókönyv” bevezetését, amely az átalány-hozzájárulás módosítását eredményezi a repülőtér tevékenységének csökkentése esetén; ii. a megbízás pénzügyi feltételeinek aktualizálása érdekében előírt képletek módosítását; illetve iii. a személyzeti költségek vonatkozásában tett kötelezettségvállalások módosítását<sup>(195)</sup>.
- (604) Ezenfelül, az eljárás eredményeként a szerződés odaítéléséhez vezető határozatban<sup>(196)</sup> a SMAN figyelembe vette, hogy a Veolia Transport társaság ajánlata volt a legelőnyösebb a konzultációs rendeletben meghatározott feltételek alapján, amelyek többek között a következők: i. az üzleti fejlesztési politika; ii. pénzügyi irányítás; iii. biztonság; és iv. minőségi elkötelezettség<sup>(197)</sup>. Márpedig a szóban forgó kritériumok széles mozgásteret hagytak a SMAN-nak a szolgáltató kiválasztása terén, e kritériumokat ugyanis igen általánosan határozták meg, és azok túlméltak a nyújtott szolgáltatás minőségén, és az önkormányzat számára jelentett költségen. Többek között ez a helyzet „az üzleti fejlesztési politika” megnevezésű szempontnál, amely semmiképpen sem tekinthető minőségi kritériumnak egy ÁGÉSZ esetében.
- (605) A fenti okok miatt a SMAN által követett eljárás nem volt alkalmas annak biztosítására, hogy „az e szolgáltatásokat az önkormányzat számára legkisebb költséggel nyújtani képes jelöltet” válasszák. Egyébként semmi sem utal arra, hogy a VTAN által kialakított költség-előrejelzések, amelyek alapján az átalány-hozzájárulást megállapították, megfelelnek azon költségeknek, amelyeket egy közepes, jól vezetett és megfelelően felszerelt vállalkozás a repülőtér irányítása kapcsán viselne. E tekintetben úgy tűnik, hogy a VTAN elsődlegesen a CCI-repülőtér üzemeltetési adataira támaszkodott előrejelzéseinek megalapozása érdekében. Márpedig nem létezik olyan körülmény, amely alkalmas lenne annak alátámasztására, hogy a CCI-repülőtér nem olyan magatartást tanúsított, mint egy közepes, jól vezetett és megfelelően felszerelt vállalkozás.
- (606) Ekképpen a VTAN számára nyújtott pénzügyi támogatási intézkedések nem felelnek meg az Altmark-ügyben hozott ítélet negyedik feltételének.
- (607) Ahogy fent bizonyítást nyert, a szóban forgó intézkedések egyike sem felel meg az Altmark-ügyben hozott ítélet kumulatív feltételeinek. Azt kell tehát még megvizsgálni, hogy a különböző szóban forgó intézkedések alkalmasak voltak-e annak elkerülésére, hogy a CCI-repülőtér, illetve a VTAN olyan költségeket viseljen, amelyeknek rendesen saját pénzügyi forrásait kellett volna terhelniük, illetve, hogy azok megfelelték-e a rendes piaci feltételeknek.

#### 7.2.1.4.2. A gazdasági előny fennállásának elemzése – Azon költségek elkerülését célzó intézkedések, amelyeket a CCI-repülőtérnek és a VTAN-nak rendesen viselnie kellett volna

##### 7.2.1.4.2.1. A CCI-repülőtér üzemeltetési időszaka (2000-2006)

- (608) A 2005-ben a CAAC, a CANM és a CGG részére nyújtott, összesen 1,35 millió euro összegű „eseti támogatások” olyan elveszített támogatások, amelyeket az érintett önkormányzatok beruházásokra nyújtottak, a befektetés megtérülésének minden reménye nélkül. Ugyanez a helyzet a CCI általános szolgáltatás által a CCI-repülőtér részére 2006-ban nyújtott 200 000 eurós támogatással is. Ezt az elveszített támogatást ugyanis azon üzemeltetési deficit finanszírozására nyújtották, amellyel a CCI-repülőtér azon időszak első éve alatt szembesült, amelynek során a repülőtér irányította, és ebből következően a CCI általános szolgálata szempontjából nem volt semmi remény annak profitabilitására.
- (609) A visszatérítendő előlegeket illetően először meg kell jegyezni, hogy azok egyenértékűek a CCI általános szolgálata által a CCI-repülőtér részére nulla kamattal nyújtott kölcsönökkel. Franciaország szerint: „Az a körülmény, hogy az előlegeket kamattal alkalmazása nélkül nyújtották, egyébként önmagában nem elegendő ahhoz, hogy a Bizottság megállapítsa az állami támogatás fennállását. Az Európai Unió Törvényszéke ítélkezési gyakorlatának megfelelően ugyanis el kell ismerni, hogy a kölcsönadók, előzetesen fennálló részvényesi minőségük miatt elfogadják, hogy kamattal nélkül nyújtanak hiteleket, illetve díjjal nem ellentételezett garanciákat. Ugyanilyen módon el kell ismerni, hogy nem különös, hogy a CCI mint a repülőtér koncessziós jogosultja, elegendő forrást biztosít repülőtéri

<sup>(193)</sup> A fent hivatkozott közlemény 65. pontja.

<sup>(194)</sup> Lásd a 85. lábjegyzetet.

<sup>(195)</sup> A Veolia Transport 2006. október 4-i dokumentuma: Az ajánlatunk módosítás a Syndicat Mixte 2006/09/29-i kérései alapján.

<sup>(196)</sup> A 2006. november 30-i határozat.

<sup>(197)</sup> A Nîmes-Garons repülőtér polgári részének üzemeltetését célzó közszolgáltatási megbízás odaítélése érdekében benyújtott ajánlatok elemzésének összefoglalása, 2006. november 23.

szolgálata számára ahhoz, hogy az utóbbi biztosítani tudja a nîmes-i repülőtér üzemeltetését<sup>(198)</sup> (elhagyott lábjegyzetek). Az ilyen érv csak akkor lehet releváns, ha ezen, a nîmes-i repülőtér üzemeltetésének folytatását célzó előlegek nyújtásával a CCI arra számíthatott, hogy a repülőtér hosszabb-rövidebb távon nyereséges lesz, ami nem csak azt teszi lehetővé a CCI számára, hogy visszanyerje ezeket az előlegeket, hanem ezenfelül azt is, hogy „megtérüljön a beruházása”, a repülőtér által esetlegesen elért nyereség révén visszatérítve a befektetett tőkét.

- (610) A Bizottság tehát kérdést intézett Franciaországhoz azon előnyöket illetően, amelyeket a CCI várhatott ezen visszatérítendő előlegek nyújtásából. Márpedig válaszában<sup>(199)</sup> Franciaország nem ismertetett semmilyen, e támogatások nyújtásából várt hipotetikus előnyt. Pusztán a koncesszióknak az 1965. évi rendelet mellékletében szereplő feltételeire hivatkozott, amelyek szerint a koncesszió lejártakor az állam vállalja, hogy megtéríti a repülőtéri szolgálata részére nyújtott előlegek egyenlegét. Válaszában Franciaország nem utal a visszatérítendő előlegekhez kapcsolódó „megtérülés” reményére, azon kívül, hogy a koncesszió lejártakor az állam biztosítja az említett visszatérítést.
- (611) Nyilvánvaló, hogy amikor a különböző visszatérítendő előlegeket szolgáltatva, a CCI nem számíthatott arra, hogy a repülőtér üzemeltetése nyereségesé válik, és lehetővé teszi a CCI-repülőtér számára, hogy visszatérítse a nyújtott előlegeket, olyan haszonkulcs biztosításával, amely alkalmas a CCI általános szolgálata által befektetett tőke díjazására. A visszatérítendő előlegeket ugyanis 2002-től kezdődően nyújtották. Ebben az időszakban az Air France már elhagyta a nîmes-i repülőtér, és a városba immár járt a TGV. Ahogy egyébként a 2. táblázat azt mutatja, a repülőtér 1999 óta negatív eredménye ezen időponttól kezdődően rendszeresen romlott, - 269 000 euróról - 796 000 euróra változva. A továbbiakban még inkább rosszabbodott, a veszteségek 2003-ban (amikor az Air Littoral felhagyott a Párizsba irányuló szolgáltatásaival) elérték a 2,4 millió eurót, ami 2005-ben 643 000 euróra csökkent. Végül, ahogy az a CCI-repülőtér és a Ryanair/AMS közötti szerződések elemzésénél bizonyítást nyer, a CCI-repülőtér már 2002-ben olyan szerződéseket kezdett kötni a Ryanairrel, amelyek alkalmasak voltak a repülőtér nyereségeségének csökkentésére, amit 2005-ig (ezt az évet is beleértve) folytatott. Végezetül, az eseti támogatások hiányában, a CCI-repülőtér eredményei még rosszabbak lettek volna, ilyen módon kizárva a befektetett tőke díjazásának mindenféle reményét.
- (612) E tényezőkre összességére figyelemmel a CCI nem tekinthette valószínűnek, hogy az általa a CCI-repülőtér részére juttatott előlegek révén lekötött tőke hosszabb-rövidebb lejáratral bármilyen hasznot hozhat. A CCI-nek még azzal kapcsolatban is komoly és legitim kételyei lehettek, hogy a CCI-repülőtér egyáltalán valaha vissza tudja-e téríteni a kapott forrásokat. Egyébként teljesen következetes összegű visszatérítendő előlegeket kellett nyújtani minden évben 2002-től 2006-ig, összesen 7 millió euro összegben, amely a visszatérítendő előlegek 2001 végén 2,7 millió eurós pozitív mérlegéhez adódott.
- (613) E tekintetben Franciaország kiemelte, hogy az előlegek CCI-repülőtér általi visszafizetésére semmilyen pontos lejáratot nem írtak elő, valamint, hogy ezen előlegeket minden évben oly módon határozták meg, hogy kiegyensúlyozzák a CCI-repülőtér költségvetését.
- (614) Egyébként, bár az előírásra került, hogy koncesszió lejártakor az állam megtéríti a visszatérítendő előlegek egyenlegét, azt nem írták elő, hogy bármiféle kamatot fizet, amely megfelelően díjazza a CCI által repülőtéri szolgálata részére nyújtott hitelt.
- (615) A fentiekre figyelemmel úgy tűnik tehát, hogy a CCI repülőtéri szolgáltatásával szemben nem olyan magatartást tanúsított, mint egy jövedelmezőségi kilátások által motivált piacgazdasági szereplő.
- (616) Következésképpen mind az eseti támogatások, mind a visszatérítendő előlegek gazdasági előnyt biztosítottak a CCI számára. Emellett mivel ezeket az előnyöket egyetlen vállalkozásnak nyújtották, ezért azok szelektívek.

#### 7.2.1.4.2.2. A VTAN üzemeltetési időszaka (2007-2012)

- (617) A KMM szerint a SMAN vállalta, hogy a közszolgáltatási megbízás teljes tartama alatt a „visszaesési forgatókönyv” esetén [1,2-1,5] millió euro, míg a referencia-forgatókönyv esetén [1,0-1,3] millió euro összegű átalány-hozzájárulást fizet a VTAN részére. A VTAN a maga részéről vállalta, hogy évi egy euro összegű fix bérleti díjat fizet a terület, az épületek és a berendezések igénybevételéért. Mivel e megállapodás jelentős nettó költséget jelent a SMAN számára, amely az e megállapodás alapján fizetett összeg semmilyen kézzelfogható pénzügyi nyereségeségében nem bízhat, így az nem felel meg a rendes piaci feltételeknek, és gazdasági előnyt jelent a VTAN számára.

<sup>(198)</sup> Franciaország 2012. július 27-i levele.

<sup>(199)</sup> Lásd a 47. lábjegyzetet.

- (618) A KMM 1. módosítása szerint az átalány-hozzájárulást [20 000-50 000] euróval növelték, a SMAN számára a pénzügyi nyereséesség reménye nélkül, annak érdekében, hogy kompenzálják egy olyan bevétel elvesztését, amelyre a VTAN akkor számíthatott, amikor a repülőter üzemeltetőjévé vált, de amelyről később le kellett mondania. A KMM-hez hasonlóan az 1. módosítás nettó költséget jelent a SMAN számára, a megtérülés minden reménye nélkül, és nem felel meg a rendes piaci feltételeknek. Tehát gazdasági előnyt biztosított a VTAN számára.
- (619) Ugyanezen okfejtés érvényes a 3. módosításra, amely ismét növelte az átalány-hozzájárulás összegét, a SMAN számára a megtérülés minden reménye nélkül, ezáltal gazdasági előnyt biztosítva a VTAN számára.
- (620) Ezzel szemben eltérő a helyzet a 2. módosítás esetében. Ez azt írja elő, hogy a VTAN köteles felújítani a repülőter hűtőrendszerét, valamint, hogy a SMAN a megbízás végén köteles megtéríteni számára a berendezés nem amortizálódott értékét. Márpedig a 2. módosítás megkötését megelőzően a KMM 25.2. cikkéből az következett, hogy a szükséges beruházások mind a SMAN-t terheltek, a beruházások egy korlátozott és kimerítő listáját kivéve, amelyeket a KMM 25.1. cikke a VTAN-ra terhel. Ekképpen, a 2. módosítás nélkül a SMAN-nak, nem pedig a VTAN-nak kellett volna finanszíroznia a használhatatlanná vált hűtőrendszer felújítását. Ekképpen a 2. módosítás azon költségek csökkentését eredményezte, amelyeknek rendszeren a VTAN pénzügyi forrásait kellett volna terhelniük. Ezzel szemben pénzügyileg előnyös megoldást jelentett a SMAN számára, amelynek vállalnia kellett a szóban forgó beruházást, de amely a 2. módosításnak köszönhetően nem kényszerült arra, hogy biztosítsa a megfelelő összegeket, mivel csak a vagyontárgy nem amortizálódott értékét kellett finanszíroznia. A 2. módosítás tehát nem biztosított gazdasági előnyt a VTAN számára, és ebből következően nem minősül állami támogatásnak.
- (621) Ehhez hasonlóan, a 4. módosítás a VTAN-ra terhelte azokat a beruházásokat, amelyek megvalósítása a KMM alapján nem rá esett, ezek finanszírozása érdekében „beruházási támogatásokat” írva elő. Az került rögzítésre, hogy a beruházási támogatásokat kiigazítják a megbízás végén, annak érdekében, hogy megfeleltessék egymásnak a kifizetéseket és a VTAN által ténylegesen megfizetett kiadásokat. A 4. módosítás nélkül a megfelelő, a BAN bezárása miatt szükségessé vált beruházási költségeket a SMAN-nak kellett volna viselnie. A beruházási támogatások tehát nem eredményezték azon költségek csökkentését, amelyeknek rendszeren a VTAN pénzügyi forrásait kellett volna terhelniük.
- (622) Ezzel szemben a SMAN szempontjából gazdaságilag racionális volt azt kérni a VTAN-tól, mivel az üzemeltette a repülőteret, hogy végezze el a különböző érdekeltek részvételével működő munkacsoportok által kijelölt szükséges beruházásokat, a viselt költségekre korlátozódó pénzügyi ellentételezés mellett, a megbízás végén történő kiigazítás mechanizmusának köszönhetően. Működési szempontból ugyanis hatékony volt, hogy a repülőter üzemeltetőjén keresztül végeztették el ezeket a beruházásokat. A beruházási támogatások tehát nem biztosítottak gazdasági előnyt a VTAN számára, és nem minősülnek állami támogatásnak.
- (623) A szintén a 4. módosítás által bevezetett sajátos állami hozzájárulást illetően, az a KMM eredeti változata által bevezetett átalány-hozzájáruláshoz hasonlóan a SMAN által a nyereséesség reménye nélkül nyújtott támogatás. E hozzájárulás nem felel meg a rendes piaci feltételeknek. Tehát gazdasági előnyt biztosított a VTAN számára.
- (624) Következésképpen a KMM eredeti változata által bevezetett és az 1. és 3. módosítások által megnövelt átalány-hozzájárulás gazdasági előnyt jelentett a VTAN számára. Emellett mivel ezeket az előnyöket egyetlen vállalkozásnak nyújtották, ezért azok szelektívek. Ugyanez igaz a sajátos állami hozzájárulásra. Ezzel szemben sem a 2. módosítás, sem a beruházási támogatások nem biztosítottak gazdasági előnyt a VTAN számára. Ezek az intézkedések tehát nem minősülnek állami támogatásoknak.

#### 7.2.1.5. Az Unión belüli kereskedelemre és versenyre gyakorolt hatás

- (625) A nîmes-i repülőter többek között más repülőterekkel, illetve különösen a részben vagy egészben ugyanazt a vonzáskörzetet kiszolgáló repülőterekkel, így a montpellier-i és avignon-i repülőterrel versenyez. A nîmes-i repülőter üzemeltetőjének (a CCI-repülőternek vagy a VTAN-nak) nyújtott támogatás ezért a verseny torzításával fenyeget. Ebben a tekintetben a Bizottság megállapítja, hogy a montpellier-i repülőter csak 63 km-re fekszik a nîmes-i repülőtertől. Mivel a repülőter szolgáltatások piaca és a légi közlekedési piac nyitva áll az EU-n belüli verseny előtt, a támogatás a tagállamok közötti kereskedelmet is érintheti.
- (626) Általánosabban véve meg kell jegyezni, hogy az uniós repülőter-üzemeltetők versenyeznek egymással a légitársaságok megnyerése érdekében. A légitársaságok több szempont alapján döntenek el, hogy melyik útvonalakat működtetik, és milyen gyakorisággal. Nemcsak az érintett útvonalakon várható potenciális utaslétszám, hanem az egyes útvonalak két végén lévő repülőter jellegzetességei is ide tartoznak.

- (627) A légitársaságok különösen olyan szempontokat vesznek figyelembe, mint a repülőtérre nyújtott szolgáltatások fajtája, a repülőtér környékének népessége vagy gazdasági tevékenysége, terheltség, a szárazföldi megközelíthetőség lehetősége, illetve akár a repülőtér infrastruktúrájának és szolgáltatásainak használatáért fizetendő díjak mértéke és ezek általános üzleti feltételei. A repülőtéri díjak mértéke kulcsfontosságú szempont, mivel a repülőtér számára nyújtott állami támogatással mesterségesen alacsonyan lehet tartani a díjakat a légitársaságok odavonzása érdekében, és ez jelentősen torzíthatja a versenyt<sup>(200)</sup>.
- (628) A légitársaságok ezért úgy osztják szét a forrásaikat, különösen a repülőgépeket és a személyzetet az egyes útvonalak között, hogy többek között figyelembe veszik a repülőtér-üzemeltetők által nyújtott szolgáltatásokat és az azokért felszámolt díjakat.
- (629) A fentiekből nyilvánvaló, hogy a CCI-repülőtér és a VTAN javára hozott, a jelen vizsgálat tárgyát képező különböző intézkedések, azzal, hogy gazdasági előnyhöz juttatták e két vállalkozás valamelyikét, megerősíthették e két vállalkozás pozícióját más európai repülőtér-üzemeltetőkhöz képest. Így ezek az intézkedések potenciálisan torzítták a versenyt és befolyásolták a tagállamok közötti kereskedelmet.

#### 7.2.1.6. Az állami támogatások fennállásával kapcsolatos következtetés

- (630) Az állami feladatok finanszírozására vonatkozó támogatások nem minősülnek állami támogatásnak. A CCI-repülőtér által kapott eseti működési támogatások és visszatérítendő előlegek az CCI-repülőtér számára nyújtott állami támogatásnak minősülnek. A KMM eredeti változata által bevezetett és az 1. és 3. módosítások által megnövelt átalány-hozzájárulás a VTAN számára nyújtott állami támogatást jelent, ahogy a sajátos állami támogatás is. A 2. módosítás és a beruházási támogatások nem állami támogatások.

#### 7.2.2. A TÁMOGATÁSOK JOGELLENESÉGE

- (631) Az eseti beruházási támogatásokat, a visszatérítendő előlegeket, az átalány-hozzájárulást és különböző módosításait, valamint a sajátos állami támogatást anélkül hajtották végre, hogy bejelentették volna.
- (632) Az EUMSZ 106. cikk (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról szóló, 2005. november 28-i bizottsági határozat (a továbbiakban: 2005. évi ÁGÉSZ-határozat) írja elő azokat a feltételeket, amelyek mellett egyes közszolgáltatással járó ellentételezéseként nyújtott támogatások mentesülnek az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésében megállapított bejelentési követelmény alól. Franciaország szerint a CCI-repülőtér, illetve a VTAN számára 2005. december 19. után nyújtott támogatási intézkedések megfelelnek e feltételeknek.
- (633) A Bizottság szerint nem ez a helyzet. Először, a nîmes-i repülőtér irányítása nem tekinthető egészében valódi ÁGÉSZ-nak, ahogy az fent bizonyítást nyert. Következésképpen, mivel a fent hivatkozott különböző intézkedéseket a repülőtér egészének finanszírozása érdekében nyújtották, azok nem felelnek meg a 2005. évi ÁGÉSZ-határozatban előírt kritériumoknak.
- (634) Másodszor, ahogy fent kiemelésre került, még ha fel is tételezzük, hogy a repülőtér üzemeltetésének egésze ÁGÉSZ-nak minősíthető, mindazonáltal a szóban forgó intézkedések egyike sem alkot olyan ellentételezési mechanizmust, amelynek feltételeit tárgyilagos és átlátható módon előzetesen megállapították. Ahogy ugyanis fent kiemeltük, a szóban forgó intézkedések nem felelnek meg az Altmark-ügyben hozott ítélet második feltételének. Ekképpen ezen intézkedések nem felelnek meg a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 4. cikkének d) és e) pontjában előírt feltételeknek, amelyek szerint egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás biztosításával felruházó aktusnak vagy aktusoknak tartalmazniuk kell az ellentételezési mechanizmus leírását, valamint az ellentételezés kiszámításához, ellenőrzéséhez és felülvizsgálatához használt paramétereket, illetve a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizetésére hozott intézkedéseket. Ez a második oka annak, hogy a fent említett intézkedések nem mentesülhetnek a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat alapján az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésében foglalt bejelentési kötelezettség alól.
- (635) A fentiekre figyelemmel az eseti beruházási támogatások, a visszatérítendő előlegek, a KMM eredeti változata által bevezetett és az 1. és 3. módosítások által megnövelt átalány-hozzájárulás, valamint a sajátos állami támogatás jogellenes támogatásnak minősülnek.

<sup>(200)</sup> Az új iránymutatás 43. pontja.

## 7.2.3. ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG A BELSŐ PIACCAL

- (636) Ahogy az fent bizonyítást nyert, Franciaország nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el, amikor azt állította, hogy a nîmes-i repülőtér irányítása egészében valódi ÁGÉSZ-nak tekinthető. Különösen a nîmes-i repülőtér üzemeltetőjének azon tevékenysége nem tekinthető valódi ÁGÉSZ-nek, hogy kereskedelmi utasszállító járatokat fogadtak ezen a repülőtéren. E következtetések mind a CCI-repülőtér üzemeltetési időszakára, mind a VTAN üzemeltetési időszakára érvényesek. Mivel a különböző, a jelen vizsgálat tárgyát képező pénzügyi támogatási intézkedések az egész repülőtér tevékenységének finanszírozását célozták, ezek nem tekinthetők egy valódi ÁGÉSZ működtetése érdekében nyújtott pénzügyi ellentételezéseknek.
- (637) Ezenfelül, ahogy fent bizonyításra került, még ha a nîmes-i repülőtér üzemeltetését részben vagy egészben érvényesen ÁGÉSZ-nak lehetett volna minősíteni, a jelen vizsgálat tárgyát képező pénzügyi intézkedések akkor sem alkotnának olyan ellentételezési mechanizmust, amelynek feltételeit tárgyilagos és átlátható módon előzetesen megállapították, és amelyhez az ellentételezés ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei, illetve a túlkompensáció elkerülésére és visszafizetésére hozott intézkedések kapcsolódnak. Ekképpen a szóban forgó intézkedések nem felelnek meg a jelen ügyre *ratione temporis* alkalmazandó, a közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály kumulatív feltételeinek<sup>(201)</sup>. Ezenfelül ugyanezen okok miatt, ahogy az a (633)–(635) preambulumbekkezdésben megállapítást nyert, a szóban forgó intézkedések nem felelnek meg a 2005. évi ÁGÉSZ-határozatban rögzített kumulatív feltételeknek sem. Következésképpen ezen intézkedések nem nyilváníthatók összeegyeztethetőnek a belső piaccal az EUMSZ 106. cikk (2) bekezdése alapján.
- (638) A Bizottság ezt követően a jelen vizsgálat tárgyát képező intézkedéseket meg fogja vizsgálni az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontjában található különböző kritériumok alapján.
- (639) A jelen értékelésben azonosított állami támogatások mindegyike működési támogatás, mivel azok hatása a nîmes-i repülőtér üzemeltetésének finanszírozása, nem pedig az e repülőtéren végzett konkrét beruházások. Minden ilyen működési támogatást jogellenes nyújtottak 2014. április 4., az új iránymutatás hatálybalépésének időpontját megelőzően; az új iránymutatásban a Bizottság kijelentette, hogy az iránymutatásban foglalt elveket fogja alkalmazni a repülőtereknek nyújtott működési támogatással kapcsolatos valamennyi folyamatban lévő ügyben, még akkor is, ha e támogatásokat 2014. április 4. előtt nyújtották<sup>(202)</sup>.
- (640) Az új iránymutatás szerint a 2014. április 4-ét megelőzően kifizetett támogatásokat összeegyeztethetőnek lehet nyilvánítani a fedezetlen működési költségek teljes összegének mértékében, amennyiben egy sor feltétel teljesül<sup>(203)</sup>. E feltételek a következők szerint foglalkozhatók össze:
- a támogatás hozzájárul egy jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez (az uniós polgárok mobilitásának fokozása és a régió összeköttetésének javítása, az Unió legfontosabb légi csomópontjain kialakuló légi forgalmi torlódások enyhítése, regionális fejlődés),
  - az állami beavatkozás szükséges,
  - a támogatás mint szakpolitikai eszköz helyénvalósága,
  - a támogatás ösztönző hatással rendelkezik, abban az értelemben, hogy annak hiányában az érintett repülőtér gazdasági tevékenysége valószínűleg jelentős mértékben csökkenne,
  - a támogatás arányos, abban az értelemben, hogy a támogatott tevékenység elvégzéséhez szükséges minimális szintre korlátozódik,
  - a támogatás által okozott versenytorzulások, valamint a kereskedelemre gyakorolt hatásait figyelembe kell venni az elemzés során.
- (641) A Bizottság alkalmazni fogja e kritériumokat a szóban forgó támogatásokra.

<sup>(201)</sup> A Bizottság közleménye – A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály (2011/C-8/03) (HL C 8., 2012.1.11., 15. o.) 16. pont d) és e) alpontja, valamint 69. pont.

<sup>(202)</sup> Az új iránymutatás 172. pontja.

<sup>(203)</sup> Az új iránymutatás 137. pontja.

### 7.2.3.1. Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás

- (642) Mivel e támogatások a nîmes-i repülőtér üzemeltetési deficitjét finanszírozták, így lehetővé tették működésének fenntartását. Ahogy Franciaország hangsúlyozta, e repülőtér tevékenysége pozitív hatással volt Gard megye gazdasági fejlődésére, különösen az idegenforgalom ágazatában. Márpedig a helyi gazdasági fejlődést az új iránymutatás szerint olyan közös érdekű célnak ismerik el, amely igazolhatja működési támogatások nyújtását egy repülőtér részére 2014. április 4. előtt, amennyiben bizonyos feltételek teljesülnek.
- (643) Az idegenforgalmi ágazatot illetően tagadhatatlan, hogy a nîmes-i repülőtér egy turisztikai régiót szolgál ki, valamint, hogy a Ryanair által 2000 óta kínált, e repülőtérre közlekedő rendszeres járatok jelentős turistaforgalmat hoztak a nîmes-i régióba. Így például a nîmes-i repülőtér gazdasági kihatásairól szóló, fent hivatkozott tanulmány<sup>(204)</sup> kiemeli, hogy a nîmes-i repülőtérre szállított turisták csak 2006-ban százmillió euro folyó kiadást hoztak a helyi gazdaságba<sup>(205)</sup>, amelyből 21 milliót szállásra, 26 milliót vendéglátásra, 20 milliót egyéb élelmiszer-vásárlásra, 9 milliót közlekedésre (a légi közlekedésen kívül), 4 milliót látnivalókra, 6 milliót pedig ajándékokra költöttek. A repülőtér tevékenysége által előidézett gazdasági hatást (vagyis a helyi gazdaság maradékára gyakorolt hatást) egyébként 2,38 milliárd euróra becsülik, a befektetések hatására figyelemmel.
- (644) E 2006-os tanulmányban továbbá az is szerepel, hogy 2 200 munkahely kapcsolódott közvetlenül a repülőtér tevékenységéhez<sup>(206)</sup>. Ekképpen, a BAN 2011. júliusi bezárásáig az számos család fogadásával járt Nîmes területén (valamint Gard területén iskoláztak be 800 katonagyermeket).
- (645) A BAN jelenléte, és a polgári repülési tevékenység lehetővé tette egy repülési ipari terület kifejlődését is a repülőtér körül. E területen a következő tevékenységek zajlottak:
- GHSC (Groupement d'Helicoptères de la Sécurité Civile – polgári biztonsági helikopter csoport), egyszerre az anyaország területén és a tengerentúli területeken elhelyezkedő 22 állandó és műveleti polgári biztonsági bázis parancsnoksága, a belügyminisztérium helikopterflottájának karbantartási központja, valamint a személyzeti képzés és a folyamatos pilótaképzés központja (személyzet a zónában: 140 személy),
  - Sabena Technics (TAT csoport): polgári és katonai repülőgép-karbantartási társaság (személyzet a zónában: 336 személy),
  - AVDEF: Aviation Défense Service (EADS csoport), működési területe: tömegközlekedés, és igény esetén az egészségügyi kiürítés, a hadsereg számára végzett légi munka, valamint az erdőtüzek elleni küzdelem (személyzet a zónában: 51 személy),
  - Airways Formation: pilótaiskola, amelynek légiszállítási tagozata magában foglal minden, a légitársaságokhoz való belépésre előkészítő képzést, oktatói tagozata pedig kiterjed minden, a szabályozás által előírt oktatói minősítésre előkészítő képzésre (személyzet a zónában: 11 személy).
- (646) Összességében Franciaország szerint az ipari terület 680 polgári állást teremtett 2012-ben, amelyekhez hozzájárul több, mint 3 000, a repülőtér tevékenysége által előidézett munkahely.
- (647) Franciaország emellett kiemeli, hogy a BAN távozásának ellentételezése érdekében az a döntés született, hogy a nîmes-i repülőtér körül egy több, mint 140 ha területű tevékenységi zónát alakítanak ki, egy 500 hektárt meghaladó gazdasági tér közepén. 85 hektáron a repülőgép-karbantartási és repülési-szolgáltatási tevékenységek köré szerveződő klaszter-ipari parkot alakítanak ki, melynek központi elemét egyrészt a kockázatkezelés, másrészt a környezetbarát építés jelenti. Ez a nîmes-i repülőtér tevékenységi zónája mellett található park az első ipari park Languedoc-Roussillon második legnagyobb agglomerációjában, valamint egyike a legfontosabb regionális központoknak. 2 000 munkahellyel 100 vállalkozás található itt.
- (648) A szóban forgó támogatás tehát jelentős hozzájárulást jelentett a helyi gazdasági fejlődéshez.

<sup>(204)</sup> Franciaország 2012. február 27-i levelének 11.0.5. melléklete.

<sup>(205)</sup> A befektetéseken, például az ingatlan-vásárláson kívül.

<sup>(206)</sup> 1 400 munkahely a BAN-on, illetve 800, a repülőtéren jelenlevő 20 vállalkozás által létrehozott munkahely.

- (649) Ugyanakkor az új iránymutatás szerint amennyiben egy repülőtér ugyanabban a vonzaskörzetben található, mint egy másik, kihasználatlan kapacitású repülőtér, a megalapozott utas- és áruforgalmi előrejelzéseket tartalmazó üzleti tervnek fel kell vázolnia az ugyanabban a vonzaskörzetben található repülőtér forgalmára gyakorolt valószínűsíthető hatást<sup>(207)</sup>. A Franciaország által e tekintetben megfogalmazott észrevételekből kitűnik, hogy a CCI-repülőtér és a VTAN arra számított, hogy a nîmes-i forgalom nem gyakorol jelentős hatást a marseille-i, avignon-i és montpellier-i repülőterek forgalmára. A CCI konkrétan úgy ítélte meg, hogy e három repülőtér nem Nîmes vonzaskörzetében fekszik. Megállapítható tehát, hogy a nîmes-i forgalom szomszédos repülőterekre gyakorolt valószínűsíthető hatását figyelembe vették.
- (650) Noha a Bizottság nem osztja az Üzemeltetők véleményét az elkülönült vonzaskörzetek meglétét illetően, úgy véli, hogy a szóban forgó támogatások hatása a szomszédos repülőterekre nem volt olyan mértékű, amely ellensúlyozhatta volna a szóban forgó közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulást, vagy lényegesen veszélyeztethette volna a szomszédos repülőterek működési feltételeit.

#### **7.2.3.2. Az állami beavatkozás szükségessége és az állami támogatás szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága**

- (651) A visszatérítendő előlegek és működési támogatások formájában nyújtott támogatások szükségesek voltak a nîmes-i repülőtér gazdasági egyensúlyának biztosításához, és ebből következően működésének fenntartásához.
- (652) Egyébként az új iránymutatás szerint: „Emiatt a jelenlegi piaci körülmények között előfordulhat, hogy a kisebb repülőterek állami finanszírozás nélkül nehezen biztosítják a működésük finanszírozását”<sup>(208)</sup>. Az új iránymutatás egyébként kiemeli, hogy azon repülőterek, amelyek utasforgalma legfeljebb évi 700 000 fő, előreláthatóan nem tudják fedezni a működési kiadásainak nagy részét. Márpedig a nîmes-i repülőtér a kis repülőterek közé tartozik, amennyiben forgalma nem haladta meg a 320 000 utast az 1999–2011 időszak folyamán.
- (653) Ekképpen szükséges volt az állam beavatkozása a nîmes-i repülőtér gazdasági egyensúlyának biztosítása, és ebből következően működésének fenntartása érdekében, a 2000–2011 időszak folyamán.
- (654) Az új iránymutatás szerint meg kell vizsgálni, hogy az alkalmazottakhoz képest lehetett volna-e más szakpolitikai eszközöket igénybe venni, és ezek kisebb versenytorzítással jártak volna-e<sup>(209)</sup>. Ahogy már kiemelésre került, a repülőtér 2002 és 2011 között igen jelentős működési deficitet ért el minden év során. Működésének fenntartása érdekében tehát ebben az összefüggésben nehéz volt más eszközt elképzelni, mint az olyan elveszített működési támogatásokat, mint az eseti működési támogatások, az átalány-hozzájárulás és a sajátos állami hozzájárulás, valamint a pontos visszatérítési határidő és kamat nélküli visszatérítendő előlegek.

#### **7.2.3.3. A támogatás ösztönző hatása és arányossága**

- (655) Az új iránymutatás szerint meg kell vizsgálni, hogy a működési támogatások hiányában a repülőtér gazdasági tevékenysége valószínűleg jelentős mértékben csökkent volna-e, valamint, hogy a támogatásokat a támogatott tevékenység elvégzéséhez szükséges minimális szintre korlátozták-e<sup>(210)</sup>.
- (656) Ahogy fent kifejtésre került, a TGV érkezése, valamint az Air France 2001-ben történt távozása, amelyet két évvel később az Air Littoral távozása követett, a nîmes-i repülőtérre közlekedő járatok számának drasztikus csökkenését idézve elő. A Ryanair/AMS-szel kötött szerződések feltételeivel összekapcsolódva e tényezők a repülőtér pénzügyi helyzetének jelentős romlását is előidéztek. Ekképpen a repülőtér üzemeltetési deficitjének finanszírozását célzó támogatási intézkedések hiányában annak tevékenysége jelentősen csökkent, sőt megszűnt volna.
- (657) Ahogy egyébként fent kifejtettük, a támogatási összegek a szükséges minimumra szorítottak.

<sup>(207)</sup> Az új iránymutatás 114. és 131. pontja.

<sup>(208)</sup> Az új iránymutatás 117. pontja.

<sup>(209)</sup> Az új iránymutatás 120. pontja.

<sup>(210)</sup> Az új iránymutatás 124. és 125. pontja.

#### 7.2.3.3.1. A CCI-repülőtér üzemeltetési időszaka (2000–2006)

- (658) A CCI-repülőtér részére nyújtott különböző működési támogatások az üzemeltetés pénzügyi egyensúlyának biztosításához szükséges összegekre korlátozódtak, és nem haladták meg azokat. Mivel e támogatások nélkül a CCI-repülőtér minden évben jelentős üzemeltetési deficitet ért volna el, a pénzügyi egyensúly biztosítása érdekében jelentősen csökkenteni kellett volna a repülőtér tevékenységét, sőt teljesen le kellett volna állítani. A támogatások ebből következően az új iránymutatás 124. pontja értelmében vett ösztönző hatást gyakoroltak.
- (659) Ekképpen, a 2005-ben kapott eseti működési támogatások tekintetében Franciaország előadta, hogy a CCI-repülőtér 2005. évi költségvetését a forgalomra figyelemmel kialakított bevételi és kiadási előrejelzések alapján állapították meg, valamint, hogy tekintettel a repülőtéri programra, a 2005. évi előrejelzések [1-3] millió eurós finanszírozási igényt mutattak. Ez az igény megfelelt az előirányzott kiadások ([4-6] millió euro) és az előirányzott bevételek ([2-4] millió euro) közötti különbségnek.
- (660) Márpedig a CCI-repülőtér által 2005-ben kapott eseti üzemeltetési támogatások összesen 1,35 millió euro összeget tettek ki, ami jóval kisebb, mint az [1-3] millió eurós finanszírozási szükséglet. A körülbelül [600 000-800 000] euro összegű különbséget a CCI viselte, részben visszatérítendő előlegek formájában.
- (661) Ugyanígy, a CCI általános szolgáltatótól kapott 200 000 euro eseti működést támogatás csak a működési deficit egy részének felelt meg. A CCI Közgyűlésének 2005. december 14-i határozatából ugyanis kiderül, hogy ez az eseti működési támogatás a SMAN és a CCI közötti megállapodásból eredt, amely szerint az utóbbi csak a repülőtér működési deficitje egy 200 000 euróra korlátozódó részének viselését vállalta<sup>(211)</sup>, a maradékot pedig az új tulajdonos, a SMAN viselte.
- (662) A CCI általános szolgálatára által nyújtott visszatérítendő előlegeket illetően, ezek a CCI számára a koncessziós megállapodásban előírt, arra irányuló kötelezettségből eredtek, hogy kiegyensúlyozott költségvetést nyújtson be a repülőtér számára. Az előlegek összegét minden évben a költségvetés előkészítésekor határozták meg, oly módon, hogy azok egyensúlyba hozzák azt. A kereskedelmi és iparkamarák által üzemeltetett repülőterek költségvetésének előkészítését szigorú eljárások szabályozzák, amelyek alkalmasak annak biztosítására, hogy a költségvetés kiegyensúlyozását célzó állami hozzájárulások a szükséges minimumra korlátozódjanak.
- (663) Ekképpen, a kereskedelmi és iparkamarákra alkalmazandó költségvetési, számviteli és pénzügyi szabályok megállapításáról szóló, 1992. március 30-i 111. sz. körlevél pontos eljárást ír elő, amely szabályozza többek között annak módját, ahogy egy kereskedelmi és iparkamara általános szolgálatára meghatározza az egy repülőtér üzemeltetéséhez rendelt költségvetést. E körlevél többek között előírja a kereskedelmi és iparkamara számára, hogy a költségvetés előkészítése érdekében határozza i. a működési ügyletek állapotát; ii. az önfinanszírozó kapacitás állapotát; és iii. a tőkeügyletek állapotát. Ezenkívül számos dokumentumot kell a jóváhagyandó költségvetés-tervezetchez csatolni (a nyújtott szolgáltatások ütemterve, a részlegek közötti hozzájárulások, illetve a munkavállalók beosztása és bértáblája stb.). Ezen eljárás célja különösen annak garantálása, hogy a költségvetés túlkompenzáció nélkül egyensúlyban legyen.
- (664) Ebből következően a visszatérítendő előlegek összege nem haladta meg a CCI-repülőtér üzemeltetési deficitjének finanszírozása érdekében szükséges mértéket, figyelemmel az eseti üzemeltetési támogatásokra.
- (665) Ekképpen a CCI-repülőtér által kapott különböző működési támogatások ösztönző hatással bírtak, és a minimumra korlátozódtak.

#### 7.2.3.3.2. A VTAN üzemeltetési időszaka (2007–2011)

- (666) A VTAN részére nyújtott, jelentős összeget kitevő különböző működési támogatások szintén szükségesek voltak az üzemeltetés pénzügyi egyensúlyának biztosításához. E támogatások nélkül az üzemeltetés jelentősen veszteséges lett volna, és jelentősen csökkenteni kellett volna a repülőtér tevékenységét, sőt teljesen le kellett volna állítani.

<sup>(211)</sup> Franciaország 2014. április 25-i levelének 2104-II-32. melléklete.

- (667) Az eredetileg előírt átalány-hozzájárulást a Veolia Transport által készített előzetes költségvetés alapján határozták meg. E költségvetés szerint a „referencia-forgatókönyv” esetében az [1,2-1,5] millió euro összegű átalány-hozzájárulásnak lehetővé kellett tennie a VTAN számára, hogy a közszolgáltatási megbízás teljes tartama alatt [átlagosan 0-5 %-os] nettó haszonkulcsot érjen el. Másrészt a Veolia Transport a SMAN felhívására kidolgozott egy „visszaesési forgatókönyvet”, amely a tevékenység csökkenésének felelt meg, és amely esetében az átalány-hozzájárulás [1,0-1,3] millió euróra csökken. E forgatókönyv szerint a VTAN a közszolgáltatási megbízás teljes tartama alatt [átlagosan 0-5 %-os] nettó haszonkulcsot irányzott elő<sup>(212)</sup>.
- (668) E körülményekre figyelemmel a Veolia Transport által várt nettó haszonkulcsok ésszerűnek tűnnek, és a visszaesési forgatókönyvet annak érdekében dolgozták ki, hogy e kulcsok ne nőjenek túlzott mértékben a tevékenység csökkenése esetén.
- (669) Az átalány-hozzájárulást tehát eredetileg úgy alakították ki, hogy a VTAN számára az üzemeltetés pénzügyi egyensúlyának és egy ésszerű haszonnak a biztosításához szükséges minimumra korlátozódjon. Későbbi módosításai követték ezt a logikát. Ekképpen, az átalány-hozzájárulás 1. módosítás általi növelése megfelelt egy olyan bevétel előre nem látható elvesztésének, amelyet a Veolia Transport előzetes becsléseiben eredetileg figyelembe vett, míg a 3. módosításból következő növelés a VTAN által vállalt, a kiinduláskor elő nem irányzott további marketingkiadásoknak felelt meg.
- (670) Ezenfelül, a VTAN utólagosan rögzített eredmény-elszámolásai azt mutatják, hogy az átalány-hozzájárulás nem haladta meg a szükséges minimumot, mivel nem eredményezett túlzott hasznot a VTAN-nál. Az eljárás megindításáról szóló határozat 6. táblázata szerint ugyanis a VTAN nettó haszonkulcsa még negatív is volt a teljes 2007–2010 időszak folyamán.
- (671) A KMM 4. módosítása által kialakított sajátos állami támogatást egy olyan előzetes költségvetés alapján számították ki, amely tükrözi a VTAN új, a BAN bezárása után előállt üzemeltetési terheit, emellett előírták, hogy ennek összegét utólag ki kell igazítani az üzemeltetési elszámolás alapján, oly módon, hogy elkerüljék a túlzott kifizetéseket.
- (672) Ekképpen a VTAN által kapott különböző működési támogatások ösztönző hatással bírtak, és a minimumra korlátozódtak.

#### 7.2.3.4. A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás értékelése

- (673) Az új iránymutatás szerint a 2014. április 4. előtt nyújtott támogatások összeegyeztethetőségének értékelése céljából a Bizottság figyelembe veszi a verseny torzulását és a kereskedelemre gyakorolt hatást<sup>(213)</sup>.
- (674) Az egyik uniós repülőtér részére nyújtott állami támogatások potenciálisan negatív hatást gyakorolhatnak az összes többi uniós repülőtérre. Az Unión belüli belső légitársasági piacon ugyanis valamennyi uniós repülőtér versenyben áll egymással a légitársaságokra gyakorolt vonzerő terén. Amennyiben olyan működési támogatásokról van szó, amelyek lehetővé teszik a repülőtér számára, hogy gazdaságilag életképes maradjon, ennek a többi repülőtérre gyakorolt általános hatásnak az intenzitása a támogatott repülőtér tevékenységének méretétől függ, ami különösen az utasok, az útvonalak és a gyakoriságok számában fejeződik ki.
- (675) Ebben a vonatkozásban meg kell jegyezni, hogy a vizsgált időszak (2002–2011) során a nîmes-i repülőtér végig kisebb repülőtér volt. Forgalma 2001-ben volt a legmagasabb 320 000 utassal, a többi évben pedig évi 130 000 és 300 000 utas közé esett. Ugyanezen időszak során az e repülőtérről induló, rendszeresen kínált szolgáltatások az Air Littoral csak 2003-ig üzemeltetett párizsi járatára, illetve a Ryanair által üzemeltetett néhány (egyszerre legfeljebb négy) járatra korlátozódtak, amelyek napi egyszeri vagy a napinál ritkább gyakorisággal közlekedtek, a nyár esetleges kivételével, amikor az évtől függően egyes útvonalakon napi két járat gyakoriságot is kínálhattak. A nîmes-i repülőtér tevékenysége tehát csekély maradt. Az e repülőtér részére nyújtott támogatások által az összes többi repülőtérre gyakorolt általános hatás tehát viszonylag korlátozott maradt.

<sup>(212)</sup> Franciaország 2014. február 19-i levelének 2014-1-1. melléklete.

<sup>(213)</sup> Az új iránymutatás 131. és 137. pontja.

- (676) Ugyanakkor az egy adott repülőtér részére nyújtott működési támogatás által valamely másik repülőtérre gyakorolt hatás erősebb, ha a két repülőtér közel van egymáshoz. Különösen akkor vannak rendkívül erős versenyben az adott régiót kiszolgálni kívánó légitársaságokra gyakorolt vonzerőt illetően, ha az egyik a másik vonzáskörzetében található. Ezenfelül, amennyiben vannak a két repülőtérrel azonos célváros felé tartó járatok, a két repülőtér versenyben van az azon utasokra gyakorolt vonzerő területén is, akik e célvárosba kívánnak utazni, és akiknek ezen út vonatkozásában megvan a választási lehetőségük a két repülőtér között.
- (677) Az avignoni repülőtér 68 kilométerre található a nîmes-i repülőtértől, de a kifutópálya korlátai miatt csak magángépek és üzleti gépek fogadására alkalmas. Nem állt tehát versenyben a nîmes-i repülőtérrel a rendszeres járatok fogadása terén. A marseille-i repülőtér 115 kilométerre van, ami 1 óra 15 perces utat jelent. Túl messze van tehát ahhoz, hogy a szóban forgó támogatások túlzott hatást gyakoroljanak rá. Ahogy korábban kiemeltük, a montpellier-i repülőtér csak 63 km-re fekszik a nîmes-i repülőtértől, ami közúton 49 perc utazási időt jelent. Mivel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 100 km alatti távolság, és az egy óra alatti utazási idő azok a kritériumok, amelyek alapján első megközelítésben meg lehet határozni egy repülőtér vonzáskörzetét, a montpellier-i repülőtér eleve a nîmes-i repülőtér vonzáskörzetében fekszik. Ezenfelül egyes Montpellier-ből induló járatok célállomása ugyanabban az agglomerációban található, mint egyes, a nîmes-i repülőtérrel induló járatoké. Többek között ez a helyzet a mindkét repülőtéren kínált brüsszeli és londoni járatokkal.
- (678) E tekintetben Franciaország úgy ítéli meg, hogy egy repülőtér vonatkozáskörzete két szempont alapján határozható meg, ezek pedig: i. az utazás időtartama; illetve ii. azokon a repülőtereken, ahol a nîmes-ihez hasonlóan uralkodó a fapados forgalom, az utazás költsége. Ekképpen Franciaország úgy véli, hogy egy regionális repülőtér vonzáskörzete azon repülőterekre korlátozódik, amelyek autóval legfeljebb 60 perc alatt elérhetők<sup>(214)</sup>. Franciaország szerint: „Ami végül a montpellier-i repülőtérrel illeti, bár a fenti elemek azonos vonzáskörzetbe helyezik a nîmes-i repülőtérrel, az őket elválasztó, 60 percnél rövidebb utazási idő miatt, illetve mivel az oda-vissza út költsége nem haladja meg a 20 eurót, mindazonáltal hangsúlyozni kell, hogy a Ryanair montpellier-i repülőtérrel induló járatai – jelenleg négy – olyan idegenforgalmi keresletnek felelnek meg, amely inkább a repülőtértől nyugatra, nem pedig keletre jelentkezik (az összeköttetés a hahni repülőtérrel erre egy példa, miközben a Ryanair megszüntette a Marseille-ből Németország felé tartó járatait), valamint, hogy a nîmes-i repülőtér részben eltérő vonzáskörzetet fed le, mint a montpellier-i repülőtér (többek között Cévennes, Uzège és a Rhône völgyében Gard északkeleti/Ardèche déli része). Ekképpen saját vonzáskörzete van. Arra is rá kell mutatni, hogy a fapados utasok 51 %-a kevesebb, mint 50 kilométerre távolodik el repülőtérétől.”
- (679) E körülmények ugyanis alkalmasak arra, hogy enyhítsék a nîmes-i repülőtér által kapott működési támogatások hatását a montpellier-i repülőtérre. Ehhez hozzájön az, hogy a montpellier-i repülőtér forgalma a teljes időszak során egyértelműen nagyobb volt, mint a nîmes-i repülőtér forgalma. E repülőterén ugyanis a forgalom évi 1,2 millió és 1,6 millió utas között ingadozott. A körülbelül hatod akkora nîmes-i repülőtér által kapott támogatás legfeljebb csak korlátozott hatást gyakorolhatott a montpellier-i repülőtérre. Végül, a két repülőtér közötti út tartama, amely rövidebb, mint egy óra, de körülbelül 50 percnek felel meg, szintén olyan tényező, amely alkalmas arra, hogy enyhítse a szóban forgó támogatások hatását a montpellier-i repülőtérre.
- (680) Ekképpen a szóban forgó működési támogatások korlátozott hatást gyakoroltak a nîmes-i repülőtérrel szomszédos repülőterekre.
- (681) A szóban forgó támogatások valamennyi pozitív és negatív hatásának átfogó figyelembevételével a Bizottság úgy véli, hogy e támogatások nem befolyásolták a kereskedelmet a közös érdekek ellentétes mértékben.
- (682) A fenti, a szóban forgó támogatások által a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt hatással összefüggő körülményekre figyelemmel, valamint tekintettel az e támogatások által azon terület gazdasági fejlődéséhez biztosított jelentős hozzájárulásra, amelyen a nîmes-i repülőtér található, többek között a helyi idegenforgalomra és a repülőtér területén meglévő tevékenységi zónára gyakorolt pozitív hatás miatt a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó támogatások nem befolyásolták a versenyt és a kereskedelmet a közös érdekek ellentétes mértékben.

<sup>(214)</sup> Franciaország észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatra, 35. o.

### 7.2.3.5. A CCI-repülőtér és a VTAN számára nyújtott támogatások összeegyeztethetőségével kapcsolatos következtetés

- (683) A fentiekre figyelemmel az eseti beruházási támogatások, a visszatérítendő előlegek, a KMM eredeti változata által bevezetett és az 1. és 3. módosítások által megnövelt átalány-hozzájárulás, valamint a sajátos állami támogatás az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében vett, a belső piaccal összeegyeztetendő támogatásnak minősülnek.
- (684) Ez a következtetés az új iránymutatásban a repülőtereknek 2014. április 4. előtt nyújtott működési támogatások összeegyeztethetőségének értékelése érdekében meghatározott sajátos szempontokon alapul. Nem érinti a nimes-i repülőtér számára a jövőben nyújtandó támogatások értékelését, amelyet a Bizottságnak az új iránymutatásban a 2014. április 4-ét követően nyújtott támogatások tekintetében meghatározottak alapján a jövőben esetleg el kell végeznie.

## 8. VISSZATÉRÍTÉS

- (685) A Bizottság megállapította, hogy a Ryanair/AMS jogellenes és a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatásokban részesült. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint, amennyiben a Bizottság úgy találja, hogy a támogatás nem egyeztethető össze a belső piaccal, jogosult annak eldöntésére, hogy az érintett tagállamnak meg kell-e szüntetnie vagy módosítania kell-e a támogatást<sup>(215)</sup>. A 659/1999/EK rendelet 14. cikke szerint: „Amennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére (a továbbiakban: visszatérítési határozat). A Bizottság nem követeli meg a támogatás visszatérítését, amennyiben az ellentétes a közösségi jog valamelyik általános elvével.”
- (686) A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata alapján, a Bizottság által a belső piaccal nem összeegyeztethetőnek tekintett támogatások esetében az államra a támogatás eltörlése vonatkozásában kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása<sup>(216)</sup>. Ezzel összefüggésben a Bíróság szerint ezt a célkitűzést teljesítettnek kell tekinteni, ha a kedvezményezettek visszafizették a jogellenes támogatással nyújtott összegeket, ezáltal elveszítve azt az előnyt, amelyet a versenytársaikkal szemben élveztek. Ezáltal helyreáll a támogatás nyújtása előtti helyzet<sup>(217)</sup>.
- (687) Ebben az esetben úgy tűnik, hogy egyetlen általános uniós jogelv sem akadályozza meg a határozatban azonosított jogellenes támogatás visszatéríttetését. Sem Franciaország, sem az érdekelt harmadik felek nem mutattak fel ezzel kapcsolatos érveket.
- (688) Franciaországnak ezért minden szükséges intézkedést meg kell tennie, hogy a szóban forgó szerződések által nyújtott jogellenes támogatást visszatéríttesse a Ryanair/AMS-szel.
- (689) A CCI-vel kötött szerződésekből eredő támogatási összegeket a CCI-nek kell visszatéríteni. A VTAN-nal kötött szerződésekből eredő támogatási összegeket a SMAN-nak kell visszatéríteni, mivel ahogy fent bizonyítást nyert, a szóban forgó szerződésekből eredő előnyök finanszírozását szolgáló állami források a VTAN részére nyújtott működési támogatások révén a SMAN-tól eredtek.

<sup>(215)</sup> A 70/72. sz., Bizottság kontra Németország ügyben hozott ítélet (EBHT 1973., 813. o.) 13. pont.

<sup>(216)</sup> A C-278/92., C-279/92. és C-280/92. sz., Spanyol Királyság kontra az Európai Közösségek Bizottsága egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1994., I-4103. o.) 75. pont.

<sup>(217)</sup> A C-75/97. sz., Belga Királyság kontra az Európai Közösségek Bizottsága ügyben hozott ítélet (EBHT 1999., I-03671. o.) 64–65. pont.

- (690) A visszatérítendő támogatási összegeket minden szerződés vonatkozásában az alábbiak szerint kell meghatározni. Minden vizsgált ügyletet (amely adott esetben egy repülőtéri szolgáltatásokról és egy marketingszolgáltatásokról szóló szerződésből áll) úgy kell tekinteni, hogy az az ügyletet jelentő szerződések alkalmazásának minden évre, vagy minden olyan időszakra kiszámított támogatási összegekhez vezetett, amely vonatkozásában a várt többlet pénzforgalmat kiszámították<sup>(218)</sup>. Ezeket az összegeket az ügyletek megkötésekor várható többlet pénzforgalom (kölségekkel csökkentett bevételek, 7–16. táblázat) negatív részéből kell kiszámítani. Ezek megfelelnek azoknak az összegeknek, amelyeket le kellett volna vonni a marketingszolgáltatások összegéből (vagy amelyeket hozzá kellene adni a légitársaságok felé kiszámlázott repülőtéri díjakhoz és a földi kiszolgálás díjához), hogy a szerződés nettó jelenértéke pozitív legyen, azaz megfeleljen a piacgazdasági szereplő tesztnek.
- (691) A Ryanair/AMS-nek a szerződések alapján juttatott tényleges előny figyelembevétele érdekében az előző preambulumbekzdésben említett összegek kiigazíthatók a Franciaország által benyújtott bizonyítékoknak megfelelően attól függően, hogy i. mekkora a Ryanair által a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés értelmében fizetett leszállási díj, utaskiszolgálási díj és földi kiszolgálási díj vonatkozásában utólag megállapított tényleges kifizetések<sup>(219)</sup> és az ezekre a 7–16. táblázatban feltüntetett bevételi tételekre vonatkozó (előzetes) előrejelzések különbözete; és ii. mekkora a Ryanair vagy az AMS számára a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés alapján ténylegesen kifizetett, utólag megállapított marketingköltségek és a 7–16. táblázatban feltüntetett (előzetes) várt marketingköltségek különbözete.
- (692) Emellett a Bizottság úgy véli, hogy a Ryanair/AMS-nek juttatott tényleges előny a szóban forgó szerződés tényleges tartamára korlátozódik. Az egyes szerződések lejártát követően a Ryanair/AMS nem kapott kifizetéseket e szerződések értelmében, és nem jutott előnyhöz a repülőtéri infrastruktúrához és a földi kiszolgáláshoz való hozzáférés révén e szerződések értelmében. Ebből következően a fent ismertetett módon kiszámított és az adott szerződéshez kapcsolódó támogatások összegét nullára csökkentették azon időszakokra, amikor a szerződést ténylegesen nem alkalmazták (különösen akkor, ha a felek közös megegyezése alapján idő előtti szüntették meg).
- (693) Így a Ryanairrel szerződésekéből származó támogatási összeget nullára kell csökkenteni a szerződés tényleges megszűnése és a szerződés aláírásakor várt lejáratú időpont közötti időszak vonatkozásában.
- (694) Az alábbi 17. táblázat tartalmazza az azokra az összegekre vonatkozó információkat, amelyekből kiszámítják a visszakövetelendő összegeket. Ezek az összegek a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásával megállapított többlet pénzforgalom (kölségekkel csökkentett bevételek) negatív részéből állnak, a Ryanair/AMS-szel kötött szerződések esetében a nem felhasznált évekre vonatkozó összegek levonásával.

<sup>(218)</sup> Az egyes szerződések által nyújtott gazdasági előny meglétének vizsgálatakor ismertetettek szerint a támogatás a repülőtér és a Ryanair/AMS közötti kétirányú forgalomból származik. A forgalom gyakorisága eltérő, néhány folyamatos, néhány olyan fizetési gyakorisággal párosul, amelyet a szerződések aláírásakor nem lehet egyértelműen előre jelezni. Ugyanez igaz a repülőtéri díjak kifizetésére. Ugyanakkor a gazdasági előny meglétének vizsgálatakor a várt többlet pénzforgalom számít. A VTAN üzleti tervéből és a Franciaország által benyújtott üzleti növekedési tervek javasolt rekonstrukciójából egyértelműen kiderül, hogy egy ésszerű piacgazdasági szereplő általános szabályként éves alapon határozná meg az egyes szerződésekhez kapcsolódóan várt többlet pénzforgalmat. Ezért logikus, hogy általános szabályként az egyes szerződésekéből származó támogatási összegeket is éves alapon határozzák meg. Ezek a támogatási összegek megfelelnek azoknak az összegeknek, amelyeket az egyes szerződésekről folytatott tárgyalások során egy piacgazdasági szereplő a Ryanairtől/AMS-től kért volna minden évben a repülőtéri és a földi kiszolgálási díjakon felül, miközben minden más megegyezik (különösen a marketingköltségek), annak érdekében, hogy jövedelmező legyen a szerződés. Ugyanakkor egyes szerződések esetében logikusabbnak bizonyult, ha a várt többlet pénzforgalmat IATA szezononként (tél/nyár) számították, vagy más, a naptári időszakoktól eltérő időszakok után, az e szerződésekhez kapcsolódó egyes sajátosságokkal, mint például a nyári szezonok során a gyakoriságok változásával összefüggésben. Ezért egyes szerződések esetében az összegeket éves alapon számították ki, míg mások esetében a teljes naptári évtől eltérő időszakok után.

<sup>(219)</sup> Figyelemmel adott esetben a repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződésekben előírt esetleges „pénzügyi ösztönzőkre”, amelyek abból álltak, hogy amennyiben a forgalommal kapcsolatos bizonyos célok teljesültek, visszatérítették a Ryanair részére az által e szerződések alapján teljesített kifizetések egy részét.

## 17. táblázat

A visszatérítendő összegekkel kapcsolatos információk <sup>(1)</sup>

| Indikatív összegek (euro)                       | Azon időszak, amelynek során a támogatást nyújtották |                |                |                       |                       |                       |                           |                            |                        |                            |                        |                            |      |                        |                            |                        |                                    |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------|----------------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|----------------------------|------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------------------|
|                                                 | 2002                                                 | 2003           | 2004           | 2004 nyári<br>szezón. | 2005                  | 2006                  | 2007 (január-<br>október) | 2007-2008<br>(téli szezón) | 2008 (nyári<br>szezón) | 2008-2009<br>(téli szezón) | 2009 (nyári<br>szezón) | 2009-2010<br>(téli szezón) | 2010 | 2010 (nyári<br>szezón) | 2010-2011<br>(téli szezón) | 2011 (nyári<br>szezón) | 2011 (téli<br>szezón,<br>12.31-ig) |
| <b>CCI-időszak:</b>                             |                                                      |                |                |                       |                       |                       |                           |                            |                        |                            |                        |                            |      |                        |                            |                        |                                    |
| 2001 vége – 2002 eleje<br>közötti levélváltások | [0-<br>50 000]                                       | [0-<br>50 000] | [0-<br>50 000] |                       |                       |                       |                           |                            |                        |                            |                        |                            |      |                        |                            |                        |                                    |
| 2004. évi levélváltások                         |                                                      |                |                | [100 000-<br>150 000] |                       |                       |                           |                            |                        |                            |                        |                            |      |                        |                            |                        |                                    |
| 2005. évi szerződések                           |                                                      |                |                |                       | [150 000-<br>200 000] | [250 000-<br>300 000] |                           |                            |                        |                            |                        |                            |      |                        |                            |                        |                                    |
| <b>VTAN-időszak</b>                             |                                                      |                |                |                       |                       |                       |                           |                            |                        |                            |                        |                            |      |                        |                            |                        |                                    |
| 2007. január 2-i szerződé-<br>sek               |                                                      |                |                |                       |                       |                       |                           |                            |                        |                            |                        |                            |      |                        |                            |                        |                                    |
| 2007. augusztus 1-jei mó-<br>dosítás            |                                                      |                |                |                       |                       |                       |                           |                            | [150 000-<br>200 000]  |                            |                        |                            |      |                        |                            |                        |                                    |
| 2007. november 1-jei szer-<br>ződések           |                                                      |                |                |                       |                       |                       |                           |                            | [700 000-<br>850 000]  | [800 000-<br>850 000]      |                        |                            |      |                        |                            |                        |                                    |
| 2008. augusztus 27-i szer-<br>ződések           |                                                      |                |                |                       |                       |                       |                           |                            |                        |                            |                        |                            |      |                        |                            |                        | [450 000-<br>500 000]              |
|                                                 |                                                      |                |                |                       |                       |                       |                           |                            |                        |                            |                        |                            |      |                        |                            |                        | [500 000-<br>550 000]              |

| Indikatív összegek (euro)      | Azon időszak, amelynek során a támogatást nyújtották |            |            |                    |                   |                   |                       |                         |                    |                         |                     |                         |            |                    |                         |                     |                               |
|--------------------------------|------------------------------------------------------|------------|------------|--------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|------------|--------------------|-------------------------|---------------------|-------------------------------|
|                                | 2002                                                 | 2003       | 2004       | 2004 nyári szezon. | 2005              | 2006              | 2007 (január-október) | 2007-2008 (téli szezon) | 2008 nyári szezon) | 2008-2009 (téli szezon) | 2009 (nyári szezon) | 2009-2010 (téli szezon) | 2010       | 2010 nyári szezon) | 2010-2011 (téli szezon) | 2011 (nyári szezon) | 2011 (téli szezon, 1.2.31-ig) |
| 2009. augusztus 25-i szerződés |                                                      |            |            |                    |                   |                   |                       |                         |                    |                         |                     | [450 000-500 000]       |            | [500 000-550 000]  | [450 000-500 000]       | [450 000-500 000]   | [150 000-200 000]             |
| 2010. augusztus 18-i módosítás |                                                      |            |            |                    |                   |                   |                       |                         |                    |                         |                     |                         | [0-50 000] |                    |                         |                     |                               |
| 2010. november 30-i módosítás  |                                                      |            |            |                    |                   |                   |                       |                         |                    |                         |                     |                         |            |                    |                         | [0-50 000]          |                               |
| <b>összesen</b>                | [0-50 000]                                           | [0-50 000] | [0-50 000] | [100 000-150 000]  | [150 000-200 000] | [250 000-300 000] | [700 000-750 000]     | [850 000-900 000]       | [800 000-850 000]  | [450 000-500 000]       | [500 000-550 000]   | [450 000-500 000]       | [0-50 000] | [500 000-550 000]  | [450 000-500 000]       | [500 000-550 000]   | [150 000-200 000]             |

(<sup>1</sup>) Amennyiben e táblázatban egy adott évre további pontosítás nélkül hivatkozunk (például „2002”), akkor teljes naptári évről van szó. A visszatérítési kamat kiszámítását illetően a támogatás kifizetésének napja a különböző oszlopokban említett egyes időszakok utolsó napja. Lásd a (699) preambulumbekendést.

- (695) A 7.1.1.2.3. szakaszban leírtaknak megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy a Ryanair és az AMS egyetlen gazdasági szereplő, és a marketingszolgáltatásokról, illetve a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, ugyanazon a napon kötött szerződések e gazdasági szereplő és esettől függően a CCI vagy a VTAN közötti egyetlen ügyletnek tekintendők. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a Ryanair és az AMS egyetemlegesen felel a 2005–2010 közötti megállapodásokból származó valamennyi támogatás visszatérítéséért, amelyek indikatív tőkeösszege [5 000 000-7 000 000] euro. A 2005 előtt kötött szerződéseket illetően, mivel ezeket a CCI kizárólag a Ryanairrel kötötte, így ez utóbbi egyedül felel az e szerződésekből származó támogatások visszatérítéséért, amelyek indikatív tőkeösszege [150 000-300 000] euro.
- (696) A francia hatóságoknak a határozatról szóló értesítéstől számított négy hónapon belül vissza kell téríttetniük a fent említett összegeket.
- (697) E tekintetben a francia hatóságoknak továbbá visszatérítési kamatot is fel kell számítaniuk a visszatérítendő támogatás összegére, amely attól a naptól esedékes, amikor a szóban forgó támogatásokat a vállalkozás rendelkezésére bocsátották – azaz a támogatások tényleges kifizetésének napjától –, addig a napig, amíg ténylegesen megtörténik a visszafizetés<sup>(220)</sup> a 794/2004/EK rendelet V. fejezetének megfelelően<sup>(221)</sup>. Mivel ebben az esetben a támogatást alkotó pénzforgalom összetett, és évente több alkalomból származik, a bevételek egyes kategóriái esetében pedig akár folyamatos, a Bizottság úgy véli, hogy a visszatérítési kamat kiszámításánál elfogadható az a megközelítés, hogy a szóban forgó támogatás kifizetésének időpontját azon időszak utolsó napjában határozzák meg, amely után az összeget kiszámították (például december 31-ében, ha a szóban forgó időszak naptári év, vagy akár október 31-ében, ha az érintett időszak egy adott év január 1-jétől október 31-ig tart). E tekintetben, az érintett időszak utolsó napjának kiválasztásával a Bizottság a kedvezményezettek számára legkedvezőbb megközelítést követi.
- (698) Az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően, ha egy tagállam előre nem látott és előre nem látható nehézségekkel, vagy a Bizottság által figyelmen kívül hagyott következményekkel szembesül, e problémákat – a megfelelő módosításokra vonatkozó javaslatokkal együtt – megfontolásra a Bizottság elé terjesztheti. Ilyen esetekben a Bizottságnak és az érintett tagállamnak jóhiszeműen együtt kell működniük, hogy leküzdjék a nehézségeket, miközben teljes mértékben figyelembe veszik az EUMSZ rendelkezéseit<sup>(222)</sup>.
- (699) A Bizottság tehát felkéri Franciaországot, hogy értesítse az e határozat végrehajtása során esetlegesen felmerült nehézségekről.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

#### 1. cikk

(1) Az alábbi intézkedések, amelyek Franciaország által a Ryanair részére jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtott állami támogatásokat tartalmaznak, összegegyeztetetlenek a belső piaccal:

- a) a Nîmes – Uzès – Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között 2000. április 11-én kötött megállapodást módosító, a Nîmes – Uzès – Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között 2001. november 28-án, 2001. december 11-én, 18-án, 21-én és 24-én, valamint 2002. február 2-án, 5-én és 15-én történt levélváltásokról álló ügylet;
- b) a Nîmes – Uzès – Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között 2000. április 11-én kötött megállapodást módosító, Nîmes – Uzès – Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között 2004. március 10-én és 16-án történt levélváltásokról álló ügylet;

<sup>(220)</sup> Lásd a (fent hivatkozott) 659/1999/EK rendelet 14. cikkének (2) bekezdését.

<sup>(221)</sup> A Bizottság 2004. április 21-i 794/2004/EK rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.).

<sup>(222)</sup> Lásd a 94/87. sz., Európai Közösség Bizottsága kontra Német Szövetségi Köztársaság ügyben hozott ítéletet (EBHT 1989., 175. o.) 9. pont, valamint a C-348/93. sz., Európai Közösségek Bizottsága kontra Olasz Köztársaság ügyben hozott ítéletet (EBHT 1995., 673. o.) 17. pont.

(2) Az alábbi intézkedések, amelyek Franciaország által együttesen a Ryanair és az Airport Marketing Services részére jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtott állami támogatásokat tartalmaznak, összeegyeztethetetlenek a belső piaccal:

- a) a Nîmes – Uzès – Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között 2005. október 10-én kötött repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés, valamint a Nîmes – Uzès – Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között ugyanezen a napon kötött marketingszolgáltatásokról szóló szerződés;
- b) a Veolia Transport Aéroport de Nîmes és a Ryanair között 2007. január 2-án kötött repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés, valamint a Veolia Transport Aéroport de Nîmes és az Airport Marketing Services között ugyanezen a napon kötött marketingszolgáltatásokról szóló szerződés;
- c) a marketingszolgáltatásokról szóló, a Veolia Transport Aéroport de Nîmes és az Airport Marketing Services között kötött 2007. január 2-i szerződés 2007. augusztus 1-jei módosítása;
- d) a Veolia Transport Aéroport de Nîmes és a Ryanair között 2007. november 1-jén kötött repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés, valamint a Veolia Transport Aéroport de Nîmes és az Airport Marketing Services között ugyanezen a napon kötött marketingszolgáltatásokról szóló szerződés;
- e) a Veolia Transport Aéroport de Nîmes és a Ryanair között 2008. augusztus 27-én kötött repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés, valamint a Veolia Transport Aéroport de Nîmes és az Airport Marketing Services között ugyanezen a napon kötött marketingszolgáltatásokról szóló szerződés;
- f) a Veolia Transport Aéroport de Nîmes és a Ryanair között 2008. augusztus 27-én kötött repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződés 2009. augusztus 25-i módosítása, valamint a Veolia Transport Aéroport de Nîmes és az Airport Marketing Services között 2008. augusztus 27-én kötött marketingszolgáltatásokról szóló szerződés 2009. augusztus 25-i módosítása;
- g) a Veolia Transport Aéroport de Nîmes és az Airport Marketing Services között 2008. augusztus 27-én kötött marketingszolgáltatásokról szóló szerződés 2010. augusztus 18-i módosítása;
- h) a Veolia Transport Aéroport de Nîmes és az Airport Marketing Services között 2008. augusztus 27-én kötött marketingszolgáltatásokról szóló szerződés 2010. november 30-i módosítása.

## 2. cikk

(1) A Ryanair és a Nîmes – Uzès – Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara között 2000. április 11-én kötött megállapodás nem minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(2) A Nîmes – Uzès – Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2005. október 10-én kötött marketingszolgáltatásokról szóló szerződés 2006. január 30-i módosítása nem minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(3) A Nîmes – Uzès – Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2005. október 10-én kötött marketingszolgáltatásokról szóló szerződés 2006. október 17-i módosítása nem minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

## 3. cikk

(1) A Nîmes – Uzès – Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara általános szolgálata által a repülőtéri szolgálata részére 2002 és 2006 között nyújtott visszatérítendő előlegek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatások. Ezen állami támogatásokat Franciaország jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta.

(2) A különböző helyi önkormányzatok és a Nîmes – Uzès – Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara általános szolgálata által a Nîmes – Uzès – Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara repülőtéri szolgálata részére 2005 és 2006 között nyújtott eseti működési támogatások az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatások. Ezen állami támogatásokat Franciaország jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta.

(3) A Syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport de Nîmes – Alès – Camargue – Cévennes és a Veolia Transport között 2006. december 8-án kötött közszolgáltatási megbízásról szóló megállapodás által a Veolia Transport Aéroport de Nîmes javára kialakított, és e megállapodás 1. és 3. módosítása által megnövelt átalány-hozzájárulás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás. Ezt az állami támogatást Franciaország jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta.

(4) A (3) bekezdésben hivatkozott megállapodás 4. módosítása által a Veolia Transport Aéroport de Nîmes javára kialakított sajátos állami támogatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás. Ezt az állami támogatást Franciaország jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta.

(5) A (3) bekezdésben hivatkozott megállapodás 2. módosítása nem minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(6) A (3) bekezdésben hivatkozott megállapodás 4. módosítása által bevezetett működési támogatások nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásoknak.

(7) A Nîmes – Uzès – Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Veolia Transport Aéroport de Nîmes részére a francia repülőterek állami feladatainak finanszírozására szolgáló általános rendszer alkalmazásában nyújtott támogatások nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásoknak.

(8) Az e cikk (1)–(4) bekezdésében említett állami támogatások az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethetők a belső piaccal.

#### 4. cikk

(1) Franciaországnak vissza kell térítenie a kedvezményezettekkel az 1. cikkben említett állami támogatásokat. A Ryanair és az Airport Marketing Services egyetemlegesen felelnek az 1. cikk (2) bekezdésében említett támogatások visszafizetéséért.

(2) A visszatérítendő összegek után kamatot kell felszámítani attól a naptól kezdődően, amikor a támogatást a kedvezményezettek rendelkezésére bocsátották, egészen a tényleges visszafizetésig.

(3) A kamatokat a 794/2004/EK rendelet V. fejezetével és a 794/2004/EK rendeletet módosító 271/2008/EK bizottsági rendelettel<sup>(223)</sup> összhangban kamatos kamat formájában kell kiszámítani.

(4) Franciaország a határozat elfogadásának napjától kezdve megszünteti az 1. cikkben említett támogatás valamennyi függőben lévő kifizetését.

#### 5. cikk

(1) Az 1. cikkben említett támogatást azonnal és hatékonyan kell visszatérítenni.

(2) Franciaország biztosítja e határozat annak közlésétől számított négy hónapon belüli végrehajtását.

#### 6. cikk

(1) A határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül Franciaország benyújtja a Bizottságnak a következő információkat:

a) a 4. cikk értelmében visszatérítendő támogatás összege;

<sup>(223)</sup> A Bizottság 2008. január 30-i 271/2008/EK rendelete az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló 794/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 82., 2008.3.25., 1. o.).

- b) a visszatérítési kamat kiszámítása;
- c) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott, illetve tervezett intézkedések részletes leírása;
- d) az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezetteket felszólították a támogatás visszafizetésére.

(2) Amíg az 1. cikkben említett támogatást teljes egészében vissza nem fizetik, Franciaország rendszeresen tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtásának érdekében meghozott nemzeti intézkedések előrehaladásáról. Franciaország a Bizottság egyszerű kérésére azonnal tájékoztatást nyújt az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott, illetve tervezett intézkedésekről. Ugyancsak részletes tájékoztatást nyújt a kedvezményezettek által már visszafizetett támogatási összegekről és kamatokról.

7. cikk

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2014. július 23-án.

*a Bizottság részéről*

Joaquín ALMUNIA

*alelnök*

---