



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2019. február 27.*

„Előzetes döntéshozatal – Letelepedés szabadsága – 1008/2008/EK rendelet – Légiközlekedési társaság – Reprivatizációs eljárás – Az alaptőke maximum 61%-át megtestesítő részvények eladása – Feltételek – A székhely és a tényleges üzletvezetés valamely tagállamban való fenntartásának kötelezettsége – Közzolgáltatási kötelezettségek – A meglévő nemzeti műveleti központ (*hub*) fenntartásának és fejlesztésének kötelezettsége”

A C-563/17. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Supremo Tribunal Administrativo (legfelsőbb közigazgatási bíróság, Portugália) a Bírósághoz 2017. szeptember 25-én érkezett, 2017. június 20-i határozatával terjesztett elő az előtte

az **Associação Peço a Palavra**,

João Carlos Constantino Pereira Osório,

Maria Clara Marques Pires Sarmiento Franco,

Sofia da Silva Santos Arauz,

Maria João Galhardas Fitas

és

a **Conselho de Ministros**

között,

a **Parpública – Participações Públicas SGPS SA**,

a **TAP – Transportes Aéreos Portugueses SGPS SA**

részvételével folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: K. Lenaerts, a Bíróság elnöke, a második tanács elnökeként eljárva, A. Prechal (előadó), C. Toader, A. Rosas és M. Ilešič bírák,

főtanácsnok: M. Campos Sánchez-Bordona,

* Az eljárás nyelve: portugál.

hivatalvezető: M. Ferreira főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2018. szeptember 13-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a Parpública – Participações Públicas SGPS SA képviselőjében M. Mendes Pereira advogado,
- a portugál kormány képviselőjében L. Inez Fernandes, M. Figueiredo és A. Duarte de Almeida, meghatalmazotti minőségben,
- az olasz kormány képviselőjében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben segítője: P. Gentili avvocato dello Stato,
- a holland kormány képviselőjében M. K. Bulterman és J. Langer, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőjében P. Costa de Oliveira, L. Malferrari és K. Simonsson, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2018. november 21-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,
meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EUMSZ 49., EUMSZ 54., EUMSZ 56. és EUMSZ 57. cikknek, valamint a belső piaci szolgáltatásokról szóló, 2006. december 12-i 2006/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2006. L 376., 36. o.; helyesbítés: HL 2014. L 278., 33. o.) 2., 16. és 17. cikkének értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet az Associação Peço a Palavra, portugál jog szerinti nonprofit egyesület, valamint négy portugál állampolgárságú természetes személy (a továbbiakban együtt: APP és társai) és a Conselho de Ministros (minisztertanács, Portugália) között azon határozat érvényessége tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, amely egy ajánlattételhez szükséges dokumentációban a TAP – Transportes Aéreos Portugueses SA (a továbbiakban: TAP) közvetett reprivatizációjára alkalmazandó bizonyos feltételeket határozott meg.

Jogi háttér

Az uniós jog

A 2006/123 irányelv

- 3 A 2006/123 irányelv (21) preambulumbekzdése értelmében „[a] közlekedési szolgáltatások – beleértve a városi közlekedést, a taxikat és a betegszállító járműveket, valamint a kikötői szolgáltatásokat – nem tartoznak [ezen] irányelv hatálya alá”.
- 4 Ezen irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontjából kitűnik, hogy az irányelv nem alkalmazandó a közlekedés területén nyújtott, az EK-Szerződés harmadik része V. címének, jelenleg az EUM-Szerződés harmadik része VI. címének hatálya alá tartozó szolgáltatásokra, beleértve a kikötői szolgáltatásokat.

- 5 A fent említett irányelvnek „A szolgáltatások szabad mozgása” című IV. fejezete tartalmazza a 16. cikket, amely meghatározza a szolgáltatásnyújtók számára a letelepedési helyük szerinti tagállamtól eltérő tagállamban való szolgáltatásnyújtást lehetővé tevő szabályokat, valamint a 17. cikket, amely felsorolja az e jogtól való eltéréseket.

Az 1008/2008/EK rendelet

- 6 A Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2008. L 293., 3. o.) (10)–(12) preambulumbekzdése a következőket mondja ki:

„(10) A légiközlekedési belső piac kiteljesedése érdekében fel kell oldani a tagállamok között még alkalmazott korlátozásokat, például a harmadik országokba tartó járatok közös működtetésére vagy a harmadik országokba tartó, de az utat egy másik tagállamban megszakító járatok [...] díjszabására vonatkozóan.

(11) A legkülső régiók egyedi sajátosságainak és korlátainak – különösen távoli, elszigetelt elhelyezkedésüknek és kis méretüknek, valamint a Közösség központi régióival való megfelelő összekapcsolásuk szükségességének – figyelembevétele céljából indokolt lehet az egyedi intézkedések alkalmazása az e régiókba irányuló útvonalakat lefedő közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződések érvényességi idejét meghatározó szabályok tekintetében.

(12) A közszolgáltatási kötelezettség előírásának feltételeit világosan, egyértelműen kell meghatározni, a kapcsolódó pályázati eljárásban pedig lehetőséget kell biztosítani megfelelő számú pályázó részvételére. Ahhoz, hogy a Bizottság adott esetben megítélje egy közszolgáltatási kötelezettség előírásának gazdasági indokoltságát, hozzá kell férnie a szükséges információkhoz.”

- 7 E rendelet „Fogalommeghatározások” címet viselő 2. cikke szerint:

„E rendelet alkalmazásában:

1. »működési engedély«: az illetékes engedélyező hatóság által egy vállalkozás számára megadott engedély, amely engedélyezi a működési engedélyben rögzítettek szerinti légi járatok nyújtását;

[...]

8. »üzembentartási bizonyítvány (AOC)«: egy vállalkozás számára kiadott bizonyítvány arról, hogy a kérdéses szervezet [helyesen: légi fuvarozó] rendelkezik azokkal a szakmai képességekkel és szervezettel, amelynek révén a közösségi vagy adott esetben a nemzeti jog vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően biztosítani tudja a bizonyítványban meghatározott tevékenységi körök biztonságos folytatását;

9. »tényleges ellenőrzés«: jogosultságok, szerződések, illetve bármely más eszközök alapján létrejött kapcsolat, amely elkülönülten vagy együttesen, és az adott eset jogi és ténybeli körülményeinek figyelembevételével lehetővé teszi döntő befolyás közvetlen vagy közvetett módon való gyakorlását egy vállalkozásban, különösen az alábbiak által:

- a) egy vállalkozás eszközeinek teljes vagy részleges használati joga;
b) olyan jogosultságok és szerződések, amelyek döntő befolyást biztosítanak egy vállalkozás testületeinek összetételére, szavazására vagy határozataira vonatkozóan, vagy egyébként biztosítanak döntő befolyást a vállalkozás üzletmenetére nézve;

10. »légi fuvarozó«: olyan vállalkozás, amely rendelkezik érvényes működési, vagy azzal egyenértékű más engedéllyel;

11. »közösségi légi fuvarozó«: olyan, érvényes működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó, amelynek engedélyt egy illetékes engedélyező hatóság adta ki a II. fejezetnek megfelelően;

[...]

14. »forgalmi jog«: légi járat működtetésének joga két közösségi repülőtér között;

[...]

26. »központi ügyvezetés helye«: közösségi légi fuvarozó azon tagállamban található központi irodája vagy bejegyzett irodája, amelyen belül a légi fuvarozó elsődleges pénzügyi feladatait és operatív irányítását gyakorolják, beleértve annak folyamatos légi alkalmassági irányítását is.”

8 Az 1008/2008/EK rendelet „Működési engedély” című II. fejezete tartalmazza e rendelet 4. cikkét, amely az alábbiak szerint rendelkezik:

„Valamely tagállam illetékes engedélyező hatósága akkor ad ki működési engedélyt egy adott vállalkozás részére, ha:

a) a központi ügyvezetésének helye abban a tagállamban található;

b) ugyanazon tagállam nemzeti hatósága által kiállított érvényes AOC-vel rendelkezik, mint amelynek illetékes engedélyező hatósága a közösségi légi fuvarozó működési engedélyének megadásáért, elutasításáért, visszavonásáért és felfüggesztéséért felelős;

[...]

f) a vállalat több mint 50%-a a tagállamok és/vagy azok állampolgárai tulajdonában van, és az a tagállamok és/vagy azok állampolgárai tényleges ellenőrzése alatt áll, akár közvetlen, akár közvetett módon egy vagy több közvetítő vállalaton keresztül, kivéve ha erre harmadik országgal kötött olyan megállapodás vonatkozik, amelyben a Közösség részes fél;

[...]”

9 Az 1008/2008 rendelet 8. cikkének (1), (5) és (7) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(1) A működési engedély mindaddig érvényben marad, amíg a közösségi légi fuvarozó megfelel e fejezet követelményeinek.

A közösségi légi fuvarozónak az illetékes engedélyező hatóság kérésére bármikor tudnia kell igazolni azt, hogy az e fejezetben ismertetett valamennyi követelménynek eleget tesz.

[...]

(5) A közösségi légi fuvarozók kötelesek előzetesen értesíteni az illetékes engedélyező hatóságot:

[...]

b) minden tervezett egyesülésről vagy felvásárlásról;

[...]

(7) Az általuk engedélyezett közösségi légi fuvarozókkal kapcsolatosan az illetékes engedélyező hatóságoknak kell dönteniük arról, hogy a közösségi légi fuvarozó jogi helyzetére kiható, egy vagy több tényezőben bekövetkező változás esetén, különösen egyesülés vagy felvásárlás esetén, a működési engedélyt ismételten be kell-e nyújtani jóváhagyásra.

[...]

- 10 A 1008/2008 rendeletnek „Az útvonalakhoz való hozzáférés” címet viselő III. fejezetében szereplő 15. cikk a következőket írja elő:

„(1) A közösségi légi fuvarozóknak jogukban áll Közösségen belüli légi járatokat működtetni.

(2) A tagállamok a Közösségen belüli légi járatok működtetését közösségi légi fuvarozók esetében [helyesen: légi járatok közösségi légi fuvarozók általi működtetését] nem köthetik semmilyen engedélyhez vagy jogosítványhoz. A tagállamok nem kérhetik a közösségi légi fuvarozóktól olyan okiratok vagy információk bemutatását, amelyeket azok az illetékes engedélyező hatóságnak már benyújtottak, feltéve hogy a megfelelő információk az illetékes engedélyező hatóságtól kellő időben beszerezhetőek.

[...]

- 11 Az említett 15. cikk (4) és (5) bekezdésében rögzíti az azon közös üzemeltetési megállapodásokra vonatkozó szabályokat, amelyeket a közösségi légi fuvarozók jogosultak megkötni.
- 12 Az 1008/2008 rendeletnek szintén a III. fejezetében található, „A közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó általános szabályok” című 16. cikkének (1) és (4) bekezdésében kimondja:

„(1) Egy tagállam a más érintett tagállamokkal folytatott konzultációkat, illetve a Bizottság, az érintett repülőterek és az adott útvonalon működő légi fuvarozók tájékoztatását követően közszolgáltatási kötelezettséget írhat elő a Közösségben található repülőtér és egy, a területén belüli peremterület vagy fejlődő régiót kiszolgáló repülőtér között vagy a területén lévő repülőtérhez kapcsolódó ritkán használt útvonalon működő menetrend szerinti légi járatokra, ha ezek az útvonalak a repülőtér által kiszolgált régióban a gazdasági és társadalmi fejlődés szempontjából létfontosságúnak tekinthetők. Ezt a szolgáltatási kötelezettséget a tagállam csak olyan mértékben írhatja elő, amely biztosítja, hogy az adott útvonalon nyújtott menetrend szerinti légi járat megfelel a folyamatosság, rendszeresség, árképzés vagy minimális kapacitás rögzített előírásainak, amelyeknek a légi fuvarozók nem tennének eleget, ha kizárólag csak üzleti érdekeiket vennék fontolóra.

A közszolgáltatási kötelezettség alá eső adott útvonal vonatkozásában ezeket a rögzített előírásokat átlátható és megkülönböztetésmentes módon kell megállapítani.

[...]

(4) Ha egy tagállam közszolgáltatási kötelezettséget kíván előírni, a tervezett közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó előírás szövegét közli a Bizottsággal, a többi érintett tagállammal, az érintett repülőterekkel és a kérdéses útvonalon járatokat működtető légi fuvarozókkal.

A Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzétesz egy tájékoztatót, amelyben:

- a) megadja az útvonal két végpontjaként szolgáló repülőterek nevét és a lehetséges köztes leszállóhelye(ke)t;
- b) ismerteti a közszolgáltatási kötelezettség hatálybalépésének időpontját; és

- c) feltünteti azt a pontos címet, ahol a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos előírás szövegét, az azzal összefüggő lényeges információkat és/vagy dokumentumokat az érintett tagállam haladéktalanul és díjmentesen rendelkezésre bocsátja.”

A portugál jog

- 13 A 2014. december 24-i 181-A/2014. sz. rendelet törvénnyel (*Diário da República*, 1. sorozat, 2014. december 24-i 248. sz.) a minisztertanács meghatározta a TAP reprivatizációs eljárását, amely többek között egy közvetlen eladásra irányuló úgynevezett „referenciaügyletben” állt, amely a TAP anyavállalata, azaz a TAP – Transportes Aéreos Portugueses SGPS SA (a továbbiakban: TAP SGPS) holdingtársaság részvényeinek 61%-át képviselte.
- 14 E rendelet törvény preambulumbekzdései többek között az alábbiakat mondják ki:
- „[A]z országhoz szorosán kapcsolódó vállalkozásról van szó, amely kapcsolatot meg kell őrizni, és ezért fontos előnyben részesíteni azon jellegzetes rendeltetésének megőrzését, hogy az »az ország légitársasága«. A kormány úgy véli, hogy a TAP reprivatizációjára irányuló eljárásnak tiszteletben kell tartania a »nemzeti művelleti központnak (*hub*)« az Európa, Afrika és Latin-Amerika közötti kapcsolatok alapvető láncszemeként elfoglalt stratégiai jelentőségét, amely kapcsolatoknak a TAP légitársaság tevékenysége kiemelkedő fontosságú elemét képezi, a belföldi viszonylatok jelentőségére is figyelemmel, és különösen azokéra, amelyek a szárazföldi terület és a szigetek közötti kapcsolatot biztosítják, amelyek alapvetőek a területi és szociális kohézió, valamint a gazdasági fejlődés elősegítése érdekében”.
- 15 A 181-A/2014. sz. rendelet törvény 4. cikkének (3) bekezdése felsorolja a részesedésszerzési ajánlatok egyes kiválasztási kritériumait, amelyek célja a potenciális vevőknek a közvetlen értékesítésre irányuló eljárás következő szakaszaiban való részvételének engedélyezése és az odaítélés tárgyát képező ajánlatok kiválasztása. Úgy rendelkezik, hogy a további kapcsolódó különös feltételeket a minisztertanács határozata határozza meg.
- 16 Ezen egyezmény „Szabályozás” című 8. cikke értelmében:
- „(1) A TAP SGPS reprivatizációja keretében teljesítendő műveletek végső és konkrét feltételei, valamint a minisztertanács részére a jelen rendelet keretében biztosított hatáskörök gyakorlása vonatkozásában egy vagy több határozatot kell elfogadni.
- (2) A közvetlen eladásra irányuló referenciaügyletek esetében a minisztertanács feladata különösen:
- a) az ezen ügyletek különös feltételeit meghatározó, ajánlattételhez szükséges dokumentáció jóváhagyása, és a megszerzett és jegyzett részvények forgalomképtelenné nyilvánítása;
- [...]”
- 17 A 181-A/2014. sz. rendelet törvény 8. cikke alapján a minisztertanács 2015. január 15-én elfogadta a 4-A/2015. sz. határozatot (*Diário da República* 1. sorozat, 2015. január 20-i 13. sz.), amely többek között tartalmazta a közvetlen értékesítésre irányuló referenciaügyleteket szabályozó, ajánlattételhez szükséges dokumentációt, amely e határozat I. mellékletében szerepel, és annak szerves részét képezi (a továbbiakban: ajánlattételhez szerződési dokumentáció).

18 Az ajánlattételhez szerződési dokumentáció „Tárgy” című 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Az [...] ajánlattételhez szükséges dokumentáció határozza meg a [TAP SGPS] tőkéjét megtestesítő részvényeknek a [TAP] tőkéjének közvetett reprivatizációjára irányuló eljárás keretében előírt közvetlen eladására irányuló referenciaügyletekre vonatkozó szabályokat és feltételeket [...]

(2) A közvetlen eladásra irányuló referenciaügylet magában foglalja a [TAP SGPS] tőkéjét megtestesítő részvények egy vagy több oszthatatlan tételének konkrét tárgyalás útján, egy vagy több belföldi vagy külföldi befektető számára történő egyéni vagy kollektív átruházását.

(3) Az előző bekezdésben foglalt részvények közvetlen eladására irányuló referenciaügyleteket a közvetlen eladás tárgyát képező részvények megszerzőjeként kiválasztott egy vagy több ajánlattevővel kell megkötni.

(4) A közvetlen eladásra irányuló referenciaügyletek keretében a kiválasztott ajánlattevő vagy ajánlattevők által megszerzett részvényeket a Parpública – Participações Públicas (SGPS), S. A. ruhazza át.”

19 Az ajánlattételhez szerződési dokumentáció „Kiválasztási kritériumok” című 5. cikke értelmében:

„Az 1. cikk (2) bekezdésében megnevezett részvényeket megvásárló egy vagy több jogi személy kiválasztásának kritériumai a következők:

a) [TAP SGPS] és a [TAP] gazdasági-pénzügyi alkalmasságának és tőkeszerkezetének megerősítéséhez való hozzájárulás [...] oly módon, hogy hozzájárulnak a vállalkozások fennmaradásához és hasznosításához, a tevékenységük fejlesztéséhez, valamint az állami tulajdonban maradó tőke értékének és relatív súlyának, és az eladási opció értékének megőrzéséhez;

[...]

c) Megfelelő és koherens stratégiai terv bemutatása és végrehajtásának biztosítása, a [TAP] növekedésének megőrzése és előmozdítása végett, a kormány által a reprivatizációra irányuló eljárások tekintetében meghatározott célok tiszteletben tartásával, a jelenleg meglévő és az új piacokon globális szintű légiközlekedési üzembentartóként a [TAP] versenyhelyzete megerősítésének előmozdítása, az integritás és a vállalkozói identitás, valamint a TAP csoport autonómiájának fenntartása, különösen a TAP védjegy és annak Portugáliához való társítása megőrzésével, valamint annak biztosításával, hogy a TAP Csoport székhelye és tényleges üzletvezetése továbbra is Portugáliában legyen, a TAP csoport operatív és üzleti erősségeinek megőrzéséhez és fejlesztéséhez való hozzájárulás, valamint emberi erőforrásainak felhasználása és előmozdítása;

d) a [TAP-ra] háruló közszolgáltatási kötelezettségek pontos és megfelelő teljesítésére vonatkozó képesség, ideértve adott esetben a fő nemzeti repülőterek és az autonóm régiók közötti légi összeköttetéseket, valamint az autonóm régiókat, a külföldön letelepedett portugál közösségeket, illetve az azon országokat és közösségeket kiszolgáló utak folytonosságát és megerősítését, amelyekben a portugál nyelvet használják vagy ahol az a hivatalos nyelv;

e) a nemzetgazdaság növekedéséhez való hozzájárulás, ideértve a meglévő nemzeti műveleti központnak (*hub*) mint az Európa, Afrika és Latin-Amerika közötti kapcsolatok nagy stratégiai jelentőségű platformjának fenntartását és fejlesztését;

[...]”

- 20 A 2015. május 21-i 32-A/2015. sz. határozattal (*Diário da República*, 1. sorozat, 2015. május 21-i 98. sz.) a minisztertanács a reprivatizációra irányuló eljárás első szakaszának lezárultát követően megállapította, hogy az egyik vételi ajánlatot el kell utasítani, mivel nem teljesítette az ajánlattételhez szükséges dokumentációban előírt valamennyi feltételt, és hogy két másik ajánlattevőt, akiknek az ajánlata lényegében egyenértékű volt, meg kell hívni a tárgyalási szakaszba, amely a reprivatizációra irányuló eljárás második szakasza.
- 21 A 2015. június 11-i 38-A/2015. sz. határozattal (*Diário da República*, 1. sorozat, 2015. június 12-i 113. sz.) a Gateway csoporthoz tartozó több társaságot kiválasztottak a TAP SGPS tőkéjének maximum 61%-át képviselő részvények megvásárlására. Az e társaságok által benyújtott, átdolgozott kötelező érvényű ajánlatot előnyösebbnek tekintették az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkében említett kiválasztási kritériumok tiszteletben tartása, különösen a TAP csoport gazdasági és pénzügyi alkalmasságának erősítéséhez való hozzájárulás tekintetében.
- 22 2015. június 24-én szerződés jött létre, amellyel a Parpública – Participações Públicas (SGPS) SA (a továbbiakban: Parpública) hozzájárult a TAP SGPS tőkéje 61%-ának a Gateway csoport társaságai részére 10 millió euró vételárért történő eladásához. Ezen adásvétel bizonyos feltételektől függött, amelyeket legkésőbb 2016. június 24-ig kellett teljesíteni.
- 23 A 2016. május 19-i 30/2016. sz. határozattal (*Diário da República*, 1. sorozat, 2016. május 23-i 99. sz.) a minisztertanács tudomásul vette a portugál állam és az Atlantic Gateway SGPS Lda között 2016. február 6-án létrejött, a portugál államnak a TAP SGPS részvényesi szerkezetében való részvételére vonatkozó feltételek meghatározására irányuló megállapodást. E megállapodással az elsőként említett társaság hozzájárult, hogy eladja a Parpública részére az ahhoz szükséges számú részvényt, hogy a portugál állam a TAP SGPS tőkéjének 50%-ával rendelkezzen.
- 24 E megállapodás következtében a Gateway csoporthoz tartozó vállalkozások és a portugál állam tulajdonába került a TAP SGPS társaság alaptőkéjének 45, illetve 50%-a, a fennmaradó 5% pedig a TAP csoport munkavállalóinak tulajdonában áll.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 25 Az APP és társai keresetet indítottak a kérdést előterjesztő bíróság, Supremo Tribunal Administrativo (legfelsőbb közigazgatási bíróság, Portugália) előtt, amelyben a minisztertanács 2015. január 15-i 4-A/2015. sz. határozata semmisségének megállapítását vagy e határozat megsemmisítését kérték, amennyiben az tartalmazza a TAP SGPS alaptőkéjének 61%-át kitevő részvények közvetlen eladására irányuló referenciaügyleteket szabályozó, ajánlattételhez szükséges dokumentációt.
- 26 E célból az APP és társai először is azt állítják, hogy az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének c) pontja, mivel megköveteli, hogy a TAP csoport tényleges székhelyét és tényleges üzletvezetését Portugáliában tartsák fenn, megsérti az EUMSZ 49. és EUMSZ 54. cikket, ezt követően azt, hogy az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének d) pontja, amennyiben a részvények vevőjét közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésére kötelezi, megsérti az EUMSZ 56. és EUMSZ 57. cikket, valamint a 2006/123 irányelv 16. és 17. cikkét, végül pedig azt, hogy az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének e) pontja, mivel előírja a meglévő nemzeti műveleti központ (*hub*) fenntartását és fejlesztését, ellentétes az EUMSZ 56. és EUMSZ 57. cikkel, valamint az említett irányelv 16. és 17. cikkével.

27 Ilyen körülmények között a Supremo Tribunal Administrativo (legfelsőbb közigazgatási bíróság) felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

- 1) Ellentétes-e az uniós joggal, és különösen az EUMSZ 49. és EUMSZ 54. cikkel, valamint az azokban foglalt elvekkel, hogy egy légifuvarozási tevékenységet végző állami tőketársaság tőkéjének közvetett reprivatizációjára irányuló eljárással összefüggésben az ezen eljárást szabályozó dokumentumokban a potenciális befektetők részesedésszerzési ajánlatainak és az odaítélés tárgyát képező ajánlatoknak a kiválasztási kritériumaként azt a követelményt írták elő, hogy az említett társaság székhelyét és tényleges üzletvezetését abban a tagállamban kell fenntartani, amelyben ezt a társaságot megalapították?
- 2) Ellentétes-e az uniós joggal, és különösen az EUMSZ 56. és EUMSZ 57. cikkel, valamint az azokban foglalt elvekkel és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának, az arányosságnak és a szükségességnek az elvével az, hogy az említett társaság tőkéjének közvetett reprivatizációjára irányuló eljárással összefüggésben az ezen eljárásra vonatkozó dokumentumokban a potenciális befektetők részesedésszerzési ajánlatainak és az odaítélés tárgyát képező ajánlatok kiválasztási kritériumaként azt a követelményt írták elő, hogy a szerző jogalanynak közszolgáltatásokkal kapcsolatos kötelezettségeket kell teljesítenie?
- 3) Ellentétes-e az uniós joggal, és különösen az EUMSZ 56. és EUMSZ 57. cikkel, valamint az azokban foglalt elvekkel az, hogy az említett társaság tőkéjének közvetett reprivatizációjára irányuló eljárással összefüggésben az ezen eljárásra vonatkozó dokumentumokban a potenciális befektetők részesedésszerzési ajánlatainak és az odaítélés tárgyát képező ajánlatoknak a kiválasztási kritériumaként azt a követelményt írták elő, hogy a szerző jogalany köteles a meglévő nemzeti műveleti központot (*hub*) fenntartani és fejleszteni?
- 4) Az említett társaság által végzett tevékenységre, valamint arra tekintettel, hogy e társaság tőkéjének átruházása reprivatizációs eljárás tárgyát képezi, úgy kell-e tekinteni, hogy az ilyen tevékenység a 2006/123/EK irányelvben foglaltak hatálya alá tartozó belső piaci szolgáltatásnak minősül, amennyiben fennáll az ezen irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontjában előírt, közlekedés területén nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatos kivétel? Ebben az esetben is az említett irányelv hatálya alá tartozik az eljárás?
- 5) A [negyedik] kérdésre adott igenlő válasz esetén ellentétes-e az említett irányelv 16. és 17. cikkében foglaltakkal az, hogy az említett társaság tőkéjének közvetett reprivatizációjára irányuló eljárással összefüggésben az ezen eljárásra vonatkozó dokumentumokban a potenciális befektetők részesedésszerzési ajánlatainak és az odaítélés tárgyát képező ajánlatoknak a kiválasztási kritériumaként azt a követelményt írták elő, hogy a szerző jogalanynak közszolgáltatásokkal kapcsolatos kötelezettségeket kell teljesítenie?
- 6) A [negyedik] kérdésre adott igenlő válasz esetén ellentétes-e az említett irányelv 16. és 17. cikkében foglaltakkal az, hogy az említett társaság tőkéjének közvetett reprivatizációjára irányuló eljárással összefüggésben az ezen eljárásra vonatkozó dokumentumokban a potenciális befektetők részesedésszerzési ajánlatainak és az odaítélés tárgyát képező ajánlatoknak a kiválasztási kritériumaként azt a követelményt írták elő, hogy a szerző jogalany köteles a meglévő nemzeti műveleti központot (*hub*) fenntartani és fejleszteni?"

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

A negyedikől a hatodikig terjedő kérdésekről

- 28 Negyedik, ötödik és hatodik kérdésével, amelyeket célszerű együtt és elsőként vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság a TAP által a légiközlekedési szolgáltatások területén kifejtett tevékenységre utalva a 2006/123 irányelvnek az előterjesztett kérdésekre adandó válaszok szempontjából fennálló relevanciájára kérdez rá, amennyiben e kérdések az említett társaság közvetett reprivatizációjára irányuló eljárás keretében előírt közszolgáltatási kötelezettségeknek és a meglévő nemzeti műveleti központ (*hub*) fenntartására és fejlesztésére vonatkozó kötelezettségnek az uniós joggal való összeegyeztethetőségére vonatkoznak.
- 29 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a légiközlekedési ágazatba tartozó olyan szolgáltatási tevékenységet, mint amely a TAP főtevékenysége, a 2006/123 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének az ugyanezen irányelv (21) preambulumbekzdésével együttesen értelmezett d) pontja értelmében vett „a közlekedés területén nyújtott szolgáltatás[nak]” kell minősíteni, amelyre az említett irányelv nem alkalmazandó (lásd ebben az értelemben: 2017. december 20-i Asociación Profesional Elite Taxi ítélet, C-434/15, EU:C:2017:981, 36. pont).
- 30 E minősítést megerősíti a Bíróság ítélkezési gyakorlata, mely szerint „a közlekedés területén nyújtott szolgáltatás” fogalma nemcsak magukat a közlekedési szolgáltatásokat foglalja magában, hanem a személyek vagy áruk valamely közlekedési eszközzel egyik helyről a másikra történő mozgásának fizikai cselekményéhez elválaszthatatlanul kapcsolódó valamennyi szolgáltatást (2017. december 20-i Asociación Profesional Elite Taxi ítélet, C-434/15, EU:C:2017:981, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 31 Következésképpen nem kell megvizsgálni az ötödik és a hatodik kérdést, amelyek közelebbről az ajánlattételhez szükséges dokumentációban meghatározott azon feltételeknek a 2006/123 irányelv 16. és 17. cikkével való összeegyeztethetőségére vonatkoznak, amelyek a TAP reprivatizációját követően e társaság által végzett légiközlekedési tevékenység folytatása keretében bizonyos kötelezettségeket írnak elő a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése és az e társaság meglévő nemzeti műveleti központjának (*hub*) fenntartása és fejlesztése vonatkozásában.
- 32 Ezzel szemben, mivel a Bíróság a nemzeti bíróság által szolgáltatott információk alapján meghatározhatja az uniós jog azon rendelkezéseit, illetve jogelveit, amelyeknek az értelmezése az alapügyben felmerülő jogvita tárgyára figyelemmel szükséges (2015. július 16-i Abcur AB ítélet, C-544/13 és C-545/13, EU:C:2015:481, 34. pont), rá kell mutatni, hogy az ajánlattételhez szükséges dokumentációban meghatározott feltételek uniós joggal való összeegyeztethetőségének vizsgálata céljából a 1008/2008 rendelet – amennyiben az Unióban a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokat tartalmazza – releváns lehet.
- 33 A fenti megállapítások összességére tekintettel a negyedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2006/123 irányelvet úgy kell értelmezni, hogy annak nincs relevanciája a valamely légiközlekedési társaság által folytatott tevékenységekre vonatkozó azon egyes követelmények európai uniós joggal való összeegyeztethetőségének vizsgálata során, amelyek az említett társaság tőkéjében befolyásoló részesedést szerző felet terhelik, és különösen azon követelmény tekintetében, amely szerint az utóbbi fél közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésére, valamint arra köteles, hogy e társaság nemzeti műveleti központját (*hub*) fenntartsa és fejlessze.

Az első három kérdéstről

Előzetes észrevételek

- 34 Első, második és harmadik kérdésével, amelyeket célszerű másodikként és együttesen vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy a Szerződések által biztosított alapvető szabadságokkal összeegyeztethető-e az ajánlattételhez szükséges dokumentációban kimondott, egy olyan holdingtársaság tőkéjében – a légitársasági ágazatban tevékenységet folytató leányvállalatának reprivatizációjára irányuló eljárás keretében – maximum 61%-os részesedés megszerzőjének kiválasztására vonatkozó bizonyos „kritériumok”, különösen az utóbbi leányvállalatot terhelő közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos követelmények, azon csoport székhelyének és tényleges üzletvezetésének az érintett tagállamban való fenntartására vonatkozó követelmények, amelyhez az említett társaságok tartoznak, valamint a meglévő nemzeti művelési központ (*hub*) fenntartásával és fejlesztésével kapcsolatos követelmények.
- 35 E tekintetben először is rá kell mutatni, hogy írásbeli észrevételeiben, valamint a Bíróság előtti tárgyaláson a Parpública, az említett részesedést átruházó és a portugál állam által megtartott érdekeltséggel rendelkező állami vállalat azt állította, hogy a kérdést előterjesztő bíróság az első, a második és a harmadik kérdésben tévesen minősítette az említett kritériumokat „követelményeknek”. Csak olyan kritériumok összességéről van ugyanis szó, amelyeket a különböző vételi ajánlatok értékelése során vesznek figyelembe, és az érintett részesedés potenciális megszerzőjének nem kell valamennyinek a teljesítésére szükségszerűen kötelezettséget vállalnia. A portugál kormány is megkérdőjelezte az említett kritériumok kötelező jellegét.
- 36 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint az EUMSZ 267. cikk alapján megindított eljárás során a Bíróság és a kérdést előterjesztő bíróság hatásköre egyértelműen elkülönül. Noha az uniós jog rendelkezéseinek értelmezése a Bíróság feladata, a nemzeti jogszabályok értelmezése kizárólag a kérdést előterjesztő bíróság hatáskörébe tartozik. A Bíróságnak tehát tartania kell magát a nemzeti jognak az említett nemzeti bíróság által elé terjesztett értelmezéséhez (lásd ebben az értelemben különösen: 2014. szeptember 11-i *Essent Belgium* ítélet, C-204/12–C-208/12, EU:C:2014:2192, 52. pont; 2016. július 28-i *Astone* ítélet, C-332/15, EU:C:2016:614, 24. pont).
- 37 Egyébiránt az ajánlattételhez szükséges dokumentációban felsorolt kritériumok kötelező jellegét e dokumentáció 1. cikkének (1) bekezdése látszik megerősíteni, amely úgy rendelkezik, hogy ezen ajánlattételhez szerződési dokumentáció „határozza meg a [TAP SGPS] tőkéjét megtestesítő részvényeknek a [TAP] tőkéjének közvetett reprivatizációjára irányuló eljárás keretében előírt közvetlen eladására irányuló referenciaügyletekre vonatkozó szabályokat és feltételeket”.
- 38 Nehezen vitathatónak tűnik, hogy e kritériumok kötelezők az érintett részesedés megszerzőjére nézve, mivel azok főszabály szerint a reprivatizációs eljárásban részt vevő valamennyi ajánlattevőt arra indítják, hogy a vételi ajánlatuk benyújtásától kezdve az említett kritériumokból eredő valamennyi kötelezettség tiszteletben tartására kötelezettséget vállaljanak.
- 39 Ezenkívül a Bíróság rendelkezésére álló iratokból kitűnik, hogy az említett részesedés megszerzőjének kiválasztását követően megállapodásokat kötöttek, amelyekben a részesedés megszerzője szerződéses kötelezettséget vállalt e kötelezettségek tiszteletben tartására.
- 40 Ezt követően rá kell mutatni, hogy a kérdést előterjesztő bíróság felhívja a Bíróságot, hogy vizsgálja meg az ajánlattételhez szükséges dokumentációban szereplő, a székhelynek és a tényleges üzletvezetésnek az érintett tagállamban való fenntartására vonatkozó követelményt az EUM-Szerződésnek a letelepedés szabadságára vonatkozó rendelkezéseire figyelemmel, továbbá az ajánlattételhez szükséges

dokumentációban a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével és a meglévő nemzeti műveleti központ (*hub*) fenntartásával, valamint fejlesztésével kapcsolatos követelményeket az EUM-Szerződésnek a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó rendelkezéseire figyelemmel.

- 41 Márpedig e különböző követelmények kötelezők azon gazdasági szereplőkre nézve, amelyek azt szeretnék, hogy az érintett reprivatizációs eljárás tárgyát képező részesedés megszerzőjeként válasszák ki, és amelyek ennek következtében Portugáliában kívánnak letelepedni. Az említett követelmények tehát először is az ajánlattevő letelepedési szabadságát érintik, még ha közvetett módon hatást is gyakorolnak a TAP által nyújtott szolgáltatásokra.
- 42 Ezenkívül ugyanezen követelményeket kizárólag a letelepedés szabadsága vonatkozásában, nem pedig a tőke szabad mozgása vonatkozásában kell vizsgálni.
- 43 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint ugyanis a letelepedés szabadságának hatálya alá tartozik az a nemzeti szabályozás, amely célját tekintve kizárólag olyan részesedésekre alkalmazandó, amelyek lehetővé teszik, hogy irányítást biztosító befolyást gyakoroljanak a társaság döntéseire és meghatározzák annak tevékenységét (2000. április 13-i Baars ítélet, C-251/98, EU:C:2000:205, 22. pont; 2015. június 10-i X ítélet, C-686/13, EU:C:2015:375, 18. pont).
- 44 Márpedig a jelen esetben a TAP SGPS tőkéjében való – az alapeljárásban szóban forgó reprivatizációs eljárást követő – 61%-os részesedésszerzés elegendőnek tűnik ahhoz, hogy az érintett részvényes számára lehetővé tegye, hogy irányítást biztosító befolyást gyakoroljon e társaság, és ily módon a leányvállalata, a TAP ügyvitelére és irányítására fölött. Úgy tűnik, hogy ez az eset áll elő a TAP SGPS részvényesi körének újbóli meghatározását követően is, amelynek következtében az említett részesedés 45%-ra csökkent, mivel a portugál állam megvásárolta a részesedésének 34%-ról 50%-ra történő növeléséhez szükséges részvényeket.
- 45 Végül az EUMSZ 345. cikk relevanciáját illetően, amelyre a Parpública, valamint az olasz kormány a Bírósághoz benyújtott írásbeli észrevételeiben hivatkozott, kétségtelenül igaz, hogy az ajánlattételhez szükséges dokumentációban meghatározott követelmények, amennyiben azok a teljes egészében valamely tagállam tulajdonába tartozó valamely állami vállalat reprivatizációjára vonatkoznak, e cikk hatálya alá tartoznak.
- 46 Mindazonáltal a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint az EUMSZ 345. cikk nem vonja ki a tagállamok hatályos tulajdoni rendjét az EUM-Szerződés alapvető szabályai, többek között a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvére, a letelepedési szabadságra és a tőke szabad mozgására vonatkozó szabályai alól (2013. október 22-i Essent és társai ítélet, C-105/12–C-107/12, EU:C:2013:677, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

A letelepedés szabadsága korlátozásainak fennállásáról

- 47 Elsőként azon követelményt illetően, amely szerint a vevő köteles az alapügy tárgyát képező közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésére, emlékeztetni kell arra, hogy az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének d) pontja szerint e követelmény a következőre vonatkozik „a TAP-ra háruló közszolgáltatásokkal kapcsolatos kötelezettségek pontos és megfelelő teljesítésének biztosítására vonatkozó képesség, ideértve adott esetben a fő nemzeti repülőterek és az autonóm régiók közötti légi összeköttetéseket, valamint az autonóm régiókat, a külföldön letelepedett portugál közösségeket, illetve az azon országokat és közösségeket kiszolgáló utak folytonosságát és megerősítését, amelyekben a portugál nyelvet használják vagy ahol az a hivatalos nyelv”.
- 48 Ezen összefüggésben kétségtelen, hogy a Portugália és az autonóm területei, így az Azori-szigetek vagy Madeira legkülső régiói közötti rendszeres légi járatokat illetően e tagállam a múltban olyan közszolgáltatási kötelezettségeket írt elő az e légi összeköttetéseket üzemeltető légi fuvarozók részére,

amelyekre vonatkozóan az 1008/2008 rendelet 16. cikkének (4) bekezdésével összhangban az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* hirdetményt kell közzétenni. Mindenesetre a Bíróság rendelkezésére álló ügyiratokból kitűnik, hogy e kötelezettségeknek az e rendelet 16. és 17. cikkében megállapított anyagi jogi és eljárásjogi követelményekkel való összeegyeztethetőségét nem kérdőjelezték meg.

- 49 Márpedig a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint az uniós szinten kimerítő jogszabály-közelítés tárgyát képező valamely nemzeti intézkedést azt e jogszabály-közelítési intézkedés rendelkezései, nem pedig az elsődleges jog rendelkezései alapján kell megítélni (2015. november 17-i RegioPost ítélet, C-115/14, EU:C:2015:760, 57. pont; 2017. szeptember 7-i Egiom és Enka ítélet, C-6/16, EU:C:2017:641, 15. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 50 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a légitársasági szolgáltatások ágazatában fennálló közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében az 1008/2008/EK rendeletnek a (12) preambulumbekzdésére tekintettel értelmezett 16–18. cikke – mivel e cikkek részletesen szabályozzák azon anyagi jogi és eljárásjogi feltételeket, amelyeket annak érdekében kell teljesíteni, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket elő lehessen írni, és mivel ezenkívül e kötelezettségekre vonatkozóan, azok előírását követően lefolytatandó felülvizsgálati eljárást írnak elő – kimerítő harmonizálást hajt végre.
- 51 Különösen a fent említett rendelet 16. cikkének (1) bekezdéséből kitűnik, hogy valamely tagállam közszolgáltatási kötelezettségeket csak bizonyos Unión belüli légi összeköttetések vonatkozásában írhat elő, többek között azok vonatkozásában, amelyek az Unióban található valamely repülőteret és a területén lévő valamely peremterületet kiszolgáló repülőteret kötik össze.
- 52 Ebből következik, hogy amennyiben az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének d) pontja annak megkövetelésére szorítkozik, hogy az alapügy tárgyát képező reprivatizációs eljárás nyomán kiválasztott új részvényes tiszteletben tartsa a TAP által az 1008/2008/EK rendelet 16. és 17. cikkében előírt anyagi jogi és eljárásjogi feltételekkel összhangban esetlegesen előírt közszolgáltatási kötelezettségeket, e nemzeti intézkedés összeegyeztethető az uniós joggal, anélkül hogy azt az elsődleges jogra és különösen a letelepedés szabadságára tekintettel értékelni kellene.
- 53 Ezt követően az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének c) és e) pontja alapján az alapügyben szóban forgó reprivatizációs eljárás tárgyát képező részesedés megszerzőjét terhelő kötelezettségeket illetően, azaz egyenként a székhely és a tényleges üzletvezetés Portugáliában való fenntartására, valamint a meglévő nemzeti műveleti központ (*hub*) fenntartására és fejlesztésére vonatkozó kötelezettséget illetően meg kell állapítani, hogy e nemzeti intézkedések nem az 1008/2008 rendelet által harmonizált valamely területhez kapcsolódnak, és ezért azokat az elsődleges uniós jogra és a jelen esetben a letelepedés szabadságára tekintettel kell értékelni.
- 54 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint az EUMSZ 49. cikk értelmében „a letelepedés szabadsága korlátozásának” tekintendő minden olyan intézkedés, amely e szabadság gyakorlását tiltja, zavarja, vagy kevésbé vonzóvá teszi (lásd különösen: 2017. október 25-i Polbud – Wykonawstwo ítélet, C-106/16, EU:C:2017:804, 46. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 55 Márpedig meg kell állapítani, hogy az alapügyben szóban forgó, az ajánlattételhez szerződési dokumentáció 5. cikkének c) és e) pontjából eredő két követelmény a letelepedés szabadságának korlátozását valósítja meg, mivel e szabadság gyakorlását zavarja, vagy kevésbé vonzóvá teszi.
- 56 E követelmények ugyanis annak megakadályozására irányulnak, hogy a TAP SGPS szervei a jövőben, a reprivatizációs eljárás lezárultát és a részvényesi szerkezet ebből eredő módosulását követően bizonyos döntéseket hozzanak, különösen olyan döntéseket, amelyek tárgya az érintett társaság központi ügyvezetése helyének vagy műveleti központjának (*hub*) Portugálián kívülre történő áthelyezése, jóllehet az ilyen döntések e társaság gazdasági érdekeit szolgálhatják.

- 57 Az említett követelmények tehát a TAP SGPS tőkéjének 61%-át kitevő részesedés megszerzője számára az e társaság szerveit rendszerint megillető döntési szabadság korlátozását jelentik, amely korlátozások összehasonlíthatók azokkal, amelyek azon tagállami előjogok valamely tagállam általi gyakorlásából erednek, amelyek a számára különleges, az általános érdekek védelmére irányuló jogokat biztosító részvényekhez, az úgynevezett „golden share-hez” kapcsolódnak (lásd analógia útján: 2006. szeptember 28-i Bizottság kontra Hollandia ítélet, C-282/04 és C-283/04, EU:C:2006:608, 30. pont).
- 58 Közelebről az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének c) pontjában előírt azon kötelezettséget illetően, amely annak biztosítására irányul, hogy a TAP csoport székhelye és tényleges üzletvezetése Portugáliában maradjon, annak korlátozó jellege a Párpública és a portugál kormány állításával ellentétben nem kérdőjelezhető meg 2010. december 22-i Yellow Cab Verkehrsbetrieb ítélet (C-338/09, EU:C:2010:814) alapján.
- 59 Az említett ítéletben a Bíróság többek között kimondta, hogy a kérelmező gazdasági szereplők azon kötelezettsége, hogy székhellyel vagy telephellyel rendelkezzenek az érintett tagállam területén annak érdekében, hogy engedélyezzék számukra valamely menetrend szerinti személyszállító autóbuszjárat koncesszió alapján történő üzemeltetését, nem ellentétes az uniós jog szabályaival, amennyiben azt az üzemeltetésre vonatkozó engedély kibocsátását követően, és azt megelőzően alkalmazzák, hogy a vállalkozó megkezdte volna az említett járat üzemeltetését.
- 60 E tekintetben a Bíróság többek között rámutatott, hogy a szóban forgó kötelezettség önmagában logikailag nem képezheti a letelepedés szabadságának akadályát vagy korlátozását, mivel ez a kötelezettség a legenyhébb korlátozást sem képezi a más tagállamokban letelepedett gazdasági szereplőknek az ügynökségek vagy telephelyek e területen való létrehozásával kapcsolatos szabadságát illetően (2010. december 22-i Yellow Cab Verkehrsbetrieb ítélet, C-338/09, EU:C:2010:814, 34. pont).
- 61 Meg kell azonban állapítani, hogy e kötelezettség alapvetően eltér az alapügy tárgyát képező kötelezettségtől, amely a TAP csoport székhelyének és tényleges üzletvezetésének, azaz az említett csoportot alkotó társaságok központi ügyvezetése helyének Portugáliában való fenntartását érinti. Az említett, időben nem korlátozott kötelezettség nem új telephely létesítését írja elő, hanem e társaságok létező központi ügyvezetése helyének az érintett tagállam területén való fenntartását.
- 62 Márpedig az EUMSZ 49. és EUMSZ 54. cikknek megfelelően a központi ügyvezetése helyének az érintett tagállam területén való fenntartására vonatkozó ilyen kötelezettség a valamely tagállam jogszabályaival, azaz a jelen esetben a portugál jogszabályokkal összhangban létrejött társaság letelepedési szabadságának korlátozását jelenti. E szabadság magában foglalja a valamely társaság központi ügyvezetése helyének valamely más tagállam területére történő áthelyezését, ami megköveteli – amennyiben ezen áthelyezés azzal jár, hogy a társaság az ez utóbbi tagállam joga szerinti társasággá alakul át, és elveszíti eredeti nemzetiségét –, hogy az áthelyezés szerinti tagállam jogszabályai által meghatározott, társaságalapításra vonatkozó feltételeknek eleget kell tenni (lásd ebben az értelemben: 2017. október 25-i Polbud – Wykonawstwo ítélet, C-106/16, EU:C:2017:804, 33–35. pont).

A letelepedés szabadsága korlátozásainak esetleges igazolásairól

- 63 Ezt követően felmerül a kérdés, hogy az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének c) és e) pontjából következő, egyenként a székhely és a tényleges üzletvezetés Portugáliában való fenntartására, valamint a meglévő nemzeti művelési központ (*hub*) fenntartására és fejlesztésére vonatkozó kötelezettségek, amelyek tekintetében megállapításra került, hogy az alapügyben szóban forgó reprivatizációs eljárás tárgyát képező részvények megszerzője letelepedési szabadságának korlátozását képezik, igazolhatók-e nyomós közérdekű okkal, ami megköveteli, hogy alkalmasak legyenek az elérni kívánt cél megvalósításának biztosítására, és ne haladják meg az e cél megvalósításához szükséges mértéket (lásd ebben az értelemben különösen: 2017. október 25-i Polbud – Wykonawstwo ítélet, C-106/16, EU:C:2017:804, 52. pont).

- 64 E tekintetben elsőként el kell utasítani a holland kormány azon érvelését, amely szerint a TAP székhelyének és tényleges üzletvezetésének Portugáliában való fenntartására vonatkozó kötelezettség az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének d) pontjából eredő, közszolgáltatási kötelezettségek biztosítására vonatkozó kötelezettség tiszteletben tartásának ellenőrzésére irányuló célra tekintettel igazolt.
- 65 Ahogyan ugyanis azt a főtanácsnok az indítványának 85. pontjában említette, az ilyen ellenőrzés biztosítása érdekében a letelepedés szabadságát kevésbé sértő intézkedések is kilátásba helyezhetők, például az arra vonatkozó kötelezettség, hogy telephellyel kell rendelkezni. Ezenkívül a valamennyi légitársasági társaság részére a központi ügyvezetése helyének valamely tagállamban való fenntartására vonatkozóan azon egyedüli indokkal előírt kötelezettség, hogy az említett tagállam területéről induló vagy oda érkező és közszolgáltatási kötelezettség tárgyát képező légi járatot üzemeltet, nyilvánvalóan aránytalan.
- 66 Másodszor az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének c) és e) pontjából eredő korlátozó intézkedések igazolása szempontjából esetlegesen releváns, közérdeken alapuló nyomós okok azonosítását illetően a 181-A/2014 rendelettvörvény preambulumból kitűnik, hogy az ajánlattételhez szükséges dokumentációnak figyelembe kell vennie azt a tényt, hogy a TAP „az országhoz szoros kapcsolódó vállalkozás [...], amely kapcsolatot meg kell őrizni, és ezért fontos előnyben részesíteni azon jellegzetes rendeltetésének megőrzését, hogy az »az ország légitársasága«, és hogy az ajánlattételhez szükséges dokumentációnak biztosítania kell, hogy a TAP reprivatizációjára irányuló eljárás tiszteletben tartja többek között „a »nemzeti művelleti központnak (*hub*)« az Európa, Afrika és Latin-Amerika közötti kapcsolatok alapvető láncszemeként elfoglalt stratégiai jelentőségét, amely kapcsolatoknak a TAP légitársasági tevékenysége kiemelkedő fontosságú elemét képezi”, figyelemmel „a belföldi viszonylatok jelentőségére is [...], és különösen azokéra, amelyek a szárazföldi terület és a szigetek közötti kapcsolatot biztosítják, amelyek alapvetőek a területi és szociális kohézió, valamint a gazdasági fejlődés elősegítése érdekében”.
- 67 Ezen általános célkitűzéseket átveszi az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének c) pontja, amennyiben a következőkre utal: „[m]egfelelő és koherens stratégiai terv bemutatása és végrehajtásának biztosítása, a TAP növekedésének megőrzése és előmozdítása végett, a kormány által a reprivatizációra irányuló eljárások tekintetében meghatározott célok tiszteletben tartásával, a jelenleg meglévő és az új piacokon globális szintű légitársasági üzemeltetőként a TAP versenyhelyzete megerősítésének előmozdítása, az integritás és a vállalkozói identitás, valamint a TAP csoport autonómiájának fenntartása, különösen a TAP védjegy és annak Portugáliához való társítása megőrzésével, valamint annak biztosításával, hogy a TAP csoport székhelye és tényleges üzletvezetése továbbra is Portugáliában legyen, a TAP [csoport] operatív és üzleti erősségeinek megőrzéséhez és fejlesztéséhez való hozzájárulás, valamint emberi erőforrásainak felhasználása és előmozdítása.”
- 68 Ugyanezen általános célkitűzések tűnnek ki az ajánlattételhez szerződési dokumentáció 5. cikkének e) pontjából is, amennyiben az alábbiakat említi: „[a] nemzetgazdaság növekedéséhez való hozzájárulás, ideértve a meglévő nemzeti művelleti központnak (*hub*) mint az Európa, Afrika és Latin-Amerika közötti kapcsolatok alapvető stratégiai jelentőségű platformjának fenntartását és fejlesztését”.
- 69 Ezen összefüggésben az ajánlattételhez szerződési dokumentáció 5. cikkének d) pontja is releváns, amennyiben utal az „adott esetben a fő nemzeti repülőterek és az autonóm régiók közötti légi összeköttetések[re], valamint az autonóm régiókat, a külföldön letelepedett portugál közösségeket, illetve az azon országokat és közösségeket kiszolgáló utak folytonosságá[ra] és megerősítésé[re], amelyekben a portugál nyelvet használják vagy ahol az a hivatalos nyelv”.
- 70 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy mivel az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének c) és e) pontja olyan célokra irányul, mint a TAP növekedésének megőrzése és előmozdítása, e társaság gazdasági pozíciójának megerősítése, a TAP csoport operatív és üzleti erősségeinek megőrzéséhez és fejlesztéséhez való hozzájárulás és a nemzetgazdaság növekedéséhez való hozzájárulás, állandó ítélkezési

gyakorlat, hogy az olyan tisztán gazdasági természetű indokok, amelyek a nemzeti gazdaság előmozdításához vagy annak megfelelő működéséhez kapcsolódnak, nem igazolhatják a Szerződés által biztosított valamely alapvető szabadságok valamelyikének korlátozását (lásd különösen: 2016. december 21-i AGET Iraklis ítélet, C-201/15, EU:C:2016:972, 72. pont).

- 71 Mindazonáltal, ahogyan azt lényegében a Parpública és a portugál állam állította, az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének c) és e) pontja az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének d) pontjával és a 181-A/2014. sz. rendeletörvény preambulumaival együttesen értelmezve, amennyiben arra irányul, hogy biztosítsa a TAP azon légi összeköttetéseknek folytonosságát és megerősítését, amelyek a Portugál Köztársasággal különös történelmi, kulturális és társadalmi kapcsolatokat fenntartó, illetve olyan harmadik országokat szolgálnak ki, ahol a portugál hivatalos nyelv vagy a hivatalos nyelvek egyike, mint például az Angolai Köztársaság, a Mozambiki Köztársaság vagy a Brazil Szövetségi Köztársaság, olyan közérdeken alapuló nyomós indokhoz kapcsolódik, amely alkalmas a letelepedés szabadsága korlátozásának igazolására.
- 72 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy valamely általános érdekű szolgáltatás biztosítása olyan közérdeken alapuló nyomós indokot képezhet, amely igazolhatná a Szerződés által biztosított valamely alapszabadság korlátozását (lásd analógia útján: 2006. szeptember 28-i Bizottság kontra Hollandia ítélet, C-282/04 és C-283/04, EU:C:2006:608, 38. pont).
- 73 Ebből következik, hogy az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének c) és e) pontjából eredő korlátozó intézkedések igazolása céljából releváns közérdeken alapuló nyomós indok abban áll, hogy biztosítsa azon közérdekű szolgáltatást, amelynek célja az azon portugál nyelvű harmadik országokba irányuló és onnan származó, menetrend szerinti légiközlekedési szolgáltatások elégséges jellegének garantálása, amelyekkel Portugália történelmi, kulturális és társadalmi kapcsolatokat tart fenn.
- 74 Harmadszor azon kérdést illetően, hogy igazolható-e az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének c) pontjából eredő, a TAP székhelyének és tényleges üzletvezetésének Portugáliában való fenntartására vonatkozó követelmény, meg kell állapítani, ahogyan azt a főtanácsnok az indítványának 89. pontjában is említette, hogy e követelmény a fent említett közérdeken alapuló nyomós indokra tekintettel arányosnak tekintendő.
- 75 Ugyanis a kérdést előterjesztő bíróság által végzett vizsgálat függvényében az ügy irataiból az következik, hogy kétoldalú megállapodások jöttek létre a Portugál Köztársaság és egyes harmadik országok között, amelyek közé konkrétan portugál nyelvű, a Portugál Köztársasággal történelmi, kulturális és társadalmi kapcsolatokat fenntartó harmadik országok tartoznak, például az Angolai Köztársaság, a Mozambiki Köztársaság és a Brazil Szövetségi Köztársaság, és e megállapodások a TAP-ot az említett országokkal fennálló légi összeköttetések vonatkozásában megillető légi szabadságjogokat a TAP központi ügyvezetése helyének Portugáliában való fenntartásától teszik függővé.
- 76 Ily módon, a kérdést előterjesztő bíróság által végzett vizsgálat függvényében az említett kétoldalú megállapodásokból az következik, hogy a TAP a központi ügyvezetése helyének Portugálián kívülre történő áthelyezése esetén elveszítené az említett harmadik országokba irányuló és onnan származó légi járatokhoz kapcsolódó légi szabadságjogait. Következésképpen úgy tűnik, hogy az olyan követelmény, mint amely az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének c) pontjából következik, amennyiben előírja, hogy a TAP központi ügyvezetésének helyét e tagállamban kell fenntartani, olyan intézkedés, amely alkalmas az arra irányuló, közérdeken alapuló nyomós indoknak való megfelelésre, hogy garantálja az azon érintett portugál nyelvű harmadik országokba irányuló és onnan származó, menetrend szerinti légiközlekedési szolgáltatások elégséges jellegét, amelyekkel Portugália különleges történelmi, kulturális és társadalmi kapcsolatokat tart fenn.

- 77 Ez a követelmény ráadásul nem lép túl azon a mértéken, amely a fent említett, közérdeken alapuló kényszerítő indok tekintetében szükséges, mivel a TAP központi ügyvezetése helyének Portugálián kívülre való áthelyezése az 1008/2008 rendelet 8. cikkének az említett rendelet 4. cikkének a) pontjával együttesen értelmezett (1) bekezdésével összhangban a TAP részére az illetékes portugál hatóság által kibocsátott működési engedély és AOC elvesztését vonja maga után, ami akadályát képezi valamennyi menetrend szerinti légi járat működtetésének, azokat is beleértve, amelyek az érintett, portugál nyelvű harmadik országokba irányulnak és onnan származnak, és amelyek tekintetében kétségtelen, hogy a TAP tevékenységének jelentős részét képviselik.
- 78 Ráadásul az említett követelménynek a jelen ítélet 73. pontjában említett közérdeken alapuló nyomós indokra tekintettel fennálló arányosságát megerősíti az a tény, hogy az nem áll ellentétben azzal, hogy a TAP Portugálián kívül telephelyeket, például fióktelepeket és leányvállalatokat hozzon létre.
- 79 Negyedszer felmerül a kérdés, hogy az ajánlattételhez szükséges dokumentáció 5. cikkének e) pontjából következő, a meglévő nemzeti műveleti központ (*hub*) fenntartására és fejlesztésére vonatkozó követelmény igazolt-e az abban álló célra tekintettel, hogy biztosítsák azon közérdekű szolgáltatást, amely az azon portugál nyelvű harmadik országokba irányuló és onnan származó, menetrend szerinti légitársasági szolgáltatások elégséges jellegének garantálására irányul, amelyekkel Portugália történelmi, kulturális és társadalmi kapcsolatokat tart fenn.
- 80 E tekintetben nem került bizonyításra, hogy a meglévő nemzeti műveleti központ (*hub*) légitársasági szolgáltatásai szervezeti modelljének fenntartása szükséges az érintett portugál nyelvű harmadik országokkal való légi összeköttetés céljának eléréséhez. Nem tűnik eleve kizárhatónak, hogy e cél más szervezeti modell használata esetén is elérhető.
- 81 Mindenesetre, bár az sem tűnik kizárhatónak, hogy a meglévő nemzeti műveleti központ (*hub*) modellje e cél elérése érdekében hasznos eszköznél minősülhet, meg kell állapítani, hogy e modell alkalmazandó valamennyi légi útvonalra, nem csupán azokra, amelyek az érintett, portugál nyelvű harmadik országokba irányulnak vagy onnan származnak.
- 82 Ebből következik, hogy az a követelmény, hogy biztosítsák a meglévő nemzeti műveleti központ (*hub*) fenntartását és fejlesztését, túlmegy azon, ami az említett harmadik országokkal való összeköttetés tekintetében kitűzött cél eléréséhez szükséges.
- 83 A fenti megfontolások összességére tekintettel az első, a második és a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az EUMSZ 49. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes, ha a valamely légitársasági társaság reprivatizációjára vonatkozó feltételeket szabályozó, ajánlattételhez szükséges dokumentációban szerepel:
- az említett reprivatizációs eljárás tárgyát képező részesedés megszerzőjét terhelő azon követelmény, hogy rendelkezzen az e légitársasági társaságot terhelő közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének biztosítására való képességgel, és
 - az említett vevő részére azt előíró követelmény, hogy az említett légitársasági társaság székhelyét és tényleges üzletvezetését az érintett tagállamban tartsa fenn, amennyiben e társaság központi ügyvezetése helyének e tagállamon kívülre történő áthelyezése e társaság tekintetében az említett tagállam és az azzal különös történelmi, kulturális és társadalmi kapcsolatban álló harmadik országok közötti kétoldalú szerződések alapján számára biztosított forgalmi jogok elvesztését eredményezi, aminek a vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata.

Az EUMSZ 49. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes, ha az ajánlattételhez szükséges dokumentációban szerepel a részesedést megszerző félre vonatkozó azon követelmény, hogy biztosítsa a meglévő nemzeti műveleti központ (*hub*) fenntartását és fejlesztését.

A költségekről

84 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (második tanács) a következőképpen határozott:

- 1) A belső piaci szolgáltatásokról szóló, 2006. december 12-i 2006/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet úgy kell értelmezni, hogy annak nincs relevanciája a valamely légitársasági társaság által folytatott tevékenységekre vonatkozó azon egyes követelmények uniós joggal való összeegyeztethetőségének vizsgálata során, amelyek az említett társaság tőkéjében befolyásoló részesedést szerző felet terhelik, és különösen azon követelmény tekintetében, amely szerint az utóbbi fél közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésére, valamint arra köteles, hogy e társaság nemzeti műveleti központját (*hub*) fenntartsa és fejlessze.
- 2) Az EUMSZ 49. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes, ha a valamely légitársasági társaság reprivatizációjára vonatkozó feltételeket szabályozó, ajánlattételhez szükséges dokumentációban szerepel:
 - az említett reprivatizációs eljárás tárgyát képező részesedés megszerzőjét terhelő azon követelmény, hogy rendelkezzen az ezen légitársaságot terhelő közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének biztosítására való képességgel, és
 - az említett vevő részére azt előíró követelmény, hogy az említett légitársasági társaság székhelyét és tényleges üzletvezetését az érintett tagállamban tartsa fenn, amennyiben e társaság központi ügyvezetése helyének e tagállamon kívülre történő áthelyezése e társaság tekintetében az említett tagállam és az azzal különös történelmi, kulturális és társadalmi kapcsolatban álló harmadik országok közötti kétoldalú szerződések alapján számára biztosított forgalmi jogok elvesztését eredményezi, aminek a vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata.

Az EUMSZ 49. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes, ha az ajánlattételhez szükséges dokumentációban szerepel a részesedést megszerző félre vonatkozó azon követelmény, hogy biztosítsa a meglévő nemzeti műveleti központ (*hub*) fenntartását és fejlesztését.

Aláírások