

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1584 HATÁROZATA**(2014. október 1.)**

az Olaszország által a Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. és az algherói repülőtéren működő különböző légi fuvarozók számára nyújtott SA.23098 (C 37/07) (korábbi NN 36/07) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2014) 6838. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

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

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) Az Air One S.p.A. (a továbbiakban: Air One) olasz légi fuvarozó 2003. december 22-én panasszal fordult a Bizottsághoz, amelyben azt állította, hogy több olasz repülőtér irányítója jogellenes támogatást nyújtott a Ryanair Ltd. (a továbbiakban: Ryanair) részére különböző, a repülőterek működési feltételeit meghatározó megállapodások útján. Az érintett repülőterek az algherói, a pescarai és a római repülőtér voltak, amelyeket sorrendben a Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. (a továbbiakban: So.Ge.A.AL), a SAGA S.p.A. és az Aeroporti di Roma S.p.A. üzemeltet, valamint a pisai, a trevisói és a bergamói (a továbbiakban: Orio al Serio) repülőtér.
- (2) 2004. június 11-i levelében az Air One felszólította a Bizottságot, hogy foglaljon állást panaszával kapcsolatban a Szerződés 256. cikke értelmében, és intézményi mulasztás megállapítása iránti keresetet nyújtott be a Törvényszék előtt. A Törvényszék elutasította a keresetet ⁽²⁾.
- (3) 2004. július 9-i levelében a Bizottság továbbította a panasz nyilvános változatát Olaszországnak. Azt követően, hogy a Bizottság hozzájárult a határidő meghosszabbításához, Olaszország 2004. október 5-i és 2004. november 5-i leveleiben benyújtotta a panasszal kapcsolatos észrevételeit.
- (4) 2005. március 14-i levelében a Bizottság kiegészítő tájékoztatást kért. Azt követően, hogy a Bizottság hozzájárult a határidő meghosszabbításához, Olaszország 2005. június 17-i levelében megküldte a kért tájékoztatást. 2005. június 30-i levelében Olaszország további tájékoztatást nyújtott a Bizottságnak.
- (5) 2005. november 21-i levelében az Air One kérte a Bizottságot, hogy a vizsgálatot terjessze ki Bari és Brindisi repülőtereire is. 2006. május 18-i levelében az Air One hivatalosan felszólította a Bizottságot, hogy foglaljon állást a Szerződés 265. cikke értelmében. A Bizottság 2006. július 14-i levelében válaszolt.
- (6) 2006. október 26-i és 2007. január 10-i levelében az Air One már csak a So.Ge.A.AL (az algherói repülőtér üzemeltetője) és a Ryanair között létrejött megállapodások alapján nyújtott feltételezett támogatást kifogásolta. 2007. február 12-i levelében az Air One felszólította a Bizottságot, hogy tegyen eleget a Szerződés 265. cikkének.

⁽¹⁾ HL C 38., 2008.2.12., 19. o., valamint HL C 40., 2013.2.12., 15. o.

⁽²⁾ A T-395/04. sz., *Air One SpA kontra Európai Unió Bizottsága* ügyben 2006. május 10-én hozott ítélet (EBHT 2006., II – 1347. o.)

- (7) A Bizottság 2006. június 27-én és 2006. november 30-án kelt levelében további információkat kért Olaszországtól. 2007. január 17-i levelében Olaszország részben eleget tett ennek a kérésnek. A Bizottság 2007. február 19-én kelt levelében további információkat kért Olaszországtól. Olaszország 2007. március 16-án és 2007. március 26-án válaszolt erre a kérésre.
- (8) Az Olaszország által nyújtott tájékoztatás tanulmányozását követően, 2007. szeptember 12-én a Bizottság úgy határozott, hogy vizsgálati eljárást indít a Szerződés 108. cikkének (2) bekezdése értelmében (a továbbiakban: a 2007. évi határozat). A 2007. évi határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽³⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket a vizsgált intézkedésekre vonatkozó észrevételeik előterjesztésére.
- (9) 2007. október 15-i és 2007. október 22-i leveleiben Olaszország arra kérte a Bizottságot, hogy hosszabbítsa meg a 2007. évi határozatban foglalt értékeléssel kapcsolatos észrevételei megtételére nyitva álló határidőt. A Bizottság 2007. október 23-i levelében meghosszabbította a határidőt. Olaszország 2007. november 14-én benyújtotta észrevételeit a 2007. évi határozattal kapcsolatban.
- (10) 2008. február 12-én a Bizottság helyesbítést tett közzé a 2007. évi határozatra vonatkozóan ⁽⁴⁾.
- (11) 2008. február 18-án a Ryanair benyújtotta észrevételeit a 2007. évi határozatban foglalt értékelésre vonatkozóan. A So.Ge.A.AL ugyanezen a napon nyújtotta be észrevételeit. 2008. június 16-i levelében a So.Ge.A.AL további tájékoztatást nyújtott. 2008. február 20-án Olaszország továbbította a Bizottságnak a szardíniai régió (a továbbiakban: RAS) észrevételeit.
- (12) A Ryanair és a So.Ge.A.AL észrevételeit a 2008. február 28-i levélben továbbították Olaszországnak.
- (13) 2008. június 20-i levelében az Air One kiegészítette eredeti panaszát. Ezt a beadványt a Bizottság 2008. december 10-én küldte meg Olaszországnak abból a célból, hogy tegye meg észrevételeit. 2009. január 15-i levelükben az olasz hatóságok kérték az Air One beadványával kapcsolatos észrevételek megtételére nyitva álló határidő meghosszabbítását. A Bizottság 2009. január 20-i levelében hozzájárult a határidő meghosszabbításához. 2009. február 13-án Olaszország benyújtotta észrevételeit a Bizottságnak.
- (14) 2008. szeptember 1-jén a Bizottság azzal a kéréssel fordult az Ecorys Netherlands BV-hez (a továbbiakban: Ecorys), hogy végezze el több, folyamatban lévő állami támogatással kapcsolatos vizsgálat, köztük az algherói repülőtérre vonatkozó vizsgálat gazdasági értékelését. Az elemzés foglalkozott többek között a repülőtér-üzemeltető So.Ge.A.AL és a helyi hatóságok által a So.Ge.A.AL és a légi fuvarozók között létrejött megállapodások iránt tanúsított magatartással, valamint azzal, hogy az algherói repülőtérén működő légi fuvarozókkal kötött megállapodások milyen mértékben felelnek meg a piacgazdasági szereplő elvének (a továbbiakban: MEOP). Az Ecorys 2011. március 30-án nyújtotta be végleges jelentését (a továbbiakban: az Ecorys jelentés).
- (15) 2010. március 5-i levelében a Ryanair további tájékoztatást nyújtott a Bizottságnak valamennyi folyamatban lévő, a Ryanairt érintő állami támogatással kapcsolatos vizsgálat tekintetében, amelyek közül az egyik az algherói repülőtérre vonatkozott.
- (16) A Bizottság 2011. március 30-án további tájékoztatást kért Olaszországtól. Ugyanebben a levelében a Bizottság megküldte Olaszország számára az Ecorys jelentés angol nyelvű verzióját.
- (17) A Bizottság 2011. április 8-án további tájékoztatást kért a Ryanairtól. A Ryanair 2011. július 22-i levelében válaszolt erre a kérésre.
- (18) 2011. május 23-án és 2011. május 30-án küldött levelében Olaszország kérte a Bizottság által 2011. március 30-án kért tájékoztatás nyújtására kiszabott határidő meghosszabbítását. Ugyanebben a levélben Olaszország kérte az Ecorys jelentés angol nyelvű verziójának olasz nyelvre történő lefordítását. 2011. június 1-jén Olaszország megerősítette a fordításra vonatkozó kérést. 2011. augusztus 1-jén a Bizottság megküldte Olaszországnak az Ecorys jelentés olasz nyelvű fordítását.
- (19) 2011. augusztus 31-én és 2011. szeptember 9-én kelt levelében Olaszország (a RAS és az olasz közlekedési minisztérium egyaránt) válaszolt a Bizottság 2011. március 30-i megkeresésére.
- (20) 2011. október 19-i levelében a Bizottság továbbította Olaszországnak a Ryanair 2011. július 22-i válaszát. 2011. november 16-i levelében Olaszország kérte az észrevételek megtételére nyitva álló határidő meghosszabbítását.

⁽³⁾ HL C 12., 2008.1.17., 7. o.

⁽⁴⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

Ugyanebben a levélben Olaszország kérte a Ryanair válaszához csatolt piacgazdasági befektetői elv értékelő jelentésének (a továbbiakban: 2011. évi MEOP jelentés) olasz nyelvre történő lefordítását. 2011. november 17-i levelében a Bizottság hozzájárult a határidő meghosszabbításához. 2012. január 23-án a Bizottság megküldte Olaszországnak a 2011. évi MEOP jelentés olasz nyelvű verzióját. 2012. február 15-én Olaszország benyújtotta megjegyzéseit a Ryanair észrevételeire, különösen pedig a 2011. évi MEOP jelentésre vonatkozóan.

- (21) 2012. február 17-én a Bizottság tájékoztatást kért a Ryanairtól több, folyamatban lévő állami támogatással kapcsolatos vizsgálattal, köztük az algheroi repülőtérre vonatkozó vizsgálattal kapcsolatban. A Ryanair 2012. április 16-i levelében válaszolt erre a kérésre.
- (22) 2012. június 27-én a Bizottság kiterjesztette a hivatalos vizsgálati eljárást az Olaszország által tett kiegészítő intézkedésekre, amelyek nem képezték tárgyát az Air One által benyújtott panasznak (a továbbiakban: 2012. évi határozat) ⁽⁵⁾ A 2012. évi határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket a vizsgált intézkedésekre vonatkozó észrevételeik előterjesztésére.
- (23) Olaszország 2012. augusztus 31-én, 2012. október 3-án, 2012. október 19-én, 2012. október 22-én és 2013. február 20-án nyújtotta be a 2012. évi határozatra vonatkozó észrevételeit. A Bizottsághoz a következő négy érdekelt féltől érkeztek észrevételek: So.Ge.A.AL, Ryanair, Airport Marketing Services Ltd. (a továbbiakban: AMS) és Unioncamere. A Ryanair benyújtotta továbbá a MEOP jelentés frissített változatát (a továbbiakban: a 2013. évi MEOP jelentés). A Bizottság továbbította az érdekelt felek észrevételeit Olaszországnak, hogy annak lehetősége legyen azokra reagálni. Olaszországnak az érdekelt felek észrevételeire adott válasza a 2013. szeptember 6-i, illetve a 2013. november 13-i keltezésű levélben érkezett meg.
- (24) Több beadvány érkezett a Ryanairtól 2013. december 20-án, valamint 2014. január 17-én, 24-én és 31-én. 2014. január 9-én és 2014. február 5-én a Bizottság az algheroi repülőtérre vonatkozó valamennyi beadványt továbbította Olaszország részére. 2014. február 24-én Olaszország kérte a Ryanair által benyújtott és részére a Bizottság 2014. február 5-i levelében továbbított beadványok olasz nyelvre történő lefordítását. 2014. április 8-i levelében a Bizottság megküldte Olaszországnak a Ryanair beadványainak kért olasz nyelvű verzióját.
- (25) A Bizottság a 2013. december 23-i levelében további információkat kért Olaszországtól a vizsgálat tárgyát képező intézkedésekkel kapcsolatban. Az eredetileg kitűzött határidő meghosszabbítását követően Olaszország részleges választ nyújtott be a Bizottság 2014. február 18-i kérésére. 2014. március 4-én Olaszországot emlékeztették kötelezettségére, miszerint teljes körűen meg kell válaszolnia valamennyi, a Bizottság 2013. december 23-i levelében hozzá intézett kérdést. Olaszország 2014. március 25-i levelében küldte meg a kért tájékoztatást.
- (26) 2014. március 14-én a Bizottság tájékoztatta Olaszországot és az eljárásban érdekelt feleket arról, hogy a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló bizottsági iránymutatás (a továbbiakban: a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás) ⁽⁶⁾ 2014. február 20-án elfogadásra került, és felkérte Olaszországot, hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás közzétételét követő 20 munkanapon belül nyújtsa be észrevételeit. Olaszország nem válaszolt a Bizottság 2014. március 14-i levelére.
- (27) A Bizottság 2014. március 21-én kelt levelében további tájékoztatást kért Olaszországtól. Az eredetileg kitűzött határidő meghosszabbítását követően Olaszország benyújtotta a 2014. április 25-i és 2014. május 8-i levélben kért információkat.
- (28) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatást 2014. április 4-én tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás helyettesítette a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó 2005. évi iránymutatást (a továbbiakban: a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás) ⁽⁷⁾.
- (29) 2014. április 15-én egy hirdetményt tettek közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, melyben felkérték a tagállamokat és az érdekelt feleket, hogy a közzététel időpontjától számított egy hónapon belül nyújtsák be észrevételeiket a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásnak az erre az ügyre való alkalmazásával kapcsolatban. A So.Ge.A.AL 2014. május 8-án nyújtotta be észrevételeit. A So.Ge.A.AL észrevételeit 2014. május 22-én továbbították Olaszországnak.
- (30) A Bizottság 2014. május 26-án kelt levelében további tájékoztatást kért Olaszországtól. Olaszország 2014. június 10-én, 2014. július 28-án, 2014. augusztus 20-án és 27-én, valamint 2014. szeptember 1-jén és 19-én nyújtotta be a kért információkat.

⁽⁵⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

⁽⁶⁾ HL C 99., 2014.4.4., 3. o.

⁽⁷⁾ HL C 312., 2005.12.9., 1. o.

- (31) 2014. szeptember 11-i levelében Olaszország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy kivételesen hozzájárul ahhoz, hogy ezt a határozatot csak angol nyelven fogadják el.

2. AZ ALGHERÓI REPÜLŐTÉRRE VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK

- (32) Az algherói repülőtér az Olaszországhoz tartozó Szardínia szigetének északnyugati részén található. Az algherói repülőtér eredetileg katonai repülőtér céljára létesítették, és 1974-ben nyitották meg a polgári forgalom számára. A repülőtér infrastruktúrája és létesítményei az állam tulajdonában vannak az *Ente Nazionale Aviazione Civile* (a továbbiakban: ENAC), vagyis az olasz Nemzeti Polgári Légi Közlekedési Hivatalon keresztül.
- (33) Ami az algherói repülőtér és a többi szardíniai repülőtér közötti távolságot illeti, az algherói repülőtér 128 km-re fekszik az Olbia repülőtértől, 133 km-re az Oristano repülőtértől, 225 km-re a Tortolì – Arbatax repülőtértől és 235 km-re a Cagliari repülőtértől ⁽⁸⁾. Olaszország szerint az algherói repülőtér földrajzi elhelyezkedése és a közlekedési hálózat sajátos jellemzői (közúti és vasúti közlekedési módok) miatt nem helyettesíthető a fenti szomszédos repülőterek egyikével sem.
- (34) A repülőtér utasforgalma a 2000-ben tapasztalt 663 570 utasról 2005-re több, mint 1 millió utasra, 2013-ra pedig csaknem 1,6 millió utasra növekedett.

1. táblázat

Az algherói repülőtér utasforgalma

Tárgyév	Utasszám
2000	663 570
2001	680 854
2002	803 763
2003	887 127
2004	997 674
2005	1 078 671
2006	1 069 595
2007	1 299 047
2008	1 379 791
2009	1 506 080
2010	1 387 287
2011	1 513 245
2012	1 512 954
2013	1 563 020

- (35) 2000 óta a Ryanair a repülőtér használatát fő légitársaság. 2000 óta ugyanakkor más légitársaságok, köztük egyéb diszkont légitársaságok is működnek a repülőtéren (Germanwings, Air Italy, Air Dolomiti, Air Vallée, Meridiana, Alpi Eagles, bmibaby, easyJet, Air One, Volare, Alitalia) ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ Lásd: <http://servizi.aci.it/distanze-chilometriche-web>.

⁽⁹⁾ A vizsgálat során Olaszország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Volare jogutódja a CAI Second S.p.A., az Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A. egyik leányvállalata. Továbbá az Air One S.p.A. összeolvadt az Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A.-val.

- (36) Az algherói repülőtérén a légitársaságokra kivetett díjakat általában egy közzétett repülőtéri díjtáblázat alapján határozzák meg, amely a következő tételeket tartalmazza: felszállási és leszállási díj, utasdíj, biztonsági díj, poggyász átvizsgálási díj, valamint földi kiszolgálási díj.

3. AZ ALGHERÓI REPÜLŐTÉR ÜZEMELTETÉSE

3.1. So.Ge.A.AL

- (37) A So.Ge.A.AL társaságot 1994-ben alapították, mint az algherói repülőtér üzemeltetőjét. A társaság induló tőkéje 200 millió ITL (103 291,4 EUR) volt, amit teljes mértékben helyi állami szervezetek jegyeztek. A tőke többségét (közvetlenül vagy közvetve a Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna – SFIRS S.p.A [a továbbiakban: SFIRS] vállalaton keresztül) a RAS birtokolta. A SFIRS céget a RAS befektetési társaságként alapították ⁽¹⁰⁾.
- (38) Habár az évek során változott a So.Ge.A.AL tőkeösszetétele, 1994 óta a vállalat teljes egészében olyan állami szervezetek tulajdonában áll, mint a Sassari Kereskedelmi Kamara, Sassari tartomány, Sassari önkormányzata, Alghero önkormányzata, a RAS és a SFIRS S.p.A.
- (39) 2010-ben a So.Ge.A.AL részvényeinek 80,20 %-a a RAS, 19,80 %-a pedig a SFIRS kezében volt.

3.2. AZ ÜZEMELTETÉSI KONCESSZIÓ

- (40) 2007. május 28-án a So.Ge.A.AL és az ENAC egyezményt írtak alá az algherói repülőtér negyven évre szóló „átfogó” üzemeltetési koncessziójára vonatkozóan ⁽¹¹⁾ (a továbbiakban: az egyezmény) ⁽¹²⁾. 2007 előtt a So.Ge.A.AL a számára 1999. február 11-én odaítélt „ideiglenes” üzemeltetési koncesszió alapján üzemeltette az algherói repülőtér.
- (41) Olaszországban a repülőtér üzemeltetésére vonatkozó koncessziót az ENAC ítéli oda egy cselekvési tervet, beruházási tervet és gazdasági-pénzügyi tervet tartalmazó üzleti terv fenntarthatóságának értékelése alapján. A cselekvési tervben a repülőtér-üzemeltető felvázolja gazdasági programozási stratégiáit, valamint a szervezeti struktúráját. A beruházási terv tartalmaz egy rövid jelentést a tervezett intézkedésekről, valamint azok műszaki, gazdasági és adminisztratív megvalósíthatóságáról. A gazdasági-pénzügyi terv bemutatja a repülőtér-üzemeltetés pénzügyi mérlegét.
- (42) Az egyezmény 8. cikke értelmében a So.Ge.A.AL bevétele a következőket tartalmazza:
- a) az Olaszország 1976. május 5-i 324. számú törvénye és annak későbbi módosításai szerinti repülőtéri használati díjak;
 - b) az Olaszország 1974. április 16-i 117. számú törvénye szerinti, légi úton szállított áruk be- és kirakodási díjai;

⁽¹⁰⁾ A RAS a SFIRS részvénytőkéjének 100 %-os tulajdonosa. A SFIRS terveket és programokat készít, valamint a térség gazdasági és társadalmi fejlődésére vonatkozó iránymutatásokat dolgoz ki.

⁽¹¹⁾ A repülőtéri infrastruktúra az ENAC tulajdonában van, amely vagy közvetlenül működteti azt, vagy pedig koncessziók révén átruházza harmadik felekre. Olaszországban hagyományosan négy repülőtér-üzemeltetési modell létezett: i. közvetlenül az állam által üzemeltetett repülőterek, amelyek esetében az állam feladata volt valamennyi repülőtéri infrastruktúra kiépítése és fenntartása, az államnál merültek fel a költségek, és az államot illette meg valamennyi bevétel; ii. *ideiglenes* koncesszió alapján üzemeltetett repülőterek, amelyek esetében a repülőtér-üzemeltető ideiglenes felhatalmazás alapján üzemeltethette a repülőtéri infrastruktúrát és megtarthatta a kereskedelmi tevékenységekből származó bevételeket; iii. *részleges* koncesszió alapján üzemeltetett repülőterek, amelyek esetében a repülőtér-üzemeltetőt illette meg az utas- és áruforgalmi terminálok használatából és a fő repülőtéri szolgáltatásokból (pl. kiszolgálás) származó valamennyi bevétel, míg az ENAC-on keresztül az államot illette meg a repülőtéri díjakból (leszállási és indulási díjak, a légi járművek után fizetendő parkolási díjak, utasok beszállási díja) származó valamennyi bevétel; iv. *átfogó* koncesszió alapján üzemeltetett repülőterek, amelyek esetében a repülőtér-üzemeltető feladata volt a teljes infrastruktúra kezelése (a légi oldalon is) és az összes repülőtéri szolgáltatás nyújtása, és legfeljebb negyven éven át ő szedte be a repülőtér működéséből származó összes bevételt. 2007-től kezdődően az ENAC ideiglenesen megbízza a *részleges* koncessziók tulajdonosait (ideértve azokat is, akik csak ideiglenes megbízást kaptak az infrastruktúra kezelésére) a repülőtér üzemeltetésével egy *átfogó* üzemeltetési rendszer keretében, úgy, hogy a felhasználói jogosultságból származó bevételek felhasználásának jogát azokra a sürgős intézkedésekre korlátozza, amelyeket meg kell tenni repülőtér-üzemeltető tevékenysége végzésének érdekében, egy cselekvési tervben meghatározottak szerint (*Piano di interventi*).

⁽¹²⁾ 2007. augusztus 3-án adták ki a 125. sz. tárcaközi rendeletet, amely a So.Ge.A.AL-nak ítélte oda a koncessziót.

- c) az Olaszország 248/2005. számú törvénye és annak későbbi módosításai szerint meghatározott biztonsági szolgáltatások koncessziós díjai;
- d) az Olaszország 18/1999. számú törvényerejű rendeletében előírt, közvetlenül vagy közvetve a repülőtér üzemeltetéséből, valamint a repülőtéri terek és létesítmények harmadik felek által történő használatából származó bevételek.
- (43) A repülőtér-üzemeltetőknek éves koncessziós díjat kell fizetniük az ENAC részére a repülőtér üzemeltetésének jogáért, a vonatkozó, érvényben lévő törvényekben meghatározott összegben és eljárások szerint (a koncessziós díjak meghatározását részletesen lásd a (155)–(157) preambulumbekendésekben).
- (44) Az egyezmény 12. cikke alapján a repülőtér-üzemeltető köteles a koncesszió odaítélésének évétől kezdődően minden évben jelentést tenni az ENAC felé a cselekvési terv megvalósításának állásáról. Emellett a repülőtér-üzemeltető legkésőbb hat hónappal az egyes négyéves koncessziós időszakok lejárta előtt köteles benyújtani az ENAC részére a következő négyéves időszakra vonatkozó üzleti tervet (a beruházási tervvel és a cselekvési tervvel együtt), jóváhagyás céljából. Amennyiben a repülőtér-üzemeltető nem tartja be ezeket a kötelezettségeket, szankciók alkalmazására kerül sor.
- (45) Az egyezmény 14a) cikke értelmében a koncesszió visszavonásra kerül, és az egyezmény megszűnik: i. amennyiben a (44) preambulumbekendésben leírt intézkedések nem valósulnak meg az előírt határidőre; ii. amennyiben a repülőtér-üzemeltető több, mint tizenkét hónapot késik a koncessziós díj megfizetésével; iii. csőd esetén; illetve iv. amennyiben az első négyéves időszak végéig nem sikerül elérni a gazdasági-pénzügyi egyensúlyt.

3.3. AZ ÁLLAMI HATÁSKÖRBE TARTOZÓ FELADATOK

- (46) 2014. február 18-i levelében Olaszország azt állította, hogy a So.Ge.A.AL nem végez állami hatáskörbe tartozó tevékenységeket ⁽¹³⁾.
- (47) A So.Ge.A.AL azonban rendelkezésre bocsátott repülőtéri tereket az állam által közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során nyújtott bizonyos szolgáltatások céljaira, és viselte az adott területek karbantartási és igazgatási költségeit.
- (48) 2014. június 10-i levelében ⁽¹⁴⁾ Olaszország felülvizsgálta álláspontját, és azt állította, hogy az ezen repülőtéri terek igazgatása során felmerült költségek állami hatáskörbe tartoznak. A jogi keret tekintetében Olaszország előadta, hogy vannak olyan jogi szabályok, amelyek ezeket a költségeket szigorúan a repülőtér-üzemeltetőkre terhelik. A repülőtér-üzemeltetők kötelesek az ENAC és más állami szervezetek (légi határrendészet, vámügynökség, pénzügyőrség, tengerészeti hivatal, légi és határ-egészségügy, az Olasz Vöröskereszt, tűzoltóság, rendőrség) rendelkezésére bocsátani bizonyos repülőtéri tereket és viselni a kapcsolódó igazgatási és fenntartási költségeket ⁽¹⁵⁾. A repülőtér-üzemeltetőknek a repülőtéri terek állami szervezeteknek történő rendelkezésre bocsátására és a kapcsolódó költségek viselésére vonatkozó kötelezettségét az olasz repülőtér-üzemeltetésének odaítéléséről szóló keretegyezményben fektették le, amelyre Olaszország közlekedési és hajózási minisztériumának 1999. október 20-i 12479. számú, az 1997. évi 521. sz. miniszteri rendelet alkalmazásában elfogadott rendelkezése hivatkozik. A megfelelő rendelkezéseket áttültették az egyezménybe, amely a 4. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírja a repülőtér-üzemeltetők számára, hogy kötelesek „elvégezni az állam hatáskörébe tartozó, sürgősségi és egészségügyi szolgáltatásokhoz kapcsolódó tevékenységek támogatásához szükséges tevékenységeket a repülőtér területén”. Olaszország szerint a So.Ge.A.AL-nál 2000 és 2010 között ezeknek a tereknek a fenntartása során felmerült összes működési költség 2 776 073 EUR volt ⁽¹⁶⁾.
- (49) Olaszország továbbá előadta, hogy az új terminálba történő beruházás összes költségéből 1 284 133 EUR olyan terek építési költsége, amelyeket a So.Ge.A.AL köteles állami szervezetek rendelkezésére bocsátani, és mint ilyen, szintén állami hatáskörbe tartozó tevékenységek végzése során felmerült költségeknek tekinthető (lásd még a (86) preambulumbekendést).

⁽¹³⁾ Ezzel kapcsolatban a Bizottság emlékeztet arra, hogy a Bíróság rámutatott, hogy az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során rendszeren hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és általában nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá. Lásd e tekintetben a C-118/85. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben hozott ítélet (EBHT 1987., 2599. o., 7. és 8. pont), C-30/87. sz. *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées* ügyben hozott ítélet (EBHT 1988., I-2479. o., 18. pont), C-364/92. sz. *SAT/Eurocontrol* ügyben hozott ítélet (EBHT 1994., I-43. o., 30. pont), és C-113/07. sz. *P. Selex Sistemi Integrati kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2009., I-2207. o., 71. pont).

⁽¹⁴⁾ A Bizottság 2014. május 26-i megkeresésére reagálva.

⁽¹⁵⁾ A 2007. évi egyezmény 4. cikkének (7) és (8) bekezdése, valamint 11. cikke.

⁽¹⁶⁾ Olaszország 2014. június 10-i levelének 22. melléklete.

3.4. A SO.GE.A.AL ÁLTAL FIZETETT KONCESSZIÓS DÍJAK

- (50) A So.Ge.A.AL által 2000 és 2010 között fizetett (üzemeltetési és biztonsági) koncessziós díjakat a 2. táblázatban mutatjuk be ⁽¹⁷⁾.

2. táblázat

A So.Ge.A.AL által 1998 és 2010 között fizetett koncessziós díjak (EUR)

Megnevezés	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
A minisztériumnak fizetett üzemeltetési koncessziós díj	139 572	166 505	243 880	266 205	312 950	371 912	418 358
Biztonsági koncessziós díj	—	—	—	—	—	—	—
Összesen	139 572	166 505	243 880	266 205	312 950	371 912	418 358
Megnevezés	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Összesen
Üzemeltetési koncessziós díj	473 836	119 197	171 019	232 130	267 009	171 005	2 643 514
Biztonsági koncessziós díj	7 092	37 324	45 439	48 205	52 618	48 571	239 249
Összesen	480 928	156 539	216 458	280 335	319 627	219 575	2 882 763

3.5. A So.Ge.A.AL PÉNZÜGYI HELYZETE

- (51) A So.Ge.A.AL pénzügyi eredménye negatív volt 2000 és 2010 között. Olaszország szerint a vállalat gyenge teljesítménye a repülőtér üzemeltetésére vonatkozó „átfogó” koncesszió késedelmes odaítélésének volt köszönhető. A koncesszió odaítélését követően a gazdasági válság az utasszámok jelentős visszaesését eredményezte, amely hátrányosan érintette a repülőtéri tevékenységet.
- (52) 2011 augusztusában Olaszország jelentést nyújtott be a Bizottságnak, amelyben értékelte az algheroi repülőtér pénzügyi helyzetét a 2000 és 2010 közötti időszakban (a továbbiakban: az Accuracy jelentés) ⁽¹⁸⁾. Az Accuracy jelentés alapján a So.Ge.A.AL éves pénzügyi eredménye az alábbiak szerint alakult:

3. táblázat

A So.Ge.A.AL pénzügyi eredménye 2000 és 2010 között (ezer EUR)

Tárgyév	Eredmény
2000	(32,2)
2001	(790,7)
2002	(47,3)
2003	(951,0)
2004	2 981,7

⁽¹⁷⁾ A repülőtér üzemeltetéséért fizetett koncessziós díjon felül 2005-től kezdődően a So.Ge.A.AL „biztonsági koncessziós díjat” is fizetett a repülőtéri biztonsági szolgáltatások nyújtásának és a biztonsági szolgáltatási díjak felszámításának jogáért.

⁽¹⁸⁾ „Project Nuraghe – Il caso So.Ge.A.AL”, 2011. augusztus 29., készítette: Accuracy; Olaszország 2011. augusztus 31-i levelében, 1. sz. mellékletként nyújtotta be a Bizottságnak.

Tárgyév	Eredmény
2005	2 064,7
2006	1 108,2
2007	1 800,8
2008	4 577,3
2009	12 404,1
2010	1 847,2

- (53) A vizsgálat során Olaszország benyújtotta a Bizottságnak a So.Ge.A.AL éves jelentéseit („Relazione sulla gestione del bilancio”) a 2000 és 2010 közötti időszakra vonatkozóan ⁽¹⁹⁾.
- (54) 2001-ben a So.Ge.A.AL 1 530 960 048 ITL összegű veszteségről tett jelentést. A So.Ge.A.AL 2002-ben és 2003-ban is negatív számadatokról tett jelentést.
- (55) A 2004-es évet a So.Ge.A.AL 2 981 688 EUR veszteséggel zárta. 2005-ben és 2006-ban tovább növekedtek a veszteségek. 2007-ben további 1 801 000 EUR összegű veszteséget jegyzett, annak ellenére, hogy 2007. augusztus 3-án elnyerte a repülőtér üzemeltetésére vonatkozó „átfogó” koncessziót. A 2007-es éves jelentés alapján váratlan események rontották a So.Ge.A.AL pénzügyi teljesítményét 2007-ben.
- (56) A So.Ge.A.AL 2008-ban 4 577 000 EUR, 2009-ben pedig 12 404 126 EUR veszteségről tett jelentést.
- (57) 2009-es éves jelentésében a So.Ge.A.AL megjegyezte, hogy a 2007. évi egyezmény alapján a koncesszió odaítélését követő négy éven belül el kell érnie a megtérülési szintet. Figyelembe véve 2009-es gyenge pénzügyi helyzetét, a So.Ge.A.AL javaslatot tett egy aktualizált üzleti terv elkészítésére és elfogadására, amely szerinte szükséges ahhoz, hogy az előrejelzéseket összhangba hozzák a piaci fejleményekkel. E tekintetben a Roland Berger által elkészített üzleti terv (lásd a (64)–(70) preambulumbekendéseket) nem volt kellőképpen megbízható.
- (58) 2010-ben további 1 847 165 EUR összegű veszteséget jelentettek. A jelentés szerint a forgalmi számadatok pozitívan alakultak még a vulkáni hamu által okozott válság sújtotta nehéz gazdasági környezetben is, ami az európai légtér átmeneti lezárásához vezetett.

4. AZ ÜZLETI TERVEK

- (59) 1999 óta a So.Ge.A.AL több üzleti tervet dolgozott ki, amelyek rövid összefoglalását a (60)–(75) preambulumbekendések tartalmazzák.

4.1. AZ 1999. ÉVI ÜZLETI TERV

- (60) Az 1999. évi üzleti terv az 1999 és 2007 közötti időszakot fedi le, két egymást követő szakaszban:
- 1991–2001: ebben az időszakban a So.Ge.A.AL tervei között különösen egy tőkeemelés szerepelt, valamint privatizációja elindítása, az „átfogó” koncesszió elnyerése, a repülőtéri infrastruktúrába történő beruházások, új menetrend szerinti járatok elindítása két légitársaság részvételével, és egy marketing- és kereskedelmi fejlesztési terv meghatározása;
 - 2002–2007: erre a szakaszra tervezték az üzlet kibővített repülőtéri infrastruktúrára alapozott fejlesztését.
- (61) Az üzleti terv feltételezte az „átfogó” koncesszió elnyerését 1999-ben, a So.Ge.A.AL-ban eszközölt 6 milliárd ITL összegű tőkeemelését követően.

⁽¹⁹⁾ Olaszország 2012. október 26-i és 2014. február 18-i levelei.

- (62) Az üzleti terv feltételezte a légitársasági kapcsolatok diverzifikációját két gyorsan növekvő diszkont légitársaság bevonásával, mint fő növekedést serkentő tényező. A tervek szerint egy légi fuvarozó 1999-ben kezdte volna meg működését az algherói repülőtérrel az Alghero – Milánó útvonalon, egy másik pedig 2000-ben az Alghero – London útvonalon, heti három járással, amelyeket az első évben kedvezményes promóciós díjakkal üzemeltettek volna.
- (63) A forgalmi előrejelzések szerint az algherói repülőtér 2004-ben 1 millió utasra számíthatott, ami 2007-re 1,1 millióra emelkedett volna a (62) preambulumbekkezdésben említett két légitársaság által indított új útvonalak eredményeképp, amely légitársaságok az üzleti terv készítésének idején repülőtéri szolgáltatási megállapodásokról folytattak tárgyalást a So.Ge.A.AL vállalattal.

4.2. A ROLAND BERGER TERV

- (64) A So.Ge.A.AL számára a Roland Berger tanácsadó cég által készített 2004. évi terv (a továbbiakban: a Roland Berger terv) részletes előrejelzést nyújtott a 2004 és 2008 közötti időszakra vonatkozóan. Az üzleti terv fő elemei a következők voltak:
- a) a fapados forgalom növelése 20 %-ról 44 %-ra a repülőtér teljes forgalmán belül, amelynek eredményeképp 2008-ra 620 000 utasra számítottak;
 - b) a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek növekedése 2,2 EUR/főről 5 EUR/főre ⁽²⁰⁾;
 - c) a légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek növekedése a 2003-as 6,8 EUR/főről 7,47/7,75 EUR/főre 2008-ban;
 - d) infrastruktúrába és berendezésekbe történő beruházások 42,6 millió EUR értékben, amelyből 41,3 millió EUR állami finanszírozású volt.
- (65) Az algherói repülőtér piaci teljesítményének megértése érdekében teljesítményét hasonló repülőterek teljesítményével vetették össze:
- a) a kiszolgálásból származó bevételek, valamint a légi forgalommal nem összefüggő forrásokból – mint a parkolás, autóbérlés, üzemanyag-áramlás, kiskereskedelmi és élelmiszeri koncessziók – származó bevételek a jelentések szerint az ágazati átlag alatt voltak; az utasonkénti költség a kisebb repülőterek által rögzített érték fele és harmada között mozgott, illetve a nagyobb repülőterek által jegyzett érték kevesebb, mint egy ötöde volt;
 - b) a gyenge bevételi teljesítményt alátámasztotta az utasonkénti költség, amely hasonló ahhoz az értékhez, amit a negatív nettó üzemi eredményt jegyző Puglia repülőtérén rögzítettek;
 - c) ugyanakkor a működési költségek a legjobban teljesítő olaszországi repülőterek működési költségeihez igazodtak.
- (66) A Roland Berger tervben megfogalmazott előrejelzések két forgatókönyv alapján mutatták be a repülőtér-üzemeltető jövőbeni működési bevételeit és kiadásait: a repülőtér fejlesztésének forgatókönyve „ideiglenes” koncesszió alapján, szemben az „átfogó” koncesszió alapján történő fejlesztés forgatókönyvével. Az első forgatókönyv szerint a repülőtér vesztesége 2008-ig tovább növekszik, míg a második szerint a repülőtér már 2005-ben eléri a megtérülési szintet 7 % feletti átlagos éves bevétellel az „átfogó” koncesszió alapuló forgatókönyvben, szemben az „ideiglenes” forgatókönyvvel (ami főképp a magasabb légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételeknek köszönhető – a várakozások szerint a hatékonyabb reklámüzlet, parkoló-működtetés és üzemanyag-értékesítés húzták volna felfelé a kereskedelmi bevételeket). A légi forgalommal összefüggő tevékenység pénzügyi eredményét negatívra tervezték még az „átfogó” koncesszió alapuló forgatókönyv szerint is.
- (67) A Roland Berger terv alulteljesítő kiszolgálásból származó bevételeket mutatott be, leginkább a fapados forgalom miatt. A várakozások szerint a kiszolgálás középtávon továbbra is veszteséges maradt volna, még optimista megközelítésben is. A becslések szerint a fapados forgalom kiszolgálásából származó elmaradt bevételek 2008-ban 3,2 millió EUR összeget tettek volna ki.

⁽²⁰⁾ A repülőterek bevételének két kulcsfontosságú eleme van: a légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek, amelyek a légitársaságokra a létesítmények használata fejében légi jármű és utasszám alapján egyaránt kivetett díjakat tartalmaznak, valamint a repülőtér területén végzett kereskedelmi tevékenységekből – úgy mint kiskereskedelem, parkolás, vendéglátás és iroda-, illetve ingatlanbérlés – származó kereskedelmi bevételek.

- (68) A Roland Berger terv alapján a korábbi hanyatlási folyamat megfordítása és a megtérülési szint elérése érdekében a repülőtér elsődleges célja a kereskedelmi bevételek növelése volt, amíg az utasonkénti költség eléri a hasonló repülőtereken tapasztalt szintet (fejenként 2,2 EUR-ról 5 EUR-ra nő). A fapados forgalomtól várták, hogy a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek fő serkentő tényezője legyen 2004 és 2008 között, és enyhítse a légi forgalommal összefüggő üzleti tevékenység veszteségeit. Az előrejelzések 2008-ra 620 000 fapados forgalomban részt vevő utast prognosztizáltak.
- (69) A Roland Berger terv arra is rámutatott, hogy amennyiben a repülőtér üzemeltetése „ideiglenes koncesszió” alapján folytatódik, szükség lehet a So.Ge.A.AL feltőkésítésére a működési veszteségek fedezése érdekében.
- (70) A Roland Berger terv frissítésére két alkalommal került sor, 2007-ben és 2008-ban, melynek során figyelembe vették az ágazatban végbement fejleményeket. A frissítések konkrét intézkedéseket javasoltak a repülőtér fejlesztésére 2008 és 2011 között, mind a légi forgalommal összefüggő tevékenységekből – nevezetesen a kiszolgálási üzletágból – származó bevételek, mind pedig a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételek növelésével.

4.3. A KONCESSZIÓ ELNYERÉSÉT MEGCÉLZÓ ÜZLETI TERV

- (71) A So.Ge.A.AL által az átfogó koncesszió elnyerése céljából kidolgozott üzleti tervet 2005 szeptemberében elfogadták; a terv előrejelzést tartalmazott a bevételek és költségek tekintetében a repülőtér üzemeltetésére vonatkozó koncesszió negyven éves időtartama során, feltételezve, hogy a So.Ge.A.AL 2006-ban elnyeri a koncessziót.
- (72) Az éves forgalmi előrejelzések évről-évre stabil 4,5 %-os növekedést mutattak 2010-ig, 2,6 %-os növekedést 2011-től 2025-ig, és 3,78 %-os növekedést 2006 és 2025 között, 2045 felé pedig kb. 2 800 000 utast prognosztizáltak. A tervek szerint a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételek a 2006-ban jegyzett évi 2 929 000 EUR-ról 2045-re 8 814 000 EUR-ra növekedtek volna. Hasonlóképpen a légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételek növekedését is várták a 2006-ban jegyzett 9 288 000 EUR-ról 29 587 000 EUR-ra a negyvenéves időszak végéig. Az előrejelzések a légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételek 20 %-os csökkenését feltételezték, amint a repülőtér eléri a 2 milliós utasszámot, és ezt követően piacra lép egy további földi kiszolgáló az európai repülőtereken végrehajtott földi kiszolgálásra vonatkozó uniós szabályok szerint ⁽²¹⁾.
- (73) 2006 és 2045 között 143,3 millió EUR tőkeáfordítást vetítettek előre. A terv éves lebontásban tartalmazta a tőkebefektetések részletes programját 2006 és 2045 között, és felsorolta az ezekhez a beruházásokhoz szükséges finanszírozási forrásokat (magán és állami).

4.4. A 2010. ÉVI ÁTSZERVEZÉSI ÉS SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERV

- (74) A 2010. évi átszervezési és szerkezetátalakítási tervet a RAS 2010 szeptemberében hagyta jóvá. A terv átfogó elemzést nyújtott a So.Ge.A.AL gazdasági helyzetéről 2000 és 2010 között, és 2012-re előrevetítette a vállalat életképességének helyreállítását, figyelembe véve a vállalat 2010-re tervezett feltőkésítését is.
- (75) A 2010. évi átszervezési és szerkezetátalakítási terv szerint a So.Ge.A.AL 2010 előtti gyenge teljesítménye a nem megfelelő üzemeltetés, a nem hatékony földi kiszolgálási tevékenység, az infrastrukturális hiányosságok, valamint a légi forgalmi és nem légi forgalmi tevékenységekből származó bevételek elégtelen eredménye volt.

5. A VIZSGÁLT INTÉZKEDÉSEK

- (76) A 2007. évi határozattal megindított és a 2012. évi határozattal kiterjesztett vizsgálat az alábbi intézkedésekre terjed ki:
- a) A So.Ge.A.AL repülőtér-üzemeltető javát szolgáló intézkedések:
- a RAS és más állami részvényesek által eszközölt tőkeinjekciók,
 - a RAS által a „szerelvények és munkák” területén nyújtott hozzájárulások,
 - a repülőtéri infrastruktúra és felszerelések állami finanszírozása.
- b) A repülőtér 2000-től kezdődően használó légitársaságokkal kötött különböző megállapodások révén nyújtott lehetséges támogatások.

⁽²¹⁾ A közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló, 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv (HL L 272., 1996.10.25., 36. o.).

5.1. A SO.GE.A.AL JAVÁT SZOLGÁLÓ INTÉZKEDÉSEK:

5.1.1. 1. számú intézkedés – Tőkeinjekciók

- (77) Az olasz törvények minimális szintű tőke fenntartását írják elő a repülőtér-üzemeltetők számára a forgalom függvényében ⁽²²⁾: a 300 000 és 1 millió utas közötti forgalmat bonyolító repülőterek számára a minimális tőkekövetelményt 3 millió EUR-ban határozták meg, míg 1 millió és 2 millió utas közötti forgalom esetén a küszöb 7,5 millió EUR. A vizsgálat során Olaszország azt állította, hogy a So.Ge.A.AL állami részvényesei által elvégzett tőkeinjekciók célja elsősorban a vállalat veszteségek miatt erodálódott tőkéjének a nemzeti jog által meghatározott szintre történő helyreállítása volt.
- (78) Az Olaszország által nyújtott tájékoztatás alapján 2000 és 2010 között a So.Ge.A.AL állami részvényesei több alkalommal injektáltak friss tőkét a vállalatba, az alábbiak szerint ⁽²³⁾:

4. táblázat

So.Ge.A.AL tőkéjével kapcsolatos műveletek

Tárgyév	Megnevezés	A So.Ge.A.AL részvényeseinek közgyűlése	Tőkeinjekció (EUR)
2003	Injekció a veszteségek miatt erodálódott tőke helyreállítása és a tőke 7 754 000 EUR-ra történő megemlése érdekében	2003. május 9.	5 198 000
2005	3 933 372,17 EUR összegű injekció a veszteségek miatt erodálódott tőke helyreállítása érdekében	2005. április 29.	3 933 372,17
2007	3 797 185 EUR összegű injekció a veszteségek miatt erodálódott tőke helyreállítása érdekében	2007. október 31.	3 797 185
2009	5 649 535 EUR összegű injekció a veszteségek miatt erodálódott tőke helyreállítása érdekében	2009. január 26.	5 649 535
2010	12 508 306 EUR összegű injekció a veszteségek miatt erodálódott tőke helyreállítása érdekében	2010. május 21.	12 508 306

5.1.2. 2. számú intézkedés – „Szerelvények és munkák” finanszírozása

- (79) Az Olaszország által nyújtott tájékoztatás alapján 1998 és 2009 között a So.Ge.A.AL összesen 6 540 269 EUR összegű hozzájárulást kapott a RAS-tól „szerelvények és munkák” finanszírozására.
- (80) A 2012. évi határozattal kapcsolatos észrevételeiben Olaszország tisztázta, hogy a „szerelvények és munkák” területén történt intézkedések fő célja a repülőtéri infrastruktúra korszerűsítése volt. Olaszország hivatkozott az állami építési munkák („lavoro pubblico”) általános definíciójára, melyet Olaszország 1994. február 11-i 109. sz. törvényének 2. cikk (1) bekezdése tartalmaz („Legge quadro in materia di lavori pubblici”) ⁽²⁴⁾, a következőképpen: „szerkezeteken és berendezéseken végzett építési, bontási, helyreállítási, felújítási és karbantartási tevékenységek, beleértve a környezet védelmét és a biotechnológiát” ⁽²⁵⁾. Olaszország tisztázta, hogy a kérdéses finanszírozást végül az utasforgalmi terminálon végzett munkák finanszírozására, a külső közúti összeköttetések korszerűsítésére, a légi járművek parkolójának korszerűsítésére, valamint a repülőtér működéséhez szükséges berendezésekre használták fel.

⁽²²⁾ Lásd, különösen, az 521/1997. számú miniszeri rendelet 3. cikkét.

⁽²³⁾ Olaszország 2011. augusztus 31-i levele, 7. és 23. melléklet. Az állami finanszírozás állami részvényesek szerinti lebontását, a SFIRS 2007-es, 2009-es és 2010-es hozzájárulásaival együtt, ennek a levélnek az 1. melléklete (Accuracy jelentés) tartalmazza, a 40. oldalon.

⁽²⁴⁾ Olaszország 2012. október 22-i levele.

⁽²⁵⁾ Ezt a definíciót a 2006. április 12-i 163. számú törvényerejű rendelet 3. cikk (8) bekezdése fogatosítja („Codice dei contratti pubblici relativi ai lavori, servizi e forniture”).

- (81) A fenti pontosítások alapján, a jelen határozatban elvégzett értékelésben a Bizottság együtt elemezte a „szerelvények és munkák” finanszírozását (2. számú intézkedés), valamint az infrastrukturális beruházásokra nyújtott támogatást (3. számú intézkedés), mint infrastruktúra és berendezések létrehozását és korszerűsítését finanszírozó intézkedések sorozatát.

5.1.3. 3. számú intézkedés – Repülőtéri infrastruktúra és berendezések finanszírozása

- (82) Az 5. táblázat részletezi a 2000 és 2010 között végrehajtott infrastrukturális beruházásokat, amelyeket részben közpénzből finanszíroztak ⁽²⁶⁾.

5. táblázat

Infrastrukturális beruházások 2000 és 2010 között

Beruházás	Az állami finanszírozással kapcsolatos kötelező érvényű kötelezettségvállalás időpontja	Beruházási költségek (EUR)	Közfinanszírozás (EUR)	Az állami finanszírozás forrása
Új indulási tér	1994	109 773,59	109 774	RAS
Az érkezési tér átalakítása („Ristrutturazione zona arrivi”)	1996	1 442 990,23	1 350 812	RAS
Új terminál	1997	17 325 483,05	15 012 344,72	ENAC
A gurulóút burkolatának korszerűsítése	1997	4 175 608,09	3 861 392	ENAC
Oldalsó biztonsági terek	1998	429 894,54	417 102	RAS
ÖSSZESEN	n. a.	23 483 749,5	20 751 424,72	ENAC
Röntgenes poggyászellenőrző rendszer	2003	208 782,99	191 082,99	ENAC
A régi utasforgalmi terminál átalakítása („Ristrutturazione vecchia aerostazione passeggeri”)	2003	2 406 862,57	1 623 967	ENAC
A forgalmi előtér korszerűsítése	2003	7 499 177,02	6 905 599	ENAC
A gurulóút korszerűsítése	2003	7 287 065,75	6 755 162	ENAC
A kifutópálya korszerűsítése	2003	6 702 055,64	6 323 883	ENAC
Külső ellenőrzési rendszer	2003	6 073 054,61	5 951 919	ENAC
Robbanóanyagok kimutatására szolgáló berendezés („Carrello antideflagrante”)	2004	76 001,29	76 000	ENAC
ÖSSZESEN	n. a.	53 736 749,37	48 579 036,23	n. a.

⁽²⁶⁾ Olaszország 2014. május 8-i levele.

- (83) Továbbá, 2000 és 2010 között a RAS közvetlen támogatást nyújtott a So.Ge.A.AL részére berendezések beszerzéséhez (belső kommunikációs eszközök, szoftver, járművek, stb.) összesen 4 680 281,44 EUR értékben.
- (84) Olaszország szerint ⁽²⁷⁾ az állami finanszírozásból 25 431 706,16 EUR összeget már 2000 előtt, nevezetesen az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítélet napja előtt jogszerűen átadtak ⁽²⁸⁾. Különös tekintettel a következőkre:
- a) a CIPE ⁽²⁹⁾ 1997. augusztus 29-i határozatában előírt állami finanszírozás: a finanszírozást az új utasforgalmi terminál építésére és a gurulótút korszerűsítésére használták fel;
- b) a RAS és a közlekedési minisztérium között 1996. augusztus 5-én létrejött keretmegállapodás, valamint az 1994. január 29-i 2. számú és az 1996. február 15-i 9. számú olasz tartományi törvények alapján a So.Ge.A.AL részére nyújtott regionális finanszírozás: a finanszírozás a régi terminál átalakítására és az oldalsó biztonsági terek építésére irányult. Ezen tartományi törvények alapján továbbá regionális finanszírozást nyújtottak a So.Ge.A.AL részére berendezések finanszírozására.
- (85) Olaszország szerint az „átfogó” koncesszió 2007-es odaítélését követően az állam továbbra is felelősséget vállalt az infrastrukturális beruházásokért, miközben a repülőtér-üzemeltető csupán az állam által jóváhagyott infrastruktúra kezelője volt.
- (86) 2014. június 10-i levelében ⁽³⁰⁾ Olaszország előadta továbbá, hogy az új terminál összes beruházási költségéből 1 284 133 EUR állami hatáskörbe tartozó tevékenységek végzése során felmerült költségnek minősül, ami megfelel azon terminálok építési költségeinek, amelyeket a So.Ge.A.AL köteles állami szervezetek rendelkezésére bocsátani (lásd még a (49) preambulumbekzdést).

5.2. A REPÜLŐTERET HASZNÁLÓ LÉGITÁRSASÁGOK JAVÁT SZOLGÁLÓ INTÉZKEDÉSEK

- (87) A vizsgálat több olyan megállapodásra terjed ki, amelyeket a So.Ge.A.AL az algherói repülőtérrel járatokat indító különböző légitársaságokkal kötött, és amelyekre a 2007. évi és a 2012. évi határozatokban a Bizottság úgy tekintett, mint az érintett légitársaságok számára potenciálisan állami támogatást jelentő megállapodásokat.
- (88) Olaszország szerint a légi fuvarozókkal kötött megállapodásokról a So.Ge.A.AL vezérigazgatója folytatott tárgyalásokat, aki jelentést tett az igazgatótanácsnak a tárgyalások állásáról és a megállapodások tartalmáról. A So.Ge.A.AL igazgatótanácsa jóváhagyta a megállapodások feltételeit azok aláírása előtt ⁽³¹⁾.

5.2.1. 4. számú intézkedés – A So.Ge.A.AL és a Ryanair/AMS között aláírt megállapodások

- (89) 2000 óta a Ryanair az algherói repülőtérén működő fő légitársaság. Kétféle megállapodás került aláírásra egyfelől a Ryanair és annak leányvállalata, az AMS, másfelől pedig a So.Ge.A.AL között.

i. A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások

- (90) A 2000 óta a Ryanair és a So.Ge.A.AL között aláírt repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodásokban meghatározták a Ryanair működési feltételeit az algherói repülőtérén, valamint a légitársaság által fizetendő repülőtéri díjak szintjét. A Ryanair vállalta, hogy teljesíti az előre meghatározott járat- illetve utasszámmra vonatkozó célkitűzéseket a So.Ge.A.AL által fizetendő sikerdíj fejében. Arra az esetre, ha ezek a célkitűzések nem teljesülnek, szankciókat határoztak meg.

ii. A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások

- (91) A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások az algherói célállomásnak a Ryanair hivatalos honlapján történő hirdetésére vonatkoznak. 2006 óta a Ryanair 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalatával, az AMS-szel írták alá ezeket a megállapodásokat, amelyeket ugyanazonokon a napokon kötöttek meg, mint a Ryanair által aláírt repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodásokat.

⁽²⁷⁾ Olaszország 2014. május 8-i levele.

⁽²⁸⁾ A T-128/89 sz. *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2000., II-3929. o.).

⁽²⁹⁾ Comitato interministeriale per la programmazione economica.

⁽³⁰⁾ A Bizottság 2014. május 26-i megkeresésére reagálva.

⁽³¹⁾ Olaszország 2014. február 18-i levele, A. melléklet.

- (92) A (93)–(109) preambulumbekkezdésekben a Bizottság összefoglalja a So.Ge.A.AL és a Ryanair/AMS között aláírt megállapodások (a repülőtéri szolgáltatásokra, valamint a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások), fő rendelkezéseit.

5.2.1.1. *A Ryanairrel kötött 2000. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás*

- (93) Az első repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodást a Ryanair és a So.Ge.A.AL között 2000. június 22-én kötötték meg tíz évre.
- (94) A 2000. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás alapján a Ryanairnek legalább napi egy menettéríti légi járatot kellett működtetnie London és Alghero között, és fordulónként [...] ITL összeget (*) kellett fizetnie a So.Ge.A.AL részére. A Ryanairnek továbbá évente be kellett nyújtania egy értékesítési és marketing tervet, és megjelölni az útvonal üzemeltetése során elért eredményt, valamint a növekedésre vonatkozó kilátásokat.
- (95) A So.Ge.A.AL vállalta, hogy terminál- és kiszolgálási szolgáltatásokat nyújt a Ryanair részére. A repülőtér-üzemeltetőnek a Ryanair által fizetendő kiszolgálási díjak összegével egyenlő nagyságú havi összeget kellett „fizetnie illetve jóváírnia”; a megállapodás első évére vonatkozóan meghatároztak egy maximális összeget. A So.Ge.A.AL vállalta továbbá, hogy évente fizet a Ryanairnek egy meghatározott összeget, valamint egy további összeget, amennyiben az egy második menettéríti járatot is felvesz a menetrendjébe.

5.2.1.2. *A Ryanairrel kötött 2002. évi repülőtéri szolgáltatásokra és marketing szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás*

- (96) 2002. január 25-én a Ryanair egy második repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodást írt alá a So.Ge.A.AL vállalattal, amely felváltotta a 2000. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodást, és a 2002. január 1-je és 2012. december 31-e közötti időszakokra vonatkozott. Ezen megállapodás alapján a Ryanairnek fordulónként [...] EUR összeget kellett fizetnie a So.Ge.A.AL részére a kiszolgálási szolgáltatásokért. A Ryanair köteles volt fizetni a közzétett díjszabás szerinti repülőtéri díjakat és biztonsági díjakat.
- (97) Ugyanezen a napon egy marketing szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás is aláírásra került a So. Ge.A.AL és a Ryanair között, amelyik ugyanarra az időszakra szólt, mint a 2002. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás. A Ryanair vállalta, hogy honlapján és más média felületeken hirdetési és promóciós tevékenységet végez saját belátása szerint az Alghero – London összeköttetés népszerűsítése érdekében, a So.Ge.A.AL vállalattal egyeztetve. Ezen megállapodás alapján a So.Ge.A.AL köteles volt [...] EUR összegben marketing hozzájárulást fizetni útvonalanként az első egész évben naponta repülő menettéríti járatért, valamint [...] EUR összegben útvonalanként a második csak a nyári időszakban repülő menettéríti járatért.

5.2.1.3. *A Ryanairrel kötött 2003. évi repülőtéri szolgáltatásokra és marketing szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás*

- (98) 2003. szeptember 1-jén a So.Ge.A.AL és a Ryanair újabb repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodást kötött tizenegy éves időtartamra (lehetővé téve annak további tíz évre történő meghosszabbítását), ami felváltotta a 2002. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodást.
- (99) A 2003. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás alapján a Ryanairnek folytatnia kellett a Londonba repülő járatok üzemeltetését, és az előző megállapodások forgalom tekintetében elért sikerességének függvényében a Ryanairnek újabb napi rendszerességű járatot kellett indítania a Frankfurt-Hahn repülőtérre vagy a Ryanair hálózatában szereplő bármely más pontra. A Ryanairnek fordulónként [...] EUR összeget kellett fizetnie a So.Ge.A.AL részére a kiszolgálási szolgáltatásokért. A légitársaság ugyanakkor köteles volt fizetni a közzétett díjszabás szerinti repülőtéri díjakat és biztonsági díjakat.
- (100) 2003. szeptember 1-jén egy marketing szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás is aláírásra került, amely ugyanarra az időszakra szólt, mint a 2003. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás. Ezen megállapodás alapján a So.Ge.A.AL köteles volt marketing hozzájárulást fizetni i. évi [...] EUR összegben nemzetközi útvonalanként az első egész évben naponta repülő menettéríti járatért; ii. [...] EUR összegben útvonalanként a második csak a nyári időszakban repülő menettéríti járatért; és iii. [...] EUR összegben egyszeri bevezető marketing hozzájárulást minden egyes nemzetközi útvonal – kivéve a londoni útvonal – első évi működése tekintetében, valamint további [...] EUR összegben minden egyes ilyen új útvonal második és harmadik évi működése tekintetében.
- (101) A Ryanairnek folytatnia kellett a napi menetrend szerinti légi személyszállítási szolgáltatást Alghero és London között, és további napi légi személyszállítási szolgáltatást kellett bevezetnie Alghero és a Frankfurt-Hahn repülőtér

(*) Covered by the obligation of professional secrecy.

és/vagy a Ryanair hálózatában szereplő bármely más pont között („a szolgáltatások”). Továbbá a Ryanair köteles volt a So.Ge.A.AL vállalattal egyeztetve elvégezni bármely, az ugyanezen a területen tevékenykedő hirdetési, promóciós és PR cégek által szokás szerint felajánlott szolgáltatást és tevékenységet, úgy mint (de nem kizárólagosan):

- honlapcímek és a Ryanair honlapjának tervezése, szervezése, megalkotása, fejlesztése, tesztelése, megvalósítása, fenntartása és frissítése, valamint bármely más intézkedés elvégzése, amelyet a Ryanair megfelelőnek tart hirdetési törekvések generálására, fenntartására és/vagy ösztönzésére a vásárlók által az algherói repülőtérre vagy az algherói repülőtérrel repülő járatokon intézett internetes helyfoglalások tekintetében,
- az internet médiumára alkalmas hirdetések tervezése angol vagy (adott esetben) más nyelven, valamint olyan promóciós és PR tevékenységek végzése, amelyek alkalmasak arra, hogy felkeltsék, fenntartsák és/vagy ösztönözzék a vásárlók figyelmét a szolgáltatásokra vonatkozóan az interneten keresztül,
- a szolgáltatásokat népszerűsítő reklámananyag vagy bármely más releváns módszer tervezése, szervezése, megalkotása,
- olyan reklámananyag vagy bármely más releváns módszer tervezése, szervezése, megalkotása, amely az algherói repülőtér népszerűsíti az Egyesült Királyságban vagy bármely más országban, ahová a Ryanair a szolgáltatások tekintetében útvonalat vezet be,
- a sajtó tájékoztatása a szolgáltatásokkal kapcsolatban, és ezáltal a nagyközönség befolyásolása, megismertetése az algherói repülőtér körülvévi térséggel, és ösztönzése arra, hogy repüljenek a szóban forgó útvonalakon,
- a So.Ge.A.AL által javasolt és a Ryanair által jóváhagyott honlap hozzákapcsolása a Ryanair internetes honlapjához, azzal a feltétellel, hogy az ilyen honlap nem tartalmaz közvetlen online szállodai és autóbérlési foglalási funkciót.

5.2.1.4. *A 2006. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás a Ryanairrel és marketing szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás az AMS-szel*

- (102) 2006. április 3-án újabb repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás megkötésére került sor a So.Ge.A.AL és a Ryanair között, amely felváltotta a 2003. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodást, és 2006. január 1-jétől 2010. december 31-ig volt érvényben, lehetőséget biztosítva további öt évre történő meghosszabbításra.
- (103) Ehhez a megállapodáshoz tartozott egy kiegészítő megállapodás, amelyet 2006. április 3-án írtak alá a 2006. január 1-jétől 2010. december 31-ig tartó időszakra vonatkozóan, és amely meghatározta a Ryanair által teljesítendő általános célkitűzéseket, valamint a So.Ge.A.AL által fizetendő sikerdíjat. Továbbá meghatározta a Ryanairrel szemben kiszabható büntetést, amennyiben nem teljesíti az utasszámokra vonatkozó célkitűzéseket.
- (104) A 2006. évi marketing megállapodást az AMS-szel kötötték (nem pedig a Ryanairrel) 2006. április 3-án, ugyanarra az időszakra vonatkozóan, mint a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodást. A megállapodás a Ryanair azon kötelezettségvállalásában gyökerezett, miszerint üzemeltet bizonyos uniós útvonalakat és teljesít bizonyos célkitűzéseket az utasszámokra vonatkozóan. Az AMS online hirdetési szolgáltatásokat ajánlott fel a So.Ge.A.AL részére évi [...] EUR ellenében.

5.2.1.5. *A 2010. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás a Ryanairrel és marketing szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás az AMS-szel*

- (105) 2010 elején a So.Ge.A.AL és a Ryanair kifejezték arra irányuló szándékukat, hogy megújítsák meglévő kapcsolatuk feltételeit egy új megállapodásról folytatott tárgyalás során, és 2010. március 10-én egyetértési megállapodást írtak alá. Az egyetértési megállapodás kimondja, hogy „2010. március 10-től kezdődően a Ryanair és a So.Ge.A.AL jóhiszemű tárgyalásokat folytatnak annak érdekében, hogy újradefiniálják partnerségük feltételeit”.
- (106) Erre alapozva a későbbiekben egy új repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás aláírására került sor a So.Ge.A.AL és a Ryanair között 2010. október 20-án, amely felváltotta a 2006. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodást. A megállapodásban meghatározták a 2010. január 1-jétől 2013. december 31-ig tartó időszakra vonatkozó új díjakat és ösztönző intézkedéseket, lehetővé téve a megállapodás további öt évre történő meghosszabbítását az eredeti időtartam lejártát követően.
- (107) A So.Ge.A.AL vállalta, hogy sikerdíjakat fizet a célkitűzésben meghatározott járatszám és bizonyos utasforgalmi szint után, a Ryanair pedig vállalta, hogy kiszolgálási díjakat és repülőtéri díjakat fizet, és promóciós, valamint PR tevékenységet folytat.

- (108) Ugyanezen a napon négy évre szóló marketing megállapodást írtak alá, lehetővé téve annak további négy évre történő meghosszabbítását. Az AMS online hirdetési szolgáltatási csomagot ajánlott fel a So.Ge.A.AL részére az alábbi éves díjak ellenében: [...] EUR 2010-ben; [...] EUR 2011-ben; [...] EUR 2012-ben; [...] EUR 2013-ban. Csakúgy, mint 2006-ban, a marketing megállapodás a Ryanair azon kötelezettségvállalásában gyökerezett, miszerint üzemeltet bizonyos uniós útvonalakat és teljesít bizonyos célkitűzéseket az utasszámokra vonatkozóan.
- (109) A Bizottság kérésére Olaszország rekonstruálta a Ryanairrel kötött megállapodások előzetes nyereségességi elemzését azokra a többletköltségekre és -bevételekre alapozva, amelyeket a megállapodások megkötésének időpontjában a So.Ge.A.AL helyében egy piacgazdasági szereplő ésszerűen elvárhatott a vizsgált időszak során, vagyis 2000 és 2010 között („a 2014. évi MEOP jelentés”) ⁽³²⁾. Olaszország szerint a So.Ge.A.AL a Ryanairrel kötött megállapodások megkötése idején arra számított, hogy a megállapodások nyereséget hoznak a repülőtér számára.

5.2.2. 5. számú intézkedés – Más fuvarozókkal kötött megállapodások

- (110) A 2012. évi határozat elfogadásának idején a Bizottság megállapította, hogy úgy tűnt, hogy a So.Ge.A.AL a Ryanairén kívül más fuvarozóknak is adott kedvezményt a repülőtéri díjakból. Habár a Bizottság tisztában volt azzal, hogy a So.Ge.A.AL más fuvarozókkal is kötött marketing megállapodásokat, abban a szakaszban a Bizottság nem kapott megfelelő tájékoztatást a megállapodásokról.
- (111) 2014. február 18-i levelében Olaszország az Alitalia, Meridiana és Volare légitársaságokkal kötött egyezmények utólagos adatain alapuló nyereségességi elemzést nyújtott be a Bizottságnak azt bizonyítandó, hogy a repülőtér szempontjából gazdaságilag indokolt volt megállapodásokat kötni ezekkel a légitársaságokkal. Ezen a napon nem nyújtották be a Germanwings légitársasággal kötött megállapodás elemzését.
- (112) A későbbiek során, 2014. március 25-i levelében Olaszország benyújtotta a Bizottság részére a So.Ge.A.AL által az Air One/Alitalia, Meridiana, Volare és Germanwings légitársaságokkal kötött megállapodások nyereségességének elemzését, amellyel azt akarta bizonyítani, hogy azt várták, hogy ezek a megállapodások nyereségesek lesznek a So.Ge.A.AL számára.
- (113) Végezetül, 2014. június 10-én Olaszország benyújtotta a Bizottságnak a So.Ge.A.AL által a bmibaby, Air Vallée és Air Italy légitársaságokkal kötött kiszolgálási megállapodások várható nyereségességének elemzését.
- (114) A So.Ge.A.AL által a Ryanairén kívül más fuvarozókkal kötött megállapodások, amelyek jelen esetben a vizsgálat tárgyát képezik, a (115)–(132) preambulumbekendésekben kerülnek bemutatásra.

5.2.2.1. A Germanwings, Volare, Meridiana és Alitalia légitársaságokkal kötött megállapodások

- (115) A So.Ge.A.AL kiszolgálási és marketing megállapodásokat kötött a Germanwings, Volare, Meridiana és Alitalia légitársaságokkal.
- i. Germanwings
- (116) A Germanwings és a So.Ge.A.AL között létrejött kiszolgálási megállapodást 2007. március 19-én írták alá, és 2007. március 25-ét határozták meg az életbelépés időpontjaként. Ezen megállapodás alapján a Germanwings köteles volt fordulónként [...] EUR összeget fizetni a So.Ge.A.AL részére a kiszolgálási szolgáltatásokért.
- (117) 2007. március 25-én egy marketing megállapodás került aláírásra a Germanwings és a So.Ge.A.AL között, amelyben a fuvarozó vállalta bizonyos uniós útvonalak működtetését, valamint bizonyos utasszámok és járatsűrűsége vonatkozó célkitűzések teljesítését. A megállapodás 2007. március 25-től 2009. október 31-ig szólt. A Germanwings azonban csak 2007-ben működtetett járatokat az algherói repülőtérrel. Olaszország szerint a fuvarozó azért döntött úgy, hogy leállítja az algherói repülőtérrel történő működését, mert nem tudott megfelelő forgalmat generálni ahhoz, hogy pénzügyi szempontból elérje a megtérülési szintet.
- (118) A marketing megállapodás előírta, hogy a So.Ge.A.AL [...] EUR összegű „indulási” hozzájárulást fizet a Germanwingsnek „annak érdekében, hogy egy új útvonal megnyitásával népszerűsítse az algherói repülőtér és növelje az induló utasok számát”.

⁽³²⁾ Olaszország 2014. február 18-i levele.

- (119) A marketing megállapodásban a So.Ge.A.AL által a Germanwingsnek fizetendő sikerdíjakat is meghatároztak abban az esetben, ha a légitársaság teljesíti az előírt forgalmi célkitűzéseket. A megállapodás a Germanwings által a So.Ge.A.AL vállalatnak fizetendő büntetést is megállapított abban az esetben, ha a légitársaság vagy törli járatainak több, mint 10 %-át, vagy pedig nem teljesíti az előírt forgalmi célkitűzéseket.

ii. Volare

- (120) 2007. november 29-én a Volare kiszolgálási és marketing megállapodást írt alá a So.Ge.A.AL vállalattal.
- (121) A kiszolgálási megállapodás meghatározta a fuvarozó által az éves utasszámok és járatok tekintetében elérendő célokat, valamint a So.Ge.A.AL által ennek megfelelően fizetendő sikerdíjakat.
- (122) A marketing megállapodásban [...] EUR összegű éves marketing díj megfizetését írták elő a repülőtér-üzemeltető számára „hirdetési támogatás a tevékenység első évére” címen. A marketing megállapodás a 2007. október 28-a és 2010. október 31-e közötti időtartamra szólt.

iii. Meridiana

- (123) A Meridiana 2000-ben, 2001-ben és 2010-ben végezte működését az algherói repülőtérrel.
- (124) 2000-ben és 2001-ben a Meridiana nem működtetett menetrend szerinti szolgáltatásokat az algherói repülőtérrel, és csak charter igényeken alapuló járatatszolgáltatásokat nyújtott. Ennélfogva nem került sor hivatalos kiszolgálási megállapodások aláírására a So.Ge.A.AL és a Meridiana között. A fuvarozó közzétett repülőtéri díjakat fizetett a So.Ge.A.AL vállalatnak minden repülőtéri szolgáltatásért.
- (125) 2001 és 2010 között a Meridiana nem működött a repülőtéren. 2010-ben a Meridiana megint elkezdte működését a repülőtéren, és marketing megállapodást, valamint kiszolgálási megállapodást írt alá a So.Ge.A.AL vállalattal.
- (126) A kiszolgálási megállapodást 2010. április 28-án írták alá, és a 2010. április és 2011. április közötti időszakra szólt. Ezen megállapodás alapján a Meridiana köteles volt fordulónként [...] EUR összeget fizetni a So.Ge.A.AL részére a kiszolgálási szolgáltatásokért.
- (127) A marketing megállapodást 2010. október 20-án írták alá, és a 2010. június és 2010. október közötti időszakra szólt. A megállapodás előírta, hogy a So.Ge.A.AL egyszeri [...] EUR (ÁFA nélkül) összeget fizet a Meridiana részére a Milánóba, Veronába és Bariba induló és onnan visszatérő útvonalak 2010 nyarán történő bevezetésére vonatkozóan. A kifizetés feltétele volt, hogy a Meridiana teljesít bizonyos forgalmi célkitűzéseket. Olaszország szerint azon idő alatt, amelyre a Meridianával kötött megállapodás visszamenőlegesen vonatkozott, a So.Ge.A.AL már ahhoz hasonló feltételekről tárgyalt a fuvarozóval, mint amelyek végül bekerültek az aláírt megállapodásba. E tekintetben Olaszország egy 2010. június 7-i dátummal ellátott megállapodás-tervezetet nyújtott be a Bizottságnak, amelyről abban az időben a Meridiana és a So.Ge.A.AL tárgyalásokat folytattak.

iv. Air One/Alitalia

- (128) 2010 előtt az Air One/Alitalia nem írt alá semmilyen hivatalos megállapodást a So.Ge.A.AL vállalattal, és közzétett repülőtéri díjakat fizetett a So.Ge.A.AL vállalatnak minden repülőtéri szolgáltatásért. 2010 előtt a So.Ge.A.AL nem nyújtott földi kiszolgálási szolgáltatásokat az Air One/Alitalia légitársaságnak.
- (129) 2010-ben a So.Ge.A.AL elkezdte földi kiszolgálási szolgáltatások nyújtását az Air One/Alitalia légitársaságnak. Ez ahhoz vezetett, hogy az Air One/Alitalia kiszolgálási megállapodást írt alá a So.Ge.A.AL vállalattal. A felek marketing megállapodást is kötöttek arra vonatkozóan, hogy az Air One/Alitalia megkezdi nemzetközi járatok működtetését az algherói repülőtérrel.
- (130) A marketing megállapodást 2010. október 20-án írták alá, és a 2010. június 7-e és 2010. szeptember 30-a közötti időszakra szólt. Olaszország benyújtott a Bizottságnak egy megállapodás-tervezetet, amelyről abban az időben a Alitalia és a So.Ge.A.AL tárgyalásokat folytattak, 2010 májusában. Az aláírt megállapodás meghatározott az Air One/Alitalia részére fizetendő egyszeri [...] EUR összeget az abban az időszakban a So.Ge.A.AL részére nyújtott marketingszolgáltatásokért, és lehetővé tette a megállapodás meghosszabbítását 2011-ig és 2012-ig.

- (131) Az Air One/Alitalia és a So.Ge.A.AL 2010. november 30-án írták alá a szolgáltatási megállapodást hatéves időtartamra, és előírták, hogy az Air One/Alitalia szolgáltatási díjakat fizet a So.Ge.A.AL részére a belföldi és nemzetközi útvonalak után.

5.2.2.2. Kiszolgálási megállapodások más fuvarozókkal

- (132) A Bizottság megvizsgálta a So.Ge.A.AL vállalatnak az Air Italy, bmibaby és Air Vallée légitársaságokkal kötött földi kiszolgálási megállapodásait is. A megállapodásokat egy hónapos (Air Vallée) és több, mint két éves (Air Italy) időtartam közötti időszakokra kötötték, és előírták a fuvarozók kiszolgálási díj fizetési kötelezettségét.

6. táblázat

Kiszolgálási megállapodások az Air Italy, bmibaby és Air Vallée légitársaságokkal

A megállapodás megkötésének időpontja	Fuvarozó	Időtartam
2008.5.28.	Air Italy	2008.6.1. – 2010.12.31.
2010.7.29.	bmibaby	2010.5.29. – 2010.9.30.
2010	Air Vallée	2010.8.9. – 2010.8.30.

6. AZ ECORYS JELENTÉS

- (133) A vizsgálat során a Bizottság felkérte az Ecorys tanácsadó céget, hogy készítsen jelentést a So.Ge.A.AL pénzügyi teljesítményéről és állapítsa meg, hogy a repülőtér-üzemeltető piacgazdasági szereplőként járt-e el, amikor megállapodást kötött a légi fuvarozókkal. Az Ecorys jelentést 2011. március 30-án kézbesítették.
- (134) Az Ecorys jelentés megállapította, hogy a So.Ge.A.AL magatartása összhangban állt a piacgazdasági szereplő elvével. Az Ecorys úgy vélte, hogy a So.Ge.A.AL üzleti stratégiája eredményes volt. Ez a stratégia abból állt, hogy a repülőtér-üzemeltető benyújtotta a repülőtér üzemeltetésére vonatkozó „átfogó” koncesszió iránti kérelmét, hogy a terminál kapacitását kibővítették, és hogy a diszkont légitársaságokkal aláírt megállapodások a nemzetközi forgalom ösztönzésére irányultak. Az Ecorys megállapította, hogy a piacgazdasági szereplő szempontjából ésszerű döntés volt megkötni a megállapodásokat a Ryanairrel, mivel ezek a megállapodások biztosították a forgalom jelentős növekedését, amitől azt várták, hogy növeli a légi forgalommal összefüggő tevékenységből és a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételeket egyaránt. Az Ecorys szerint a So.Ge.A.AL ésszerűen várhatta el, hogy hosszú távon az ezekből a megállapodásokból származó előnyök ellensúlyozzák a többletköltségeket.

7. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

7.1. A SO.GE.A.AL SZÁMÁRA NYÚJTOTT TÁMOGATÁS MEGLÉTE

- (135) A repülőtér-üzemeltetőnek nyújtott esetleges támogatást illetően a Bizottság megállapította, hogy az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítéletet megelőzően a repülőtéri infrastruktúra fejlesztése és működtetése nem minősült gazdasági tevékenységnek a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében ⁽³³⁾. Mivel az értékelés alatt álló intézkedések egy részéről 2001 előtt született döntés, a Bizottság megállapította, hogy azt kell megvizsgálnia, hogy azok még az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítélet, vagyis 2000. december 12-e ⁽³⁴⁾ előtt tett jogilag kötelező érvényű kötelezettségvállalásból fakadtak-e, és így az állami támogatási szabályok hatályaán kívül estek-e.

⁽³³⁾ A hivatkozott *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítélet. Lásd még a Bizottság iránymutatását az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légi közlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.).

⁽³⁴⁾ Lásd a Bizottság 2012. március 21-i határozatát a C76/2002. sz. *Avantages consentis par la Région Wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie aérienne Ryanair* ügyben, valamint a Bizottság 2012. április 25-i határozatát az SA.33961. sz. *Plainte Air France – Aéroport de Nîmes* ügyben.

- (136) A Bizottság arra is emlékeztetett, hogy amennyiben az általában közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során az állam hatáskörébe tartozó tevékenységek finanszírozása a költségek fedezésére korlátozódott, és nem használták fel egyéb gazdasági tevékenységekre⁽³⁵⁾, az ilyen finanszírozásra nem vonatkoztak az állami támogatási szabályok. A 2012. évi határozat elfogadásának idején a Bizottságnak nem volt elegendő információja a So.Ge.A.AL által végzett tevékenységek jellegéről (gazdasági vagy sem), illetve a vizsgált intézkedések által finanszírozott infrastruktúrához kapcsolódó költségekről, és arról sem, hogy bizonyos költségek lényegében kapcsolódtak-e állami hatáskörbe tartozó tevékenységekhez. A Bizottság felkérte Olaszországot, hogy tisztázza, mely tevékenységeket kell nem gazdasági jellegűnek tekintetni, és az ilyen tevékenységekhez kapcsolódó mely költségek – ha vannak ilyenek – finanszírozására került sor a Bizottság által vizsgált intézkedésekkel.

7.1.1. 1. számú intézkedés – Tőkeinjekciók

- (137) A Bizottság komoly kétségeknek adott hangot azt illetően, hogy a tőkeinjekciók összeegyeztethetők-e a piacgazdasági szereplő elvével. Megállapította, hogy a So.Ge.A.AL 2000 óta folyamatosan veszteségesen működött, és úgy tűnt, hogy pénzügyi teljesítménye tovább romlott az „átfogó” koncesszió odaítélését követően. Ez ellentmondani látszott Olaszország állításával, miszerint a vállalat gyenge eredményei elsősorban azzal igazolhatók, hogy a részleges/ideiglenes koncesszió alapján lehetetlen teljes mértékben kiaknázni a repülőtérhez kapcsolódó tevékenységeket.
- (138) A Bizottság megjegyezte továbbá, hogy abban az időben Olaszország csupán utólagos megfontolásokat nyújtott be azon állításai alátámasztására, miszerint az intézkedéseket jövedelmezőségi kilátások vezérelték. Az ilyen elemzés ráadásul a RAS számára a légi forgalmi szintekből származó előnyökre vonatkozott, ennél fogva pedig olyan bevételekre, amelyeket egy magánbefektető nem venne figyelembe beruházása nyereségességi elemzése során. Ennek alapján a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a tőkeinjekciók előnyhöz juttatták a repülőtér-üzemeltetőt, és működési támogatást jelentettek számára.
- (139) Végezetül a Bizottság megállapította, hogy még ha a So.Ge.A.AL teljesítené is azokat a feltételeket, amelyek alapján nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak lenne tekinthető a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentése és szerkezetátalakítása érdekében nyújtott állami támogatásról szóló közösségi iránymutatás értelmében⁽³⁶⁾, Olaszország nem nyújtott be a Bizottságnak semmit, ami alátámasztaná azt a megállapítást, hogy az ilyen támogatás megfelel a fenti iránymutatás összeegyeztethetőségi követelményeinek.

7.1.2. 2. számú intézkedés – Szerelvényekhez és munkákhoz történő hozzájárulások

- (140) A Bizottság nem kapott megfelelő tájékoztatást a szerelvényekhez és munkákhoz történő 6 540 269 EUR összegű hozzájárulások tekintetében, melyeket a RAS 1998 és 2009 között juttatott a So.Ge.A.AL részére. Olaszországot felkérték arra, hogy határozza meg a RAS által támogatott költségek pontos jellegét.

7.1.3. 3. számú intézkedés – Repülőtéri infrastruktúra és berendezések finanszírozása

- (141) A Bizottság megállapította, hogy 2001 és 2010 között a So.Ge.A.AL összesen 3 042 887 EUR-t fizetett az államnak a repülőtéri infrastruktúra használati díja címén, míg az állam 2004 és 2010 között 46 940 534 EUR összegben finanszírozta az infrastrukturális beruházásokat, és 284 782 EUR összegben a berendezéseket.
- (142) A Bizottság azt is megállapította, hogy az átfogó koncesszió odaítélése a So.Ge.A.AL részére 2007-ben láthatóan nem vezetett a koncessziós díjak szintjének megemelkedéséhez. Ennek alapján a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a koncessziós díj nyilvánvalóan nem állt arányban az állam által az infrastrukturális beruházások vonatkozásában rendelkezésre bocsátott közfinanszírozással. A Bizottság előzetes véleménye szerint tehát a So.Ge.A.AL előnyben részesülhetett azzal, hogy a piaci ár alatti koncessziós díjat fizetett.

⁽³⁵⁾ Lásd az 1997. március 18-án a C-343/95. sz. *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova* ügyben hozott ítélet (1997., I-1547); a Bizottság 2003. március 19-i határozata az N309/2002. sz. *Sûreté aérienne – Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001* ügyben, és a Bizottság 2002. október 16-i határozata az N438/2002. sz. *Subventions aux régions portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique* ügyben.

⁽³⁶⁾ HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

- (143) Olaszországot felkérték arra, hogy nyújtson be bármilyen olyan előzetes üzleti tervet, amely bizonyítja az algherói repülőtérén állami szervezetek által elvégzett infrastrukturális beruházások nyereségességi kilátásait, ami alátámasztaná azt az állítást, miszerint az ilyen beruházások összhangban álltak a piacgazdasági befektető elvével.

7.2. ELŐZETES VÉLEMÉNYEK A SO.GE.A.AL RÉSZÉRE NYÚJTOTT TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGÉRŐL

- (144) A Bizottság kétségeit fejezte ki a So.Ge.A.AL részére a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás alapján nyújtott támogatás összeegyeztethetőségére vonatkozóan a Szerződés 107. cikkének (3) bekezdése értelmében.
- (145) Habár úgy tűnt, hogy az intézkedések egyértelműen meghatározott közérdekű célt teljesítenek, a Bizottság nem kapott elegendő információt ahhoz, hogy megállapítsa, hogy az algherói repülőtéri infrastruktúra szükséges volt-e és arányban állt-e a kitűzött céllal. A Bizottságnak ahhoz sem állt rendelkezésére elegendő információ, hogy értékelje az ilyen infrastruktúra középtávú kihasználási kilátásait. A Bizottság azt is kétségbe vonta, hogy a repülőtéri infrastruktúrát megkülönböztetésmentes feltételek alapján bocsátották a légi fuvarozók rendelkezésére.
- (146) Végezetül, mivel az adott szakaszban úgy tűnt, hogy bizonyos infrastrukturális beruházások a So.Ge.A.AL vállalatnak a Ryanair felé viselt szerződéses kötelezettségeiből származnak, a Bizottságnak kétségei voltak afelől, hogy szükség volt-e bármilyen támogatásra az ilyen beruházások finanszírozása érdekében.

7.3. A LÉGITÁRSASÁGOKNAK NYÚJTOTT ESETLEGES TÁMOGATÁSOK

- (147) A Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a légitársaságoknak az algherói repülőtérén végzett működési feltételeire vonatkozó határozatok valószínűleg állami forrásokat vontak be és az államnak voltak betudhatók.

7.3.1. 4. számú intézkedés – A So.Ge.A.AL és a Ryanair/AMS között aláírt megállapodások

- (148) A Bizottság először megállapította, hogy az AMS a Ryanair 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalata, amelyet azzal a konkrét céllal hoztak létre, hogy marketing szolgáltatásokat nyújtson a Ryanair honlapján keresztül, és amely nem nyújt egyéb szolgáltatásokat. Ennek alapján a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a szelektív előny létezésének értékeléséhez a Ryanairt és az AMS-t egyetlen entitásként kell figyelembe venni. A Bizottság továbbá azon a véleményen volt, hogy annak értékelése során, hogy a Ryanair/AMS vonatkozásában tett intézkedések megfeleltek-e a piaci viszonyoknak, a So.Ge.A.AL magatartását a RAS és/vagy a So.Ge.A.AL más állami részvényesei magatartásával együtt kellett értékelni a vizsgálat során. A Bizottság úgy vélte, hogy a MEOP értékelés érdekében a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodásokat és a marketing megállapodásokat, valamint azok pénzügyi következményeit nem lehet különválasztani, ezért közösen kell értékelni őket.
- (149) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy regionális fejlesztési megfontolásokat nem lehet figyelembe venni a MEOP alkalmazása során. Megjegyezte továbbá, hogy a rendelkezésre álló információk alapján az adott szakaszban még nem készült üzleti terv vagy előzetes elemzés a Ryanair/AMS-szel aláírt megállapodásokra vonatkozóan, ami alapján a So.Ge.A.AL döntést hozhatott arról, hogy köt-e ilyen megállapodásokat.
- (150) Ennek alapján a Bizottság kétségeit fejezte ki arra vonatkozóan, hogy a So.Ge.A.AL és a RAS piacgazdasági befektetőként jártak el a Ryanair/AMS-szel létesített kapcsolatuk során.

7.3.2. 5. számú intézkedés – A Ryanairtól eltérő légi fuvarozókkal kötött megállapodások

- (151) A Bizottság megállapította, hogy a So.Ge.A.AL jelentős engedményeket adott a repülőtéri díjakból a Ryanairtól eltérő légi fuvarozóknak, amelyeket például új útvonalak indításától vagy a forgalmi szintek növekedésétől tett függővé. A Bizottság felkérte Olaszországot arra, hogy nyújtson be előzetes üzleti terveket, tanulmányokat vagy dokumentumokat, amelyek értékelik a repülőtérén működő légitársaságokkal kötött minden egyes megállapodás nyereségességét a repülőtér-üzemeltető számára, illetve, amennyiben ilyen dokumentumok nem állnak rendelkezésre, nyújtsa be a So.Ge.A.AL közvetlenül a megállapodások megkötése előtt készült költségvetési előrejelzéseit. Ennek alapján a Bizottság kétségeit fejezte ki arra vonatkozóan, hogy a So.Ge.A.AL és a RAS piacgazdasági befektetőként jártak el a repülőtérén működő fuvarozókkal létesített kapcsolatuk során.

8. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

- (152) A Bizottság megállapítja, hogy a Bizottság megkereséseire adott válaszokon felül a vizsgálat során Olaszország számos beadványt nyújtott be. Ugyanakkor azonban, habár a Bizottság hozzájárult a tagállamok számára a Bizottság hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatát követően észrevételeik megtételére rendelkezésre álló, az eljárási rendelet ⁽³⁷⁾ 6. cikke (1) bekezdésében meghatározott határidő egy hónappal történő meghosszabbításához, Olaszország csupán egyetlen beadványt nyújtott be a meghosszabbított határidő lejárta előtt, ami Olaszország 2012. augusztus 31-i levele volt. Olaszország a 2012. október 3-i, 2012. október 19-i, 2012. október 22-i és 2013. február 20-i beadványait a határidő lejárta után nyújtotta be.
- (153) Ennélfogva a jelen szakasz csak Olaszországnak a 2012. augusztus 31-i levelében benyújtott észrevételeivel foglalkozik. Olaszország későbbi leveleiben foglalt érvei, amelyek jelentőséggel bírnak az értékelés szempontjából, a 3–5. szakaszban kerülnek bemutatásra.

8.1. A REPÜLŐTÉR SZÁMÁRA NYÚJTOTT ESETLEGES TÁMOGATÁS

i. A veszteségek és tőkeinjekciók visszafizetése

- (154) Olaszország emlékeztetett arra, hogy a repülőtér-üzemeltetőket törvény kötelezi arra, hogy betartsanak bizonyos tőkére vonatkozó küszöböket. Olaszország szerint a vizsgált tőkeinjekciók célja jelen esetben a So.Ge.A.AL tőkéjének a megkövetelt szintre történő helyreállítása volt.

ii. A szerelvények és munkák állami finanszírozása

- (155) Olaszország kifejtette, hogy 2003 előtt az „átfogó” koncessziót elnyerő repülőtér-üzemeltetők által fizetendő koncessziós díjakat az Olaszország 1976. május 5-i 324. számú, a későbbiekben módosított törvénye szerinti használati díjak, valamint Olaszország 1974. április 16-i 117. számú törvénye szerinti légi úton szállított áruk be- és kirakodási díjai 10 %-ában állapították meg.
- (156) 2003-tól kezdődően az éves koncessziós díjakat a repülőtér munkaterhelési egységei (WLU, egy utast vagy száz kilogramm árut vagy levélküldeményt jelentő terhelési egység) alapján határozták meg, a munkaterhelési egységek pedig az infrastruktúráért és közlekedésért felelős minisztérium – ENAC – által évente közzétett forgalmi adatok alapján kerültek meghatározásra.
- (157) Olaszország 2006. december 27-i 296. számú törvénye értelmében a repülőtér-üzemeltetők számára meghatározott éves koncessziós díjat úgy növelték, hogy garantálva legyen az olasz kincstár számára 3 millió EUR bevétel 2007-ben, 9,5 millió EUR 2008-ban és 10 millió EUR 2009-ben.

8.2. A LÉGITÁRSASÁGOKNAK NYÚJTOTT ESETLEGES TÁMOGATÁSOK

- (158) A tagállamok számára a Bizottság hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatát követően észrevételeik megtételére rendelkezésre álló, az eljárási rendelet 6. cikke (1) bekezdésében meghatározott határidő lejárta előtt Olaszország nem tett észrevételeket az algherói repülőtéren működő légitársaságoknak nyújtott esetleges támogatásokra vonatkozóan.

9. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (159) A Bizottság megállapítja, hogy az érdekelt felek észrevételei különböző érvelések széles skálájára terjednek ki. A Ryanair például a Bizottsághoz intézett számos beadványában részletezte azokat az alapvető elveket és feltételezéseket, amelyeket szerinte a Bizottságnak alapul kellene vennie a légitársaságokkal kötött megállapodások elemzése során. A So.Ge.A.AL azt állította, hogy számos olyan ok létezik, amelyek alapján a vizsgálat tárgyát képező és az ő javát szolgáló intézkedéseket a belső piaccal összeegyeztethetőnek lehetne nyilvánítani.

⁽³⁷⁾ A Tanács 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

9.1. A SO.GE.A.AL ÉSZREVÉTELEI

9.1.1. A repülőtér-üzemeltetőnek nyújtott esetleges támogatás

i. A gazdasági tevékenység

- (160) A So.Ge.A.AL hangsúlyozza, hogy a számára az állami hatáskörbe tartozó szolgáltatások nyújtása során felmerült költségek fedezésére nyújtott állami finanszírozás nem minősül állami támogatásnak. A So.Ge.A.AL nem részletezte ezen költségek jellegét és összegét.
- (161) A So.Ge.A.AL úgy véli, hogy a vizsgálat tárgyát képező valamennyi intézkedés, amely jelen esetben az infrastruktúra, berendezések, valamint „szerelvények és munkák” finanszírozására vonatkozik, jogszerűen valósult meg az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítéletet megelőzően, és ezért ezeket ki kell zárni az állami finanszírozással kapcsolatos vizsgálódás köréből. A 2000. december 12-ét követő időszak tekintetében a So.Ge.A.AL emlékeztet arra, hogy Olaszország már benyújtotta bizonyítékait a repülőtér-üzemeltető által végzett bizonyos tevékenységek nem gazdasági jellegére vonatkozóan. Ennek alapján a Bizottságnak a szóban forgó állami finanszírozás egy részét nem gazdasági tevékenységek végzése során felmerült költségeknek kellene tulajdonítania.
- (162) A So.Ge.A.AL megjegyzi továbbá, hogy a 2012. évi határozat nem fogalmaz egyértelműen a repülőtér-üzemeltetőnek nyújtott feltételezett támogatás jellege és alkalmazási köre tekintetében. Különösen az nem világos, hogy a Bizottság szándéka az volt-e, hogy a teljes infrastruktúrára nyújtott finanszírozást állami támogatásnak minősítse, vagy pedig az, hogy csak a piaci alapú koncessziós díj – amit a So.Ge.A.AL vállalatnak kellett volna fizetnie az állam felé a fejlesztett infrastruktúráért – és a repülőtér-üzemeltető által ténylegesen megfizetett díj különbségét tekintse úgy, mint ami támogatásnak minősül. Azzal érvelt, hogy az első lehetőség nem lenne összeegyeztethető a ténnyel, hogy az állam mindenkor megtartotta a repülőtéri infrastruktúra feletti tulajdonjogát. A So.Ge.A.AL ezért nem tekinthető a beruházási támogatás kedvezményezettjének. A So.Ge.A.AL mindenesetre az állítja, hogy egyáltalán nem részesült semmilyen jogtalan gazdasági előnyben, még akkor sem, ha a második lehetőséget fogadják el.

ii. Torzulások nélküli verseny

- (163) A So.Ge.A.AL hangsúlyozza, hogy nem léphet fel versenytorzulás a számára juttatott közfinanszírozás eredményeképp. Az algheroi repülőtér távoli elhelyezkedése miatt vonzáskörzete ⁽³⁸⁾ nincs átfedésben egyetlen más olaszországi vagy más tagállambeli repülőtér vonzáskörzetével. Ugyanakkor a repülőtér a szigeten lévő más repülőterekkel sincs versenyben a köztük lévő távolság és a megbízható földi összeköttetések hiánya miatt. A So.Ge.A.AL hozzáteszi, hogy a három szardíniai repülőtér különböző típusú forgalmat bonyolít. Továbbá a légi közlekedés nem verseng a szigetre irányuló vagy az onnan távozó forgalmat bonyolító más közlekedési eszközökkel.
- (164) A So.Ge.A.AL nem fogadja el a Bizottság által a 2012. évi határozatban bemutatott érvelést, miszerint több repülőtér-üzemeltető verseng a repülőtéri infrastruktúra üzemeltetéséért. A So.Ge.A.AL 1995-ben nyerte el az első „részleges” koncessziót ⁽³⁹⁾ a repülőtér üzemeltetésére vonatkozóan, vagyis még jóval az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítélet előtt. 1995-től kezdve a So.Ge.A.AL csupán az algheroi repülőtér infrastruktúrájának üzemeltetőjeként járt el, ezért tevékenysége nem állt versenyben semmilyen más repülőtér-üzemeltető tevékenységével.

iii. A So.Ge.A.AL gazdasági előnyének hiánya

- (165) A So.Ge.A.AL előadja, hogy a tőkeinjekciók összeegyeztethetőek a piacgazdasági befektető elvével. A So.Ge.A.AL szerint az intézkedések mögött húzódó gazdasági érveket két időszak tekintetében egymástól elkülönítve kell értékelni: a So.Ge.A.AL részére az „átfogó” koncesszió 2007-es odaítélését megelőző és az azt követő időszak tekintetében.
- (166) A So.Ge.A.AL azt állítja, hogy a 2007 előtt vállalt feltőkésítéseket az vezérelte, hogy védenie kellett üzletét, különösen az „átfogó” koncesszió odaítélésére való tekintettel, ami már 1999. január 18-án az övé volt. A vállalatba történő tőkeinjekciókról szóló határozatok megszületésének idején rendelkezésre álló információk

⁽³⁸⁾ A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás meghatározása szerint a repülőtér 100 kilométeres sugarú körzetében fekvő, illetve személygépkocsival, busszal vagy nagysebességű vonattal a repülőtértől kb. 60 percnyi utazásra elhelyezkedő terület.

⁽³⁹⁾ A So.Ge.A.AL 1995. május 10-én nyerte el az első „részleges” koncessziót kiszolgálási szolgáltatások nyújtására vonatkozóan, a légi fuvarozókkal aláírandó szerződések alapján. A második „részleges” koncessziót a So.Ge.A.AL 1995. október 20-án nyerte el vendéglátási szolgáltatásokra vonatkozóan. 1999. február 11-én a So.Ge.A.AL ideiglenes jogot kapott repülőtér üzemeltetésére „átfogó” koncesszió keretében.

alapján az „átfogó” koncesszió odaítélésének lehetősége döntő fontosságú volt a So.Ge.A.AL részvényesei számára, mivel az lehetővé tette volna a repülőtér-üzemeltető számára a repülőtéri tevékenységek teljes kihasználását, és ezáltal a légi forgalommal összefüggő tevékenységből és a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek növelését. Az állami részvényeseknek nem lett volna életképes alternatívájuk a vállalat feltőkésítésével szemben, és ez indokolt is volt, mivel a koncesszió odaítélésének késedelmét a vállalatnak nem felróható külső események okozták. A So.Ge.A.AL azzal érvel, hogy a Bizottságnak ezt figyelembe kell vennie a MEOP értékelés során. A So.Ge.A.AL hozzáteszi, hogy az intézkedések az 1999 utáni alacsony költségű stratégia eredményeképp előrevetített utasszám-növekedés alapján is indokoltak lennének.

- (167) A 2009-ben és 2010-ben végrehajtott tőkeinjekciókat a repülőtér-üzemeltető működőképességének védelme vezérelte, tekintettel különösen az „átfogó” koncesszió odaítéléséből eredő jobb életképességi kilátásokra. Az a tény, hogy a So.Ge.A.AL nem nyerte vissza nyereségességét a koncesszió odaítélését követően, egy olyan piaci forgatókönyvnek volt betudható, ami jelentős mértékben eltért az előre jelzett forgatókönyvtől, ami erősen befolyásolta a légi közlekedés fejlődését az adott időszakban, vagyis a gazdasági visszaesés időszakában, amikor a nemzetközi légitársaságoknak egymást követő gazdasági kihívásokkal kellett szembesülniük. E tekintetben a So.Ge.A.AL forgalma 1,8 %-kal esett vissza. A So.Ge.A.AL azt állítja továbbá, hogy a forgalom nem növekedhetett az előrejelzések szerint az infrastrukturális munkák elvégzésének késedelmé miatt (amiket már 2004-ben el kellett volna kezdeni, de 2009-ig nem indultak meg). Végezetül pedig figyelembe kell venni azt, hogy az ENAC nem tudta felfelé módosítani a repülőtéri díjakat, a So.Ge.A.AL által erre vonatkozóan benyújtott hivatalos kérés ellenére sem.
- (168) Ezért történt az, hogy a gazdasági egyensúly elérése érdekében a So.Ge.A.AL korrekciós intézkedéseket dolgozott ki, amelyek kiterjedtek tevékenységei átszervezésére, a működési költségek, valamint az infrastrukturális beruházási intézkedések visszaszorítására. Ezeket az intézkedéseket részletesen értékeli a 2010. évi átszervezési és szerkezetátalakítási terv.
- (169) A So.Ge.A.AL visszautasítja a Bizottság érvelését, miszerint az intézkedések hatálybalépése előtt nem került sor előzetes elemzésre. A So.Ge.A.AL állami részvényesei feltehetően az előzetesen kidolgozott üzleti tervek alapján vállalták el a szóban forgó intézkedéseket. Erre vonatkozó bizonyítéknak tekinthetők a Bizottságnak a vizsgálat során benyújtott dokumentumok, különös tekintettel a következőkre:
- a) a So.Ge.A.AL 1999. március 15-i üzleti terve;
 - b) a So.Ge.A.AL igazgatótanácsának 2000. április 8-i üléséről készült jegyzőkönyv;
 - c) a negyvenéves koncesszió elnyerését megcélzó 2005. szeptemberi üzleti terv;
 - d) a Roland Berger terv 2007. évi és 2009. évi frissítései;
 - e) a 2010–2012-es átszervezési és szerkezetátalakítási program;
 - f) az Accuracy jelentés.
- (170) A So.Ge.A.AL emlékeztet továbbá arra, hogy a tőkeinjekcióknak a piaczgazdasági szereplő elvével való összeegyeztethetőségét már megállapította az Ecorys jelentés, az Accuracy jelentés és a Roland Berger terv.
- (171) Az alkalmazandó olaszországi rendeletek alapján a Bizottság nem tudta volna kellőképpen figyelembe venni a légi forgalmi ágazat sajátos jellegét. Az átfogó koncesszió So.Ge.A.AL részére történő odaítélése előtt és után készített helyzetértékelésében a Bizottságnak figyelembe kellett volna vennie azt a tényt, hogy a feltőkésítések olyan jogi kötelezettségből eredtek, amelynek nem teljesítése a koncesszió visszavonását eredményezte volna. A So.Ge.A.AL részvényesei így a leginkább költséghatékony lehetőséget részesítették előnyben, amikor elhatározták a vállalat feltőkésítését.
- (172) A So.Ge.A.AL úgy véli, hogy a tőkeinjekciók elvégzésével állami részvényesei úgy viselkedtek, ahogyan hasonló körülmények között egy piaczgazdasági szereplő viselkedett volna, mivel az injekciók közép- illetve hosszú távon pozitív megtérülést garantáltak az állami részvényeseknek. A So.Ge.A.AL szerint a repülőtéri tevékenységek a számára nyújtott állami finanszírozás összegét meghaladó összegű adóbevételt termelnek.

- (173) A So.Ge.A.AL azt állítja továbbá, hogy az Altmark joggyakorlat értelmében a tőkeinjekciók nem juttatják gazdasági előnyhöz a repülőtér-üzemeltetőt⁽⁴⁰⁾. A repülőtér teljes körű irányítása általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősül, amennyiben figyelembe vesszük azt, hogy szükség van a sziget elérhetőségének biztosítására, így a szóban forgó tőkeinjekciók a repülőtér által nyújtott általános gazdasági érdekű szolgáltatás ellentételezését jelentik.
- (174) Az egyezmény megbízást adott volna a So.Ge.A.AL részére az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtására. A So.Ge.A.AL vállalatnak 2007 előtt odaítélt részleges koncessziók ugyanilyen megbízási aktusoknak tekinthetők. A So.Ge.A.AL azt is megjegyzi, hogy pusztán jogi szempontból a repülőtér-üzemeltetőknél a repülőterek üzemeltetése tekintetében teljesíteniük kell bizonyos kötelezettségeket, amelyek elkerülhetetlenül figyelembe veszik a közérdeket. Az ilyen kötelezettségek kiterjednek a szolgáltatások megfelelő színvonalának biztosítására, a biztonsági szabványok betartására, a szolgáltatások folytonosságára és szabályszerűségére.
- (175) Az Altmark ügyben hozott ítéletből eredő második és harmadik feltétel akkor teljesülne, ha a So.Ge.A.AL csak a veszteségei ellensúlyozásához szükséges mértékben részesült volna ellentételezésben, pontosabban olyan mértékben, ami szükséges ahhoz, hogy az ilyen veszteségek fedezése után a tőkéjét újra összhangba hozza a jogi követelményekkel. A So.Ge.A.AL azt is hozzáteszi, hogy a repülőtér-üzemeltetőket törvény kötelezi arra, hogy külön könyvelést vezessenek a fő és a kapcsolódó tevékenységekről.
- (176) Végezetül a So.Ge.A.AL azt állítja, hogy a negyedik Altmark feltétel is teljesül, e tekintetben azonban nem nyújt tárgyi bizonyítékokat.

iv. Összeegyeztethetőség

- (177) A So.Ge.A.AL szerint a repülőtérnek nyújtott esetleges támogatás összeegyeztethetőségét a Bizottságnak az alábbi dokumentumok alapján kellene értékelnie:
- a) a regionális támogatásokra vonatkozó iránymutatás;
 - b) a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás;
 - c) a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdése;
 - d) a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás.
- (178) A So.Ge.A.AL elsősorban azt terjeszti elő, hogy a szóban forgó intézkedéseket a szardíniai régió elszigeteltségéből fakadó hátrányok ellentételezésére nyújtották az algheroi repülőtérnek. Ennek alapján a Bizottságnak, a Szerződés 107. cikk (3) bekezdésének a) pontja értelmében a támogatást a belső piaccal összeegyeztethetőnek kellene nyilvánítania.
- (179) Másodsorban a So.Ge.A.AL azt állítja, hogy valamennyi vizsgált intézkedés nyújtására azért került sor, hogy a So. Ge.A.AL számára lehetővé tegyék a szerkezetátalakítást annak érdekében, hogy biztosítva legyen életképessége helyreállítása. E tekintetben a So.Ge.A.AL előadta, hogy a 2009. évi és a 2010. évi tőkeinjekciókat illetően a So. Ge.A.AL készített egy szerkezetátalakítási tervet, nevezetesen a 2010. évi átszervezési és szerkezetátalakítási tervet, amelyben meghatározták a vállalatra negatív hatással bíró tényezőket, és amelyben költségcsökkentésre és az üzletpolitika felülvizsgálatára irányuló korrekciós intézkedéseket javasoltak. A terv jelentős mértékű saját hozzájárulást irányzott elő a So.Ge.A.AL részéről a szerkezetátalakításhoz.
- (180) Harmadsorban, a támogatásnak a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdése szerinti megfelelőségét illetően a So.Ge. A.AL azzal érvel, hogy a számára az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokért juttatott ellentételezés folyamatosan az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló, 2005. évi határozat⁽⁴¹⁾ 2. cikke (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott felső határ alatt, vagyis évi 30 millió EUR alatt volt, forgalma pedig 100 millió EUR alatt maradt. A So.Ge.A.AL hozzáteszi, hogy 2004 előtt az az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló, 2005. évi határozat 2. cikke (1) bekezdésének d) pontjában meghatározott 1 millió utasra vonatkozó felső határt szintén betartották. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló, 2005. évi határozat 4., 5. és 6. cikkében foglalt rendelkezéseket szintén betartották, mivel a vállalat az ellentételezést megfelelően meghatározott és egy vagy több megbízási aktusban a So.Ge.A.AL vállalatra bízott általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozóan kapta, és ez az ellentételezés nem haladta meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásához szükséges mértéket.

⁽⁴⁰⁾ C280/00. sz. Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg ügy (EBHT 2003., I 7747. o.)

⁽⁴¹⁾ A Bizottság 2005. november 28-i 2005/842/EK határozata az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról (HL L 312., 2005.11.29., 67. o.).

- (181) Negyedsorban pedig a So.Ge.A.AL előadja, hogy a repülőtéri infrastrukturális beruházásokra, berendezésekre, szerelvényekre és munkákra nyújtott támogatást összegegyeztethetően kell tekinteni a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás alapján. A szóban forgó infrastruktúra arányban áll a kitűzött céllal, és középtávú kihasználtsági kilátásokkal rendelkezik a 2004. évi légi közlekedési iránymutatás értelmében. Az infrastruktúrát megkülönböztetésmentes feltételek alapján a légitársaságoknak is a rendelkezésére bocsátották. Továbbá a kereskedelem nem sérült a közös érdekekkel ellentétes mértékben, a közfinanszírozás pedig szükséges és arányos volt.

9.1.2. A repülőtéren működő légitársaságok javát szolgáló intézkedések

- (182) A Bizottság helyesen tenné, ha a So.Ge.A.AL-t és a RAS-t együtt venné figyelembe a MEOP-elv alkalmazása céljából. A szóban forgó intézkedések elfogadása során a RAS és a So.Ge.A.AL úgy viselkedett, ahogyan egy piactársasági szereplő viselkedett volna hasonló körülmények között. A So.Ge.A.AL-nak semmilyen gazdasági előnye nem származott a RAS által az algherói repülőtérrel használatba adott légitársaságoknak juttatott marketing hozzájárulásból. A szóban forgó hozzájárulások csak áthaladtak a repülőtér-üzemeltetőn, és végül a légitársaságok kapták azokat.
- (183) A So.Ge.A.AL előadja, hogy az algherói repülőtéren működő légitársaságoknak bármilyen, akár alacsonyabb repülőtéri díjak, akár marketing hozzájárulások formájában nyújtott támogatást összegegyeztethetőnek kell tekinteni a belső piaccal a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének a) vagy c) pontja, valamint a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás értelmében.
- (184) Ezen állítás alátámasztására a So.Ge.A.AL előadja, hogy az esetleges támogatást tagállamok által kiadott, légi szállítási szolgáltatás nyújtására vonatkozó engedéllyel rendelkező vállalatoknak nyújtották, a 2005. évi légi közlekedési iránymutatásban meghatározott C és D kategóriába tartozó regionális repülőtereket az Unió egy másik repülőtérrel összekötő útvonalakra. A finanszírozás nem vonatkozott az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽⁴²⁾ értelmében közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése érdekében üzemeltetett útvonalakra, és a légitársaságokkal kötött megállapodásokban szankciókat határoztak meg arra az esetre, ha a légitársaságok nem teljesítik vállalásaikat.
- (185) Miközben belátja, hogy a szóban forgó támogatásokat hosszabb időn keresztül és nagyobb intenzitással nyújtották a légitársaságoknak, mint amit a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás engedélyez, a So.Ge.A.AL hangsúlyozza, hogy a légitársaságokkal kötött megállapodások nem szóltak három évnél hosszabb időtartamra, és a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás a hátrányos helyzetű régiók esetében lehetővé teszi az eltéréseket az intenzitás mértéke tekintetében.

9.1.3. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás alkalmazhatósága

- (186) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás alkalmazhatóságára vonatkozó észrevételeiben a So.Ge.A.AL emlékeztet arra, hogy a légi társaságok javát szolgáló vizsgált intézkedések egyike sem valósít meg állami támogatást. Ugyanakkor, amennyiben a Bizottság mégis megállapítaná, hogy ezen intézkedések bármelyike a So.Ge.A.AL részére nyújtott működési támogatásnak minősül, kijelenti, hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban meghatározott valamennyi összegegyeztethetőségi feltétel teljesül.

10. MÁS ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (187) A Ryanair, az AMS és az Unioncamere nyújtották be észrevételeiket a vizsgálat során.

10.1. A RYANAIR ÉSZREVÉTELEI

- (188) A Ryanair 2013. március 12-én benyújtotta észrevételeit a 2012. évi határozattal kapcsolatban. A Ryanair hivatkozott az ebben az ügyben még a 2012. évi határozat elfogadását megelőzően benyújtott előző beadványaira, valamint több más, a Ryanair számára nyújtott esetleges támogatást érintő számos állami támogatási vizsgálatra.
- (189) A Ryanair főbb észrevételeit, amelyek ezekből a beadványokból erednek, a (190)–(226) preambulumbekkezdések foglalják össze.

⁽⁴²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.).

i. Az AMS

- (190) A Ryanair visszautasítja a Bizottság előzetes megállapítását, miszerint a Ryanairt és az AMS-t egyetlen entitásként kell figyelembe venni, és hogy a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodásokat és a marketing szolgáltatásokra vonatkozó megállapodásokat, valamint azok pénzügyi következményeit közösen kell értékelni a gazdasági előny értékelése során.
- (191) Sem az AMS tulajdonosi szerkezete, sem pedig célja nem támasztja alá ezt a megközelítést. A Ryanairrel kötött repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások és az AMS-szel kötött marketingszolgáltatásokra vonatkozó megállapodások különállóak és függetlenek, különböző szolgáltatásokra vonatkoznak, és nincs közöttük olyan szerződéses vagy egyéb összefüggés, ami indokolhatná egyetlen intézkedés-sorozatként történő figyelembevételüket.
- (192) A marketing szolgáltatási megállapodások a So.Ge.A.AL, mint hirdetési szolgáltatásokat vásárló fél javát szolgálták. Ezek a megállapodások a repülőtér márkafejlesztését szolgáló befektetések voltak, és az érkező utasok számának növekedéséhez, ezáltal pedig a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek növekedéséhez vezettek volna. Céljuk nem a kihasználtsági mutató vagy a hozam javítása volt a Ryanair útvonalain, és nem függték semmilyen feltételezett előnytől, amit a Ryanair.com oldalon történő repülőtéri hirdetés biztosított a Ryanair részére.
- (193) Továbbá a marketing szolgáltatási megállapodások megkötése az AMS-szel nem feltétele annak, hogy a Ryanair egy repülőtérhez kapcsolódóan útvonalakat működtethessen. Valójában számos, a Ryanair által kiszolgált repülőtér nem köt megállapodást az AMS-szel. Általában egy repülőtér márkaépítését illetve az érkező utasok arányának befolyásolását megcélzó marketing tevékenység iránti igény kevésbé ismert repülőterek esetében jelenik meg, ahol a repülőtér márkanéve nem ismert, és az érkező forgalmat élni kell.
- (194) Így tehát egy ilyen repülőtér esetében teljesen ésszerű dolog ilyen célokra pénzt költeni, és az, hogy a Ryanairnek származik-e vagy sem valamilyen előnye ebből a hirdetésből, kereskedelmi szempontból nem bír jelentőséggel a repülőtér számára. Egy magánbefektető nem tartózkodna egy befektetéstől csupán azért, mert üzlete fejlesztéséből esetleg más feleknek is származhat haszna.
- (195) A Ryanair és a So.Ge.A.AL között megkötött megállapodások rendes, a piactudat gazdasági szereplő elvével összhangban álló kereskedelmi megállapodások voltak, és ugyanez elmondható az AMS és a So.Ge.A.AL között létrejött megállapodásokról, mivel az AMS ugyanazonokon a díjakon köt hasonló terjedelmekre vonatkozó marketing megállapodásokat mind állami, mind pedig magánszervezet által működtetett repülőterekkel, idegenforgalmi szervezetekkel, autókölcsönző csoportokkal, szállodafoglalási honlapokkal, biztosítókkal, távközlési szolgáltatókkal ⁽⁴³⁾.
- (196) Ez a megközelítés összhangban áll a Ryanair által a vizsgálat során a Bizottságnak benyújtott egyéb beadványaiban követett irányvonallal. Ezekben az egyéb beadványokban a Ryanair nem ért egyet azzal, hogy a Bizottság az AMS-nek folyósított kifizetéseket repülőtéri költségekként értékeli. A Ryanair szerint ez a megközelítés nem veszi figyelembe, hogy az AMS által nyújtott szolgáltatások milyen értéket jelentenek a repülőtér számára ⁽⁴⁴⁾. A hirdetési felületek megvásárlásával a repülőterek növelhetik a Ryanair járatain az érkező utasok arányát, akik a távozó utasoknál általában többet költenek a légi forgalommal nem összefüggő árukra és szolgáltatásokra. Ez kereskedelmi szempontból ésszerű a repülőterek számára ⁽⁴⁵⁾. A Ryanair úgy véli, hogy a marketingszolgáltatások piaci áron történő megvásárlását el kell különíteni egyéb, repülőtér és légitársaság között létrejött szerződéses megállapodásoktól a MEOP értékelés során. Amennyiben a Bizottság ragaszkodik ahhoz, hogy az AMS megállapodásait és a Ryanair repülőtéri szolgáltatásaihoz kapcsolódó megállapodásait közös piactudat gazdasági szereplő tesztnek veti alá, akkor nem szabad figyelmen kívül hagynia azt, hogy az AMS által nyújtott szolgáltatások milyen értéket jelentenek a repülőtér számára.

ii. Betudhatóság/állami források

- (197) A Ryanair úgy véli, hogy nem támasztják alá bizonyítékok a Bizottság azon álláspontját, miszerint az állami hatóságok szerepet játszottak a Ryanairre és az AMS-re vonatkozó vizsgált intézkedések elfogadásában. Nem feltételezhető – és még nem is látható –, hogy az állami szervek valóban szerepet játszottak az intézkedések elfogadásában.

⁽⁴³⁾ A Ryanair 2011. július 22-i levele.

⁽⁴⁴⁾ A Ryanair 2013. december 20-i levele.

⁽⁴⁵⁾ A Ryanair 2009. szeptember 15-i levele.

- (198) Az az érvelés, miszerint „a So.Ge.A.AL teljes egészében állami hatóságok tulajdonában áll, ami akadályozta a So. Ge.A.AL döntéshozatali folyamatát”, nem bizonyítható megfelelően, mivel kizárólag azon egy egyetlen kritériumon alapul, hogy a So.Ge.A.AL igazgatótanácsát állami részvényesei nevezik ki. De a 2002. évi megállapodás – amiben Szardínia vállalta, hogy együttműködik a Ryanairrel a régióban az idegenforgalom fejlesztése és a foglalkoztatottság növelése érdekében – sem bizonyítja semmilyen módon sem az állami hatóságok részvételét a So.Ge.A.AL által a Ryanair és az AMS vonatkozásában a megállapodás aláírását követően tett intézkedések elfogadásában. Továbbá az a körülmény, hogy a So.Ge.A.AL és Szardínia később további megállapodásokat írtak alá közös marketing hozzájárulásokra vonatkozóan 2004-ben, 2005-ben, 2006-ban és 2007-ben, csupán azt az álláspontot támasztja alá, hogy Szardínia finanszírozta a So.Ge.A.AL-t, de nem azt, hogy a So.Ge.A.AL tevékenységét a Ryanair vagy az AMS felé irányította volna.
- (199) A Ryanair nem tud a So.Ge.A.AL és a RAS közötti megállapodásokról és nem felelős azokért, nem sugallt és nem követelt ilyen megállapodásokat, ennél fogva a Ryanair és az AMS, valamint a So.Ge.A.AL között létrejött megállapodásokra nem lehetnek hatással a So.Ge.A.AL és a RAS között meglévő megállapodások.
- (200) A Ryanair továbbá nem minősül állami támogatás közvetett kedvezményezettjének. Az állami támogatás révén nyert előny tulajdonképpen a meglévő alátámasztó bizonyíték hiányában a Bizottság egyszerűen nem feltételezheti azt, hogy a repülőtérén működő légitársaságok állami támogatást kaptak. Mindaddig, amíg a piactudasági szereplő elve alapján indokolhatóak a Ryanair és egy repülőtér között fennálló kereskedelmi kapcsolat feltételei, semmiféle visszatérítési kötelezettség nem vonatkozhat a Ryanairre. A Ryanair bírálja a Bizottság megállapítását, miszerint egy állami repülőtér által egy légitársaság számára nyújtott ösztönző automatikusan állami támogatásnak minősül, még akkor is, ha annak csak egy részét finanszírozták állami forrásokból. A Ryanair előadja, hogy az, hogy a Bizottság vonakodik megvizsgálni, hogy az intézkedések betudhatóak-e az államnak, nem tükrözi a 2005. évi légi közlekedési iránymutatást, amely szerint az állami forrásoknak egy légitársaság számára történő újraelosztásáról hozott döntésnek az állami hatóságoknak betudhatónak kell lennie ahhoz, hogy támogatásnak minősüljön ⁽⁴⁶⁾.

iii. Összehasonlító elemzés

- (201) A Ryanair azzal érvel, hogy az ítélezési gyakorlat alapján ⁽⁴⁷⁾, egy összehasonlító elemzésnek kellene alkotnia az elsődleges tesztet a légitársaságoknak nyújtott támogatás meglétének igazolása során, és a költség-alapú tesztet csak akkor kellene alkalmazni, ha nem lehetséges az állítólagos támogatásnyújtó helyzetének összehasonlítása egy piactudasági magáncsoport helyzetével. A Ryanair azt állítja továbbá, hogy a repülőtér-üzemeltetők és a légitársaságok között létrejött megállapodások értékelése során figyelembe kell venni a megállapodásokból fakadó hálózati externáliákat is. Egy másik beadványában a Ryanair egyetértett azzal, hogy az összehasonlító és a költség-alapú elemzési módszer egyaránt standard üzleti gyakorlatnak számít ⁽⁴⁸⁾.

iv. Előzetes nyereségesség

- (202) A Ryanair lényegében azt állítja, hogy a Bizottságnak a 2012. évi határozatban foglalt teljes indoklása a MEO teszt téves alkalmazásán alapult, ami abból a pontatlan feltételezésből fakadt, hogy előzetes üzleti terv kell annak megállapításához, hogy a piactudasági szereplő elvét betartották-e. Az üzleti terv nem elengedhetetlen feltétel a magánbefektetők üzleti tevékenységeihez ⁽⁴⁹⁾. Míg az ilyen tervek kétség kívül bizonyíthatják, hogy az állami szervezet magánbefektetőként járt el, az ilyen tervek hiánya nem elegendő annak megállapításához, hogy az állami szervezet nem magánbefektetőként járt el.
- (203) Jelen esetben a Bizottság már a 2012. évi határozatban elismerte, hogy az algherói repülőtér alapvető előzetes elemzést nyújtott, amit elégségesnek kell tekinteni. A Bizottság nincs abban a helyzetben, hogy értékelje azt, hogy mi számít „elfogadható” üzleti tervnek, és nem is kell ezzel próbálkoznia.
- (204) A Ryanair megjegyzi továbbá, hogy a Bizottság kapott egy MEOP elemzést az Ecorystól, amelyben megállapításra került, hogy a Ryanair megállapodásai összeegyeztethetőek voltak a piactudasági szereplő elvével, és hogy a So. Ge.A.AL veszteségei az „átfogó” koncesszió állam általi odaítélésének jelentős és előre nem látható késedelméből

⁽⁴⁶⁾ A Ryanair 2009. december 15-i levele.

⁽⁴⁷⁾ A Ryanair 2013. március 12-i és 2009. december 15-i levelei.

⁽⁴⁸⁾ *Diszkont fuvarozóknak nyújtott állami támogatás értékelése*, 2011. október 26., készítette Simon Pilsbury, az Oxera vezető tanácsadója, a Ryanair számára.

⁽⁴⁹⁾ A Ryanair 2011. július 22-i levele.

fakadtak. Az előre nem látható elégtelenségeket és késedelmeket semlegesnek kell tekintetni a MEOP elemzésben, mivel ezekkel magánszervezetek által működtetett repülőterek is szembesülhetnek rendes üzemvitelük során, akár az állam hibájából, akár más olyan magánvállalkozásoknak köszönhetően, amelyekre a repülőtér támaszkodik.

- (205) A Ryanair benyújtotta továbbá az Oxera által készített feljegyzéseket is, valamint egy elemzést, amelyet Damien P. McLoughlin professzor készített.

1. számú Oxera feljegyzés – A piaci referenciaérték meghatározása a MEO tesztekhez készült összehasonlító elemzésben A Ryanair állami támogatási ügyei, készítette az Oxera a Ryanair számára, 2013. április 9-én

- (206) Az Oxera úgy vélte, hogy hibás a Bizottság hozzáállása, hogy csak ugyanazon a vonzaskörzeten belül elhelyezkedő referencia-repülőtereket fogad el vizsgálat alatt álló repülőtérként.

- (207) A Oxera azzal érvelt, hogy a referencia-repülőterektől kapott piaci referenciaárakat nem szennyezi a környéken lévő repülőtereknek juttatott állami támogatás. Ezért lehetséges egy piaci referenciaérték határozott megbecslése a MEO tesztekhez.

- (208) Ennek a magyarázata a következő:

- a) az összehasonlító elemzéseket széles körben alkalmazzák az állami támogatás területén kívül eső MEO tesztekhez;
- b) a vállalatok csak annyiban befolyásolják egymás árazási döntéseit, amennyiben termékeik helyettesítők vagy kiegészítők;
- c) az ugyanazon a vonzaskörzeten belül elhelyezkedő repülőterek nincsenek szükségszerűen versenyben egymással, és a benyújtott jelentésekben alkalmazott referencia-repülőterek korlátozott versennyel szembesülnek az állami tulajdonban lévő repülőterekkel szemben saját vonzaskörzetükön belül (a referencia-repülőterek vonzaskörzetébe eső kereskedelmi repülőterek kevesebb, mint egy harmada van teljesen állami tulajdonban, és a referencia-repülőterekkel egy vonzaskörzetben lévő repülőterek közül jelenleg egyikkel szemben sem merültek fel állami támogatással kapcsolatos aggodalmak (2013. áprilisában);
- d) még abban az esetben is, amikor a referencia-repülőterek versennyel szembesülnek az állami tulajdonban lévő repülőterekkel szemben ugyanazon vonzaskörzeten belül, okkal feltételezhető, hogy viselkedésük összeegyeztethető a piacgazdasági szereplő elvével (például amikor nagy a magántulajdonban lévő hányad, vagy amikor a repülőtér üzemeltetését magánvállalkozás végzi);
- e) a piacgazdasági szereplő repülőterek nem fogják az áraikat a többletköltségek alatt meghatározni.

2. számú Oxera feljegyzés – A MEO tesztekhez készült nyereségességi elemzések alapelvei A Ryanair állami támogatási ügyei, készítette az Oxera a Ryanair számára, 2013. április 9-én

- (209) Az Oxera azt állította, hogy az Oxera által a Bizottságnak benyújtott jelentéseiben elvégzett nyereségességi elemzés olyan elveket követ, amelyeket egy ésszerűen gondolkodó magánbefektető is a magáévá tenne, és azt a hozzáállást tükrözi, ami kitűnik a Bizottság irányadó eseteiből.

- (210) A nyereségességi elemzés alapelvei a következők:

- a) az értékelés növekményi alapon történik;
- b) nincs feltétlenül szükség előzetes üzleti tervre;
- c) nem túlterhelt repülőtér esetében az egykasszás megközelítés a megfelelő árazási módszer;

- d) csak a működő repülőtér gazdasági tevékenységéhez kapcsolódó bevételeket kell figyelembe venni;
- e) a megállapodás teljes időtartamát kell figyelembe venni, a meghosszabbításokkal együtt;
- f) a jövőbeni pénzügyi forgalmat diszkontálni kell a megállapodások nyereségességének értékelése érdekében;
- g) a Ryanair-megállapodások többletnyereségességét a repülőterek számára a belső megtérülési rátára vagy a nettó jelenértékre vonatkozó becslések alapján kell értékelni.

Damien P. McLoughlin professzor elemzése – Brand building: why and how small brands should invest in marketing [Márkaépítés: kis márkák miért és hogyan fektessenek be marketingbe], készült a Ryanair számára, 2013. április 10-én

- (211) A tanulmány célja az volt, hogy meghatározza azt a kereskedelmi logikát, amely alapján a regionális repülőterek úgy döntenek, hogy hirdetést vásárolnak a Ryanair.com oldalon az AMS-től.
- (212) A tanulmány megállapította, hogy számos nagyon erős, jól ismert és rendszeresen használt repülőtér van. A gyengébb versenytársaknak le kell küzdeniük a fogyasztók statikus vásárlási magatartását üzletük kiterjesztése érdekében. A kisebb regionális repülőtereknek módot kell találniuk márkáüzeneteik következetes közvetítésére a lehető legszélesebb közönség felé. A marketing kommunikáció hagyományos formái forrásait meghaladó költsékezést kívánnak meg.

3. és 4. számú Oxera feljegyzés – Hogyan kezelendők az AMS-megállapodások a piacgazdasági szereplő teszt részét képező nyereségességi elemzésben? 2014. január 17. és 31.

- (213) A Ryanair további jelentéseket nyújtott be, amelyeket az Oxera tanácsadó cég készített számára. Ezekben a jelentésekben az Oxera olyan elveket vitat meg, amelyeket a légitársaság szerint figyelembe kell venni egyfelől a Ryanair és a repülőterek között kötött repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások, másfelől pedig az AMS és ugyanezen repülőterek között létrejött marketing megállapodások nyereségességi elemzésében, a MEO teszt részeként⁽⁵⁰⁾. A Ryanair hangsúlyozta, hogy ezek a jelentések semmilyen módon nem változtatják meg korábban bemutatott álláspontját, miszerint a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodásokat és a marketing megállapodásokat külön MEO tesztekben kell elemezni.
- (214) A jelentések rámutatnak arra, hogy az AMS által termelt hasznot bevételként kell figyelembe venni a nyereségességre vonatkozó közös elemzés során, míg az AMS kiadásait be kell építeni a költségekbe. Ehhez a jelentések cash flow alapú módszer alkalmazását javasolják a közös nyereségességi elemzés során, ami azt jelenti, hogy a repülőterek AMS-hez kapcsolódó kiadásai többlet működési kiadásként kezelhetők.
- (215) A jelentések hangsúlyozták, hogy a marketingtevékenységek hozzájárulnak a márka értékének kialakításához és támogatásához, ami hatásokat generál és hasznot hoz nemcsak a légitársasággal létrejött megállapodások időtartama során, hanem azok megszűnése után is. Ez történne különösen akkor, ha annak köszönhetően, hogy a Ryanair megállapodást kötött egy repülőtérrel, más légitársaságok is megjelennek a repülőtéren, ami ezáltal több boltot vonz oda, és így több, a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételt eredményez a repülőtér számára. A Ryanair szerint, ha a Bizottság közös nyereségességi elemzés végzése mellett dönt, ezeket a hasznokat úgy kell figyelembe kell venni, hogy az AMS kiadásait többlet működési költségeknek kell tekinteni, az AMS kifizetések nélkül.
- (216) Továbbá a Ryanair azon a véleményen volt, hogy egy végértéket kell beszámítani az előre jelzett többlethaszonba a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó megállapodás végén, annak érdekében, hogy figyelembe vegyék a megállapodás megszűnését követően termelt értéket. A végérték beilleszthető „megújulási” nyereségesség alapján, ami azt az elvárást mutatja, hogy a hasznok kitarthatnak a Ryanairrel kötött megállapodás megszűnése után is, vagy ha hasonló feltételekben állapodnak meg más légitársaságokkal. A Ryanair úgy vélte, hogy így ki lehetne számolni az AMS-szel kötött megállapodás és a repülőtéri szolgáltatási megállapodás által közösen termelt haszon alsó határát, ami tükrözi a repülőtéri szolgáltatási megállapodások megszűnését követő többletnyereségek bizonytalanságait.

⁽⁵⁰⁾ Oxera-tanulmány: „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?” [Hogyan kezelendők az AMS-megállapodások a piacgazdasági szereplő teszt részét képező nyereségességi elemzésben?], készült a Ryanair számára, 2014. január 17-én.

- (217) Ezen megközelítés alátámasztásául a jelentések bemutatták a marketingnek a márkaértékre gyakorolt hatásairól szóló tanulmányok eredményeinek szintézisét. Ezek a tanulmányok elismerik, hogy a marketing támogathatja a márkaértéket, és hozzájárulhat egy vásárlói bázis kiépítéséhez. A jelentések szerint egy repülőtér számára a Ryanair.com oldalon végzett marketingtevékenység különösen megnöveli a repülőtér márkájának ismertségét. A jelentések azt is megállapították, hogy különösen a légi forgalmukat növelni szándékozó kisebb regionális repülőterek növelhetik márkaértéküket az AMS-szel kötött marketing megállapodások révén.
- (218) Végül pedig a jelentések rámutattak arra, hogy a cash flow alapú megközelítést kell előnyben részesíteni a tőkésítési megközelítéssel szemben, amelynek során az AMS kiadásait egy immateriális eszköz (vagyis a márkaérték) tőkekiadásának tekintik ⁽⁵¹⁾. A tőkésítési megközelítés a marketing kiadásokat csak a repülőtér immateriális javainak tulajdonítható arányban veszi figyelembe. A marketing kiadásokat immateriális javaknak tekinti, majd leértékeli a megállapodás időtartamára, figyelembe véve egy maradványértéket a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás tervezett megszűnésekor. Ez a megközelítés nem veszi figyelembe azt a többletnyereséget, amelyeket a Ryanairrel kötött repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás eredményezett. Az immateriális eszköz értékét is nehéz kiszámítani a márka kiadásai és az eszköz használatának időtartama miatt. A cash flow módszer megfelelőbb, mint a tőkésítési megközelítés, mivel az utóbbi nem ragadja meg az előnyöket, amelyek várhatóan megjelennek a repülőtér számára a Ryanairrel aláírt repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodás eredményeképp.

v. A 2011. évi és a 2013. évi MEOP jelentések

- (219) A Ryanair felkérte az Oxera tanácsadó céget arra, hogy végezzen el egy tesztet a piacgazdasági szereplő elve alapján, amelyet 2011 júliusában nyújtottak be a Bizottságnak a Ryanair nevében (a továbbiakban: 2011. évi MEOP jelentés) ⁽⁵²⁾. A 2011. évi MEOP jelentés bemutatta a So.Ge.A.AL és a Ryanair közötti 2000. évi és 2010. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások nyereségességi elemzésének eredményeit, amelyek olyan információkon alapultak, amelyek a Ryanair szerint már a So.Ge.A.AL rendelkezésére álltak a megállapodások megkötésének idején. A 2011. évi MEOP jelentés nem tartalmazta a 2002., 2003. és 2006. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások várható nyereségességének elemzését.
- (220) A 2011. évi MEOP jelentés alapján 2013 márciusában egy aktualizált jelentést nyújtottak be a Bizottságnak (a továbbiakban: 2013. évi MEOP jelentés) ⁽⁵³⁾, amely becsléseket tartalmazott a 2011. évi MEOP jelentésben nem szereplő repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások (nevezetesen a 2002., 2003. és 2006. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások) várható nyereségességét illetően.
- (221) A Ryanair szerint a 2000., 2002., 2003., 2006. és 2010. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások előzetes nyereségességi értékelése azt sugallja, hogy a megállapodások aláírásának időpontjában azt várták, hogy az összes megállapodás nyereséges lesz a repülőtér számára. A So.Ge.A.AL és a Ryanair között kötött megállapodások mindegyikének várt nyereségessége a várt többletköltségre és többletbevételre vonatkozó előrejelzések figyelembevételével került értékelésre, beleértve a légi forgalommal összefüggő tevékenységből és a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételeket és a Ryanair által felkínált pénzügyi ösztönzők költségeit. Az a tény, hogy valamennyi kapott nettó jelenérték pozitív, feltehetően megerősíti, hogy ésszerű volt megkötni a megállapodásokat a Ryanairrel.
- (222) A MEO tesztnek a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodásokra történő alkalmazása során a 2011. és 2013. évi MEOP jelentések nem vették figyelembe a So.Ge.A.AL és az AMS között marketing-szolgáltatások nyújtása tekintetében létrejött megállapodásokat. A Ryanair szerint az AMS-szel kötött megállapodásokat külön kell választani a Ryanair és a repülőtér között létrejött repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodásoktól abban a tekintetben, hogy az előbbiek repülőtereknek (és nem járatoknak/utasoknak) piaci áron nyújtott marketingszolgáltatásokra vonatkoznak, és ezért nem kell őket figyelembe venni.

vi. A repülőtéri díjak nem szelektív jellege a Ryanair számára

- (223) A Ryanair visszautasítja a Bizottság véleményét, miszerint az algherói repülőtér által nyújtott bármely kedvezmény állami támogatásnak tekintendő, még akkor is, ha valamennyi légitársaság részesült a kedvezményből. Először is, a Ryanair szerint, ha minden légitársaság kap kedvezményt, akkor a megfelelő alternatív ár az engedmény legalacsonyabb szintje lehet, nem pedig a közzétett díjak szintje. Másodszor, a megközelítés nem veszi figyelembe a különböző légitársaságok kiszolgálásának semmiféle kiegészítő költségét illetve hasznát. A költség-tükrözési értékelés egy olyan lépés, amely szükséges annak értékeléséhez, hogy egy adott légitársaságnak

⁽⁵¹⁾ Oxera-tanulmány: „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test? – Practical application” [Hogyan kezelendők az AMS-megállapodások a piacgazdasági szereplő teszt részét képező nyereségességi elemzésben? – Gyakorlati alkalmazás], készült a Ryanair számára, 2014. január 31-én.

⁽⁵²⁾ Oxera jelentés: „Economic MEOP assessment, Alghero Airport” [Gazdasági MEOP értékelés, algherói repülőtér], készült a Ryanair számára, 2011. július 22-én.

⁽⁵³⁾ Oxera jelentés: „Economic MEOP Assessment: updated profitability analysis – Alghero Airport” [Gazdasági MEOP értékelés: aktualizált nyereségességi elemzés – algherói repülőtér], készült a Ryanair számára, 2013. március 12-én.

nyújtott kedvezmény állami támogatás-e. A viszonylag alacsony díjak önmagukban még nem feltétlenül valósítanak meg állami támogatást, és az Ecorys megállapításaival összhangban, az alacsonyabb díjak a Ryanair által megkívánt alacsonyabb szolgáltatási szinteket tükrözik.

- (224) Ebben az esetben a kedvezményeket, amelyeket a Ryanair kapott, azon jelentős üzleti kockázatok elismeréséül kínálták fel, amelyeket a Ryanair bevállalt, amikor egész évben üzemelő menterend szerinti járatok működtetését vállalta egy olyan repülőtéren, amely az adott időben ismeretlen volt ⁽⁵⁴⁾.

vii. A verseny torzítása

- (225) Úgy tűnik, hogy a Bizottság nem zárja ki a versenyt az algheroi és a Cagliari illetve az Olbia repülőterek között, annak ellenére, hogy ezeket a repülőtereket 235, illetve 128 kilométernyi hegyvidéki domborzat választja el egymástól, és annak ellenére, hogy Szardíniában nincsenek autópályák. A Ryanair szerint nem biztos, hogy az algheroi repülőtéren bármilyen állami támogatás a verseny torzítását eredményezné, és nem lehet biztosan tudni, hogy a Bizottság szerint mire terjed ki a torzítás.

viii. Összeegyeztethetőség

- (226) A Ryanair úgy véli, hogy a Ryanair és a repülőterek közötti megállapodások nem tartalmaztak állami támogatást. E tekintetben a Ryanair úgy véli, hogy jelen esetben nincs jelentősége a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás esetleges alkalmazhatóságának.

10.2. AZ AMS ÉSZREVÉTELEI

i. Az AMS és a Ryanair honlapja

- (227) Az AMS támogatja a Ryanair AMS-re vonatkozó észrevételeit. A Bizottságnak hibás az a feltételezése, miszerint az AMS-nek a marketing szolgáltatások fejében fizetett marketing díjak támogatást valósítanak meg (a Ryanair számára), és hogy az AMS-t és a Ryanairt egyként tekinti az állami támogatás kedvezményezettjének. Az AMS olyan marketing szolgáltatásokat kínál, amelyeket saját önálló céljuk indokol, és amelyek piaci értékükön vannak beárazva.
- (228) Továbbá nem szokatlan a Ryanair döntése, hogy közvetítőt alkalmaz arra, hogy hirdetési felületeket értékesítsen a honlapján. Az AMS sikeresen tevékenykedik hirdetési felületek népszerűsítésében illetve értékesítésében számos magán- illetve állami tulajdonban lévő vállalatnak egész Európában.
- (229) A Ryanair honlapja marketing szempontból különösen vonzó jellemzőkkel bír: ez az egyik legnépszerűbb utazási honlap a világon; a Ryanair honlapjára történő látogatások átlagos időtartama rendkívül hosszú; egy repülőtérnek a Ryanair honlapján történő reklámozása egyedileg célozza meg az adott repülőtérre irányuló lehetséges utasokat, biztosítva ezzel azt, hogy a hirdetésre költött pénz nem vész kárba, illetve csak nagyon kicsi része vész el, ellentétben az újságokban, rádióban, televízióban illetve más, a nagyközönséget megcélzó, kevésbé koncentrált tömegtájékoztatási eszközökön történő hirdetések esetében.

ii. Az AMS és a Ryanair számára nyújtott előnyök hiánya

- (230) Az AMS megállapodásokat köt mind állami, mind pedig magánszervezet által működtetett repülőterekkel, idegenforgalmi szervezetekkel, autókölcsönző csoportokkal, szállodafoglalási honlapokkal, biztosítókkal, távközlési szolgáltatókkal.
- (231) A díjak tekintetében, amelyekért az AMS a hirdetési felületeket nyújtja, illetve a megvásárolt mennyiség tekintetében nem tesznek különbséget állami illetve magánhirdetők között. A Ryanair és az AMS nem kényszerítik arra a repülőtereket, hogy vásároljanak marketing szolgáltatásokat, és valójában sok repülőtér dönt úgy, hogy nem hirdet a Ryanair honlapján. Nem származhat állami támogatás az AMS-nek az állami repülőterekkel illetve azok üzemeltetőivel – mint például a So.Ge.A.AL – kötött megállapodásaiból, hiszen az AMS éppúgy eladhatná a honlap felületeit egy magánvállalatnak, hasonló áron.

⁽⁵⁴⁾ A Ryanair 2011. július 22-i levele.

- (232) Az AMS több olyan okot mutatott be, amelyek indokolják azt, hogy miért vásárol a So.Ge.A.AL marketingszolgáltatásokat az AMS-től annak érdekében, hogy a Ryanair.com honlapon hirdessen; ezeket az okokat az alábbiakban foglaljuk össze.
- (233) Először is a Ryanair honlapján történő hirdetés nem más, mint befektetés a márka elismertségébe. A peremterületeken elhelyezkedő repülőterek üzemeltetői komoly kihívásokkal szembesülnek, miközben arra törekszenek, hogy „márkájukat” elismertté tegyék az utasok, légitársaságok és más, légi közlekedéssel nem összefüggő kereskedelmi üzemeltetők körében, amelyek mindegyike lehetséges bevételi forrásokat jelent a repülőterek számára. A márka elismertségének javítása számos kölcsönösen inkluzív és kiegészítő módon szolgálhat a repülőterek hasznára, főképpen azáltal, hogy i. érkező utasokat vonz attól a légitársaságtól, amelynek a honlapján a repülőtér hirdeti; ii. potenciális vásárlókat vonz, akik egy olyan légitársaság honlapján böngésznek, amelyen egy repülőtér azt hirdeti, hogy repüljenek arra a repülőtérre egy másik légitársasággal, amely útvonalat működtet a repülőtérre; iii. más légitársaságot vonz, hogy repüljenek arra a repülőtérre; és iv. kereskedelmi üzemeltetőket vonz (például repülőtéri kiskereskedelmi üzletláncok esetében).
- (234) Másodsorban a Ryanair honlapján történő hirdetés által növekszik az érkező utasok aránya. A repülőterek között megfigyelhető egy olyan tendencia, hogy bevételük csaknem felét a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből termelik ki. A regionális repülőterek szempontjából a repülőtérre érkező, majd onnan távozó utasok sokkal nagyobb valószínűséggel termelnek a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételt a repülőtér számára, mint a helyi utasok, akik arra használják a repülőtérrel, hogy onnan külföldi célállomásokra repüljenek.
- (235) Harmadsorban, valamennyi légitársaság honlapján végzett marketing és hirdetési tevékenység széles körű gyakorlattá vált. A Ryanair honlapja kivételes értékkel bíró értékesítési felületet jelent utazáshoz kapcsolódó termékek és szolgáltatások széles skálája számára. Repülőterek számára általános gyakorlattá vált, hogy a márkanévük reklámozásával összefüggő tevékenységük egy részét légitársaságok honlapján végzik. Jelen esetben úgy tűnik, hogy az algherói repülőtér nem csupán az AMS-től, de a Meridianától és az Alitaliatól is vásárolt hirdetési szolgáltatásokat.
- (236) Negyedszer pedig az AMS szolgáltatásai piaci értékükön kerültek beárazásra. Számos, más ágazatokhoz tartozó nem repülőtéri magánügyfél vásárol marketing szolgáltatásokat az AMS-től. Ezeknek az ügyfeleknek nem kínálják fel a Ryanair útvonalait, mégis szívesen nyújtanak ellenszolgáltatást az AMS szolgáltatásai fejében. Ezek a magánügyfelek, akik piacgazdasági befektetőként járnak el, egyértelműen üzleti értéket csatolnak az AMS szolgáltatásaihoz, önállóan, amint azt állami és magántulajdonban álló repülőterek teszik szerte az Unióban. Ezek a magán referenciaelemek önmagukban elegendőek annak bizonyításához, hogy az AMS árai valós piaci árak.

iii. A So.Ge.A.AL számára Szardínia által nyújtott finanszírozás

- (237) A Bizottság úgy tekint a So.Ge.A.AL-ra, mint egy csatornára, amelyen keresztül a regionális finanszírozást egyszerűen átcsatornázzák a Ryanairhez/AMS-hez állítólagos marketing célokra történő felhasználás érdekében. Az AMS szerint azonban a Bizottság nem tudott bizonyítékot felmutatni arra, hogy a So.Ge.A.AL nem rendelkezett autonómiával a RAS által rendelkezésre bocsátott pénzek felhasználása tekintetében, és ezért nem használhatta fel azokat más célokra.
- (238) Úgy tűnik, hogy a So.Ge.A.AL meghatározott összegű koncessziós díjat fizetett az államnak, és nem osztotta meg bevételeit az állammal. A So.Ge.A.AL tulajdonosa, a RAS közvetlenül érdekelt volt a So.Ge.A.AL hosszú távú nyereségességének javításában, például úgy, hogy anyagi támogatást nyújtott annak piaci törekvéseihez márkaképe fejlesztése érdekében. Ez a magatartás összhangban áll a MEO teszttel, és hasznot hoz a RAS számára.
- (239) Az AMS hozzáteszi, hogy a So.Ge.A.AL-nak nyújtott finanszírozás egy részét az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásáért juttatott ellentételezésnek lehetne tekinteni. Az algherói repülőtér elősegíti légi szolgáltatások nyújtását egy olyan térségben, amely elszigetelt, és másképpen nehéz elérni.

iv. Következtetés

- (240) Az AMS megállapította, hogy nem kedvezményezettje állami támogatásnak, és hogy a So.Ge.A.AL és a RAS a piacgazdasági szereplő elvével összhangban járt el az AMS-szel szemben.

10.3. AZ UNIONCAMERE ÉSZREVÉTELEI

- (241) Az Unioncamere hangsúlyozza, hogy anélkül, hogy megkérdőjelezné a gazdasági tevékenység fogalmát a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatában, egy olyan tevékenységet, amely önmagában gazdasági, nem lehet mindig úgy tekintetni, mint amit egy piacon nyújtanak, abban az értelemben, hogy az ilyen tevékenységet valószínűleg más szereplőkkel versenyben nyújtják vagy nyújthatják.
- (242) Az Unioncamere beismeri, hogy hasonló körülmények között egy magánbefektető valószínűleg nem vállalta volna el repülőtér javát szolgáló intézkedéseket, amelyek a vizsgálat tárgyát képezik. A Bizottságnak azonban figyelembe kell vennie azt a tényt, hogy egy repülőtérbe történő állami beruházást gyakran olyan megfontolások vezérelnek, amelyek nem hasonlítanak egy magánbefektető megfontolásaihoz. Egy állami befektetőnek más elvárásai vannak a beruházás nyereségességét illetően, és ugyanakkor általánosabb jellegű célokat tűz ki, mint például a gazdaság védelme, vagy a regionális fejlesztés. Miközben beismeri, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata alapján ilyen megfontolások nem vehetők figyelembe a MEOP elemzés során, az Unioncamere megállapítja, hogy az algheroi repülőtérnek nyújtott állami finanszírozás célja nem az volt, hogy a felszínen tartson egy olyan vállalkozást, ami egyébként nem lett volna versenyképes, hanem inkább a regionális fejlesztés támogatása. Szardínia speciális földrajzi adottságai miatt egy elkötelezett repülőtér jelenléte elsődleges szempont az állami hatóságok számára.
- (243) Az Unioncamere megállapítja, hogy a Bizottságnak úgy kell alkalmaznia a piacgazdasági szereplő elvét, hogy közben figyelembe veszi az intézkedésnek a regionális és gazdasági fejlődés támogatására irányuló célkitűzését, „vagyis az intézkedéseket a közhatalmi jogosítványok gyakorlása során felvállalt intézkedéseknek kell tekintetnie”.
- (244) Az Unioncamere úgy véli, hogy a vizsgálat tárgyát képező, a So.Ge.A.AL javát szolgáló intézkedések összegegyeztetetőségét a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján kell értékelni.

11. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATBAN

- (245) Olaszország csak a Ryanair és az Unioncamere észrevételeivel kapcsolatban tett megjegyzéseket.

11.1. A RYANAIR ÉSZREVÉTELEIRE VONATKOZÓ MEGJEGYZÉSEK

- (246) Az algheroi repülőtér javát szolgáló intézkedések vonatkozásában Olaszország előadta, hogy a repülőtér egy távoli térségben működik, és ezért „nem zárható ki” a repülőtérre irányuló átfogó, általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat érintő misszió.
- (247) Olaszország támogatja a Ryanair állítását, miszerint a kisebb repülőtereknek életképességi kilátásaik biztosítása érdekében nincs más választásuk, mint hogy befektessenek az arcukat fejlesztésébe. E tekintetben a diszkont vállalatok honlapján történő hirdetés bevett gyakorlat. Olaszország hangsúlyozza továbbá, hogy a repülőtér hasonló szolgáltatásokat vásárolt más légitársaságoktól is, mint például a Germanwings, a Volare, a Meridiana és az Alitalia.
- (248) Olaszország megerősíti, hogy az AMS szolgáltatásai piaci árakon kerültek beárazásra. Az árak elérhetők az AMS honlapján, és a So.Ge.A.AL tekintetében alkalmazott árak összhangban álltak a közzétett árakkal.
- (249) Olaszország megállapítja, hogy az AMS-nek nem származott előnye állami támogatásból, és hogy a So.Ge.A.AL és a RAS a piacgazdasági szereplő elvével összhangban járt el.

11.2. AZ UNIONCAMERE ÉSZREVÉTELEIRE VONATKOZÓ MEGJEGYZÉSEK

- (250) Olaszország egyetért azzal, hogy egy repülőtérbe történő állami befektetést sokszor olyan megfontolások indokolnak, amelyek nem hasonlíthatók össze egy magánbefektető megfontolásaival, mivel az állami befektetők általánosabb jellegű célokat tűznek ki, mint például a gazdaság és regionális fejlesztés.

12. ÉRTÉKELÉS

12.1. A SO.GE.A.AL JAVÁT SZOLGÁLÓ INTÉZKEDÉSEK

12.1.1. A támogatás fennállása a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének értelmében

- (251) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.
- (252) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított kritériumok halmozottan értelmezendők. Ezért a (251) preambulumbekezdésben említett valamennyi feltételnek teljesülnie kell annak meghatározásához, hogy a vizsgált intézkedések a 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek-e. Ehhez a pénzügyi támogatással szemben nevezetesen az alábbi feltételeknek kell teljesülniük:
- a) a támogatást valamely tagállam nyújtja vagy állami forrásból nyújtják;
 - b) meghatározott vállalkozásokat vagy gazdasági ágazatokat részesít előnyben;
 - c) torzítja a versenyt vagy azzal fenyeget; és
 - d) érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

12.1.1.1. Gazdasági tevékenység és a vállalkozás fogalma

- (253) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottságnak mindenekelőtt meg kell állapítania, hogy a So.Ge.A.AL a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti társaság-e. A vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet végző jogalanyra kiterjed, azok jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül⁽⁵⁵⁾. Minden olyan tevékenység, amely áruk vagy szolgáltatások kínálását foglalja magába egy adott piacon, gazdasági tevékenységnek számít.
- (254) A Bíróság a *Lipce-Hallei repülőtérrel* kapcsolatos ügyben hozott ítéletében megerősítette, hogy egy repülőtér kereskedelmi céllal való működtetése, valamint a repülőtér infrastruktúrájának kiépítése gazdasági tevékenységnek számít⁽⁵⁶⁾. Amennyiben egy repülőtér-üzemeltető gazdasági tevékenységet folytat azáltal, hogy repülőtéri szolgáltatásokat kínál díjazás ellenében, tekintet nélkül annak jogi státusára, illetve finanszírozásának módjára, a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak minősül, így a Szerződésben foglalt, állami támogatásra vonatkozó szabályok alkalmazhatóak az állam által vagy állami forrásból az adott repülőtér-üzemeltetőnek nyújtott előnyök tekintetében⁽⁵⁷⁾.
- (255) Azt az időpontot illetően, amelytől egy repülőtér építése és üzemeltetése gazdasági tevékenységgé válik, a Bizottság emlékeztet arra, hogy a repülőtéri ágazatban a piaci erők fokozatos fejlődése nem teszi lehetővé egy pontos dátum meghatározását. Ugyanakkor azonban az európai bíróságok felismerték a repülőtéri tevékenységek jellegének változását, és a *Leipzig-Halle repülőtér* ügyében a Törvényszék úgy ítélte meg, hogy az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítélet dátumától (2000. december 12.) kezdve nem zárható ki az állami támogatásra vonatkozó szabályok alkalmazása a repülőtéri infrastruktúra finanszírozása tekintetében. Következésképpen, 2000. december 12-től kezdődően a repülőtéri infrastruktúra megépítését és üzemeltetését az állami támogatások ellenőrzésének hatáskörébe tartozó tevékenységnek kell tekinteni. Másrészt, a Bizottság most már nem kérdőjelezheti meg az állami támogatási szabályok alapján a repülőtér-üzemeltetőknek 2000. december 12-e előtt nyújtott finanszírozási intézkedéseket⁽⁵⁸⁾.
- (256) A Bizottság ezért úgy véli, hogy 2000. december 12-től kezdve a So.Ge.A.AL gazdasági tevékenységet végzett, és a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak minősül. Következésképpen a továbbiakban a Bizottság értékeli az állami támogatásként való minősítést, valamint azon intézkedések tekintetében, amelyek állami támogatásnak minősülnek, értékeli a 2000. december 12-ét követően nyújtott támogatások összeegyeztethetőségét a belső piaccal. A Bizottság ugyanakkor nem kérdőjelez meg olyan intézkedéseket, amelyekről 2000. december 12-ét megelőzően született döntés, így jelen határozatban nincs szükség az ilyen intézkedések értékelésére.

⁽⁵⁵⁾ C-41/90. sz. *Höfner és Elser* ügy (EBHT 1991., I-1979. o., 21. pont); C-160/91. sz. *Poucet és Pistre kontra AGF and Cancava* ügy (EBHT 1993., I-637. o., 17. pont); C-35/96. sz. *Bizottság kontra Olaszország* ügy (EBHT 1998., I-3851. o., 36. pont).

⁽⁵⁶⁾ C-288/11. sz. *P Mitteldeutsche Flughafen és Flughafen Leipzig-Halle kontra Bizottság* ügy (2012., még nem tették közzé); lásd még T-128/89. sz. *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügy (EBHT 2000., II-3929. o., amelyet a Bíróság C-82/01P. sz. *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügyben (EBHT 2002., I-9297. o.) és T-196/04. sz. *Ryanair kontra Bizottság* ügyben (EBHT 2008., II-3643. o.) hozott ítélete helyben hagyott).

⁽⁵⁷⁾ C-159/91. sz. és C-160/91. sz. *Poucet kontra AGV és Pistre kontra Cancave* ügy (EBHT 1993., I-637. o.).

⁽⁵⁸⁾ 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 29. pont

- (257) Olaszország adatokat nyújtott be a 2000. december 12-e előtti tőkekiadásokra vonatkozóan (ideértve az infrastruktúra, berendezések és „szerelvények és munkák” finanszírozását) (lásd a (84) preambulumbekendést). Ennek alapján a Bizottság megállapítja, hogy nem jogosult megvizsgálni és megkérdőjelezni azt a 25 431 706,16 EUR összeget, amelyről a fenti időpont előtt született döntés.

12.1.1.2. Állami hatáskörbe tartozó feladatok

- (258) Miközben legalábbis 2000. december 12-től a So.Ge.A.AL-t a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak kell tekintetni, nem szabad elfelejteni, hogy egy repülőtér-üzemeltetőnek nem minden tevékenysége tekintendő szükségszerűen gazdasági természetűnek ⁽⁵⁹⁾.
- (259) A Bíróság rámutatott, hogy az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során rendszeren hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá.
- (260) Ennélfogva az állami hatáskörbe tartozó tevékenységek vagy általában az ilyen tevékenységekhez közvetlenül kapcsolódó infrastruktúra finanszírozása nem számítanak állami támogatásnak ⁽⁶⁰⁾. Egy repülőtérén az olyan tevékenységek, mint a légitársaság-irányítás, a rendészeti, vámügyi, tűzoltói tevékenységek, a polgári légi közlekedés jogellenes cselekményekkel szembeni védelmét szolgáló tevékenységek, valamint ezen tevékenységek végrehajtásához kapcsolódó infrastruktúrába és felszerelésekbe történő beruházások általában nem gazdasági természetű tevékenységeknek minősülnek ⁽⁶¹⁾.
- (261) A nem gazdasági tevékenységek közfinanszírozása azonban nem vezethet a légitársaságok és repülőtér-üzemeltetők közötti jogtalan hátrányos megkülönböztetéshez. Amint azt az ítélezési gyakorlat is megállapítja, előny jelentkezik akkor, amikor a hatóságok mentesítik a vállalkozásokat a gazdasági tevékenységeikhez szervesen kapcsolódó költségek alól ⁽⁶²⁾. Ennélfogva, ha egy adott jogi rendszerben normálisnak számít, hogy a légitársaságok vagy repülőtér-üzemeltetők viselik bizonyos szolgáltatások költségeit, miközben más légitársaságoknak és repülőtér-üzemeltetőknek, amelyek ugyanezen állami hatóságok nevében ugyanilyen szolgáltatásokat nyújtanak nem kell viselniük ezeket a költségeket, az utóbbiak előnyt élvezhetnek akkor is, ha maguk a szolgáltatások nem gazdasági természetűek ⁽⁶³⁾.
- (262) A (49) preambulumbekendésben említettek szerint, 2014. június 10-i levelében Olaszország azt állította, hogy a So.Ge.A.AL bizonyos állami hatáskörbe tartozó tevékenységeket végzett. Olaszország előadta, hogy azokat a költségeket (beruházási költségek vagy működési kiadások), amelyek a repülőterek azon kötelezettségéből fakadnak, miszerint kötelesek az ENAC és más helyi állami szervezetek (légi határrendészet, vámügynökség, Vöröskereszt, tűzoltóság, rendőrség) rendelkezésére bocsátani repülőtéri tereket és viselni ezen terek igazgatási és fenntartási költségeit, állami hatáskörbe tartozónak kell tekinteni. Ilyen kötelezettséget határoznak meg a nemzeti jogszabályok, és ez minden repülőtér-üzemeltetőre vonatkozik Olaszországban. Olaszország szerint a So.Ge.A.AL-nál 2000 és 2010 között ezeknek a tereknek a fenntartása során felmerült összes költség 2 776 073 EUR volt ⁽⁶⁴⁾.
- (263) A Bizottság azon a véleményen van, hogy az ilyen költségeket általában állami hatáskörbe tartozó tevékenységekhez kapcsolódó költségeknek kell tekinteni. Jelen esetben azonban a Bizottság megjegyzi, hogy a nemzeti jogszabályokban nem határoznak meg semmiféle jogosultságot a repülőtér-üzemeltetők számára az ilyen tevékenységek során viselt költségek ellentételezése tekintetében. Ezért a vonatkozó jogi keret alapján az olaszországi repülőtereknek rendes esetben maguknak kell viselniük a megfelelő költségeket. Következésképpen a (262) preambulumbekendésben felsorolt tevékenységek elvégzéséhez szükséges terek és helyiségek rendelkezésére bocsátásához és fenntartásához kapcsolódó költségeket a repülőtér-üzemeltetők rendes működési kiadásainak kell tekinteni ⁽⁶⁵⁾. Ezért a (262) preambulumbekendésben említett tevékenységekre szolgáló terek rendelkezésére bocsátásához és fenntartásához kapcsolódó működési költségek (a (48) preambulumbekendés szerint) és beruházási költségek (a (49) preambulumbekendés szerint) nem minősülnek állami hatáskörbe tartozó költségeknek, és az ilyen költségek állami hatóságok által történő finanszírozása alkalmas lehet arra, hogy állami támogatást valósítson meg a So.Ge.A.AL számára.

⁽⁵⁹⁾ A SAT Fluggesellschaft kontra Eurocontrol C-364/92. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1994., I-43. o.); 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 34. pont.

⁽⁶⁰⁾ Az idézett, N 309/2002. sz. ügyben hozott, 2003. március 19-i bizottsági határozat.

⁽⁶¹⁾ Lásd különösen a C-364/92. sz. SAT Fluggesellschaft kontroll Eurocontrol ügyben hozott ítélet (EBHT 1994., I-43. o., 30. pont) és a C-113/07. sz. P Selex Sistemi Integrati kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2009., I-2207. o. 71. pont); 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 35. pont.

⁽⁶²⁾ Lásd a C-172/03. sz. Wolfgang Heiser kontra Finanzamt Innsbruck ügyben hozott ítélet (EBHT 2005., I-01627. o. 36. pont), valamint az idézett ítélezési gyakorlat.

⁽⁶³⁾ 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 37. pont.

⁽⁶⁴⁾ Olaszország 2014. június 10-i levele, 22. melléklet.

⁽⁶⁵⁾ Lásd: 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 37. pont

12.1.1.3. Állami források és az állam felelőssége

- (264) Amint azt a Bíróság a *Stardust Marine* ügyben hozott ítéletében megállapította, az állami támogatás fogalma minden olyan előnyre vonatkozik, amelyet állami források révén nyújtanak, akár maga az állam, akár valamely közvetítő szervezet nyújtja a rá ruházott hatáskör alapján eljárva ⁽⁶⁶⁾. A tagállamok államon belüli szervezeteinek (decentralizált, szövetségi, regionális, helyi vagy egyéb) forrásai a Szerződés 107. cikkének alkalmazásában állami forrásoknak minősülnek ⁽⁶⁷⁾. Továbbá, az ilyen szervezetek által elfogadott intézkedések, bármi is legyen azok jogállása vagy leírása, a központi hatóság által megtett intézkedésekhez hasonlóan a 107. cikk hatálya alá tartoznak ⁽⁶⁸⁾.
- (265) Jelen esetben a RAS által „szerelvények és munkák” finanszírozására nyújtott támogatásokat (2. számú intézkedés) közvetlenül a regionális költségvetésből nyújtották a So.Ge.A.AL részére, és ezért azok állami forrásoknak számítanak, és az államnak tudhatók be. Hasonlóképpen, a repülőtéri infrastruktúra állami társfinanszírozása és a berendezések RAS általi társfinanszírozása az algheroi repülőtérén (3. számú intézkedés) szintén közvetlenül állami forrásokból valósult meg.
- (266) Ami a 2000 és 2010 közötti időszakban összesen 31 086 398 EUR értékben eszközölt öt tőkeinjekciót illeti (1. számú intézkedés), mivel azokat a So.Ge.A.AL állami részvényesei végezték el vagyis finanszírozták, nevezetesen a Sassari Kereskedelmi Kamara, Sassari tartomány, Sassari önkormányzata, valamint Alghero önkormányzata, a RAS és a SFIRS, azokat is állami forrásokon keresztül finanszírozottnak kell tekinteni.
- (267) Külön megvizsgálandó kérdés, hogy az állami források ezen kifizetései is az államnak tudhatók-e be. A Sassari Kereskedelmi Kamara, Sassari tartomány, Sassari önkormányzata, Alghero önkormányzata és a RAS – mint a közjog hatálya alá tartozó állami hatóságok vagy helyi autonóm állami szervezetek, amelyek a közjog szerint a közigazgatás közjogi feladatokkal megbízott részei (mint a Sassari Kereskedelmi Kamara) – által hozott döntések az államnak tudhatók be.
- (268) A SFIRS tekintetében, az állandó ítélkezési gyakorlat szerint egy állami vállalat által tett intézkedés vonatkozásában az államnak való betudhatóság vagy „szerves” vagy „szerkezeti” bizonyítékok alapján állapítható meg, vagy pedig olyan bizonyítékok alapján, amelyek az állam részvételére utalnak, vagy arra, hogy nem valószínű, hogy az állam távol maradt a konkrét intézkedéshez vezető döntéstől. A Bíróság összeállította az államnak való betudhatóság kérdésében releváns lehetséges bizonyítékok nem kimerítő listáját, a következők szerint ⁽⁶⁹⁾:
- a) az a tény, hogy a vállalkozásnak, amelynek közvetítőjén keresztül a támogatást nyújtották, figyelembe kellett vennie a kormányzati szervek által kiadott irányelveket;
 - b) a közzállalkozás a közigazgatási struktúrák szerves részét képezi;
 - c) a vállalkozás tevékenységeinek jellege, valamint az, hogy azokat rendes piaci körülmények között, magánszerzőkkel versenyezve végzik;
 - d) a vállalat jogállása (közjogi vagy a gazdasági társaságokra vonatkozó általános szabályok szerinti);
 - e) az állami hatóságok által a vállalat vezetése felett gyakorolt felügyelet erőssége; valamint
 - f) minden más olyan bizonyíték, amely az adott esetben az állami hatóságok közreműködésére vagy a közreműködés hiányának valószínűtlenségére utal valamely intézkedés elfogadása kapcsán, tekintettel annak terjedelmére, tartalmára és a vele járó feltételekre.
- (269) Jelen esetben a vizsgálat megerősítette a Bizottság eredeti értékelését, miszerint a tőkeinjekciókat az államnak betudható magatartás eredményének kell tekinteni, és hogy a SFIRS nem pusztán a nyereség maximalizálására vonatkozó megfontolások alapján vett részt a vizsgálat tárgyát képező tőkeinjekciókban.
- (270) A SFIRS céget a RAS befektetési társaságaként alapították, azzal a feladattal, hogy a térség gazdasági és társadalmi fejlesztését megcélzó terveket és iránymutatásokat dolgozzon ki. Így a SFIRS fő célja nem az, hogy maximalizálja a nyereséget, hanem inkább az, hogy a RAS eszköze legyen Szardínia gazdasági fejlődésének támogatásában. A So.Ge.A.AL részvényeseinek 2004. április 30-i közgyűlésén a RAS képviselője törölte a repülőtér-üzemeltető által

⁽⁶⁶⁾ C-482/99. sz. *Franciaország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet („*Stardust Marine*”) (EBHT 2002., I-4397. o.).

⁽⁶⁷⁾ A T-267/08. sz. és T-279/08. sz. *Nord-Pas-de-Calais* egyesített ügyekben hozott ítélet (2011., még nem tették közzé, 108. pont).

⁽⁶⁸⁾ A Bíróság T-127/99. sz., T-129/99. sz. és T-140/99. sz. *Diputación Foral de Álava és társai kontra Bizottság* egyesített ügyekben 2002. március 6-án hozott ítélete (EBHT 2002., II-1330. o. 142. pont).

⁽⁶⁹⁾ A hivatkozott, *Stardust Marine* ügyben hozott ítélet.

2003-ban rögzített üzemi veszteséget, a „repülőtér regionális szinten vállalt stratégiai szerepére” hivatkozva ⁽⁷⁰⁾. Ezt azt jelzi, hogy a RAS különleges jelentőséget tulajdonított a repülőtér fejlesztésének, ami egy olyan cél volt, amelyet a SFIRS vállalaton mint befektetési eszközön és a So.Ge.A.AL más állami részvényesein keresztül igyekezett elérni. A SFIRS beavatkozás együtt járt továbbá a többi állami részvényes beavatkozásával.

- (271) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a tőkeinjekciók állami forrásokat tartalmaztak, és az államnak tudhatók be. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy vizsgálat során Olaszország nem vitatta ezt a megállapítást.

12.1.1.4. Gazdasági előny

- (272) A Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az előny olyan gazdasági előny, amelyet egy adott vállalkozás rendes piaci körülmények között – azaz állami beavatkozás nélkül – nem szerzett volna meg ⁽⁷¹⁾. E tekintetben az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtása során felmerült költségek finanszírozása nem jelent gazdasági előnyt a kedvezményezett számára, amennyiben a Bíróság által az Altmark ügyben hozott ítéletben meghatározott feltételek ⁽⁷²⁾ teljesülnek (lásd a (273)–(278) preambulumbekendéseket). Csak az intézkedésnek az adott vállalkozásra gyakorolt hatása releváns, az állami beavatkozás oka és célja azonban nem ⁽⁷³⁾. A következőkben a Bizottság először megvizsgálja, hogy a szóban forgó intézkedések (1., 2. és 3. számú intézkedés) teljesítik-e az Altmark-feltételeket, másodsorban pedig azt elemzi, hogy az intézkedések nyújtására rendes piaci feltételek mellett, a piacgazdasági szereplő elvének betartásával került-e sor.

12.1.1.4.1. Az Altmark-feltételek teljesülésének hiánya

- (273) A vizsgálat során a So.Ge.A.AL azt állította, hogy általános gazdasági érdekű szolgáltatására kapott megbízást. A So.Ge.A.AL azt állítja, hogy az egyezményben rögzített közszolgáltatási kötelezettségeket teljesített (lásd a (173)–(176) preambulumbekendéseket).

- (274) Ezzel szemben, a 2012. évi határozatra vonatkozó észrevételeiben Olaszország nem állította, hogy a repülőtér teljes körű üzemeltetése, vagy tevékenységei egy részének üzemeltetése általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősül, és hogy ennél fogva a vizsgálat tárgyát képező intézkedések közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért járó ellentételezést valósítanak meg. A Ryanairnek a vizsgálat során benyújtott észrevételeire adott válaszában Olaszország csupán azt erősítette meg, hogy „nem lehet kizárni azt, hogy a repülőtér-üzemeltető közszolgáltatást nyújtott” (lásd a (246) preambulumbekendést). A vizsgálati eljárás vége felé, a Bizottság megkeresésére adott válaszában Olaszország – a RAS nevében – azt állította, hogy a So.Ge.A.AL valójában a rábízott általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat nyújtotta:

- a) a repülőtér üzemeltetése tekintetében, a So.Ge.A.AL és az állam között aláírt különböző egyezmények útján;
- b) a repülőtéri infrastruktúra tekintetében, annak közpénzből történő finanszírozását meghatározó különböző megbízási aktusok útján.

- (275) Általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával megbízott vállalkozások esetén annak megállapításához, hogy a vizsgált intézkedések előnyt jelentenek-e a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének értelmében, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia a Bíróság által az Altmark ügyben hozott ítéletben meghatározott feltételek teljesülését. Ezek a feltételek a következőképpen foglalhatók össze:

- a) a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségeknek kell terhelnie és e kötelezettségeknek egyértelműen meghatározottaknak kell lenniük („első Altmark-feltétel”);
- b) az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani („második Altmark-feltétel”);
- c) 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 e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre („harmadik Altmark-feltétel”);

⁽⁷⁰⁾ Olaszország 2014. február 18-i levele, 17. melléklet.

⁽⁷¹⁾ C-39/94. sz. Syndicat français de l'Express international (SFEI) és társai kontra La Poste és társai ügyben hozott ítélet (EBHT 1996., I-3547. o., 60. pont), valamint a C-342/96. sz. Spanyol Királyság kontra Európai Közösségek Bizottsága ügyben hozott ítélet (EBHT 1999., I-2459. o., 41. pont).

⁽⁷²⁾ A hivatkozott, Altmark ügyben hozott ítélet.

⁽⁷³⁾ 173/73. sz., Olasz Köztársaság kontra Európai Közösségek Bizottsága ügy (EBHT 1974., 709. o., 13. pont).

d) amennyiben egy vállalkozás nem közbeszerzési eljárás keretében kap megbízást általános gazdasági érdekű szolgáltatási feladatra, az ellentételezés szintjét azon költségek elemzése alapján kell meghatározni, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a szükséges közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez megfelelő eszközökkel felszerelt vállalkozásnál felmerültek e kötelezettségek teljesítése érdekében, figyelembe véve az arra vonatkozó bevételeket, valamint az e kötelezettségek teljesítése miatti ésszerű nyereséget („negyedik Altmark-feltétel”).

- (276) A Bizottság először a második Altmark-feltétel teljesülését vizsgálja. Mivel az Altmark-feltételeknek együttesen kell teljesülniük, ezen feltételek bármelyikének nem teljesülése ahhoz a megállapításhoz vezet, hogy az előny megléte nem zárható ki ezen teszt alapján, még akkor sem, ha a So.Ge.A.AL által nyújtott szolgáltatások általános gazdasági érdekű szolgáltatásoknak minősülnek.
- (277) Ebben az esetben a repülőtér-üzemeltetőnek általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtása fejében nyújtott ellentételezés kiszámításának paramétereit nem határozták meg előre. Valójában az egyezmény nem tartalmaz az állam által a repülőtér-üzemeltetőnek repülőtéri szolgáltatások fejében nyújtandó ellentételezésre vonatkozó egyértelmű utalást. Ez önmagában elegendő annak megállapításához, hogy ebben az esetben nem teljesül a második Altmark-feltétel.
- (278) Mivel jelen esetben nem beszélhetünk a négy Altmark-feltétel együttes teljesüléséről, a Bizottság megállapítja, hogy az előny megléte nem zárható ki ezen teszt alapján, még akkor sem, ha a So.Ge.A.AL által nyújtott szolgáltatások általános gazdasági érdekű szolgáltatásoknak minősülnek.

12.1.1.4.2. A piacgazdasági szereplő elvével való összeegyeztethetőség

- (279) A Bizottság emlékeztet továbbá arra, hogy „az állam által szokásos piacgazdasági feltételekhez hasonló körülmények között, akár közvetlenül, akár közvetetten egy vállalat rendelkezésére bocsátott tőke nem tekinthető állami támogatásnak” ⁽⁷⁴⁾.
- (280) Jelen esetben annak megállapításához, hogy az algheroi repülőtér közfinanszírozása olyan előnyt jelentett-e a So. Ge.A.AL számára, amelyhez szokásos piacgazdasági feltételek mellett nem jutott volna hozzá, a Bizottságnak össze kell vetnie a szóban forgó finanszírozást nyújtó állami hatóságok magatartását a jövedelmezőségi kilátások által vezérelt piacgazdasági befektető magatartásával ⁽⁷⁵⁾.
- (281) Az értékelésben figyelmen kívül kell hagyni a repülőtérnek helyet adó térség gazdaságára gyakorolt minden pozitív hatást, azokon kívül, amelyek hatást gyakorolnak az intézkedéseket nyújtó állami szervezetek által elvárt nyereségre. A Bíróság valójában tisztázta, hogy a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása során felmerülő releváns kérdés az, hogy „vajon hasonló körülmények között egy magánrésztvevő, figyelemmel a megtérülés valószínűségére és félretéve minden szociális, regionális, politikai és ágazati megfontolást, megtette volna-e a kérdéses tőkebefektetést” ⁽⁷⁶⁾.
- (282) A *Stardust Marine* ügyben a Bíróság megállapította, hogy „[...] annak meghatározásához, hogy az állam a piacgazdaságban tevékenykedő tájékozott befektetőként járt-e el, vagy sem, azon időszak kontextusába kell visszahe-lyezkedni, amelynek során a pénzügyi támogatási intézkedéseket megtették annak megítélése érdekében, hogy az állam magatartása gazdaságilag ésszerű volt-e, és következésképpen tartózkodni kell minden olyan értékeléstől, amely valamely későbbi helyzeten alapul” ⁽⁷⁷⁾.
- (283) Továbbá a Bíróság az EDF ügyben kijelentette, hogy „[...] az említett előny nyújtása után lefolytatott gazdasági értékelések, az érintett tagállam által végrehajtott befektetés tényleges jövedelmezőségének visszamenőleges megállapítása, vagy a ténylegesen lefolytatott eljárás megválasztásának utólagos igazolásai nem lehetnek elegendőek annak bizonyításához, hogy e tagállam az előny nyújtása előtt vagy azzal egyidejűleg résztvevői minőségében ilyen döntést hozott” ⁽⁷⁸⁾.
- (284) Ezért ahhoz, hogy alkalmazni tudja a piacgazdasági szereplő elvét, a Bizottságnak minden esetben vissza kell helyezkednie abba az időbe, amikor megszületett a So.Ge.A.AL részére állami finanszírozás nyújtására vonatkozó

⁽⁷⁴⁾ A hivatkozott, *Stardust Marine* ügyben hozott ítélet 69. pontja.

⁽⁷⁵⁾ C-305/89. sz. *Olaszország kontra Bizottság („Alfa Romeo”)* ügyben hozott ítélet (EBHT 1991., I-1603. o., 23. pont); T-296/97. sz. *Alitalia kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2000., II-03871. o., 84. pont).

⁽⁷⁶⁾ 40/85. sz. *Belgium kontra Bizottság* ügy (EBHT 1986., I-2321. o.)

⁽⁷⁷⁾ A hivatkozott, *Stardust Marine* ügyben hozott ítélet 71. pontja.

⁽⁷⁸⁾ C-124/10P. sz. *Európai Bizottság kontra Électricité de France („EDF”)* ügy (2012., még nem tették közzé, 85. pont).

döntés. Elvben a Bizottságnak a beruházási döntések nyereség-vezérelt jellegére vonatkozó értékelését azokra az információkra és feltételezésekre kellene alapoznia, amelyek az állami hatóságok rendelkezésére álltak abban az időben, amikor a So.Ge.A.AL részére állami finanszírozás nyújtására vonatkozó döntések megszülettek. A légi közlekedési iránymutatás 63. pontja úgy rendelkezik, hogy a légitársaságok és a repülőtér közötti megállapodások akkor felelnek meg a piacgazdasági szereplő tesztjének, ha azok – az előzetes vizsgálat szerint – arányosan hozzájárulnak a repülőtér nyereségességéhez. Ez a feltétel ugyan jól tükrözi a MEO teszt logikáját, de csak nemrég határozták meg, és egyedi megállapodásokra vonatkozik, nem pedig a teljes ügyre, ami elég gyakran előfordul a MEO teszt alkalmazása során. Ennélfogva a Bizottság elismeri, hogy az adott tagállam és az érintett szereplők számára nehéz lehet teljes körű egyidejű bizonyítékot nyújtani sok évvel ezelőtt kötött megállapodások tekintetében, és ezt figyelembe fogja venni jelen esetben a kérdéses feltétel alkalmazásakor.

i. A repülőtéri infrastruktúra (ideértve a „szerelvényeket és munkákat”), valamint a berendezések finanszírozása

- (285) A (81) preambulumbekzdésben említettek szerint, a jelen határozatban elvégzett értékelésben a Bizottság együtt elemezte az infrastruktúrára és berendezésekre nyújtott támogatásokat (3. számú intézkedés), valamint a „szerelvények és munkák” finanszírozását (2. számú intézkedés), mint infrastruktúra és berendezések létrehozását és korszerűsítését finanszírozó intézkedések sorozatát.
- (286) A repülőtér építési és üzemeltetési költségeit, ideértve a beruházási költségeket is, általában a repülőtér-üzembentartó viseli, így az ilyen költségek egy részének fedezése mentesíti őt egy olyan teher alól, amit rendes esetben viselnie kellene.
- (287) Azt kell meghatározni, hogy az algheroi repülőtér infrastruktúrája, berendezései, szerelvényei és munkái finanszírozására szolgáló beruházási támogatások nyújtása során az állami hatóságok ésszerűen várhatták-e befektetésük megtérülését bármilyen formában, illetve olyan mértékben, ami nyereségessé teszi számukra befektetéseiket.
- (288) Olaszország nem érvelt egyértelműen amellet, hogy a beruházási támogatások összhangban álltak a piacgazdasági szereplő elvével. Olaszország továbbá számításokat tartalmazó üzleti tervet sem nyújtott be a beruházási támogatások várt nyereségességére vonatkozóan, legyen az előzetesen elkészített, vagy az adott időben rendelkezésre álló információk és előre látható fejlemények alapján rekonstruált üzleti terv.
- (289) Az állam által nyújtott támogatások vonatkozásában meg kell jegyezni, hogy a repülőtéri infrastruktúra üzemeltetési jogáért a So.Ge.A.AL koncessziós díjat fizet az államnak. Olaszország előadta, hogy a repülőtér-üzemeltetők által fizetendő koncessziós díjakat a forgalmi adatok alapján határozzák meg, így céljuk nem a repülőtéri infrastruktúrába fektetett állami beruházások honorálása. Nincs arra utaló jel, hogy az algheroi repülőtéren végbemenő bizonyos beruházások finanszírozása során az állam számíthatott a forgalom, illetve ahhoz kapcsolódóan a koncessziós díjak olyan nagyságrendbeli növekedésére, ami elegendő lett volna ahhoz, hogy kiadásai nyereségessé váljanak.
- (290) A Bizottság úgy véli, hogy az infrastruktúrával kapcsolatos projektekkel járó jelentős bizonytalanságok miatt az állami beruházási támogatások nem felelnek meg az olyan típusú elemzésnek, amelyet egy tájékozott befektető elvégzett volna ilyen projektek esetében. Mivel nincs arra utaló jel, miszerint a szóban forgó finanszírozástól azt várták volna, hogy megfelelő megtérülést hoz, a Bizottság úgy véli, hogy az állam által 2000. december 12-ét követően nyújtott finanszírozás nem volt összeegyeztethető a piacgazdasági szereplő elvével, és előnyt jelentett a repülőtér-üzemeltető számára.
- (291) A berendezésekre nyújtott közpénz sem összeegyeztethető a piacgazdasági szereplő elvével, mivel nem készült sem előzetes üzleti terv, sem pedig érzékenységi elemzés az alapvető nyereségességi feltételezésekre vonatkozóan, amelyek megmutatták volna, hogy a RAS ésszerűen milyen pénzügyi nyereséget várhatott az általa a So.Ge.A.AL számára nyújtott beruházási támogatásokból. Az sem világos, hogy a RAS várhatott-e egyáltalán bármilyen megtérülést, hiszen az állammal ellentétben a RAS nem kapott koncessziós díjat a So.Ge.A.AL-tól.
- (292) Továbbá, még ha feltételeznénk is azt, hogy a számára esetleg kifizetett osztalékok, valamint a So.Ge.A.AL-ban annak fő részvényeseként meglévő részvényei értékének esetleges megemelkedése pénzügyi nyereség lehetséges forrásainak tekinthetők, amelyeket figyelembe lehetne venni ebben az összefüggésben a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása során ⁽⁷⁹⁾, elegendő megjegyezni, hogy a So.Ge.A.AL jelentős veszteséget termelt a vizsgálat

⁽⁷⁹⁾ A Bizottság ezzel kapcsolatban nem foglal határozottan álláspontot a jelen határozatban.

tárgyát képező időszak során minden évben (először 2000-ben). Következésképpen sem az állam, sem pedig a RAS nem várhatta el ésszerűen, hogy az általa ezen időszak során az algherói repülőtér infrastruktúrája vagy berendezései számára nyújtott finanszírozás olyan mértékben fogja javítani a So.Ge.A.AL pénzügyi helyzetét, hogy az majd megfelelő osztalékot fizet, vagy hogy a So.Ge.A.AL részvényeinek az értéke olyan mértékben fog emelkedni a finanszírozás eredményeképp, ami által a közfinanszírozás majd „nyereséggé” válik. Sem Olaszország, sem pedig harmadik felek nem nyújtottak be olyan információt, ami arra utalna, hogy valójában ez a helyzet.

- (293) A 2. számú intézkedés és a 3. számú intézkedés tehát nem összeegyeztethető a piacgazdasági szereplő elvével, és gazdasági előnyt jelentettek a So.Ge.A.AL számára.

ii. A 2000 és 2010 között elvégzett tőkeinjekciók

- (294) Olaszország és a So.Ge.A.AL egyaránt azt állították, hogy a So.Ge.A.AL részvényesei által 2000 és 2010 között elvégzett tőkeinjekciók összeegyeztethetőek a piacgazdasági szereplő elvével. Annak ellenére, hogy a repülőtér-üzemeltető 2000-től kezdve folyamatosan veszteséget könyvelt el, joggal volt feltételezhető, hogy a tevékenység nyereséget hoz, tekintettel különösen a So.Ge.A.AL számára hamarosan odaítélendő „átfogó” koncesszióra. A szóban forgó intézkedések mindegyikének elfogadása során az állami részvényesek tájékozott piacgazdasági befektetőként jártak el.
- (295) Mivel a tőkeinjekciókról hozott döntések elfogadása idején a So.Ge.A.AL bizonytalan pénzügyi helyzetben volt, a 2012. évi határozatban a Bizottság előzetes álláspontja az volt, hogy egy piacgazdasági befektető megkövetelte volna a vállalat életképességének visszaállítását célzó terv megvalósítását. A Bizottság úgy vélte, hogy magánbefektető csak akkor injektált volna új tőkét egy társaságba, amelynek tőkéje a jogilag megkövetelt küszöbérték alá csökkent, ami a So.Ge.A.AL esetében történt, ha azt várhatta volna, hogy a társaság ésszerű időn belül újra életképes lesz. Abban az időben nem nyújtottak be ilyen tervet a Bizottsághoz, és amint azt a (301)–(311) preambulumbekendések kifejtik, a So.Ge.A.AL által illetve részére a tőkeinjekciók elvégzésének időszakában kidolgozott különböző üzleti tervek nem biztosítottak olyan szilárd alapot, amelyet a jövedelmezőségi kilátások által vezérelt részvényesek megfelelőnek tartottak volna ahhoz, hogy ésszerű megtérülést várjanak el.
- (296) A vizsgálat során Olaszország több olyan dokumentumot nyújtott be a Bizottságnak, amelyekről azt állította, hogy ezek azok az üzleti tervek, amelyeken a So.Ge.A.AL feltőkésítéséről hozott döntések alapultak. Olaszország azt állította továbbá, hogy egy magánbefektető szempontjából a So.Ge.A.AL veszteségeinek ellentételezésére nem csupán egy hosszú távú jövedelmezőségi kilátásokkal kecsegtető stratégiai szerkezetátalakítási program meglete szolgálhat jó indokot, hanem a pusztán pénzügyi nyereségességi megfontolásoktól eltérő megfontolások is, különösen olyan általánosabb közérdekű célok, mint a regionális fejlesztés. Az Olaszország által benyújtott üzleti tervek az (59)–(75) preambulumbekendésekben kerülnek részletezésre.
- (297) E tekintetben az állam, a RAS és a SFIRS által megvalósított intézkedések nem állnak összhangban a jövedelmezőségi kilátások által vezérelt piacgazdasági befektető által tanúsított magatartással. A 2000 és 2010 közötti időszak során az állam, a RAS és a SFIRS folyamatosan nyújtották a So.Ge.A.AL életben tartásához szükséges pénzügyi támogatást. A Bizottság úgy véli, hogy a So.Ge.A.AL olyan pénzügyi helyzetben volt, hogy egyetlen piacgazdasági szereplő sem fedezte volna a veszteségeit ilyen hosszú időn át olyan hiteles és reális előzetes értékelés nélkül, amely szerint a vállalat átszervezése helyett költséghatékonyabb megoldás folytatni a veszteségek fedezését.
- (298) A Bizottság nem tudja elfogadni Olaszország érvelését sem, miszerint a közérdekű célokat figyelembe kell venni egy állami befektető üzleti indokainak értékelése során. Az állandó ítélkezési gyakorlat alapján, amennyiben az állami részvényesek piacgazdasági befektetőként járnak el, akkor nem közérdekű célok vezérlik őket, és a beruházásnak önmagában nyereségesnek kell lennie.
- (299) A vizsgálat során a So.Ge.A.AL azt állította, hogy az intézkedések mögött húzódó gazdasági indokokat külön kell értékelni az átfogó koncesszió 2007-es odaítélése előtt és után, a Bizottság viszont inkább a 2000 és 2007, valamint a 2008 és 2010 között eszközölt tőkeinjekciókat értékeli.

Az 2000 és 2007 közötti tőkeinjekciók

- (300) A So.Ge.A.AL azt állította, hogy a 2007 előtti feltőkésítéseket a vállalat üzleti tevékenysége megvédésének szükségessége vezérelte, tekintettel különösen az átfogó koncesszió küszöbön álló odaítélésére. A vállalatba történő tőkeinjekciókról szóló határozatok meghozatalakor rendelkezésre álló információk alapján az átfogó koncesszió odaítélésének lehetősége döntő fontosságú volt a So.Ge.A.AL részvényesei számára.
- (301) E tekintetben a Bizottság úgy véli, hogy a So.Ge.A.AL üzleti tervei nem tekinthetők a társaság 2000 és 2010 közötti jövőbeni teljesítménye előrejelzésére szolgáló, reális alapokon nyugvó üzleti terveknek. Ezek a tervek elszigetelt utalásokat tartalmaztak azokra a tőkeinjekciókra, amelyekre szükség lenne ahhoz, hogy a tőkét újra összhangba hozzák a jogi követelményekkel. Ráadásul egyáltalán nem említik azt, hogy a vizsgált tőkeinjekciókról hozott döntések meghozatala idején a So.Ge.A.AL állami részvényesei azt várták, hogy a vállalat visszanyeri életképességét, és hogy a befektetésük megtérül (kifizetett osztalék vagy a vállalat részvényei értékének emelkedése formájában) a vállalatba befektetett tőkét meghaladóan. A tervek továbbá nem tartalmazták alternatív forgatókönyvek elemzését sem, amit egy gondos magánbefektető megkövetelt volna, mielőtt ilyen jelentős tőkeinjekciókat hajt végre a vállalatnál.
- (302) A Bizottság megjegyzi, hogy az Olaszország által üzleti tervként megemlített dokumentumok közül csak egy datálódik korábbra, mint a tőkeinjekcióról szóló első döntés dátuma. Habár az 1999. évi üzleti terv említést tesz arról, hogy szükség van a So.Ge.A.AL feltőkésítésére, nem írja elő olyan értékelés elvégzését, ami kimutatná, hogy a vállalat részvényesei számára költséghatékonyabb lenne a repülőtér-üzemeltető veszteségeinek fedezése, mint a repülőtér-üzemeltető hatékonyságának növelését célzó szerkezetátalakítási intézkedések elfogadása, magánbefektető számára elfogadható időn belül. Továbbá az 1999. évi üzleti terv nem jelzi, hogy a So.Ge.A.AL nyereségessé válna a tőkeinjekciókat követően.
- (303) Emellett az 1999. évi üzleti terv azon a feltételezésen alapult, hogy a So.Ge.A.AL még abban az évben elnyeri az átfogó koncessziót. A Bizottság úgy véli, hogy egy gondos magánbefektető újraértékelte volna a stratégiát, és megfontolta volna a szerkezetátalakítás lehetőségét, amikor nyilvánvalóvá vált, hogy késik a koncesszió odaítélése, és nem teljesül a nyereségesség visszaállítására vonatkozó célkitűzés.
- (304) A Roland Berger terv sem javasolt a So.Ge.A.AL szerkezetátalakítására vonatkozó intézkedéseket, ami az egyetlen olyan üzleti terv volt, amely a So.Ge.A.AL pénzügyi helyzetét két forgatókönyv – az „átfogó” koncesszió alapuló forgatókönyv, szemben az „ideiglenes” forgatókönyvvel – alapján értékelte. A Roland Berger terv arra a megállapításra jutott, hogy a So.Ge.A.AL az „ideiglenes” koncesszió alapuló forgatókönyv alapján továbbra is veszteséges marad, de nem javasolt korrekciós intézkedéseket. Az ilyen információhiány bármely magánbefektetőt eltántorított volna a szóban forgó stratégia követésétől, tekintettel különösen arra a bizonytalanságra, ami az „átfogó” koncesszió So.Ge.A.AL részére történő odaítélésének konkrét dátumát övezte. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a Roland Berger tervet maga a So.Ge.A.AL sem tartotta kellőképpen megbízhatónak (lásd az (57) preambulumbekendést).
- (305) A 2005. évi üzleti tervet az átfogó koncesszió elnyerése céljából dolgozták ki. Miközben a terv előrejelzést tartalmazott a bevételek és költségek tekintetében a repülőtér üzemeltetésére vonatkozó koncesszió negyvenéves időtartama során, feltételezve, hogy a So.Ge.A.AL 2006-ban elnyeri a koncessziót, nem javasolt intézkedéseket az alulteljesítő kiszolgálási üzleti tevékenység gyengeségeinek kezelésére, amely tevékenységet a 2004. évi Roland Berger terv a szektor átlaga alattként írt le, amely a várakozások szerint középtávon továbbra is veszteséges marad.
- (306) Ennek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a fenti tervek közül egyik sem tekinthető olyannak, mint amit egy gondos piacgazdasági szereplő megbízható alapnak tartott volna a szóban forgó beruházások elvégzéséhez.

Az 2008 és 2010 közötti tőkeinjekciók

- (307) Egy magánbefektető mindenképpen újraértékelte volna a stratégiát a 2010. évi üzleti tervben, különösen, mivel az egyezmény 14a. cikke értelmében a koncesszió visszavonásra kerül, amennyiben a So.Ge.A.AL nem válik életképessé az adott egyezmény hatálybalépésének időpontjától számított négy éven belül, vagyis 2011-re. A 2010. évi terv azonban 2011-nél csupán egy évvel későbbre, 2012-re jelezte a vállalat életképességének visszaállítását, figyelembe véve a vállalat 2010-re tervezett feltőkésítését is.

- (308) Nem egyeztethető össze egy magánbefektető magatartásával a részvényesek döntése, miszerint folytatják a So.Ge.A.AL veszteségeinek fedezését szerkezetátalakítási program nélkül, még annak ellenére is, hogy az átfogó koncesszió elnyerését követően a gazdasági teljesítmény azt mutatta, hogy az egyezményben meghatározott határidőkön belül a nyereségesség javulása nem valószínű.
- (309) A So.Ge.A.AL azt állította továbbá, hogy 2007 után nem várt események gyakoroltak negatív hatást az eredményére, és hivatkozott különösen azokra a hatásokra, amelyeket a gazdasági válság gyakorolt a forgalmára, amely következtében a vállalat utasforgalma 1,8 %-kal visszaesett. Emellett a So.Ge.A.AL azt állította, hogy a forgalom nem az előrejelzések szerint alakult, ami a repülőtéri infrastrukturális munkák elvégzésének késedelméből adódott, valamint abból, hogy elmaradt a repülőtéri díjak szintjének ENAC általi felülvizsgálata.
- (310) Erre vonatkozóan a Bizottság megállapítja, hogy Olaszország semmit nem nyújtott be a szóban forgó váratlan események hatásainak értékelésére vonatkozóan. Nincs bizonyíték arra, hogy a forgalom 1,8 %-os visszaesését a gazdasági válság okozhatta.
- (311) Ennek alapján úgy tűnik, hogy a So.Ge.A.AL feltőkésítésére vonatkozó döntés nem olyan gazdasági értékeléseken alapult, amelyeket az adott körülmények között egy ésszerű magánbefektető hasonló helyzetben készített volna ilyen befektetéseket megelőzően annak érdekében, hogy meghatározza azok jövőbeli jövedelmezőségét.
- (312) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy Olaszország és a So.Ge.A.AL egyaránt megerősítették, hogy a tőkeinjekciókban elsősorban azért állapodtak meg, hogy teljesítsék a szabályozási követelményeket. A Bizottság azonban úgy ítéli meg, hogy a tőkével kapcsolatos szabályozási követelményeknek való megfelelés önmagában nem lehet indok arra, hogy egy piaci magánbefektető további tőkét injektáljon egy társaságba. A befektetők számára gyakran jogszabály írja elő a további tőke-hozzájárulást olyan vállalatok számára, amelyek saját tőkéjét a folyamatos veszteségek egy előre meghatározott szint alá csökkentették. Az ilyen helyzetbe kerülő magánbefektetőknek minden egyéb lehetőséget meg kell fontolniuk – beleértve a felszámolást és a leépítést ⁽⁸⁰⁾ –, és ezek közül azt kell választaniuk, amelyik pénzügyi szempontból a legelőnyösebb.
- (313) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy a tőkeinjekciókról hozott döntések nem álltak összhangban a piacgazdasági szereplő elvével, és így gazdasági előnyhöz juttatták a So.Ge.A.AL-t.

12.1.1.5. Szelektivitás

- (314) Az állami intézkedések akkor tartoznak az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá, ha „bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését” előnyben részesítik. Tehát a vállalkozások javát szolgáló intézkedések közül csak azok minősülhetnek állami támogatásnak, amelyek szelektív módon nyújtanak előnyt.
- (315) A Bizottság megállapítja, hogy jelen esetben az 1., 2. és 3. számú intézkedést csak a So.Ge.A.AL számára nyújtották, ezért az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében ezek az intézkedések szelektívek.

12.1.1.6. A kereskedelemre tett hatás és a verseny torzulása

- (316) Egy pénzügyi intézkedés akkor minősül állami támogatásnak, ha befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet és torzíja vagy torzulással fenyegeti a versenyt. E két feltétel teljesülésének vizsgálata során a Bizottságnak nem kell megállapítania, hogy a támogatás ténylegesen befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet és ténylegesen torzul a verseny, csak azt kell megvizsgálnia, hogy a támogatás az adott körülmények között befolyásolhatja-e a kereskedelmet és torzíthatja-e a versenyt ⁽⁸¹⁾. Egy tagállam által nyújtott támogatás akkor érinti az Unión belüli kereskedelmet, ha erősíti valamely vállalkozás Unión belüli kereskedelmi pozícióját a versenytárs vállalkozásokkal szemben.
- (317) A (253)–(257) preambulumbekkezdések megállapítása szerint, egy repülőtér működtetése gazdasági tevékenységnek számít. Verseny van egyfelől a repülőterek között, hogy magukhoz vonzzák a légitársaságokat és a megfelelő légi forgalmat (utas- és áruforgalmat), másfelől pedig a repülőtér-üzemeltetők között, akik azért versengenek egymással, hogy őket bízzák meg az adott repülőtér üzemeltetésével. E tekintetben a Bizottság hangsúlyozza, hogy különösen a diszkont légitársaságok és a charterjárat üzemeltetők tekintetében, még a különböző vonzaskörzetekben és különböző tagállamokban elhelyezkedő repülőterek is versenyben állhatnak egymással az ilyen légitársaságokért.

⁽⁸⁰⁾ Lásd: A Bizottság közleménye a tagállamoknak (HL C 307., 1993.11.31., 3. o.), 36. pont.

⁽⁸¹⁾ Lásd például a C-372/97. sz. Olaszország kontra Bizottság ügy (EBHT 2004., I-3679. o., 44. pont).

- (318) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás 40. pontja szerint, amit a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 45. pontja újra megerősít, még a kis repülőterek sem zárhatók ki a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazási köréből olyan alapon, hogy állami hatóságok általi finanszírozásuk torzíthatja a versenyt illetve hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 45. pontja továbbá kifejezetten kimondja, hogy „még a támogatás viszonylag csekély összege vagy a kedvezményezett vállalkozás viszonylag kis mérete sem zárja ki a tagállamok közötti kereskedelem esetleges érintettségét”.
- (319) Az algherói repülőtér jelenleg kb. 1,5 millió utast szolgál ki évente. Az Olaszország által benyújtott 2005. évi üzleti terv előrejelzése stabil 4,5 %-os növekedést mutatott 2010-ig, 2,6 %-os növekedést 2011-től 2025-ig, és 3,78 %-os növekedést 2006 és 2025 között, 2045-höz közeledve pedig kb. 2 800 000 utast prognosztizált. Ezenfelül 2000 óta az algherói repülőtér számos nemzetközi célállomást szolgál ki. Ezen tények alapján meg kell állapítani, hogy a So.Ge.A.AL számára a szóban forgó különböző intézkedéseken keresztül juttatott előny torzította a versenyt, illetve a verseny torzításával fenyegetett, és legalábbis alkalmas volt arra, hogy hatással legyen a tagállamok közötti kereskedelemre.

12.1.1.7. A támogatás meglétére vonatkozó következtetés

- (320) Ezért a Bizottság úgy véli, hogy a tőkeinjekciók és az infrastruktúrára – ideértve a „szerelvényeket és munkákat” –, valamint berendezésekre nyújtott állami finanszírozás támogatást valósít meg a So.Ge.A.AL számára.

12.1.2. A támogatás jogszerűsége

- (321) A Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése alapján a tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot azokról a projekteikről, amelyek támogatásokat nyújtanak vagy módosítanak, és e projekteket csak a végleges döntést követően valósíthatják meg.
- (322) A szóban forgó intézkedések mindegyikét megvalósították a Bizottság engedélye nélkül. Továbbá, a (323)–(327) preambulumbekkezdésekben leírt értékelés alapján a vizsgálat tárgyát képező, a So.Ge.A.AL javát szolgáló támogatási intézkedések nem tekinthetők úgy, hogy mentesülnek az értesítési kötelezettség alól a 2012. január 31-e előtt nyújtott támogatásokra vonatkozó, általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 2005. évi határozat alapján.
- (323) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 2005. évi határozat olyan, általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokat mentesített az értesítési kötelezettség alól, amelyek teljesítik az ott előírt feltételeket. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 2005. évi határozat különösen összegegyeztethetőnek nyilvánította a közszolgáltatásért járó kompenzáció formájában azon repülőtereknek nyújtott állami támogatást, i. amelyek éves forgalma nem haladja meg az egymillió utast; vagy ii. amelyek adózás előtti éves forgalma az általános gazdasági érdekű szolgáltatással való megbízást megelőző két pénzügyi évben 100 milliónál kevesebb volt, és amelyek kevesebb, mint 30 millió EUR éves kompenzációban részesülnek.
- (324) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 2005. évi határozat csak valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásokhoz kapcsolódó, közszolgáltatási ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásra vonatkozott. A mentesség élvezéséhez az általános gazdasági érdekű szolgáltatás működtetéséhez nyújtott, közszolgáltatásért járó kompenzációnak meg kellett felelnie a határozat 4., 5. és 6. cikkében foglalt feltételeknek is.
- (325) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 2005. évi határozat 4. cikke megkövetelte, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatás működtetésével az érintett vállalkozást egy vagy több hivatalos aktus útján bízzák meg, melyek többek között meghatározzák az általános gazdasági érdekű szolgáltatási kötelezettség jellegét és időtartamát, az ellentételezés kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paramétereit és a túlkompensáció elkerülésére és visszafizetésére hozott intézkedéseket. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 2005. évi határozat 5. cikke kimondta, hogy az ellentételezés mértéke nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek biztosításával összefüggő költségeket, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket és a méltányos nyereséget. Végül az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 2005. évi határozat 6. cikke előírta a tagállamok számára, hogy rendszeresen ellenőrizzék, hogy a vállalkozások nem részesülnek az 5. cikknek megfelelően meghatározott összeget meghaladó ellentételezésben.

- (326) Olaszország és a So.Ge.A.AL szerint ebben az esetben az algherói repülőtér üzemeltetésének általános gazdasági érdekű szolgáltatásként való minősítése az egyezményből következik. Az egyezmény azonban nem tartalmazta a So.Ge.A.AL-ra bízott állítólagos általános gazdasági érdekű szolgáltatási feladat egyértelmű meghatározását, és nem írta elő a So.Ge.A.AL ellentételezéshez való jogára vonatkozó szabályokat. A So.Ge.A.AL továbbá nem bocsátott a Bizottság rendelkezésére semmilyen dokumentumot, ami felvázolta volna az általa teljesítendő feltételezett közszolgáltatási kötelezettségeket. Ezért a Bizottság úgy véli, hogy az állítólagos megbízási aktus nem rótt valós közszolgáltatási kötelezettségeket a repülőtér-üzemeltetőre. Továbbá nem határozta meg az ellentételezés kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paramétereit, illetve a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizetésére hozott intézkedéseket sem. Ennélfogva az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 2005. évi határozat 4., 5. és 6. cikkében előírt, a megbízási aktus tartalmára vonatkozó követelmények nem teljesülnek.
- (327) A Bizottság úgy véli, hogy mindezek alapján nem állapítható meg az, hogy a So.Ge.A.AL-nak nyújtott támogatás mentesült az értesítési kötelezettség alól az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 2005. évi határozat szerint.
- (328) Ennélfogva a Bizottság megállapítja, hogy Olaszország nem tartotta tiszteletben a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdésében előírt felfüggesztési kötelezettséget, és ezért a szóban forgó intézkedések jogellenes állami támogatást valósítanak meg.

12.1.3. A támogatás összeegyeztethetősége a belső piaccal

- (329) Mivel a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében az 1., 2. és 3. számú intézkedés állami támogatásnak minősül, az intézkedések összeegyeztethetősége a Szerződés 107. cikkének (2) és (3) bekezdésében, valamint a 106. cikkének (2) bekezdésében meghatározott kivételek figyelembevételével értékelhető.

12.1.3.1. A légi közlekedési iránymutatás alkalmazhatósága

- (330) A Szerződés 107. cikkének (3) bekezdése rendelkezik bizonyos kivételekről a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében rögzített általános szabály alól, miszerint az állami támogatás nem összeegyeztethető a belső piaccal. A szóban forgó támogatást csak a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján lehet megítélni, amely szerint: a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető „az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben”.
- (331) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás keretet kínál annak értékeléséhez, hogy a repülőtereknek nyújtott támogatás összeegyeztethetőnek nyilvánítható-e a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján.
- (332) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás értelmében a Bizottság úgy véli, hogy „A jogellenes állami támogatások értékelésére alkalmazandó szabályok meghatározásáról szóló bizottsági közlemény”⁽⁸²⁾ a repülőtereknek nyújtott jogellenes beruházási támogatásra vonatkozik. E tekintetben, amennyiben a jogellenes beruházási támogatás nyújtására 2014. április 4-e előtt került sor, a Bizottság a jogellenes beruházási támogatás nyújtásának időpontjában érvényben lévő összeegyeztethetőségi szabályokat fogja alkalmazni. Következésképpen a Bizottság a 2005. évi légi közlekedési iránymutatásban meghatározott elveket alkalmazta a repülőterek számára 2014. április 4-e előtt nyújtott jogellenes beruházási támogatás esetében. A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás hatálybalépése előtt nyújtott jogellenes beruházási támogatások esetében, amikor még nem léteztek a repülőtereknek nyújtott beruházási támogatásokra vonatkozó összeegyeztethetőségi feltételek, a Bizottságnak közvetlenül az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján kell értékelnie az összeegyeztethetőséget, figyelembe véve saját döntéshozatali gyakorlatát is. Ebben a vonatkozásban a Bizottság úgy véli, hogy a So.Ge.A.AL számára a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás hatálybalépése előtt nyújtott beruházási támogatás összeegyeztethetőségének értékelése során az ugyanezen iránymutatásban meghatározott feltételeket kell alkalmazni analógia útján.
- (333) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás értelmében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy „A jogellenes állami támogatások értékelésére alkalmazandó szabályok meghatározásáról szóló bizottsági közlemény” nem alkalmazandó a 2014. április 4-ét megelőzően repülőtereknek nyújtott jogellenes működési támogatásokkal kapcsolatos, folyamatban lévő ügyekben. Ehelyett a Bizottság a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban meghatározott elveket alkalmazta valamennyi repülőtereknek nyújtott működési támogatással (folyamatban lévő bejelentésekkel és jogellenes támogatással) kapcsolatos ügyben, még akkor is, ha a támogatás nyújtására 2014. április 4-e előtt került sor.

⁽⁸²⁾ HLC 119., 2002.5.22., 22. o.

12.1.3.2. Beruházási vagy működési támogatás

- (334) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 25(r) pontja szerint a beruházási támogatás „rögzített tőkeeszközökbe történő beruházás finanszírozására, különösen pedig a beruházási kiadás finanszírozási rése fedezésére szolgáló támogatás”. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 25(r) pontja szerint a beruházási támogatás egyaránt vonatkozhat előzetes fizetésre (vagyis az előzetes beruházási költségek fedezésére) és a rendszeres/periodikus részletekben kifizetett támogatásra (a beruházási költségek fedezésére, az éves értékcsökkenés és a finanszírozási költségek vonatkozásában).
- (335) A működési támogatás a repülőtéri működési költségek egészének vagy egy részének fedezését jelenti; a repülőtéri működési költségek pedig „a repülőtéri szolgáltatások nyújtásának hátterében álló költségek, amelyek olyan költségkategóriákat ölelnek fel, mint például a személyzet, a szerződéses szolgáltatások, a kommunikáció, a hulladékkezelés, az energia, a karbantartás, a bérlet, az igazgatás stb. költségei, azonban nem terjednek ki a tőkeköltségekre, a repülőtér által a légitársaságoknak nyújtott marketing támogatásra vagy egyéb ösztönzőkre, valamint a közérdekű feladatok ellátásának költségeire” ⁽⁸³⁾.
- (336) A vizsgálat során ⁽⁸⁴⁾ Olaszország azt állította, hogy a repülőtéri infrastrukturális beruházások közfinanszírozása általában az alábbiak szerint értékelhető:
- a So.Ge.A.AL számára beruházási költségek fedezése érdekében rendelkezésre bocsátott finanszírozás teljes összegének szintjén nyújtott beruházási támogatásként; vagy
 - a piaci alapú koncessziós díj, ha van ilyen, és a repülőtér-üzemeltető által a repülőtér üzemeltetési jogáért ténylegesen fizetendő koncessziós díj közötti különbség összegével megegyező működési támogatásként.
- (337) Olaszország azt állította, hogy ebben az esetben a szóban forgó közfinanszírozás nem minősíthető a So.Ge.A.AL számára nyújtott beruházási támogatásnak. Először is amiatt, mert az állam megtartotta a szóban forgó infrastruktúra feletti tulajdonjogát, másodsor pedig azért, mert az átfogó koncesszió 2007-es odaítélésének időpontját megelőzően a repülőtér-üzemeltető nem volt felelős az algherói repülőtér infrastruktúrájába történő beruházásokért, hanem inkább az állam nevében járt el a repülőtéri infrastruktúra karbantartását illetően.
- (338) Olaszország álláspontja és a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban leírt fogalom meghatározások alapján megállapítható, hogy:
- a 2006. december 12-e utáni tőkeinjekciók, amelyek a So.Ge.A.AL éves működési veszteségeinek fedezésére szolgáltak, a So.Ge.A.AL javát szolgáló működési támogatásnak minősülnek;
 - az infrastruktúra, „szerelvények és munkák”, valamint berendezések állami finanszírozása az átfogó koncesszió 2007-es odaítélésig a So.Ge.A.AL javát szolgáló működési támogatásnak minősül. Az odaítélést megelőzően az algherói repülőtéri beruházások finanszírozása valójában nem a So.Ge.A.AL feladata volt, hanem az államé, mint a repülőtér tulajdonosáé. Ezért az infrastruktúra, „szerelvények és munkák”, valamint berendezések állami finanszírozása nem mentesítette a So.Ge.A.AL-t olyan beruházási költségek alól, amelyeket rendes esetben viselnie kellett volna. Ahhoz, hogy a piacgazdasági szereplő elvének megfelelően járjon el, az államnak kérnie kellett volna a So.Ge.A.AL által fizetendő koncessziós díj megemelését a beruházások nyereségességének biztosítása érdekében. Ebből az következik, hogy a támogatás olyan koncessziós díj formájában történt (ami az olyan repülőtér-üzemeltető számára, mint a So.Ge.A.AL, működési költséget jelent), ami alacsonyabb volt, mint kellett volna lennie. Mivel a repülőtér üzemeltetésére vonatkozó átfogó koncesszió odaítélését követően az infrastrukturális beruházások a So.Ge.A.AL felelősségi körébe tartoztak, az ilyen beruházás állami finanszírozása beruházási támogatásnak minősül. Mindenesetre azonban a Bizottság megvizsgálta az algherói repülőtérén történt infrastrukturális beruházások finanszírozásának a belső piaccal való összeegyeztethetőségét, i. feltételezve, hogy az beruházási támogatásnak minősül (lásd a (339)–(367) preambulumbekendéseket); valamint (ii) feltételezve, hogy az működési támogatásnak minősül (lásd a (368)–(374) preambulumbekendéseket). A ii. pont szerinti vizsgálat részeként a Bizottság elemezte azoknak tőkeinjekcióknak a belső piaccal való összeegyeztethetőségét is (1. számú intézkedés), amelyek egyértelműen működési támogatásnak minősülnek.

12.1.3.3. Az infrastruktúrára és berendezésekre nyújtott támogatás (2. és 3. számú intézkedés) összeegyeztethetősége, feltételezve, hogy az beruházási támogatás

- (339) A Bizottság először is megállapítja, hogy a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás szerint a repülőtéri beruházások elszámolható költségeit a repülőtéri infrastruktúra és berendezések (kifutópályák, terminálok, forgalmi előterek, irányítótorony) vagy az azokat közvetlenül támogató létesítmények (tűzvédelmi létesítmények, biztonsági vagy üzembiztonsági berendezések) kiépítésére kell korlátozni. Az elszámolható költségek nem

⁽⁸³⁾ A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 25(v) pontja.

⁽⁸⁴⁾ Olaszország 2014. május 8-i levele.

tartalmazhatnak olyan költségeket, amelyek nem közvetlenül kapcsolódnak a repülőtér alaptevékenységeihez, ideértve telkek kialakítását és ingatlanok megépítését, finanszírozását, működtetését és bérletét nemcsak az irodák és a tárolás céljára, hanem a repülőtér vonzáskörzetében működő szállodák és ipari vállalkozások, valamint üzletek, éttermek és parkolók céljára is.

- (340) Ebben az esetben a közpénzek az új utasforgalmi terminál finanszírozására irányultak, valamint a régi terminál felújítására, a gurulóút korszerűsítésére, a légi járművek parkolóinak kibővítésére, a kifutópálya korszerűsítésére, a poggyászellenőrző rendszer megvalósítására, és egy külső ellenőrzési rendszer létrehozására. Ezek a beruházási költségek jogosultak finanszírozásra a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás értelmében.
- (341) A vizsgálat tárgyát képező állami finanszírozás belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően, a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás 61. pontja értelmében a Bizottság különösen azt vizsgálta, hogy:
- a) megfelel-e az infrastruktúra építése és üzemeltetése egy világosan meghatározott általános érdekű célkitűzésnek (regionális fejlesztés, hozzáférhetőség stb.);
 - b) az infrastruktúra szükséges-e a kitűzött cél elérése érdekében, és arányos-e azzal;
 - c) az infrastruktúra középtávon kielégítő kilátásokat biztosít-e a használat terén, nevezetesen a meglévő infrastruktúra használatának fényében;
 - d) biztosított-e az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára, egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen;
 - e) a kereskedelem fejlődése az uniós érdekekkel ellentétes mértékben nem sérül-e.
- (342) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatásban meghatározott összeegyeztethetőségi feltételeknek való megfelelés követelményén felül, a repülőtereknek nyújtott állami támogatásnak, mint bármilyen más állami támogatási intézkedésnek, ösztönző hatással kell bírnia, valamint szükségesnek kell lennie a törvényes cél eléréséhez, és arányosnak kell lennie azzal ahhoz, hogy összeegyeztethetőnek tekinthető legyen ⁽⁸⁵⁾. Ezért a (341) preambulumbekedésben foglalt feltételeken felül a Bizottság értékelte még a szóban forgó támogatás ösztönző hatását, szükségességét és arányosságát.
- i. Egyértelműen meghatározott általános érdekű célkitűzés
- (343) A vizsgált intézkedések többek között a 2 000 000 utast kiszolgáló kapacitással rendelkező új terminál megépítésének finanszírozására irányultak, mert a régi terminál (800 000 utast kiszolgáló kapacitással) már 2003-ban túlterhelt volt ⁽⁸⁶⁾. Emellett a beruházási támogatást számos olyan intézkedés finanszírozására használták fel, ami segített abban, hogy a repülőtér alkalmazkodjon az új védelmi és biztonsági követelményekhez, annak érdekében, hogy teljes mértékben működőképes maradjon.
- (344) Olaszország szerint az algherói repülőtéri infrastruktúra finanszírozásának általános célja a biztonságos és életképes közlekedési infrastruktúrák és a regionális összeköttetés fejlesztése volt. Olaszország szerint a regionális repülőterek kulcsszerepet játszanak a vonzáskörzetek elérhetőségének elősegítésében, a szóban forgó beruházások pedig javítják a repülőtér védelmét, biztonságát, miközben hozzájárulnak szélesebb regionális fejlesztési célkitűzések megvalósításához.
- (345) Emellett Olaszország hangsúlyozza, hogy az egy főre jutó GDP Szardíniában átlagosan sokkal alacsonyabb, mint Olaszországban, a munkanélküliségi ráta pedig jóval az olaszországi átlag felett van. 2003 és 2012 között például az átlagos munkanélküliségi ráta Szardíniában 13,3 % volt, szemben az Olaszországban mért 7,9 %-kal. Ennélfogva az algherói repülőtéri infrastruktúra fejlesztéséből származó bármilyen forgalomnövekedés valószínűleg további társadalmi és gazdasági előnyt hoz Szardíniának mind a gazdasági és társadalmi kohézió, mind pedig a sziget fejlődése szempontjából.
- (346) Ezek a megjegyzések összhangban állnak az Accuracy jelentés következtetéseivel, amelyekben elismerték, hogy a légi közlekedési ágazat fejlesztése Szardíniában különösen fontos a térség regionális fejlődése érdekében. Az Accuracy jelentés kiemelt egy példát a Szardínia légi közlekedési infrastruktúrájának fejlesztéséből származó pozitív gazdasági előnyök lehetséges nagyságrendjére vonatkozóan. Az Accuracy jelentésben említett tanulmány szerint a Cagliari repülőtér (Szardíniában) légi közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése évente közel 140 millió EUR összeget kitevő pozitív gazdasági hatásokat eredményezett.

⁽⁸⁵⁾ Lásd például a Bizottság SA.34586. sz. *Görögország – Chania repülőtér korszerűsítése* ügyben hozott határozatának 49. preambulumbekzdését.

⁽⁸⁶⁾ A régi terminál fenti, 5. táblázatban említett „átépítése” az új terminál kibővítésére/megépítésére vonatkozik, és ezért szerepel az új terminálra nyújtott támogatás leírásában.

- (347) Ezenfelül a Szardíniába, illetve Szardíniából történő utazáshoz az egyetlen alkalmas és kényelmes közlekedési mód a légi közlekedés, eltekintve a kompjáratoktól, amelyek azonban lényegesen hosszabb utazási idővel járnak. Például Szardíniába ugyan Spanyolországból és Olaszország kontinentális részéből is vezetnek komp útvonalak, a kompút átlagos hossza több, mint kilenc óra.
- (348) Az algherói repülőtér infrastruktúrájának fejlesztése ezért része volt Szardínia azon terveinek, hogy javítja összeköttetéseit a regionális repülőterek fejlesztése révén. Ebből következően a Bizottság megállapíthatja, hogy az algherói repülőtér infrastruktúrájának korszerűsítésére nyújtott állami finanszírozás teljesíti a biztonságos és életképes közlekedési infrastruktúra és a regionális összeköttetés egyértelműen meghatározott célkitűzéseit. Az algherói repülőtér infrastruktúrájának fejlesztése tehát közérdek volt, mivel a beruházásoktól azt várták, hogy pozitív külső hatásokat eredményeznek a gazdasági és társadalmi fejlődés vonatkozásában.

ii. Az infrastruktúra szükségessége és a kitűzött céllal való arányossága

- (349) A beruházási támogatás csak akkor tekinthető összeegyeztethetőnek, ha az szükséges, és arányban áll a kitűzött általános érdeket szolgáló céllal. Különösen erről van szó abban az esetben, amikor a beruházás nem valósítja meg egy már létező, nem kihasznált infrastruktúra megkettőzését.
- (350) Az algherói repülőtér történt beruházások finanszírozására nyújtott állami támogatásra szükség volt a repülőtér kapacitásának növeléséhez, és ezen keresztül hosszú távú életképessége biztosításához. A beruházások elvégzése előtt az algherói repülőtér csupán 800 000 utast kiszolgáló kapacitással rendelkezett. Az algherói repülőtér 2003-ban és 2004-ben érte el kapacitási korlátait, és ezért beruházásokra volt szükség ahhoz, hogy több utas kiszolgálásra legyen képes. Megvalósítottak továbbá bizonyos, a biztonsági szabványoknak való megfeleléshez szükséges fejlesztéseket, amelyek a meglévő repülőtéri infrastruktúra jobb kihasználását segítették elő, és ezáltal hozzájárultak a repülőtér vonzáskörzetének regionális fejlesztéséhez és összeköttetéséhez.
- (351) A beruházások eredményeképp a repülőtér kapacitása, ami 2003-ban 800 000 utas kiszolgálására volt elegendő, 2004-re már 2 000 000 utast kiszolgáló kapacitásra bővült. 2011-től a repülőtér utasforgalma elérte a repülőtér kapacitásának közel 70 %-át. Olaszország szerint látható, hogy az utasforgalom magasabb szintet ért volna el, ha nem jön közbe a gazdasági válság.
- (352) Az Ecorys jelentés elismeri, hogy az idegenforgalom fejlődése megkívánta az algherói repülőtéri terminál kapacitásának bővítését a forgalom várt növekedésének kezelése érdekében. A fent említettek szerint, az Ecorys jelentés leírja, hogy az algherói repülőtérén végzett beruházások előtt az idegenforgalmi ágazat fejlődését gátolta a nemzetközi összeköttetés hiánya. A So.Ge.A.AL 2004. évi üzleti terve jelezte, hogy a repülőtér összes utasszámai kb. 30 %-kal növekedni fognak 2008-ban, a repülőtéri kapacitás 2004-es kibővítése előtti szintekhez képest. Az ilyen szintű utasforgalmat nem tudták volna kezelni a beruházások nélkül.
- (353) Emellett az új beruházások nem minősültek már meglévő és nyereséget nem termelő infrastruktúra megkettőzésének, mivel a három legközelebbi repülőtér nem ugyanabban a vonzáskörzetben található (lásd a (33) preambulumbekendést). Habár az algherói repülőtér egyike Szardínia azon három repülőtérének (Cagliari és Olbia mellett), amelyek kereskedelmi légitársaságokat szolgálnak ki, a másik két repülőtér egyike sem ugyanabban a vonzáskörzetben található. Olbia és Cagliari 128, illetve 235 km távolságra helyezkednek el az algherói repülőtértől. 2007. évi határozatában a Bizottság megállapította, hogy az algherói repülőtér, elhelyezkedésének és a szardíniai közlekedési hálózat jellemzőinek köszönhetően, nem helyettesíthető ezzel a másik két repülőtérrel. A beruházások ezért nem jelentették egy már létező, nem nyereséges infrastruktúra megkettőzését.
- (354) A Bizottság ezért megállapította, hogy a támogatott beruházások szükségesek voltak, és arányban álltak az összeköttetés és a regionális gazdasági fejlődés célkitűzéseivel, amelyek előmozdításához a szóban forgó intézkedések hatékonyan hozzájárultak.

iii. Középtávú kihasználtsági kilátások, különösen a meglévő infrastruktúra kihasználtságát illetően

- (355) A beruházások lehetővé tették az algherói repülőtér számára, hogy teljesítse a repülőtéri biztonságra vonatkozó követelményeket, és alkalmazkodjon vonzáskörzete közlekedési igényeihez.

- (356) A repülőtér üzemeltetésére vonatkozó „átfogó” koncesszió odaítélésekor a So.Ge.A.AL elindított egy beruházási programot, hogy alkalmassá tegye a repülőtéri infrastruktúrát és berendezéseket a megnövekedett utasszámok kezelésére. A 2005. évi üzleti terv alapján, a koncessziós időszak során az algherói repülőtérre tervezett beruházások teljes összege 143,3 millió EUR volt ⁽⁸⁷⁾.
- (357) A So.Ge.A.AL 2004. évi üzleti terve jelezte, hogy a repülőtér összes utasforgalma kb. 30 %-kal növekedni fog 2008-ban, a repülőtéri kapacitás 2004-es kibővítése előtti szintekhez képest. Az ilyen szintű utasforgalmat nem tudták volna kezelni a jelen ügyben vizsgált beruházások nélkül. A későbbi fejlesztések többnyire alátámasztják ezeket az elvárásokat. Valójában a So.Ge.A.AL jelentős forgalomnövekedést ért el várakozásaival összhangban. 2011-től a repülőtér utasforgalma elérte a repülőtér kapacitásának közel 70 %-át. Olaszország szerint az utasforgalom magasabb szintet ért volna el, ha nem jön közbe a gazdasági válság.
- (358) Ezért a Bizottság megállapítja, hogy középtávon a korszerűsített infrastruktúra jó kihasználtsági kilátásokat nyújtott.

iv. Az infrastruktúrához való egyenlő és megkülönböztetésmentes hozzáférés

- (359) Az Olaszország által benyújtott információk szerint, és az egyes légitársaságokkal kötött megállapodásokban alkalmazott indokolt árdifferenciálás ellenére, az infrastruktúra mindig megkülönböztetés nélkül nyitva állt minden lehetséges felhasználó számára.

v. A kereskedelem fejlődése az uniós érdekekkel ellentétes mértékben nem sérül

- (360) 2005-ig Alghero a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás 15. pontjában meghatározott D kategóriába tartozó repülőtérnek minősült. A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás kimondta, hogy a D kategóriába tartozó repülőterek finanszírozása valószínűleg nem torzíja a versenyt és nem befolyásolja a kereskedelmet a közérdekkel ellentétes mértékben. Ennek alapján, 2012. évi határozatában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy 2005 előtt a támogatás nem befolyásolta a kereskedelmet a közérdekkel ellentétes mértékben. A vizsgálat során sem Olaszország, sem pedig az érdekelt felek nem támadták meg ezt az előzetes megállapítást.
- (361) Emellett más repülőtér nem található ugyanebben a vonzáskörzetben. Amint azt a (33) preambulumbekkezdés tartalmazza, a legközelebbi repülőtér több, mint 120 km távolságra helyezkedik el, egy középszerű közúti összeköttetésekkel rendelkező térségben, ami megerősíti azt a megállapítást, hogy az utasok szempontjából az algherói repülőtérrel semmilyen jelentősebb mértékben nem helyettesítheti a többi szardíniai repülőtér.
- (362) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy az algherói repülőtér infrastruktúrája (ideértve a „szerelvényeket és munkákat”) és berendezései korszerűsítésére nyújtott finanszírozás nem torzította a versenyt az uniós érdekekkel ellentétes mértékben.

vi. A támogatás ösztönző hatása, szükségessége és arányossága

- (363) A Bizottságnak azt is meg kell határoznia, hogy az algherói repülőtérnek nyújtott állami támogatás megváltoztatta-e a kedvezményezett vállalkozás magatartását olyan módon, hogy az olyan tevékenységgel foglalkozik, amivel hozzájárul olyan közérdekű célkitűzés eléréséhez, amit i. a támogatás nélkül nem tett volna meg; vagy ii. korlátozottabb vagy más módon tett volna meg. Emellett a támogatás csak akkor tekinthető arányosnak, ha kevesebb támogatás mellett és kisebb torzító hatással nem lehetne azonos eredményt elérni. Ez azt jelenti, hogy a támogatás nagyságát és intenzitását a támogatott tevékenység végzéséhez minimálisan szükséges szintre kell korlátozni.
- (364) Ebben az esetben a beruházási támogatások főként a forgalmi előterek, a kifutópálya és gurulóút, valamint a terminál korszerűsítésére vonatkoztak. Az infrastrukturális befektetésekkel együtt járó hosszú visszafizetési időszakok, valamint a nagy projektekkel együtt járó jelentős mértékű bonyodalmak és kockázatok arra utalnak, hogy a magántőke bevonása nehézségekbe ütközik. A kisebb repülőterek, mint például az algherói repülőtér számára különösen nehéz lehet a magántőke bevonása megfelelő áron, ahhoz, hogy megvalósítsák a szükséges infrastrukturális projekteket.

⁽⁸⁷⁾ A 2005 szeptemberében jóváhagyott „Programma di Intervento »Investimenti« – Programma di sviluppo per l'affidamento della gestione quarantennale” alapján.

- (365) Az Olaszország által benyújtott információk szerint a támogatás nélkül nem lehetett volna elvégezni ezeket a beruházásokat. Valójában, figyelembe véve a So.Ge.A.AL pénzügyi helyzetét, miszerint a vizsgált 2000 és 2010 közötti időszak során olyan mértékű veszteségeket halmozott fel, ami miatt szükségessé vált az állami hatóságok által elvégzett tőkeinjekciók sora, nyilvánvaló, hogy a So.Ge.A.AL nem volt olyan helyzetben, hogy jelentősen nagyobb mértékben hozzájáruljon ezen beruházások finanszírozásához, mint amilyen mértékben ténylegesen hozzájárult, és nem tudott külső finanszírozáshoz jutni a piacon. Megállapítható tehát, hogy a szóban forgó támogatási intézkedések szükségesek voltak, és arányban álltak a légitársaságok és utasok várakozások szerinti igényei kielégítésének követelményével a vonzaskörzeten belül.
- (366) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a támogatás az elvégzendő támogatott tevékenységhez minimálisan szükséges szintre korlátozódik.

vii. Következtetés

- (367) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy amennyiben a vizsgált intézkedéseket, amelyek az algherói repülőtér infrastrukturális beruházásainak állami támogatásáról rendelkeznek, beruházási támogatásnak tekintjük, akkor azok összeegyeztethetők a belső piaccal a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján.

12.1.3.4. A So.Ge.A.AL számára nyújtott támogatás (1., 2. és 3. számú intézkedés) összeegyeztethetősége, feltételezve, hogy az működési támogatás

- (368) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás hatálybalépését megelőzően, vagyis 2014. április 4-e előtt nyújtott működési támogatást összeegyeztethetőnek lehet nyilvánítani, amennyiben a következő feltételek teljesülnek:
- a) Hozzájárulás egy jól meghatározott közös érdekű célhoz: ez a feltétel többek között akkor teljesül, ha a támogatás fokozza az uniós polgárok mobilitását és javítja a régiók összeköttetését, vagy elősegíti a regionális fejlődést ⁽⁸⁸⁾;
 - b) Az állami támogatás szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága: a tagállamoknak bizonyítaniuk kell, hogy a támogatás megfelelő a kitűzött cél elérése vagy a támogatással orvosolni kívánt problémák megoldása szempontjából ⁽⁸⁹⁾;
 - c) Az állami beavatkozás szükségessége: a támogatásnak azokra a helyzetekre kell irányulnia, amikor a támogatás olyan lényegi fejlődést eredményez, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani ⁽⁹⁰⁾;
 - d) Az ösztönző hatás megléte: ez a feltétel akkor teljesül, ha valószínű, hogy a működési támogatás hiányában, valamint a beruházási támogatás lehetséges jelenlétének és a forgalom szintjét figyelembe véve az érintett repülőtér gazdasági tevékenysége jelentős mértékben csökkenne ⁽⁹¹⁾;
 - e) A támogatási összeg arányossága (minimumra korlátozott támogatás): az arányosság érdekében a repülőtereknek nyújtott működési támogatást a támogatott tevékenység elvégzéséhez szükséges minimális szintre kell korlátozni ⁽⁹²⁾;
 - f) A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése ⁽⁹³⁾.
- (369) A So.Ge.A.AL-nak nyújtott különböző működési intézkedések, amelyek több tőkeinjekciót is tartalmaztak, arra irányultak, hogy a vállalatnak elég tőkéje legyen az életképes működés folytatásához, mind gazdasági, mind pedig jogi szempontból. Hasonlóképpen, az állami hatóságok azzal kapcsolatos döntései, hogy finanszíroznak bizonyos beruházásokat anélkül, hogy ezzel összhangban megkövetelik a So.Ge.A.AL által fizetendő koncessziós díjak megemelését, szintén hozzájárultak a vállalat felszínén tartásához, mivel a magasabb koncessziós díjak magasabb működési költségeket jelentettek volna, ami tovább rontotta volna a vállalat pénzügyi helyzetét. Következésképpen ezek az intézkedések hozzájárultak az algherói repülőtér életben tartásához és működtetéséhez. Tekintettel a repülőtérnek a térség megközelíthetőségében és a regionális gazdasági fejlődésben játszott szerepére, amint azt a (343)–(348) preambulumbekkezdések kifejtik, a Bizottság úgy véli, hogy a So.Ge.A.AL-nak nyújtott működési támogatás hozzájárult egy közérdekű célkitűzés megvalósításához.

⁽⁸⁸⁾ A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 137. és 113. pontja.

⁽⁸⁹⁾ A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 137. és 120. pontja.

⁽⁹⁰⁾ A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 137. és 116. pontja.

⁽⁹¹⁾ A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 137. és 124. pontja.

⁽⁹²⁾ A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 137. és 125. pontja.

⁽⁹³⁾ A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 137. és 131. pontja.

- (370) Mivel az algherói repülőtér veszteséget termelt a vizsgált időszakban (lásd a 3. táblázatot), a működési támogatás volt az, ami lehetővé tette a repülőtér számára a működés folytatását, és ezáltal a szardíniai régió összeköttetésének biztosítását. Ezért a Bizottság úgy véli, hogy az algherói repülőtérnek nyújtott működési támogatás a közérdekű célkitűzés elérését szolgáló megfelelő eszköz volt.
- (371) A szükségességet illetően a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás előírja, hogy a működési támogatás olyan lényegi fejlődést eredményezzen, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani. A Bizottság úgy látja, hogy jelen esetben erről van szó, mivel a szóban forgó támogatás hiányában a So.Ge.A.AL valószínűleg a piac elhagyására kényszerült volna, megfosztva ezáltal Szardíniát egy olyan közlekedési infrastruktúrától, ami fontos szerepet játszik annak elérhetőségében és fejlődésében (idegenforgalom).
- (372) Ráadásul a támogatás nélkül a kedvezményezettnek jelentősen csökkentenie kellett volna tevékenységét, de lehet, hogy meg is kellett volna szüntetnie. A vizsgált intézkedések a veszteségek ellensúlyozásához szükséges minimumra korlátozódtak, ami lehetővé tette a So.Ge.A.AL számára a tőkére vonatkozó követelmények betartását és életképes működés folytatását. Ezekre az intézkedésekre szükség volt ahhoz, hogy a vállalat a felszínen maradjon, még akkor is, ha az összes többi vizsgált (működési és beruházási) támogatás hatásait is figyelembe vesszük. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a So.Ge.A.AL-nak nyújtott összes működési támogatás szükséges volt, és az elvégzendő támogatott tevékenységhez minimálisan szükséges szintre korlátozódott.
- (373) A fent említettek szerint más repülőtér nem található ugyanebben a vonzáskörzetben. Emellett Olaszország megerősítette, hogy a repülőtéri infrastruktúrát bármely légitársaság megkülönböztetésmentesen használhatja.
- (374) Ennek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban meghatározott összeegyeztethetőségi feltételek teljesülnek, és ezért az intézkedések összeegyeztethetőek a belső piaccal a 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja alapján.

12.2. A REPÜLŐTÉREN MŰKÖDŐ LÉGITÁRSASÁGOK JAVÁT SZOLGÁLÓ INTÉZKEDÉSEK

12.2.1. A támogatás megléte a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerint

- (375) Jelen szakaszban a Bizottság azt értékeli, hogy a So.Ge.A.AL és több légitársaság között létrejött, és a vizsgálat tárgyát képező különböző megállapodások állami támogatást valósítanak-e meg a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

12.2.1.1. Állami források és az állam felelőssége

- (376) Az algherói repülőtéren működő légitársaságokkal létesített szerződéses jogviszonyokkal járó bármely gazdasági előnyt nem közvetlenül az állam nyújtotta, hanem az állam tulajdonában lévő repülőtér-üzemeltető, a So.Ge.A.AL. Ha feltételezzük, hogy a vizsgálat tárgyát képező bármely megállapodásban megjelenhet ilyen gazdasági előny, akkor meg kell állapítani, hogy ezt az előnyt állami forrásokból finanszírozták-e, és az betudható-e az államnak.
- (377) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az állami vállalkozások forrásai (nevezetesen olyan vállalkozásoké, amelyekre az állami hatóságok akár közvetlenül, akár közvetve döntő befolyást gyakorolhatnak), ugyancsak állami forrásoknak minősülnek, mert ezek a források „állandó állami ellenőrzés alatt maradnak, és ebből kifolyólag az illetékes nemzeti hatóságok rendelkezésére állnak”⁽⁹⁴⁾. Ennek az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a So.Ge.A.AL állami vállalkozás, forrásai pedig állami forrásoknak tekintendők a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében. Az átláthatósági irányelv 2. cikke szerint az állami hatóságok által gyakorolt döntő befolyás akkor feltételezhető, amikor az állami hatóságok a vállalkozás jegyzett tőkéjének nagyobb részét birtokolják, ellenőrzést gyakorolnak a vállalkozás által kibocsátott részvényekhez kapcsolódó szavazati jogok többsége felett, vagy kinevezhetik a vállalkozás ügyviteli, vezetői vagy felügyelő testülete tagjainak több mint felét. A So.Ge.A.AL esetében úgy tűnik, hogy az állam döntő befolyásának feltételezésére vonatkozó mindhárom, nem együttesen figyelembe veendő feltétel teljesül.
- (378) A So.Ge.A.AL és a Ryanair vitatják az légitársaságokkal kötött megállapodások államnak való betudhatóságát, miközben Olaszország és az Unioncamere megerősítik azt.

⁽⁹⁴⁾ Lásd például a C-278/00. sz. Görögország kontra Bizottság ügy (2004., I-03997. o.), C-482/99. sz. Franciaország kontra Bizottság ügy (2002., I-04397. o.), valamint a C-328/99. sz. és C-399/00. sz. Olaszország és SIM 2 Multimedia kontra Bizottság egyesített ügyek (2003., I-04035. o., 33. pont).

- (379) A vizsgálat során a So.Ge.A.AL és a Ryanair egyaránt azt állították, hogy az algherói repülőtér és a légitársaságok között létrejött megállapodások csak olyan objektív megállapítás alapján lennének betudhatóak be az államnak, amely arra mutat rá, hogy az állam olyan módon avatkozott bele a So.Ge.A.AL-nak a megállapodások megkötésére vonatkozó döntéseibe, hogy azokat meghatározza vagy befolyásolja, úgy, hogy a So.Ge.A.AL más magatartást tanúsított volna, ha önálló döntést tudott volna hozni; azt állították, hogy nem ez történt a So.Ge.A.AL egyetlen állami részvényese esetében sem. Az eset jog alapján a So.Ge.A.AL és a repülőtérén működő légitársaságok között létrejött megállapodásokról csak akkor állapítható meg, hogy állami támogatást tartalmaznak a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében, ha az állam ellenőrzést gyakorolt a So.Ge.A.AL felett, és ha az állami hatóságok „valamilyen módon szerepet vállaltak az intézkedések meghozatalában”. Mindazonáltal „nem várható el annak részletes vizsgálata alapján történő bizonyítása, hogy a konkrét esetben az állami hatóságok ténylegesen ösztönözték az állami vállalatot a szóban forgó támogatási intézkedés meghozatalára”⁽⁹⁵⁾. Annak megállapítására, hogy egy konkrét intézkedés betudható-e az államnak, a Bizottság bármely más olyan bizonyítékra alapozhatja indoklását, amely a konkrét esetben az állami hatóságok közreműködésére vagy a közreműködés hiányának valószínűtlenségére utal az intézkedés elfogadása kapcsán⁽⁹⁶⁾.
- (380) Amint azt a Bíróság megállapítja a Stardust Marine ügyben hozott ítéletében, egy intézkedés vonatkozásában az államnak való betudhatóság vagy „szerves” vagy „szerkezeti” bizonyítékok alapján állapítható meg, vagy pedig olyan bizonyítékok alapján, amelyek az állam részvételére utalnak, vagy arra, hogy nem valószínű, hogy az állam távol maradt a konkrét intézkedéshez vezető döntéstől. Ugyanebben az ítéletben a Bíróság összeállította az államnak való betudhatóság kérdésében releváns lehetséges bizonyítékok nem kimerítő listáját a (268) preambulumbekkezdésben leírtak szerint: az a tény, hogy a vállalkozásnak, amelynek közvetítőjén keresztül a támogatást nyújtották, figyelembe kellett vennie a kormányzati szervek által kiadott irányelveket; a közvállalkozás a közigazgatási struktúrák szerves részét képezi; a vállalkozás tevékenységeinek jellege, valamint az, hogy azokat rendes piaci körülmények között, magánszereplőkkel versenyezve végzik; a vállalat jogállása; az állami hatóságok által a vállalat vezetését feleltéte gyakorolt felügyelet erőssége; valamint minden más olyan bizonyíték, amely az adott esetben az állami hatóságok közreműködésére vagy a közreműködés hiányának valószínűtlenségére utal valamely intézkedés elfogadása kapcsán, tekintettel annak terjedelmére, tartalmára és a vele járó feltételekre.
- (381) Jelen esetben a vizsgálat megerősítette, hogy a légitársaságokkal létrejött megállapodások megkötése az államnak tudható be.
- (382) Először is, a So.Ge.A.AL állami tulajdona, ami teljes körű szavazati jogot jelent a részvényesek közgyűlésében és az igazgatótanácsban, azt jelenti, hogy úgy kell tekinteni, hogy az állam befolyást gyakorol a So.Ge.A.AL döntéshozatali folyamataira, és szerepet játszik a vállalat által hozott döntésekben. Szardínia, tekintettel a So.Ge.A.AL-ban való részesedésére, rendelkezik a szavazati jogok többségével a részvényesek közgyűlésében. A So.Ge.A.AL alapszabálya szerint minden egyes részvény egy szavazatra jogosít a részvényesek közgyűlésében. Az igazgatótanács tagjait úgy választják meg, hogy arányosan képviseljék a többségi részvényesek és a kisebbségi részvényesek részesedését.
- (383) Másodsorban a Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország soha nem állította, hogy a So.Ge.A.AL önállóan, a részvényesei részvétele nélkül hozott döntést arról, hogy megállapodást köt a légitársaságokkal. Ellenkezőleg, 2014. február 18-i levelében Olaszország azt állította, hogy:
- a légitársaságokkal kötött megállapodásokról a So.Ge.A.AL vezérigazgatója folytatott tárgyalásokat,
 - a vezérigazgató tájékoztatta az igazgatótanácsot a tárgyalások állásáról, a megállapodások tartalmáról és a szóban forgó megállapodások fejlesztési kilátásairól,
 - az igazgatótanács általában egyhangúlag megszavazta hozzájárulását a légitársaságokkal kötött szerződések feltételeihez, még azok aláírása előtt.
- (384) Olaszország továbbá tisztázta azt, hogy a repülőtérén működő légitársaságokkal az Algheróból induló új útvonalak népszerűsítése vagy elindítása érdekében létrejött szerződések megkötésére Szardínia egyetértésével került sor, és ez Szardínia stratégiájának része volt a szigetre érkező illetve az onnan induló idegenforgalom növelése érdekében⁽⁹⁷⁾. A Bizottság továbbá úgy véli, hogy a So.Ge.A.AL által végzett tevékenységek jellege (repülőtér üzemeltetés) szintén azt bizonyítja, hogy a szóban forgó intézkedések az államnak tudhatóak be, mivel a regionális repülőterekre a helyi vagy regionális hatóságok gyakran tekintenek úgy, mint a helyi gazdasági fejlődés támogatásának fontos eszközeire.
- (385) Harmadsorban, az alábbiakban a Bizottság bemutatja, hogy elegendő bizonyíték áll rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a regionális hatóságok valóban ösztönözték a szóban forgó megállapodások megkötését, különösen pedig – de nem kizárólagosan – a repülőtérén működő fő légitársasággal, a Ryanairrel való megállapodás megkötését. Ezek a bizonyítékok a Stardust Marine ügy értelmében az államnak való betudhatóság közvetlen bizonyítékai⁽⁹⁸⁾.

⁽⁹⁵⁾ A hivatkozott, Stardust Marine ügyben hozott ítélet 52. és 53. pontja.

⁽⁹⁶⁾ A hivatkozott, Stardust Marine ügyben hozott ítélet 56. pontja.

⁽⁹⁷⁾ Olaszország 2014. február 18-i levele, A. melléklet.

⁽⁹⁸⁾ A fent hivatkozott C-482/99. sz., Franciaország kontra Bizottság ügy.

- i. A regionális hatóságok tájékoztatást kaptak a légitársaságokkal kötött megállapodásokból eredő költségekről, és elvárták tőlük, hogy hozzájáruljanak ezekhez a költségekhez
- (386) Az igazgatótanács üléseiről szóló jegyzőkönyvek, amiket Olaszország a vizsgálat során leadott, azt bizonyítják, hogy Szardínia tájékoztatást kapott a tárgyalásokról, konzultáltak vele azokkal kapcsolatban, és hozzájárult a megállapodások megkötéséhez az algherói repülőtéren működő légitársaságokkal.
- (387) Például az igazgatótanács 2000. március 9-i jegyzőkönyve azt bizonyítja, hogy az igazgatótanács egyhangúlag jóváhagyta a So.Ge.A.AL által javasolt megállapodások megkötését a légitársaságokkal. A So.Ge.A.AL a Volare, Ryanair, Italo, Alpi Eagles, Air Dolomiti, Azzura és Gandalf Air légitársaságokkal folyó tárgyalásokról tett jelentést. A Volare tekintetében azt jelentették, hogy egy új, tárgyalás alatt álló megállapodásban 4 550 000 EUR fix összeg kifizetését határozták meg légiforgalmi mozgásonként („ATM”), valamint utasonként 3 000 EUR kifizetését 60 %-os kihasználtsági mutató esetén. Az igazgatótanács 2006. december 18-i jegyzőkönyve azt bizonyítja, hogy az igazgatótanács tájékoztatást kapott a Germanwings-zel kötött 2007-es megállapodásra vonatkozó tárgyalások előrehaladásáról.
- (388) Következésképpen az állami hatóságok konzultációs tevékenysége és hozzájárulása a repülőtéren működő légitársaságokkal kötött megállapodásokra vonatkozóan nem korlátozódott a Ryanairre. Például az igazgatótanács 2002. február 10-i jegyzőkönyve alapján az Auris francia fuvarozó által Párizsba indított útvonal elindításáról csak a részvényesek kifejezett beleegyezésével hoztak döntést, ami magában foglalta azt is, hogy vállalják minden keletkező pénzügyi kötelezettség fedezését is.
- (389) Az állami hatóságok részvétele az algherói repülőtéren működő különböző fuvarozók működésére vonatkozó megállapodások megkötéséről szóló döntésekben, a (382)–(388) preambulumbekkezdésekben részletezettek szerint, egyértelműen jelzi, hogy az állami hatóságok általános jelleggel részt vettek az ilyen megállapodások megkötésében, még a (382)–(388) preambulumbekkezdésekben részletezett bizonyítékokban nem említett fuvarozók esetében is.
- ii. A légitársaságokkal való megállapodások megkötése során a So.Ge.A.AL az állami hatóságok megbízásából járt el
- (390) A Bizottság úgy véli, hogy elegendő bizonyíték áll rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a légitársaságokkal való megállapodások megkötését az állam ösztönözte illetve koordinálta. Például a részvényesek 2001. október 5-i közgyűléséről szóló jegyzőkönyv szerint a So.Ge.A.AL „a részvényesekkel egyetértésben” egy Szardínia számára fontos útvonal, nevezetesen az Alghero-London útvonal elindításáról tárgyalt, és átmenetileg viselte a felmerülő költségeket, „amelyeket az állami szervezeteknek kellett volna viselniük”.
- (391) Az igazgatótanács üléseiről készült jegyzőkönyvek is azt bizonyítják, hogy a légitársaságokkal való megállapodások megkötése során az igazgatóságnak figyelembe kellett vennie az állami hatóságok követelményeit. Például az igazgatótanács 2004. július 30-i ülésén az igazgatótanács elnöke tájékoztatást adott különböző regionális szervezetek találkozójáról, amelyen megvitatták a Ryanair tevékenységeinek lehetséges fejlesztését a repülőtéren. Garanciákat kértek Szardíniától a közlekedésfejlesztési kezdeményezésekkel kapcsolatos költségek regionális alapokból történő finanszírozására vonatkozóan.
- (392) Az a tény, hogy a szóban forgó megállapodások megkötése során a So.Ge.A.AL Szardínia befolyása alatt járt el, nyilvánvalóan kitűnik a Ryanairrel aláírt 2000. évi repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodásból is, amely kimondja, hogy „a So.Ge.A.AL, miután felkeltette a térség intézményi szervei, köztük az autonóm tartományi kormány figyelmét, és miután számos érdeklődés és hozzájárulás érkezett hozzá a szóban forgó kezdeményezéssel kapcsolatban, megállapodik a fent említett féllel [vagyis a Ryanairrel] a jelen Megállapodás teljes körű teljesítésének fedezéséhez elegendő gazdasági hozzájárulás kifizetését illetően” (Preambulum).
- (393) Az igazgatótanács 2009. július 17-i üléséről készült jegyzőkönyv alapján nyilvánvaló, hogy a So.Ge.A.AL a Ryanairnek nyújtott közös marketing hozzájárulásokat regionális szinten hozott politikai döntések eredményének tekintette. Ebből következően a So.Ge.A.AL úgy vélte, hogy a regionális hatóságoknak kell biztosítaniuk a szükséges pénzügyi eszközöket. A vállalat a fuvarozóval folytatott tárgyalások során biztosított mozgástér felől is érdeklődött, „mivel a So.Ge.A.AL részvényesei nem adtak megbízást az igazgatótanácsnak arra, hogy felbontsa a megállapodást a légitársasággal”.

- (394) A vizsgálat során a Ryanair azt állította, hogy a Bizottság nem szolgált megfelelő bizonyítékkal arra vonatkozóan, hogy az állami hatóságok beavatkoztak a So.Ge.A.AL döntéshozatali folyamatába. Az a körülmény, hogy „a So. Ge.A.AL és Szardínia megállapodásokat írtak alá közös marketing hozzájárulásokra vonatkozóan 2004-ben, 2005-ben, 2006-ban és 2007-ben”, csupán azt az álláspontot támasztja alá, hogy Szardínia finanszírozta a So.Ge. A.AL-t, de nem azt, hogy So.Ge.A.AL tevékenységét a Ryanair vagy az AMS felé irányította volna.
- (395) A Bizottság nem tudja elfogadni a Ryanair érvelését. Először is, amint azt a (384) preambulumbekzdés megemlíti, a vizsgálat során Olaszország kifejezetten megerősítette, hogy a légitársaságokkal való megállapodások megkötése Szardínia stratégiájának szerves része volt a szigetre érkező illetve az onnan induló idegenforgalom növelése érdekében. A So.Ge.A.AL és állami részvényesei között folytatott, a RAS által a So.Ge.A.AL és az algherói repülőtérén üzemelő légitársaságok között megkötött megállapodások tekintetében elérni kívánt regionális és gazdasági fejlesztési célkitűzés alapjául szolgáló megbeszélésekre való hivatkozások azt mutatják, hogy a So.Ge.A.AL regionális politikákat valósított meg az állami szervezetektől kapott utasítások és iránymutatások alapján.
- (396) Ezért a Bizottság megállapítja, hogy a So.Ge.A.AL és az algherói repülőtérén működő különböző fuvarozók között létrejött és a hivatalos vizsgálati eljárást képező megállapodások az államnak tudhatók be.

12.2.1.2. Gazdasági előny

- (397) A vizsgálat során Olaszország azt állította, hogy a jelen vizsgálat tárgyát képező, légitársaságokkal történt megállapodások mindegyikének megkötése során a So.Ge.A.AL úgy járt el, ahogyan azt hasonló helyzetben egy jövedelmezőségi kilátások által vezérelt, gondos piaczgazdasági szereplő tette volna, oly módon, hogy a vizsgált intézkedésekből nem származott olyan gazdasági előny, amelyet a légitársaságok szokásos piaci feltételek mellett ne értek volna el.

12.2.1.2.1. Általános megfontolások

- (398) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás szerint, a piaczgazdasági szereplő elvének értelmében, egy repülőtér használó légitársaságnak nyújtott állami támogatás elvileg kizárt, amennyiben:

- a repülőtéri szolgáltatásokért felszámolt díjak összege megfelel a piaci árnak, vagy
- előzetes elemzés alapján, vagyis az intézkedésekről szóló döntés megszületésének idején rendelkezésre álló adatok alapján készült elemzés alapján kimutatható, hogy várható volt, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás többletnyereséget fog eredményezni a repülőtér részére ⁽⁹⁹⁾.

- (399) Továbbá, a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás szerint „a repülőtér és a légitársaság között fennálló megállapodások értékelésekor a Bizottság azt is figyelembe veszi, hogy a vizsgált megállapodások milyen mértékben tekinthetők egy átfogó stratégia végrehajtása részének, amely várhatóan legalább hosszú távon a repülőtér nyereségességét szolgálja” ⁽¹⁰⁰⁾.

- (400) A (398) preambulumbekzdésben említett első megközelítést illetően (a repülőtéri szolgáltatásokért felszámolt díjak összehasonlítása a piaci árral) a Bizottságnak súlyos kétségei vannak afelől, hogy meghatározható-e egy megfelelő referenciaérték a repülőterek által nyújtott szolgáltatások piaci értékének megállapításához. A Bizottság jelenlegi véleménye szerint a repülőterek által az egyes légitársaságokkal kötött megállapodások elemzésére a legmegfelelőbb kritérium az előzetes többletnyereségesség vizsgálata ⁽¹⁰¹⁾.

- (401) Ebben a tekintetben érdemes megjegyezni, hogy általában a piaczgazdasági szereplő elvének alkalmazása az összehasonlítható piacokon megfigyelt átlagos ár alapján megbízható lehet, ha a piaci ár meghatározható vagy levezethető egyéb piaci mutatókból. Repülőtéri szolgáltatások esetében azonban ez a módszer általában nem megbízható. Valójában a költségek és bevételek szerkezete jellemzően meglehetősen nagy különbséget mutat a különböző repülőterek esetében. A költségek és bevételek függenek a repülőtér fejlődésétől, a repülőtéri infrastruktúra állapotától, a repülőtérén üzemelő légi fuvarozók számától, a repülőtér kapacitásától, a nemzeti szintű szabályozási keretrendszerrel, ami eltérő lehet a különböző tagállamokban, valamint a repülőtérnél a múltban keletkezett hiányoktól és kötelezettségektől.

⁽⁹⁹⁾ 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 53. pont

⁽¹⁰⁰⁾ 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 66. pont

⁽¹⁰¹⁾ 2014. évi légi közlekedési iránymutatás, 59. és 61. pont.

- (402) Emellett a légi közlekedési piac liberalizációja megnehezít minden tisztán összehasonlító elemzést. Amint az a jelen esetben látszik, a repülőterek és légitársaságok közötti kereskedelmi gyakorlatok nem mindig kizárólag közzétett díjszabáson alapulnak. Ellenkezőleg, ezek a kereskedelmi kapcsolatok nagyon változatosak. Magukban foglalják a kockázatok megosztását az utasforgalom tekintetében és az azzal járó kereskedelmi és pénzügyi felelősséget, a szabványos ösztönzési rendszereket, és a kockázatok kiterjedésének elfogadását a megállapodások időtartama során. Következésképpen egy adott ügyletet nem könnyű összehasonlítani egy másikkal fordulónkénti ár vagy utasonkénti ár alapján.
- (403) A vizsgálat során a Ryanair azt állította, hogy az olyan gazdasági előny kizárása érdekében, amelyet szokásos piaci feltételek mellett nem értek volna el, az algherói repülőtéren működő légitársaságokkal kötött megállapodásokban szereplő díjakat össze kell hasonlítani a Ryanair által hasonló repülőtereken fizetett díjakkal, egy megfelelő időkereten belül. [...] A repülőtereket a Ryanair választotta ki, mint az elemzés céljaira leginkább megfelelő referenciákat ⁽¹⁰²⁾.
- (404) [...] tulajdonában áll [...], amely pedig különböző helyi hatóságok tulajdonában áll a [...] térségből. A Ryanair megjegyezte, hogy a [...] éves jelentései nem tartalmazznak semmilyen állami finanszírozásra történő utalást, és a repülőtér minden évben hasznot termelt legalább [...] óta. A Ryanair működése a [...] repülőtéren [...] -ben kezdődött. A repülőtér mindig magántulajdonban állt, ami a Ryanair szerint azt sugallja, hogy a repülőtér referenciaként használható a MEO-teszt alkalmazása során.
- (405) A Ryanair szerint a Ryanair által az algherói repülőtéren fizetett díjakra vonatkozó adatoknak a hasonló repülőtereken kiszabott díjakkal való összehasonlításából származó eredmények vegyesek. Ha feltételezzük, hogy a régió számára nem térül vissza helyi adó, akkor a Ryanair által az algherói repülőtéren fizetendő díjak átlagosan alacsonyabbak, mint a referencia-repülőtereken, mind az utasszám, mind pedig a légi járművek száma alapján fizetett díjak tekintetében. Ha azonban azt feltételezzük, hogy a helyi adó egy része – konkrétan 66 %-a a Ryanair által nyújtott tájékoztatás alapján – visszakérül a régióhoz, akkor a Ryanair által az algherói repülőtéren fizetett átlagos díjak magasabbak, mint a [...] repülőtéren fizetett díjak, de még mindig alacsonyabbak, mint a [...] repülőtéren fizetett díjak. A Ryanair szerint ez részben azzal magyarázható, hogy Szardínia GDP-je alacsonyabb, mint [...] és [...] GDP-je.
- (406) A Ryanair tehát elismeri, hogy a Ryanair által az algherói repülőtéren fizetett díjnak a [...] repülőtereken fizetett díjakkal való összehasonlításából származó eredmények vegyesek, és hogy az eredmények közötti különbségeknek számos oka lehet, mint például a referencia-repülőterek megválasztása.
- (407) A Bizottság egyetért azzal, hogy a repülőtéri díjak összehasonlító teljesítményértékelése nem zárható ki eleve a légitársaságoknak nyújtott támogatás jelenlétének vizsgálata során használt lehetséges megközelítési módok közül. A referenciaérték megállapításához azonban ki kell választani megfelelő számú repülőteret, amelyek egymással összehasonlíthatóak, és amelyek rendes piaci körülmények között hasonló szolgáltatásokat nyújtanak. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 54. pontja szerint az olyan repülőterek között, amelyek üzemeltetői piacgazdasági szereplőként viselkednek, a hozzáférhető és releváns piaci árak alapján kell meghatározni a megfelelő referenciaértéket. Ehhez a referenciaértékhez figyelembe kell venni olyan mutatókat, mint a forgalom nagysága, a forgalom típusa, a rakomány fontossága, valamint a repülőtér nem légi forgalmi tevékenységeiből származó bevételeinek viszonylagos fontossága, a nyújtott repülőtéri szolgáltatások típusa és szintje, a repülőtér és a legközelebbi eső nagyváros közötti távolság, a repülőtér vonzáskörzetében lakók száma, a környező terület jólétére vonatkozó mutató (GDP/fő), valamint a különböző földrajzi területek, ahonnan utasokat lehet vonzani.
- (408) E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy bár néhány repülőtér magántulajdonban áll, vagy üzemeltetését magánvállalkozás végzi a szociális vagy regionális szempontok figyelembevételével, az e repülőterek által felszámolt díjak összegét erősen befolyásolhatják más állami finanszírozásban részesülő repülőtér-üzemeltetők által felszámolt díjak, mivel ez utóbbi díjakat veszik figyelembe a légitársaságok a magántulajdonban álló, vagy magánvállalkozás által üzemeltetett repülőterekkel történő tárgyalásaik során.
- (409) Jelen esetben a Bizottság megjegyzi, hogy a Ryanair maga is úgy vélte, hogy mivel az algherói repülőtér egy szigeten helyezkedik el, és a közelben nincs sok nagyváros vagy repülőtér, ezért nehéz olyan referencia-repülőtereket találni, amelyek csaknem azonos jellemzőkkel bírnak. A Ryanair megjegyezte továbbá, hogy az összehasonlító teljesítményértékelés vegyes eredményei Szardínia GDP-je és azon térségek GDP-je közötti különbséggel magyarázhatók, ahol a lehetséges referencia-repülőterek találhatók.

⁽¹⁰²⁾ A 2011. évi MEOP jelentés.

- (410) Végezetül a Bizottság megállapítja, hogy még ha lennének is megbízható referencia-repülőterek, az összehasonlító teljesítményértékelés jelen esetben semmiképpen sem lenne lehetséges. A vizsgált megállapodások valójában repülőtéri szolgáltatásokat és marketing megállapodásokat tartalmaznak, amelyekben különböző „árakat” határoznak meg, nevezetesen különböző repülőtéri díjakat, kiszolgálási díjakat és a marketing díjakat. Némelyik díj az utasok számától függ, mások a fordulók számától, és vannak fix összegű díjak is. Következésképpen a megállapodások mindegyike bonyolult pénzmozgásokat feltételez a repülőtér-üzemeltető és a repülőtérén működő légitársaságok (valamint azok leányvállalatai) között, nevezetesen a repülőtéri díjak, kiszolgálási díjak és marketing díjak tekintetében.
- (411) Ezért a Bizottság úgy látja, hogy a So.Ge.A.AL által az algherói repülőtérén működő légitársaságokra kiszabott repülőtéri díjak és a referencia-repülőtereken fizetendő repülőtéri díjak összehasonlításából nem származna semmilyen hasznos eredmény a piaczgazdasági szereplő elvének alkalmazásához. Ahhoz, hogy egy ilyen összehasonlító teljesítményértékelés megbízható eredményeket hozzon, szükség lenne legalább olyan összehasonlítható megállapodásokat találni a referencia-repülőtereken, amelyek hasonló marketing célú kifizetéseket és kiszolgálási díjakat tartalmaznak. A szóban forgó megállapodások sajátos és összetett jellege miatt a Bizottság úgy véli, hogy nem végezhető el ilyen összehasonlító teljesítményértékelés, különösen azért sem, mert a kiszolgálási szolgáltatásokért és a marketingtevékenységekért kiszabott árakat ritkán teszik közzé, így azok nem könnyen elérhetők egy ilyen értékelés elvégzéséhez. A Ryanair továbbá a két referencia-repülőtér tekintetében sem nyújtott be ilyen adatokat.
- (412) Mindenesetre, még ha feltételeznénk is, hogy az összehasonlítható repülőtereken érvényben lévő hasonló megállapodásokkal elvégezhető lenne az összehasonlító teljesítményértékelés, ami alapján a Bizottság arra a megállapításra jutna, hogy a szóban forgó „árak” elérik vagy meghaladják a „piaci árat”, a Bizottság ennek alapján nem vonhatná le azt a következtetést, hogy a vizsgált megállapodások megfelelnek a piaci viszonyoknak, ha kiderülne, hogy akkor, amikor a repülőtér-üzemeltető megkötötte a szóban forgó megállapodásokat, a repülőtér-üzemeltető ésszerűen számíthatott arra, hogy azok a többletbevételeket meghaladó többletköltségeket fognak eredményezni. Valójában a piaczgazdasági szereplőnek egyáltalán nem állt volna érdekében „piaci áron” kínálni az árukat és szolgáltatásokat, ha az várhatóan többletvesztéseket eredményezett volna.
- (413) Ezért a Bizottság úgy véli, hogy a Ryanair által releváns referencia-repülőterekként javasolt repülőtereken a légitársaságokkal kötött megállapodások nem tekinthetők megfelelő viszonyítási alapnak a So.Ge.A.AL által az algherói repülőtérén különböző légitársaságoknak nyújtott szolgáltatásokért járó piaci ár megállapításához. Meghatározható piaci referenciaérték hiányában a Bizottság úgy véli, hogy az előzetes többletnyereségességi elemzés a meghatározó kritérium a repülőtér és az egyes légitársaságok között létrejött megállapodások értékeléséhez.
- (414) Ennél a vizsgálatnál az ügylettel összefüggő valamennyi vonatkozó bevétel- és költségnövekményt is figyelembe kell venni. A különböző elemeket (repülőtéri díjakra vonatkozó engedményeket, marketingtámogatásokat, más pénzügyi ösztönzőket) nem szabad külön értékelni. Ezzel kapcsolatosan a *Charleroi* ügyben hozott ítélet következő szakaszát kell figyelembe venni: „A magánbefektető kritériumának alkalmazása keretében a kereskedelmi ügyletet egészében kell figyelembe venni annak megvizsgálásakor, hogy a közjogi jogalany és az általa ellenőrzött jogalany együtt racionális piaczgazdasági szereplőként jártak-e el. A Bizottság a vitatott intézkedések értékelése során ugyanis köteles valamennyi releváns elemet és azok összefüggéseit figyelembe venni [...]” ⁽¹⁰³⁾.
- (415) A várható többletbevételeknek különösen magában kell foglalnia az engedményeket is tartalmazó repülőtéri díjakból, valamint a szerződésből eredően várható többletforgalomból származó bevételeket, valamint a többletforgalomból eredő, a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből várható bevételeket. A várható többletköltségeknek tartalmazniuk kell különösen az összes működési és beruházási többletköltséget, amely nem keletkezett volna a megállapodás hiányában, úgy mint többlet személyzeti, berendezésekkel kapcsolatos és beruházási költségek, amelyeket a légitársaság repülőtérén való jelenléte idéz elő, valamint a marketingtámogatások és más pénzügyi ösztönzők költségei. Ezzel ellentétben, azokat a költségeket, amelyek a repülőtérnél a légitársasággal kötött megállapodástól függetlenül merültek volna fel, nem kell figyelembe venni a MEOP értékelés során.
- (416) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy ebben az összefüggésben az árdifferenciálás (ideértve a marketingtámogatást és egyéb ösztönzőket) standard üzleti gyakorlatnak számít. Számos oka lehet annak, hogy nem ugyanazokat a feltételeket kínálják fel valamennyi légitársaságnak. Különösen ésszerű lehet, hogy azoknak a légitársaságoknak, amelyek a repülőtérnek jelentős utasforgalmat biztosítanak, meghatározott pénzügyi ösztönzőket (akár marketingtámogatás formájában) és a közzétett repülőtéri díjak utáni egyedi engedményt nyújtsanak. Az ilyen kedvező feltételek a várható többletforgalommal és az e többletforgalom révén a légi forgalommal nem

⁽¹⁰³⁾ A hivatkozott, *Charleroi* ügyben hozott ítélet 59. pontja.

összefüggő tevékenységből származó bevétel alapján objektíven indokolhatók⁽¹⁰⁴⁾, és további magyarázat, hogy az utasonkénti árrés, amely a légitársaság által fizetett repülőtéri díjból ered, a szóban forgó légiutas-forgalom figyelembevételével abszolút mértékben jelentős lehet, még abban az esetben is, ha ezt az árrést az engedmények és a pénzügyi ösztönzők csökkentik. Annak megítéléséhez, hogy az ilyen engedmények és pénzügyi ösztönzők gazdasági előnyt jelentenek-e, meg kell állapítani, hogy a repülőtér üzemeltetője az engedmények és ösztönzők biztosításáról történő döntése időpontjában körültekintő mérlegelést követően feltételezhette-e, hogy ez a döntés jövedelmező, vagy más szóval, hogy egy ezzel ellentétes helyzettel összehasonlítva ez a döntés nagyobb nyereséget (vagy kisebb veszteséget) eredményez.

- (417) Emellett a Bizottság megjegyzi, hogy a So.Ge.A.AL és a repülőtérén működő légitársaságok között létrejött megállapodások a repülőtér hosszú távú stratégiájának részei voltak. A So.Ge.A.AL üzleti terveiből (lásd (59)–(75) preambulumbekzdések) egyértelműen kitűnik, hogy a So.Ge.A.AL a diszkont légitársaságokra támaszkodott, mint a növekedés fő serkentőire, és hogy a várakozások szerint meg kellett volna fordítania a korábbi hanyatlási folyamatokat, és vissza kellett volna nyernie életképességét, miután elnyerte az átfogó koncessziót az algherói repülőtér üzemeltetésére vonatkozóan. Ennélfogva a (399) preambulumbekzdésben említett feltételt valamennyi vizsgált szerződés teljesíti. A fentiekből következik, hogy minden egyes vizsgált megállapodás esetében, amennyiben megállapítható, hogy megkötése időpontjában egy jövedelmezőségi kilátások által vezérelt piaccgazdasági szereplő a So.Ge.A.AL helyében elvárhatta, hogy a megállapodás által keletkeztetett jövőbeni többletköltségeket ellensúlyozni fogják a jövőbeni bevételek, akkor az adott megállapodás összhangban áll a piaccgazdasági szereplő elvével, és nem valósít meg állami támogatást.

12.2.1.2.2. A Ryanairrel kötött repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások és az AMS-szel kötött marketing megállapodások együttes értékelése

- (418) A 2012. évi határozatban a Bizottság úgy látta, hogy a piaccgazdasági szereplő elvének alkalmazása során a Ryanairrel kötött repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodásokat és a Ryanairrel, valamint az AMS-szel kötött marketing megállapodásokat, valamint azok pénzügyi következményeit együttesen, egyetlen intézkedésként kell értékelni. A Ryanair nem vitatta, hogy a közvetlenül a Ryanair és a So.Ge.A.AL között 2002-ben és 2003-ban létrejött marketing megállapodásokat együtt kell értékelni a 2002-ben és 2003-ban kötött repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodásokkal.
- (419) Ugyanakkor a Ryanair visszautasította a Bizottság előzetes megállapítását, miszerint a Ryanairt és az AMS-t egyetlen entitásként kell figyelembe venni, és hogy a So.Ge.A.AL és a Ryanair között létrejött adott repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodást, valamint a So.Ge.A.AL és az AMS között ugyanakkor létrejött marketing szolgáltatásokra vonatkozó megállapodást együttesen kell értékelni a gazdasági előny értékelése során. A Ryanair szerint a Ryanairrel kötött repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások és az AMS-szel kötött marketing szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások különállóak és függetlenek, különböző szolgáltatásokra vonatkoznak, és nincs köztük olyan szerződéses vagy egyéb összefüggés, ami indokolhatná egyetlen intézkedés-sorozatként történő figyelembevételüket. Az AMS támogatta ezt az álláspontot.
- (420) E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy számos jel egyértelműen arra utal, hogy a megállapodásokat egyetlen intézkedésként kell értékelni, mivel egyetlen ügylet keretében kötötték meg őket.
- (421) Először is, a megállapodások ugyanazon felek között, ugyanabban az időpontban jöttek létre:
- a) Az állami támogatásokra vonatkozó szabályok alkalmazása során az AMS és a Ryanair egyetlen vállalkozásnak számít olyan értelemben, hogy az AMS a Ryanair érdekében és ellenőrzése alatt jár el. Jelen megállapodások esetében ez abból is következik, hogy az adott marketing megállapodás preambuluma kimondja, hogy „az AMS kizárólagos felhatalmazással rendelkezik arra, hogy marketingszolgáltatásokat nyújtson a www.ryanair.com utazási honlapon, az ír fapados légitársaság, a Ryanair honlapján.” Így amennyiben a So.Ge.A.AL népszerűsíteni szeretne egy Ryanair célállomást és a környező régiókat, akkor ezt csak az AMS-en keresztül teheti meg.
 - b) Az adott megállapodásokat minden esetben ugyanazokon a napokon kötötték meg.
- (422) Másodszor, az AMS-szel kötött 2006. és 2010. évi megállapodások preambuluma kimondja, hogy „a www.ryanair.com honlap egyedi lehetőséget biztosít lehetséges Ryanair utasok millióinak elérésére, és bőséges tájékoztatást nyújt azokról a repülőterekről, városokról és régiókról, amelyek felé a Ryanair járatokat működtet”. Ez azt jelzi, hogy a marketing megállapodás célja nem az, hogy Szardíniát általában népszerűsítse, hanem konkrétan az,

⁽¹⁰⁴⁾ Ez alatt a parkolók, az üzletek, az éttermek stb. mint a repülőtér üzemeltetőjének kiegészítő üzleti tevékenységei révén befolyó bevételeket kell érteni, amelyeket a megnövekedő utasforgalomnak köszönhetően érnek el.

hogy maximalizálja a jegyeladásokat a Ryanair célállomására, Algheróba. A preambulumok valójában azt mondják ki, hogy a So.Ge.A.AL-nak meg kell céloznia a Ryanair utasait a régió idegenforgalma és üzleti lehetőségei, különösen pedig az algherói repülőtér, mint célállomás népszerűsítése érdekében.

- (423) Harmadsorban, az AMS-szel kötött marketing megállapodásokban „A megállapodás célja” címet viselő első szakasz tartalmazza, hogy a megállapodások „a Ryanair azon kötelezettségvállalásában gyökereznek, hogy útvonalakat működtet Alghero és más uniós célállomások között” (a 2006. évi megállapodásban szerepel London-Stansted, Barcelona Gerona, Frankfurt Hahn, Pisa, Liverpool és Róma). Ez a megfogalmazás egyértelmű közvetlen kapcsolatot valósít meg a repülőtéri szolgáltatási megállapodások és a marketing megállapodások között olyan értelemben, hogy az egyik nem jött létre volna a másik nélkül. A marketing megállapodások a repülőtéri szolgáltatási megállapodások megkötésén és a Ryanair által nyújtott szolgáltatásokon alapulnak.
- (424) Negyedsorban, a marketing megállapodások preambuluma kimondja, hogy a So.Ge.A.AL úgy határozott, hogy „aktívan részt vesz abban, hogy nemzetközi légi utasok körében népszerűsítse Alghero várost és a régiót, mint üdülési célállomást és vonzó üzleti központot.” Ez azt jelzi, hogy a marketing megállapodások megkötésének elsődleges és jellemző célja kifejezetten az algherói repülőtér és a környező régió népszerűsítése volt, ebből következően pedig kapcsolódott a Ryanair repülőtéri szolgáltatási megállapodásainak megkötéséhez.
- (425) Ötödször, a marketing megállapodásokat a So.Ge.A.AL azonnal felbonthatja abban az esetben, ha a Ryanair leállítja a fent említett útvonalak működtetését. Ez megint azt mutatja, hogy a marketing megállapodások és repülőtéri szolgáltatási megállapodások elválaszthatatlanul kapcsolódnak egymáshoz.
- (426) Végül pedig a Bizottság megállapítja, hogy a So.Ge.A.AL 2000. évi éves jelentésének elemzése alapján nyilvánvaló, hogy a Ryanair a marketingtámogatást a londoni útvonal működtetésének feltételeként kérte a 2000. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás megkötésekor. Ezt az olvasatot megerősíti az a tény is, hogy a marketingtámogatás költségeit a So.Ge.A.AL a Ryanair útvonal működési költségének tekintette, nem pedig márkafejlesztési beruházásnak, mint ahogyan azt a Ryanair és az AMS állítja.
- (427) Következésképpen a So.Ge.A.AL és az AMS között létrejött marketingszolgáltatási megállapodások szétválaszthatatlanul kapcsolódnak a Ryanair és a So.Ge.A.AL között aláírt repülőtéri szolgáltatási megállapodásokhoz. A (421)–(426) preambulumbekendésekben tett megállapítások azt mutatják, hogy a repülőtéri szolgáltatási megállapodások nélkül a marketingszolgáltatási megállapodások megkötésére sem került volna sor. A Fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a repülőtéri szolgáltatási megállapodások és a marketingszolgáltatási megállapodások egymástól nem elválaszthatók, és ezért úgy ítéli meg, hogy minden egyes marketingszolgáltatási megállapodást együtt kell elemezni az ugyanabban az időben megkötött repülőtéri szolgáltatási megállapodással annak megállapítása érdekében, hogy az ilyen ügylet állami támogatásnak minősül-e.

12.2.1.2.3. Előnyök, amelyeket egy piacgazdasági szereplő várhatott a marketingszolgáltatási megállapodásoktól, és az ár, amelyet hajlandó lett volna kifizetni ezekért a szolgáltatásokért

- (428) A MEO-teszt alkalmazása során ebben az esetben a RAS és a So.Ge.A.AL magatartását kell összehasonlítani az algherói repülőtér üzemeltetésével megbízott gondos, jövedelmezőségi kilátások által vezérelt piacgazdasági szereplő magatartásával. Az értékelésben figyelmen kívül kell hagyni a repülőtérnek helyet adó térség gazdaságára gyakorolt minden pozitív hatást, ugyanis a Bíróság tisztázta, hogy a MEO-teszt alkalmazása során a lényeges kérdés az, hogy „hasonló körülmények között egy, az előrelátható nyereségességet szem előtt tartó, minden szociális vagy regionális politikai, illetve szektorfüggő megfontolástól elvonatkoztató, a magánszektorba tartozó részvényes hajlandó lett volna-e a szóban forgó tőkét jegyezni” ⁽¹⁰⁵⁾.
- (429) A szóban forgó intézkedések elemzése során meg kell vizsgálni azokat az előnyöket, amelyekhez ez a feltételezett, nyereség által vezérelt piacgazdasági szereplő juthatott volna a marketingszolgáltatások megvásárlása révén. Ezen elemzés során figyelmen kívül kell hagyni az ilyen szolgáltatásoknak az idegenforgalomra és a régió gazdasági teljesítményére gyakorolt általános hatását. Csak a szolgáltatásoknak a repülőtér nyereségességére gyakorolt hatását kell figyelembe venni, mivel ez lenne az egyetlen szempont egy feltételezett piacgazdasági szereplő számára.

⁽¹⁰⁵⁾ 40/85. sz. Belgium kontra Bizottság ügy (EBHT 1986., I-2321. o.)

- (430) Elméletben a marketingszolgáltatások képesek ösztönözni az utasforgalmat a marketingszolgáltatási megállapodások és a repülőtéri szolgáltatási megállapodások által lefedett légi útvonalakon, mivel a marketingszolgáltatásokat ezen légi útvonalak népszerűsítésére dolgozták ki. Habár ez a hatás elsősorban az érintett légitársaság számára hoz előnyöket, a repülőtér-üzemeltető számára is hasznos lehet. Emellett, az utasforgalom növekedése bizonyos repülőtéri díjakból származó bevételek emelkedését okozhatja a repülőtér-üzemeltető számára, valamint a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek növekedését, különös tekintettel a személygépkocsi-parkolókból, éttermekből és a repülőtéren található más üzleti tevékenységekből származó bevételek esetében, amelyek forgalma teljes egészében vagy részben a repülőtér-üzemeltetőt illeti meg.
- (431) Ezért az algherói repülőteret a So.Ge.A.AL és a RAS helyében üzemeltető piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna ezt a lehetséges pozitív hatást annak mérlegelése során, hogy megkösse-e a marketingszolgáltatási megállapodást és az annak megfelelő repülőtéri szolgáltatási megállapodást. A piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna a szóban forgó légi útvonal hatását a jövőbeni bevételekre és költségekre, jelen esetben úgy, hogy megbecsülte volna az adott útvonalakat használó utasok számának növekedését, ami azokon a légi útvonalakon magasabb várt kihasználtsági arány (vagy kihasználtsági tényező) ⁽¹⁰⁶⁾ formájában tükrözte volna a marketingszolgáltatások lehetséges pozitív hatását. Továbbá ezt a hatást értékelte volna a szóban forgó légi útvonalak működtetésének teljes időszakát tekintve, amint azt a repülőtéri szolgáltatási megállapodások és a marketing megállapodások meghatározzák.
- (432) Ebben a kérdésben, nevezetesen hogy a marketingszolgáltatási megállapodások nem csupán költségeket keletkeztetnek a repülőtér-üzemeltető számára, de előnyök is járhatnak velük, a Bizottság egyetért a Ryanairrel.
- (433) Továbbá azt is meg kell határozni, hogy az algherói repülőteret üzemeltető feltételezett piacgazdasági szereplő ésszerűen elvárhat-e és számszerűsíthet-e más előnyöket is, mint például a márkakép, vagyis egyéb előnyöket, mint amelyek az utasforgalomra gyakorolt pozitív hatásból származnak a marketingszolgáltatási megállapodások és a repülőtéri szolgáltatási megállapodások által lefedett légi útvonalakon az útvonalak működtetésének időszaka során, amint azt a marketing megállapodások és a repülőtéri szolgáltatási megállapodások meghatározzák.
- (434) A Ryanair támogatja ezt az érvelést, különösen 2014. január 17-i tanulmányában. A tanulmány azon az elméleten alapul, hogy a repülőtér-üzemeltető által megvásárolt marketingszolgáltatások segítik a repülőtér márkaképének fejlesztését és ezáltal az adott repülőteret használó utasok számának fenntartható növekedését, nem csupán azon számok tekintetében, amelyek a marketingszolgáltatási megállapodások és a repülőtéri szolgáltatási megállapodások által lefedett légi útvonalakon jelentkeznek a megállapodásokban meghatározott működtetési időszak során. A Ryanair azzal érvelt ebben a tanulmányban, hogy ezeknek a marketingszolgáltatásoknak fenntartható pozitív hatásai lesznek a repülőtér utasforgalmára a marketingszolgáltatási megállapodás lejárta után is. Olaszország is osztja ezt az álláspontot, és a marketingszolgáltatásokból származó előnyöket figyelembe vették a Ryanairrel kötött megállapodásokra vonatkozó rekonstruált előzetes nyereségességi elemzésben is, amint azt az alábbi 8. táblázat foglalja össze.
- (435) Először is le kell szögezni, hogy semmi sem sugallja azt, hogy a hivatalos vizsgálati eljárásban érintett marketing-szolgáltatási megállapodások megkötése során a repülőtér-üzemeltető vagy a RAS valaha is fontolóra vette, vagy még kevésbé számszerűsítette volna a marketingszolgáltatási megállapodások lehetséges jótékony hatásait a megállapodásokban foglalt útvonalakon kívül más légi útvonalakra is, vagy annak a lehetőségét, hogy ezek a hatások folytatódna a megállapodások lejárta után is.
- (436) Továbbá ezeknek a hatásoknak a fenntartható jellegét nem lehet értékelni a rendelkezésre álló információk alapján. Lehetséges, hogy az algherói repülőtér és a szardíniai régió hirdetése a Ryanair internetes honlapján arra ösztönözhetette a honlapra látogató embereket, hogy Ryanair jegyeket vásároljanak az algherói repülőtérre az alatt az idő alatt, amíg a hirdetés fent volt, vagy még egy kicsivel azután is. Az azonban egyáltalán nem valószínű, hogy ennek a hirdetésnek a látogatókra gyakorolt hatása a Ryanair internetes oldalán történő hirdetési időszakot követően még néhány hétnél tovább tartott volna vagy tovább befolyásolta volna a repülőjegy vásárlásokat. Valószínűbb, hogy egy reklámkampánynak akkor van fenntartható hatása, ha az eladást elősegítő tevékenységek egy vagy több olyan médiára terjednek ki, amelyekkel adott időszak során a fogyasztók rendszeresen kapcsolatba kerülnek. Például az általánosan nézett/hallgatott televízió- vagy rádióadókat, népszerű internetes oldalakat és/vagy közterületeken elhelyezett különböző kültéri vagy beltéri reklámplakátokat alkalmazó reklámkampánynak fenntartható hatása lehet, ha a fogyasztók rendszeresen kapcsolatba kerülnek ezekkel a médiákkal. Viszont azok a promóciós tevékenységek, amelyek csupán a Ryanair internetes oldalára korlátozódnak, nem valószínű, hogy olyan hatást gyakorolnak, ami sokáig kitartana még a promóció lezárulta után is.
- (437) Valójában nagyon valószínű, hogy a legtöbb ember nem látogat el a Ryanair internetes oldalára elég gyakran ahhoz, hogy csupán az ott látott hirdetések alapján tisztán vissza tudjanak emlékezni az adott régióra. Ezt az

⁽¹⁰⁶⁾ A kihasználtsági arány vagy kihasználtsági tényező a szóban forgó légi útvonalon működő légi járműben elfoglalt férőhelyek arányát jelenti.

érvelést két tényező támasztja alá. Először is, a marketingszolgáltatási megállapodásokban meghatározott feltételek értelmében Alghero és a szardíniai régió népszerűsítése a Ryanair internetes oldalán egyetlen 150 szóból álló bekezdésre korlátozódott „Top Five Things To Do” cím alatt az algherói célállomás oldalán, valamint egy hivatkozásra a www.ryanair.com honlapon, ami a So.Ge.A.AL által rendelkezésre bocsátott oldalra vezetett. A Bizottság úgy véli, hogy az eladást serkentő tevékenységek típusa (egy korlátozott marketing értékkel rendelkező egyszerű hivatkozás) nagymértékben csökkentette ezeknek a tevékenységeknek a hatását a promóció befejeződése után, különösen azért, mert ezek a tevékenységek csak a Ryanair internetes oldalára korlátozódtak, és egyetlen más média sem támogatta őket. Másodszor pedig az AMS-szel kötött megállapodásokban meghatározott marketingtevékenységek nagymértékben kapcsolódtak az algherói repülőtér célállomás internetes oldalához. Az emberek többsége valószínűleg nem gyakran látogat el erre az oldalra; ha mégis megteszik, az valószínűleg annak köszönhető, hogy már eleve érdekli őket ez a célállomás.

- (438) Ezért még ha a marketingszolgáltatások növelték is az utasforgalmat a marketingszolgáltatási megállapodások által lefedett légi útvonalakon a megállapodások teljesítésének időszaka során, nagyon valószínű, hogy ezen időszak letelte után ez a hatás lenullázódott vagy elhanyagolható mértékű volt.
- (439) A Ryanair 2014. január 17-i és 31-i tanulmányaiból az is következik, hogy rendkívül bizonytalan volt a megállapodások által lefedett légi útvonalakon túli előnyök vagy olyan előnyök keletkezése, amelyek az adott útvonalak működtetésének a marketingszolgáltatási megállapodásokban és a repülőtéri szolgáltatási megállapodásokban meghatározott időszakán túl is kitartanak, és ezeket az előnyöket nem lehetett olyan megbízhatósággal számszerűsíteni, amit egy gondos piacgazdasági szereplő megfelelőnek tartott volna.
- (440) Így például, a 2014. január 17-i tanulmány szerint „a repülőtéri szolgáltatási megállapodás tervezett lejárátát követően keletkező jövőbeni többletnyereség alapvetően bizonytalan”. A tanulmány továbbá két módszert javasol a marketingszolgáltatási megállapodások pozitív hatásainak előzetes értékelésére: a „cash flow” módszert és a „tőkésítési” módszert.
- (441) A „cash flow” módszer a marketingszolgáltatási megállapodásokból és a repülőtéri szolgáltatási megállapodásokból származó előnyök értékelését foglalja magában, úgy, hogy megállapítják a repülőtér-üzemeltetőnek a marketingszolgáltatási és repülőtéri szolgáltatási megállapodásból származó lehetséges jövőbeni bevételeit, levonva a megfelelő költségeket. A „tőkésítési” módszer alkalmazása során a repülőtér márkaképének a marketing-szolgáltatások révén történő fejlesztését a marketingszolgáltatási megállapodásokban meghatározott áron beszerzett immateriális eszközként kezelik.
- (442) A 2014. január 17-i tanulmány ugyanakkor rávilágít a „tőkésítési” megközelítés alkalmazása során felmerülő fő nehézségekre, és rámutat arra, hogy az ezzel a módszerrel meghatározott eredmények megbízhatatlanok lehetnek; inkább a „cash flow” módszer alkalmazását javasolja. A tanulmány megállapítja, hogy „a tőkésítési megközelítés a marketing kiadásokat csak a repülőtér immateriális javainak tulajdonítható arányban veszi figyelembe. Ugyanakkor nehéz lehet meghatározni a marketing kiadásoknak azt a részét, ami a repülőtér számára a várakozások szerinti jövőbeni bevételek termelésére irányul (nevezetesen a repülőtér immateriális javaiba való befektetést), szemben a repülőtér számára termelt folyó bevételekkel”. Hangsúlyozza továbbá, hogy „a tőkésítési megközelítés alkalmazása érdekében meg kell becsülni azt, hogy az AMS marketingkampányának köszönhetően egy repülőtér átlagosan milyen hosszú ideig lenne képes ott tartani egy vásárlót. A gyakorlatban kellő mennyiségű adat hiányában nagyon nehéz lenne megbecsülni a vásárló visszatartásának átlagos időtartamát egy AMS kampányt követően.”
- (443) A 2014. január 31-i tanulmány a „cash flow” megközelítés gyakorlati alkalmazását javasolja. Ezen megközelítés értelmében a marketingszolgáltatási megállapodásokból és a repülőtéri szolgáltatási megállapodásokból származó előnyöket, amelyek kitartanak a marketingszolgáltatási megállapodás lejártát követően is, a megállapodás lejáratának napján kiszámított „végérték” formájában fejezik ki. A végértéket a repülőtérnek a repülőtéri szolgáltatási megállapodás utolsó évében termelt többletnyereségéből számítják ki (az AMS kifizetések nélkül), figyelembe véve az európai légi közlekedési piac növekedési ütemét, valamint a valószínűségi tényezőt, ami tükrözi a repülőtéri szolgáltatási megállapodásnak és a marketingszolgáltatási megállapodásnak azt a képességét, hogy lejártá után is hozzájáruljon a repülőtér nyereségeihez. A 2014. évi MEOP jelentésben Olaszország ugyanezt a módszert javasolta a „végérték” kiszámítására (lásd (471) preambulumbekkezdés).

- (444) A 2014. január 31-i tanulmány szerint a tartós előnyök nyújtására való képesség számos olyan tényezőtől függ „mint a nagyobb jelentőség, erősebb márka, valamint a hálózati externáliák és a visszatérő utasok”, de nem részletezte ezeket a tényezőket.
- (445) A 2014. január 31-i tanulmány 30 %-os valószínűségi tényezőt javasol, amit prudensnek tart. A tanulmány azonban nem nyújt komoly bizonyítékot e tényező tekintetében, sem mennyiségi, sem minőségi szempontból. Nem támaszkodik a Ryanair tevékenységeivel, a légi közlekedési piacokkal vagy a repülőtéri szolgáltatásokkal összefüggő tényekre a 30 %-os arány alátámasztása érdekében. Nem állapít meg semmilyen kapcsolatot ezen arány és az érintőlegesen megemlített tényezők (jelentőség, erős márka, hálózati externáliák és visszatérő utasok) között, amik elvileg kiterjesztik a repülőtéri szolgáltatási megállapodásokból és a marketingszolgáltatási megállapodásokból származó előnyöket a megállapodások lejártán túl is. Végül pedig semmilyen formában nem támaszkodik az AMS-szel kötött különböző megállapodásokban meghatározott marketingszolgáltatások konkrét tartalmára, amikor azt elemzi, hogy ezek a szolgáltatások milyen mértékben befolyásolhatják a (444) preambulumbekézdésben említett tényezőket.
- (446) Továbbá nem bizonyítja be azt, hogy fennáll-e egyáltalán annak a valószínűsége, hogy a repülőtéri szolgáltatási megállapodás és a marketingszolgáltatási megállapodás lejártát követően, a megállapodások által alkalmazásuk utolsó évében a repülőtér-üzemeltető számára termelt nyereség folytatódni fog a jövőben. Arra sem ad bizonyítékot, hogy az európai légi közlekedési piac növekedési üteme valóban hasznos mutató-e egy adott repülőtér számára egy repülőtéri szolgáltatási megállapodás és egy marketingszolgáltatási megállapodás hatásának méréséhez.
- (447) Következésképpen nem valószínű, hogy a Ryanair és Olaszország által javasolt módszer használatával kiszámított „végértéket” figyelembe venné egy gondos piaccgazdasági szereplő, amikor arról dönt, hogy megkötse-e egy megállapodást vagy sem. A 2014. január 31-i tanulmány tehát arra mutat rá, hogy a „cash flow” megközelítés csupán nagyon bizonytalan és megbízhatatlan eredményekhez vezetne, csakis, mint a „tőkésítési” módszer.
- (448) Emellett a marketingszolgáltatások egyértelműen olyan emberekre irányulnak, akikkel kapcsolatban valószínűsíthető, hogy használják a marketingszolgáltatási megállapodásban szereplő útvonalat. Ha ezt az útvonalat nem újítják meg a repülőtéri szolgáltatási megállapodás lejártakor, nem valószínű, hogy a marketingszolgáltatások továbbra is pozitív hatást gyakorolni a repülőtér utasforgalmára a lejárt időpontját követően. Egy repülőtér-üzemeltető számára nagyon nehéz megállapítani annak a valószínűségét, hogy egy légitársaság folytassa-e egy útvonal működtetését azon időszak lejártát követően is, amelyre vonatkozóan kötelezettséget vállalt a repülőtéri szolgáltatási megállapodásban. Különösen a diszkont légitársaságok esetében már kiderült, hogy amikor sor kerül útvonalak megnyitására vagy lezárására, nagyon érzékenyen reagálnak a piaci feltételekre, amelyek többnyire nagyon gyorsan változnak. Jelen esetben például Olaszország előadta, hogy a Germanwings mindössze egy év elteltével úgy határozott, hogy leállítja az algherói repülőtérre induló járatait, és emiatt a So.Ge.A.AL-lal kötött megállapodása nem töltötte ki a teljes időtartamát (a fuvarozó három évre szóló megállapodást kötött a repülőtérrel), mivel nem tudott megfelelő forgalmat generálni ahhoz, hogy elérje a megtérülési szintet. Az ügy aktáiban található dokumentumokból is az következik, hogy a Ryanair legalább egyszer (2009-ben) felülvizsgálta az algherói repülőtérre való működését. Ezért egy gondos piaccgazdasági befektető, amikor a jelen esetben vizsgálthoz hasonló ügyletbe vág bele, nem támaszkodna egy olyan légitársaságra, amely a szóban forgó útvonal működtetését meghosszabbítja a megállapodás lejártakor.
- (449) Utoljára pedig, de nem utolsó sorban, a Bizottság megállapítja, hogy az Olaszország által a 2006. és 2010. évi megállapodások előzetes nyereségességi elemzésének rekonstruálása során alkalmazott megközelítés, amely szerint figyelembe vesznek egy „végértéket”, nem került alkalmazásra Olaszország által, amikor a repülőtéren működő más légitársaságokkal aláírt megállapodások nyereségességét vizsgálta, pedig már megkötötte a marketing megállapodásokat a repülőtér-üzemeltetővel. Ezen a ponton Olaszország érvelése arra a tényre támaszkodik, hogy a Ryanairtól eltérő más légitársaságok honlapjára ellátogató lehetséges látogatók száma sokkal alacsonyabb, mint a ryanair.com közönsége. A messze alacsonyabb népszerűség miatt nincs értelme számszerűsíteni egy végértéket a más légitársaságokkal kötött megállapodások nyereségességének elemzése során. Mindazonáltal a Bizottság megállapítja, hogy 2006-ig a So.Ge.A.AL a Ryanairrel írta alá a marketing megállapodásokat, nem pedig az AMS-szel. Nem vettek figyelembe végértéket, hogy megmagyarázzák a So.Ge.A.AL és a Ryanair között 2002-ben és 2003-ban létrejött marketing megállapodások időtartama után keletkező jövőbeni előnyöket.
- (450) Végezetül, a (428)–(449) preambulumbekézdések alapján egyértelmű, hogy az egyetlen előny, amire egy gondos piaccgazdasági szereplő számítana a marketingszolgáltatási megállapodásból, és amelyet számszerűsítené, amikor döntést hoz arról, hogy megkötse-e egy ilyen megállapodást vagy sem egy repülőtéri szolgáltatási megállapodással együtt, az lenne, hogy a marketingszolgáltatások pozitív hatást gyakorolnának a szóban forgó

megállapodásokban szereplő útvonalakat használó utasok számára ezen útvonalak működtetésének a megállapodásokban meghatározott időszaka során. A Bizottság úgy véli, hogy minden más lehetséges előny túlságosan bizonytalan ahhoz, hogy számszerűsítsék vagy figyelembe vegyék őket.

12.2.1.2.4. A többletköltségek és -bevételek értékelése

- (451) Tekintettel a (398)–(450) preambulumbekendésekre foglalt megfontolásokra, a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása során a Bizottságnak i. minden egyes repülőtéri szolgáltatási megállapodást a marketing megállapodásokkal együtt kell megvizsgálnia, amennyiben van ilyen, ideértve azt az esetet is, amikor az AMS-szel kötöttek ilyen megállapodást; valamint ii. meg kell határoznia azokat a többletköltségeket és -bevételeket, amelyek ésszerűen elvárhatóak voltak minden egyes összetartozó ügylettől, figyelembe véve a marketing megállapodások hatását a várt kihasználtsági tényezőkre.

A Ryanairrel kötött megállapodások

- (452) A So.Ge.A.AL és a Ryanair között létrejött repülőtéri szolgáltatási megállapodásokat a 7. táblázat mutatja be:

7. táblázat

A So.Ge.A.AL és a Ryanair között létrejött repülőtéri szolgáltatási megállapodások

Megállapodás (aláírás dátuma)	A szerződés tervezett időtartama
2000. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás (2000. június 22.)	2000. június 22. – 2010. június 21.
2002. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás (2002. január 25.)	2002. január 1. – 2012. december 31.
2003. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás (2003. szeptember 1.)	2003. szeptember 1. – 2014. szeptember 1.
2006. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás (2006. április 3.)	2006. január 1. – 2010. december 31.
2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás (2010. október 20.)	2010. január 1. – 2013. december 31.

- (453) Olaszország azt állítja, hogy 2000 és 2010 között a So.Ge.A.AL több üzleti tervet dolgozott ki a repülőtér átfogó fejlesztésére vonatkozóan. Ezek az üzleti tervek előrettekintő becsléseket tartalmaznak az utasszámokkal és bevételekkel kapcsolatban, valamint a költségekre vonatkozó információkat is. Azonban az üzleti tervek egyike sem vonatkozik konkrétan egy adott megállapodásra, amely a So.Ge.A.AL és az algherói repülőtérén működő társaságok vagy az AMS között jött létre. Továbbá nem fedik le a So.Ge.A.AL és ezen légitársaságok között létrejött megállapodások teljes időtartamát.
- (454) A fent említettek szerint Olaszország elkészítette a Ryanairrel kötött megállapodások rekonstruált előzetes nyereségességi elemzéseit azokra a többletköltségekre és -bevételekre alapozva, amelyeket a megállapodások megkötésének időpontjában a So.Ge.A.AL helyében egy piacgazdasági szereplő ésszerűen elvárhatott a vizsgált időszak során, vagyis 2000 és 2010 között, a 8. táblázat szerint. Ezen elemzések alapján a So.Ge.A.AL a Ryanairrel kötött megállapodások megkötése idején ésszerűen számíthatott arra, hogy a megállapodások nyereséget hoznak a repülőtér számára.
- (455) A So.Ge.A.AL 2000. évi üzleti tervét felhasználták a 2000., 2002. és 2003. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások várható nyereségességének rekonstruált elemzésében, míg a 2004. és 2009. évi üzleti tervek a 2006. és 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások rekonstruált elemzésében kerültek felhasználásra.

- (456) A So.Ge.A.AL üzleti terveiből azonban nem lehetett kikövetkeztetni a Ryanairrel kötött valamennyi megállapodás esetében a megállapodásokhoz kapcsolódó összes többletbevételt és -költséget. Azon többletbevétel és többlet-költség kategóriák esetében, amelyeket nem lehetett kikövetkeztetni az üzleti tervekből, Olaszország a So.Ge.A.AL és a Ryanair között létrejött megállapodások többletnyereségének elemzését a repülőtéri szolgáltatási megállapodások és marketing megállapodások rendelkezéseire alapozta.
- (457) A 8. táblázat feltünteti a Ryanair megállapodásoktól várt pénzáramlások nettó jelenértékét a 2014. évi MEOP jelentés alapján. Az a tény, hogy valamennyi kapott nettó jelenérték pozitív, megerősíti, hogy ésszerű volt a repülőtér-üzemeltető részéről megkötni a megállapodásokat a Ryanairrel.

8. táblázat

A Ryanair megállapodásoktól várt pénzáramlások nettó jelenértéke – 2014. évi MEOP jelentés ⁽¹⁾

Megállapodás	Nettó jelenérték a megállapodás időtartama során (millió EUR) ⁽²⁾
A 2000. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás	4 – 8 (*)
A 2002. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás	3 – 6
A 2003. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás	9 – 12
A 2006. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás	6 – 9
A 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás	9 – 12

⁽¹⁾ Az elemzés tartalmaz egy „végértéket”, ami megmagyarázza a So.Ge.A.AL javára a 2006. és 2010. évi megállapodások lejártát követően keletkező jövőbeni előnyöket (lásd (471) preambulumbekzdés), és kizárja azt az időszakot, amelyre a 2006. és 2010. évi megállapodások visszamenőlegesen vonatkoztak (lásd (485) preambulumbekzdés).

⁽²⁾ A Bizottság által meghatározott referencia-kamatlábak kerültek alkalmazásra a várható pénzáramlások diszkontálása során.

(*) Covered by the obligation of professional secrecy.

- (458) A rekonstruált nyereségességi elemzés során figyelembe vett feltételezéseket a (459)–(471) preambulumbekzdések írják le részletesen.

i. A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek

- (459) Olaszország a légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek különböző kategóriáit vette figyelembe, úgy mint a leszállási, földi kiszolgálási és jegykiadási díjakból származó bevételek. A repülőtéri szolgáltatási megállapodásokban meghatározott díjakat alkalmazták, amennyiben azok rendelkezésre álltak. A repülőtéri szolgáltatási megállapodásokban nem meghatározott díjak tekintetében a feltételezéseket a Ryanair által rendelkezésre bocsátott számlaadatokra alapozták. Ugyanakkor Olaszország előadta, hogy a Ryanair számladatai a díjak vonatkozásában megfelelnek a So.Ge.A.AL által valamennyi repülőtéri szolgáltatás tekintetében közzétett díjaknak, kivéve a kiszolgálás esetében. A Ryanair engedményt kapott a kiszolgálási díjakból, ami tükrözte a fuvarozó tevékenységeinek kiterjedtségét a repülőtéren, és ami a repülőtéri szolgáltatási megállapodásokban is megjelent.
- (460) A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó többletbevételek meghatározása érdekében a So.Ge.A.AL a repülőtéri szolgáltatási megállapodásokból származó, a Ryanair utasszámainra és fordulóira vonatkozó információkat kiegészítette az üzleti tervekből származó információkkal.
- (461) A 2000., 2002. és 2003. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások nem határoztak meg forgalmi előrejelzéseket. Ennélfogva a 2000., 2002. és 2003. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások elemzéseit alátámasztó forgalmi előrejelzések a So.Ge.A.AL 2000. évi üzleti tervéből származtak, ami tartalmazott előrejelzéseket a Ryanair repülőtéri forgalmára vonatkozóan. A 2006. és 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások meghatároztak ugyan bizonyos forgalmi célkitűzéseket a Ryanair számára, Olaszország kifejtette, hogy ezek a célkitűzések nem tükrözik a So.Ge.A.AL-nak a Ryanair repülőtéri forgalmának általános szintjére vonatkozó elvárásait. A So.Ge.A.AL inkább úgy vélte, hogy a célkitűzések a Ryanair minimális szerződéses kötelezettségvállalásait tükrözték.

Következésképpen a 2006. és 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások tekintetében a forgalmi előrejelzéseket a So.Ge.A.AL által a 2006. és 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások aláírását megelőzően, az azokhoz legközelebbi időpontban készült üzleti tervekre alapozták (vagyis a forgalmi előrejelzések a So.Ge.A.AL 2004. és 2009. évi üzleti tervein alapulnak).

- (462) Mivel a So.Ge.A.AL üzleti tervei nem fedik le a légitársaságokkal kötött szerződéses megállapodásai teljes időtartamát, a nyereségességi elemzésnek a Ryanair megállapodások teljes időszakára történő kiterjesztése érdekében a légi forgalomra (fordulókra) és induló utasokra vonatkozó előrejelzéseket az üzleti tervek által nem lefedett évekre vonatkozóan két lépésben dolgozták ki. Első lépésben, a Ryanair fordulóinak előrejelzéséhez frissítették az üzleti tervben szereplő utolsó évre vonatkozó fordulók számát, 19 %-os éves növekedést feltételezve a fordulók tekintetében. Ez a növekedési tényező a 2000. évi üzleti tervtől a 2004 és 2006 közötti időszakra várható átlagos növekedésen alapul. Második lépésben a fennmaradó időszakra vonatkozóan az induló utasok számát a fordulók számán alapuló éves ülőhely-kapacitásból származtatták, 82 %-os kihasználtsági tényezőt feltételezve, ami a Ryanair egész hálózatára vonatkozó átlagos kihasználtsági tényező a megállapodások aláírásának időpontjában.

ii. A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek

- (463) A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételekre vonatkozó feltételezések a So.Ge.A.AL által az egyes repülőtéri szolgáltatási megállapodások aláírásához legközelebb eső időpontban kidolgozott üzleti terveken alapulnak, a 9. táblázat szerint:

9. táblázat

A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó várt bevételekre vonatkozó feltételezések

Megállapodás	A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevétel induló utasonként (EUR)	Forrás
2000. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás	1,96 – 2,38	2000. évi üzleti terv
2002. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás	2,17 – 2,38	2000. évi üzleti terv
2003. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás	2,17 – 2,38	2000. évi üzleti terv
2006. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás	4,31 – 4,64	2004. évi üzleti terv
2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás	6,02 – 6,47	2009. évi üzleti terv

- (464) Minden egyes repülőtéri szolgáltatási megállapodás esetében, a vonatkozó üzleti tervek által nem lefedett időszak tekintetében, az induló utasonkénti légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételre vonatkozó utolsó rendelkezésre álló előrejelzést minden évben átvitték, egészen a megállapodás végéig. Például a 2000. évi üzleti tervben a 2006. év az utolsó év, amellyel kapcsolatban rendelkezésre áll előrejelzés. Az üzleti terv szerint 2006-ban a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevétel induló utasonként 2,38 EUR volt. A 2006. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás minden fennmaradó évében ugyanazt az induló utasonkénti légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételi szintet feltételezték.

iii. Többletköltségek

- (465) Az egyes repülőtéri szolgáltatási megállapodások aláírásának időpontjában a Ryanair kiszolgálásához kapcsolódó várt többletköltségekre vonatkozó információk hiányában Olaszország a többletköltségeket a működési költségek és az utasszámok közötti összefüggés alapján becsülte meg.
- (466) Regressziós megközelítést alkalmaztak annak megállapításához, hogy az utasszámok változásával hogyan változnak a működési költségek, annak érdekében, hogy megbecsüljék azokat a többletköltségeket, amelyekre a

So.Ge.A.AL ésszerűen számíthatott, amikor aláírta a repülőtéri szolgáltatási megállapodásokat a Ryanairrel. Első lépésben regressziós elemzést végeztek annak megállapításához, hogy a repülőtér utasszámainak változása milyen hatást gyakorol a repülőtér működési költségeire. Második lépésben megbecsülték a Ryanair megállapodásokból fakadó járulékos működési költségeket az első lépésből származó eredmények, valamint a Ryanair utasszámaira vonatkozó előrejelzések alapján.

(467) Az alábbi költségelemeket vették figyelembe:

- a) személyi jellegű többletköltségek
- b) áruk és szolgáltatások, biztonság, készletek és anyagok többletköltségei
- c) új útvonal ösztönzőkre, marketingre és/vagy a Ryanairnek vagy az AMS-nek nyújtott sikerdíjakra történő kifizetések
- d) koncessziós költségek

(468) *Személyzeti költségek:* A So.Ge.A.AL 2000. évi üzleti terve tartalmazza a Ryanairrel kötött megállapodások által megkívánt új személyzetre fordítandó költségeket 2006-ig. Következésképpen a 2000., 2002. és 2003. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások értékelése során használt személyzeti többletköltségek a So.Ge.A.AL 2000. évi üzleti tervéből származnak. A 2004. és 2006. évi üzleti tervek azonban nem tartalmaznak a többletköltségekre vonatkozó adatokat. A 2006 után a Ryanair megállapodásokon felüli személyzeti költségek megbecsléséhez statisztikai elemzést végeztek a repülőtér összesített személyzeti költségeire vonatkozó adatok alapján, hogy megállapítsák az utasszámokkal együtt változó költségek arányát ⁽¹⁰⁷⁾. A járulékos személyzeti költségekre vonatkozó becslések a regresszió eredményeire, valamint a Ryanair utasok becsült számára alapultak.

(469) *Egyéb költségek:* Szintén regressziós elemzés elvégzésére került sor az áruk és anyagok ⁽¹⁰⁸⁾, szolgáltatások ⁽¹⁰⁹⁾, biztonság, készletek többletköltségeinek megbecslése érdekében, mivel ezek a költségek nem szerepeltek az üzleti tervekben. Az új útvonal ösztönzők, marketing és/vagy a Ryanairnek kifizetett sikerdíjak a repülőtér oldalán felmerült költségként lettek figyelembe véve. A járulékos koncessziós költségek ⁽¹¹⁰⁾ a Ryanair forgalmi előrejelzéseihez megszorított, a repülőtér szintjén vett egységárakon alapulnak.

(470) Olaszország szerint a So.Ge.A.AL célja nem az volt, hogy a Ryanair által fizetett díjakból szerezzék vissza az új utasforgalmi terminál költségét. Vagyis az új terminálhoz kapcsolódó beruházási költségek nem tudhatók be a Ryanair egyik megállapodásának sem, így nem képezik a többletköltségek részét.

(471) Az AMS felé eszközölt marketing kifizetéseket a repülőtér oldalán felmerült költségekként vették figyelembe. Ugyanakkor egy „végérték” vettek figyelembe, mint a repülőtér oldalán keletkezett bevételt, a marketing szolgáltatási megállapodásokból és a repülőtéri szolgáltatási megállapodásokból származó előnyök elszámolása érdekében, amelyek Olaszország véleménye szerint a marketing szolgáltatási megállapodás lejártá után is kitartanak. A „végérték” a Ryanair által alkalmazott és a (443)–(446) preambulumbekendésekben leírt ugyanazon megközelítés alapján került kiszámításra.

(472) A 10. táblázat bemutatja azon pénzáramlások nettó jelenértékét ⁽¹¹¹⁾, amelyek elvárhatók voltak a Ryanair megállapodásoktól a (459)–(471) preambulumbekendésben leírt feltételezések alapján.

⁽¹⁰⁷⁾ A regresszió során használt, többletköltségekre vonatkozó adatok a 2006. és 2010. évi megállapodások megkötése előtti időből származnak, amelyek elérhetőek voltak a So.Ge.A.AL számára abban az időpontban, amikor a repülőtér-üzemeltető megkötötte a szóban forgó megállapodásokat. Mivel azonban csak az 1998 és 2010 közötti időszak vonatkozásában állnak rendelkezésre költségekre vonatkozó adatok, amennyiben hasonló megközelítést alkalmazunk a 2000., 2002. és 2003. évi megállapodások tekintetében, visszamenőlegesen csak kettő, három illetve négy pont állna rendelkezésre a regressziós elemzés elvégzéséhez, ami nem elegendő megalapozott eredmények eléréséhez. Következésképpen ezen megállapodások tekintetében a regressziós elemzés az 1998 és 2010 közötti időszakra vonatkozó költségadatokon alapul.

⁽¹⁰⁸⁾ Anyagköltségek, hirdetési költségek, irodaszerek, üzemanyag, beszállókártyák, segédletek, poggyászcímkék, munkavállalók egyenruhájának költségei.

⁽¹⁰⁹⁾ Járműbiztosítási költségek, berendezések és járművek karbantartási és javítási költségei, egyéb járművekkel kapcsolatos kiadások, rádiófrekvenciák, bejelentkezési (check-in) berendezések karbantartása.

⁽¹¹⁰⁾ 2003-tól a repülőtér-üzemeltetők által fizetendő éves koncessziós díjak az infrastruktúráért és közlekedésért felelős minisztérium – ENAC – által évente közzétett forgalmi adatok alapján kerülnek meghatározásra. Erre vonatkozóan lásd a jelen határozat (156) preambulumbekendését.

⁽¹¹¹⁾ Az adott időszoron várható pénzáramlás (be- és kifizetések) nettó jelenértéke a vonatkozó időtartam alatt várható egyes pénzáramlások diszkontált összege. A jelenérték olyan üzemgazdasági mutatószám, amelyet a vállalkozások egy adott terv jövedelmezőségének értékelésére alkalmaznak.

10. táblázat

A Ryanair megállapodásoktól várt pénzáramlások nettó jelenértéke – 2014. évi MEOP jelentés

Megállapodás (aláírás dátuma)	A szerződés tervezett időtartama	Nettó jelenérték a megállapodás időtartama során (millió EUR) ⁽¹⁾
2000. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás (2000. június 22.)	2000. június 22. – 2010. június 21.	[4 – 8]
2002. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás (2002. január 25.)	2002. január 1. – 2012. december 31.	[3 – 6]
2003. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás (2003. szeptember 1.)	2003. szeptember 1. – 2014. szeptember 1.	[9 – 12]
2006. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás (2006. április 3.)	2006. január 1. – 2010. december 31.	[6 – 9]
2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás (2010. október 20.)	2010. január 1. – 2013. december 31.	[9 – 12]

⁽¹⁾ A Bizottság által meghatározott referencia-kamatlábak kerültek alkalmazásra a várható pénzáramlások diszkontálása során.

- (473) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2006. évi és 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások nyereségességi elemzése során Olaszország tízéves időszakot vett figyelembe a 2006. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás tekintetében és kilencéves időszakot a 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás tekintetében, nem pedig azt az időszakot, amelyre a megállapodás eredetileg vonatkozott volna, ami öt illetve négy év volt. Ugyanakkor azonban Olaszország a Bizottság rendelkezésére bocsátotta a nyereségességi elemzés eredményeit is, amikor a 2006. évi és 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodásoknak a megállapodásokban szigorúan meghatározott eredeti időtartamát vette figyelembe.
- (474) Álláspontja megvédése során Olaszország azzal érvelt, hogy a Ryanairrel kötött egyes megállapodások aláírásakor a So.Ge.A.AL ésszerű elvárása az volt, hogy a megállapodásokat majd hasonló feltételek mellett meghosszabbítják. A 2006. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodásban foglalt kifejezett rendelkezés alapján, miszerint a megállapodás kiterjeszthető további öt évre 2016. január 1-jéig, a So.Ge.A.AL arra számított, hogy ezt a megállapodást hasonló feltételek mellett megújítják. Hasonlóképpen, a 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás a 2010. január 1-jétől 2013. december 31-ig tartó időszakra szolgált, lehetőséget hagyva a repülőtéri szolgáltatási megállapodás további ötéves időtartamra történő meghosszabbítására 2018. december 31-ig.
- (475) A Bizottság ezt az érvelést nem tudja elfogadni.
- (476) Először is, sem a 2006. évi, sem pedig a 2010. évi megállapodás nem határozza meg az automatikus meghosszabbítást a megállapodás teljes időtartama lejártával.
- (477) A 2006. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás inkább azt írja elő, hogy a So.Ge.A.AL vállalja, hogy a megállapodások időtartamának lejártakor újratárgyalja a Ryanairrel a megfelelő repülőtér-használati szolgáltatáscsomagot további ötéves időtartamra vonatkozóan, feltéve, hogy bizonyos feltételek teljesülnek, nevezetesen a fuvarozó maradéktalanul teljesíti a marketingszolgáltatással kapcsolatos kötelezettségeit, és a So.Ge.A.AL elnyeri a repülőtér üzemeltetésére vonatkozó koncessziót a 2011. január 1-je utáni időszakra vonatkozóan. A Bizottság úgy véli, hogy csupán e rendelkezés alapján 2006-ban a So.Ge.A.AL nem bízhatott a meghosszabbításban, kiváltképp nem hasonló feltételek mellett, mivel az ilyen meghosszabbítás feltételes volt, és leginkább azon múlt, hogy a Ryanair hajlandó lesz-e elfogadni. A fenti rendelkezés valójában jogilag nem kötelezi a Ryanairt új megállapodás megkötésére a repülőtér-üzemeltetővel, és nem is nyújt semmilyen bizonyosságot a szóban forgó feltételek bármelyik fél által történő teljesítése vonatkozásában, tekintettel különösen arra a jelentős bizonytalanságra, ami abban az időben az átfogó koncesszió repülőtér-üzembentartónak történő odaítélését övezte.

- (478) A Bizottság úgy véli, hogy a 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás még nagyobb bizonytalanságot okoz annak lehetséges meghosszabbítása tekintetében. A 2. cikk – „Időtartam” így szól: „a megállapodás kiterjeszthető további öt éves időszakra az itt foglalt illetve a felek által módosított feltételek szerint, amennyiben mindkét fél előzetes írásbeli hozzájárulását adja legalább hat hónappal az eredeti időtartam lejáratára előtt. (...) Jelen megállapodás bármely következő meghosszabbításáról a Felek kötelesek tárgyalásokat folytatni legalább hat hónappal a további időtartam lejáratára előtt.” Nyilvánvaló tehát, hogy a megállapodás bármilyen meghosszabbításához szükség volt a felek közötti tárgyalásra, így a So.Ge.A.AL azt nem feltételezhette a 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás aláírásakor.
- (479) Másodszor, a Bizottság megjegyzi, hogy az ügy aktái bizonyítékot tartalmaznak arra vonatkozóan, hogy a So.Ge.A.AL és a Ryanair között 2009-ben jelentkező feszültségek veszélybe sodorták a fuvarozóval való szerződéses jogviszonyt. Abban az időben a Ryanair az algherói repülőtérrel való működése folytatásának feltételeként szabta meg egy kiegészítő megállapodás megkötését. A So.Ge.A.AL igazgatótanácsának az Olaszország által benyújtott 2009. július 7-i, 2009. szeptember 9-i és 2010. február 23-i jegyzőkönyvéből kitűnik, hogy amikor a repülőtér-üzemeltető végül meghozta azt a döntést, hogy öt évre aláírja a Ryanairrel az új repülőtéri szolgáltatási megállapodást, figyelembe vette azt a tényt, hogy az utóbbi megállapodás nem határozott meg szankciókat arra az esetre, ha a megállapodást korábban felbontják. Különös tekintettel a következőkre:
- a Ryanair nyomtatékosan kérte egy kiegészítő megállapodás megkötését, amely „bizonyára a közös marketing hozzájárulások értékének növekedését eredményezi majd”. Amennyiben nem írnának alá azonnal egy ilyen megállapodást, a fuvarozó megszűnteti valamennyi útvonala működtetését az algherói repülőtérrel ⁽¹¹²⁾,
 - megvitattak egy dokumentumot, ami felvázolta a Ryanairrel kötött megállapodások fejlődését és a légitársasággal való kapcsolat jelenlegi állását, valamint javasolta a Ryanair szerint a következőben megteendő lépéseket, úgy mint az Unión belüli járatok eltörlését vagy gyakoriságuk csökkentését, illetve nemzeti útvonalakkal való helyettesítést ⁽¹¹³⁾,
 - az igazgatótanács érdeklődött a tárgyalások során biztosított mozgástér felől, ha volt ilyen, a Ryanairrel való szerződéses jogviszony tekintetében, „mivel a részvényesek nem adtak megbízást az igazgatótanácsnak arra, hogy felbontsa megállapodást a fuvarozóval” ⁽¹¹⁴⁾.
- (480) A So.Ge.A.AL részvényeseinek 2001. október 26-i közgyűléséről készült jegyzőkönyvből is az következik, hogy a vállalat fontolóra vette a 2000. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás megszüntetését még annak lejáratára előtt, ami hosszadalmas vitákat eredményezett a részvényesek között.
- (481) Ennek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a 2006. évi és a 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások Ryanairrel történő megkötésének idején a So.Ge.A.AL nem számíthatott ezeknek a megállapodásoknak a meghosszabbítására, vagy legalábbis nem várhatta azok meghosszabbítását ugyanolyan szerződéses feltételek mellett.
- (482) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az Olaszország által benyújtott információk alapján a vizsgálat tárgyát képező másik légitársasággal, a Germanwings-zel kötött megállapodás nem töltötte ki a teljes időtartamát, és a fuvarozó csak 2007-ben működtetett járatokat a repülőtérrel. A vizsgálat során Olaszország tisztázta, hogy a légitársaság azért döntött úgy, hogy leállítja az algherói repülőtérrel történő működését, mert nem tudott megfelelő forgalmat generálni ahhoz, hogy pénzügyi szempontból elérje a megtérülési szintet.
- (483) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a 2006. évi és 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások nyereségességi elemzése szempontjából csak a repülőtéri szolgáltatási megállapodásokban meghatározott időszakot – konkrétan öt év a 2006. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás esetében és négy év a 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás esetében – kell figyelembe venni (a 10. táblázatban bemutatott nettó jelenértékek a megállapodások eredeti időtartama alapján kerültek kiszámításra, a repülőtéri szolgáltatási megállapodásokban meghatározottak szerint).
- (484) Emellett a Bizottság megállapítja, hogy a So.Ge.A.AL, a Ryanair és az AMS között létrejött 2006. évi és 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodásokat és marketingszolgáltatási megállapodásokat visszamenőlegesen alkalmazták, az alábbiak szerint:
- a) a 2006. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodást és a marketingszolgáltatási megállapodást 2006. április 3-án írták alá, de visszamenőlegesen alkalmazták 2006. január 1-jétől;
 - b) a 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodást és a marketingszolgáltatási megállapodást 2010. október 20-án írták alá, de visszamenőlegesen alkalmazták 2010. január 1-jétől.

⁽¹¹²⁾ A So.Ge.A.AL igazgatótanácsa 2009. július 7-i üléséről készült jegyzőkönyv.

⁽¹¹³⁾ A So.Ge.A.AL igazgatótanácsa 2009. szeptember 9-i üléséről készült jegyzőkönyv.

⁽¹¹⁴⁾ A So.Ge.A.AL igazgatótanácsa 2010. február 23-i üléséről készült jegyzőkönyv.

- (485) A Bizottság azt is megállapítja, hogy a So.Ge.A.AL szerint azoknak megállapodásoknak a feltételei, amelyekről a Ryanairrel és az AMS-szel azokban az időszakokban folytak tárgyalások, amelyekre a 2006. évi és a 2010. évi megállapodások visszamenőlegesen vonatkoztak (vagyis 2006. januártól 2006. áprilisig a 2006. évi megállapodások esetében, és 2010. januártól 2010. októberig a 2010. évi megállapodások esetében), hasonlóak voltak azoknak a megállapodásoknak a feltételeihez, amelyeket végül aláírtak 2006 áprilisában és 2010 októberében. Vagyis a 2006 áprilisában és 2010 októberében megkötött megállapodásokban egyszerűen azokat a feltételeket rögzítették, amelyekben már korábban megállapodtak, még az előtt az időszak előtt, amelyre ezek a megállapodások visszamenőlegesen vonatkoztak. Ennek alapján a Bizottság úgy véli, hogy az egyes megállapodások figyelembevétele a tervezett időtartamukra való tekintettel összhangban áll az előzetes megközelítéssel, és ezért a 2006. évi és 2010. évi nyereségességi elemzésben nem kell kizárni azt az időszakot, amelyre a megállapodások visszamenőlegesen vonatkoztak.
- (486) A fent leírtak alapján azonban a Bizottság úgy véli, hogy azok az előnyök, amik egy gondos piaczgazdasági szereplő javára származnának egy marketing szolgáltatási megállapodásból, szigorúan a fuvarozó repülőtéren végzett működésének időszakára vonatkoznának, a repülőtéri szolgáltatási megállapodásban meghatározottak szerint. Ennek alapján a Bizottság úgy látja, hogy ki kell hagyni az elemzésből bármilyen „végértéket”, ami a marketingszolgáltatásokból a megállapodások alkalmazásának időtartamán túl nyert jövőbeni előnyöket hivatott kifejezni. A Bizottság megállapítja továbbá, hogy Olaszország nem vett figyelembe „végértéket” a So.Ge.A.AL és az Alitalia, a Meridiana, a Volare, valamint a Germanwings között létrejött megállapodások időtartamának lejáta után keletkezett előnyök elszámolása érdekében (lásd (528) preambulumbekzdés).
- (487) A Bizottság tovább úgy találja, hogy helyes az Olaszország által alkalmazott megközelítés az utasszámok megbecslése és ennek alapján a légi forgalommal összefüggő tevékenységből és a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó többletbevételek kiszámítása során (az előző preambulumbekzdésben leírt, „végértékre” vonatkozó értékelés sérelme nélkül). Habár a Bizottság úgy véli, hogy a forgalmi előrejelzésekre vonatkozó feltételezéseknek rendes esetben kizárólag a repülőtéri szolgáltatási megállapodásokban előírt útvonalgyakoriságokon és megcélzott utasszámokon kellene alapulnia, valamint azon a kihasználtsági tényezőn, amit a So.Ge.A.AL ésszerűen elvárhatott abban az időben, amikor az egyes repülőtéri szolgáltatási megállapodásokat megkötötte a Ryanairrel, mivel a 2006. évi és 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások aláírásának idején a So.Ge.A.AL azt várta, hogy a Ryanair forgalma meghaladja majd a megállapodásokban meghatározott minimális célkitűzéseket, a Bizottság egyetért azzal, hogy a So.Ge.A.AL-nak a megállapodások aláírásának idején érvényes elvárásai – az üzleti tervekben meghatározottak szerint – jelentik a legpontosabb forrást, ami alapján kikövetkeztethetőek a So.Ge.A.AL-nak a Ryanair forgalmára vonatkozó előrejelzései a 2006. évi és 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások aláírásának idején.
- (488) A Bizottság továbbá úgy véli, hogy ésszerűek voltak a So.Ge.A.AL-nak a Ryanair kihasználtsági tényezőjére vonatkozó elvárásai az egyes megállapodások aláírásának idején, mivel azok a tapasztalatain, valamint a légitársaság üzleti modelljének ismeretén alapultak.
- (489) A Bizottság megállapítja, hogy Olaszország szerint a So.Ge.A.AL célja nem az volt, hogy a Ryanair által fizetett díjakból szerezzé vissza az új utasforgalmi terminál költségét. E tekintetben úgy tűnik, hogy általában az idegenforgalom fejlődése volt az, ami megkívánta az algherói repülőtéri terminál kapacitásának bővítését a forgalom várt növekedésének kezelése érdekében. Az algherói repülőtéren végzett beruházások megkezdése előtt, a komoly lehetőségek ellenére az idegenforgalmi ágazat fejlődését akadályozta a nemzetközi összeköttetések hiánya. Az algherói repülőtér 2003-ban és 2004-ben elérte kapacitási korlátait, és ezért beruházásokra volt szükség ahhoz, hogy a repülőtér több utas kiszolgálásra legyen képes. A So.Ge.A.AL 2004. évi üzleti terve jelezte, hogy a repülőtér összes utasforgalma kb. 30 %-kal fog növekedni 2008-ban, a repülőtéri kapacitás 2004-es kibővítése előtti szintekhez képest. Miközben a So.Ge.A.AL által a vizsgált időszak során különböző időpontokban kidolgozott üzleti tervek alapján egyértelmű, hogy a repülőtér-üzemeltető a diszkont légitársaságokra támaszkodott, mint a növekedés fő serkentőire (valamint arra, hogy a vállalat az átfogó koncesszió odaítélésével visszanyerné életképességét), ez a célkitűzés nem állt összefüggésben egyik konkrét légitársasággal való kapcsolattal sem. Valójában a Ryanairrel kötött repülőtéri szolgáltatási megállapodások egyike sem tesz említést egyetlen, a repülőtér-üzemeltető által végzett beruházásról sem. E tekintetben a Bizottság megállapítja, hogy a terminál bővítésébe történő beruházást a CIPE 1997-ben hagyta jóvá, vagyis még jóval azelőtt, hogy a Ryanair elkezdte volna működését az algherói repülőtéren. Az ENAC-hoz benyújtott, átfogó koncesszióra irányuló kérelem a So.Ge.A.AL stratégiájának része volt, azzal a céllal, hogy diszkont légitársaságok vonzásával erősítsék az idegenforgalmi ágazatot. Ehhez a stratégiához szükség volt a terminál kapacitásának bővítésére a forgalom várt növekedésének kezelése érdekében, „átfogó” koncesszióra a repülőtér hatékony és eredményes működésének biztosítása érdekében, valamint diszkont légitársaságokkal kötött szerződésekre. Ennek alapján a Bizottság belátja, hogy az új terminálhoz kapcsolódó beruházási költségek nem tudhatók be egyik Ryanair megállapodásnak sem, így nem képezik a többletköltségek részét.
- (490) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy Olaszország alulról építkező megközelítést alkalmazott a várt többletköltségek becsléséhez. Regressziós elemzést alkalmaztak annak megállapításához, hogy az utasszámok változásával hogyan változnak a működési költségek, annak érdekében, hogy megbecsüljék azokat a többletköltségeket, amelyekre a So.Ge.A.AL ésszerűen számíthatott, amikor aláírta a repülőtéri szolgáltatási megállapodásokat a Ryanairrel. Első lépésben regressziós elemzést végeztek annak megállapításához, hogy a repülőtér

utasszámainak változása milyen hatást gyakorol a repülőtér működési költségeire. Második lépésben megbecsülték a Ryanair megállapodásokból fakadó járulékos működési költségeket az első lépésből származó eredmények, valamint a Ryanair utasszámaira vonatkozó előrejelzések alapján.

- (491) A 2006. évi és 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások tekintetében, az Olaszország által a regresszió során használt, többletköltségekre vonatkozó adatok a megállapodások megkötése előtti időből származnak, amelyek elérhetőek voltak a So.Ge.A.AL számára abban az időpontban, amikor a repülőtér-üzemeltető megkötötte a szóban forgó megállapodásokat. Mivel azonban csak az 1998 és 2010 közötti időszak vonatkozásában állnak rendelkezésre költségekre vonatkozó adatok, amennyiben hasonló megközelítést alkalmazunk a 2000., 2002. és 2003. évi megállapodások tekintetében, visszamenőlegesen csak kettő, három illetve négy pont állna rendelkezésre a regressziós elemzés elvégzéséhez. A Bizottság egyetért azzal, hogy ez nem elegendő megalapozott eredmények eléréséhez. Mivel nem állnak rendelkezésre megfelelő előzetes adatok, amelyek alapján rekonstruálható lenne a szóban forgó megállapodások idején a So.Ge.A.AL rendelkezésére álló adatok alapján készült nyereségességi elemzés, a Bizottság kivételesen (lásd a (284) preambulumbekendést) úgy véli, hogy ezen megállapodások szempontjából a teljes 1998 és 2010 közötti időszak eredményadatain alapuló regresszió elfogadható mutató arra vonatkozóan, hogy mik lehettek egy piacgazdasági szereplő ésszerű elvárásai.
- (492) A fenti feltételezésekre alapozva a Bizottság rekonstruálta a Ryanairrel kötött megállapodások előzetes nyereségességi elemzését azokra a többletköltségekre és -bevételekre alapozva, amelyeket a jelen esetben vizsgált megállapodások megkötésének időpontjában a So.Ge.A.AL helyében egy piacgazdasági szereplő ésszerűen elvárhatott. A So.Ge.A.AL által kidolgozott különböző üzleti tervekből nyilvánvaló, hogy a repülőtér-üzemeltető forgalomnövekedésre vonatkozó előrejelzése azon a stratégiáján alapult, hogy nemzetközi diszkont légitársaságok vonzásával erősítsék az idegenforgalmi ágazatot, amiről úgy vélték, hogy a belföldi tevékenységeknél lényegesen magasabb utasforgalmat eredményez majd ⁽¹⁵⁾.
- (493) Az alábbi táblázat feltünteti a Ryanair megállapodásoktól várt pénzáramlások nettó jelenértékét a fent leírt feltételezések alapján.

11. táblázat

A Ryanair megállapodásoktól várt pénzáramlások nettó jelenértékei

Megállapodás	A szerződés tervezett időtartama	Nettó jelenérték a megállapodás időtartama során (millió EUR) ⁽¹⁾
2000. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás	2000. június 22. – 2010. június 21.	[4 – 8]
2002. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás	2002. január 1. – 2012. december 31.	[3 – 6]
2003. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás	2003. szeptember 1. – 2014. szeptember 1.	[9 – 12]
2006. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás	2006. január 1. – 2010. december 31.	[3 – 6]
2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás	2010. január 1. – 2013. december 31.	[2 – 4]

⁽¹⁾ A Bizottság által meghatározott referencia-kamatlábak kerültek alkalmazásra a várható pénzáramlások diszkontálása során.

- (494) Mivel a várt diszkontált eredmény pozitív valamennyi, a Ryanairrel kötött megállapodás esetén, a Bizottság meggyőződött arról, hogy a Ryanairrel kötött valamennyi repülőtéri szolgáltatási megállapodást nyereségesnek várták a megkötés időpontjában, ennél fogva a szóban forgó megállapodások megkötésével a So.Ge.A.AL nem nyújtott gazdasági előnyt a Ryanairnek, így azok nem valósítanak meg állami támogatást.

⁽¹⁵⁾ Habár ez a stratégia eredményesnek bizonyult, és a So.Ge.A.AL jelentős forgalmi növekedést ért el várakozásaival összhangban, a repülőtér-üzemeltető az állami hatóságoktól kapott pénzügyi támogatás ellenére sem tudta a forgalom bővülését növekvő nyereséggel párosítani. Ez nagyrészt az „átfogó” koncesszió késedelmes odaítélésének volt köszönhető.

A Ryanairtól eltérő légi fuvarozókkal kötött megállapodások

Az Alitalia, Volare, Meridiana és Germanwings légitársaságokkal kötött megállapodások

- (495) A Bizottság megvizsgálta a So.Ge.A.AL és az Alitalia, a Volare, a Meridiana, valamint a Germanwings között létrejött kiszolgálási és marketing megállapodásokat, a 12. táblázat szerint:

12. táblázat

So.Ge.A.AL által az Alitalia, Volare, Meridiana és Germanwings légitársaságokkal kötött megállapodások

<i>Alitalia</i>		
2010.11.30.	Kiszolgálási megállapodás	2010.12.1. – 2015.12.1.
2010.10.20.	Marketing megállapodás	2010.6.7. – 2010.9.30.
<i>Volare</i>		
2007.11.29.	Kiszolgálási megállapodás	2007.10.28. – 2010.10.31.
2007.11.29.	Marketing megállapodás	2007.10.28. – 2010.10.31.
<i>Meridiana</i>		
2010.4.28.	Kiszolgálási megállapodás	2010.04. – 2011.04.
2010.10.20.	Marketing megállapodás	2010.06. – 2010.10.
<i>Germanwings</i>		
2007.3.19.	Kiszolgálási megállapodás	2007.3.25. – 2009.10.31.
2007.3.25.	Marketing megállapodás	2007 – 2009

i. A kiszolgálási és marketing megállapodások együttes értékelése

- (496) A Bizottság először is megállapítja, hogy mindegyik esetben határozott jelek utalnak arra, hogy a megállapodásokat egyetlen ügylet részeként tárgyalták és kötötték meg, és ezért azok egyetlen intézkedésként értékelendők. Különös tekintettel a következőkre:
- a Meridianával kötött marketing megállapodás, amely visszamenőlegesen vonatkozott a 2010. június–október közötti időszakra, az „A megállapodás célja” cím alatt az 1. cikkben meghatározta, hogy: „A Meridiana az előzetesen meghatározott működési programok alapján vállalja a fent említett útvonalak [Milánó, Verona, Bari] működtetését, és ebből következően egy kommunikációs és marketing program működtetését a So.Ge.A.AL-lal egyetértésben”. A megállapodás meghatározza továbbá a megállapodás meghosszabbításának lehetőségét azzal a feltétellel, hogy a Meridiana teljesít bizonyos utasszámokra vonatkozó célkitűzéseket;
 - a marketing megállapodás alapján, amely visszamenőlegesen vonatkozott a 2010. június–szeptember közötti időszakra, az Alitaliának meg kellett határoznia egy kommunikációs és marketing programot a régió népszerűsítése tárgyában, ami magában foglalta új útvonalak indítását is (Barcelona, Párizs és Brüsszel);
 - a Volare légitársasággal kötött kiszolgálási és marketing megállapodások ugyanazon a napon jöttek létre. A Volare légitársasággal kötött marketing megállapodás meghatározza, hogy: „Jelen kiegészítő megállapodás a szabványos földi kiszolgálási megállapodás lényeges részét képezi. Ezért a szabványos földi kiszolgálási megállapodás bármilyen okból történő megszűnéséig marad érvényben, amikor is a jelen kiegészítő megállapodás és a benne foglalt valamennyi jog és kötelezettség is megszűnik.” A marketing megállapodás utasszáma vonatkozó célkitűzéseket is meghatároz, amelyek teljesítését a fuvarozó vállalja;

- d) A Germanwings légitársasággal kötött marketing megállapodás „meghatározza a Germanwings által teljesítendő célokat és feladatokat, az AHO [Alghero] igényeivel összhangban. A felek megerősítik, hogy a Germanwings által az AHO [Alghero] repülőtérre illetve onnan utazó utasok illetve működtetett járatok éves száma jelenti majd a fent említett célok és feladatok teljesítésének objektív megállapításához használt paramétereket”. A megállapodás meghatározza a So.Ge.A.AL által fizetendő sikerdíjakat és egyszeri hozzájárulást.
- (497) A Bizottság ezért úgy véli, hogy egyértelmű összefüggés áll fenn a repülőtéri szolgáltatási megállapodások és a marketing megállapodások között, mivel az utóbbiak a repülőtéri szolgáltatási megállapodások megkötésén és a fuvarozók által nyújtott szolgáltatásokon alapultak.
- ii. A többletköltségek és -bevételek becslése érdekében alkalmazott megközelítés
- (498) A megállapodások megkötése előtt a So.Ge.A.AL nem végezte el a fenti légitársaságokkal kötött megállapodások nyereségességének előzetes elemzését. A fent említettek szerint, 2014. március 25-i levelében Olaszország benyújtotta a Bizottságnak az Air One/Alitalia, Meridiana, Volare és Germanwings légitársaságokkal kötött megállapodások nyereségességének rekonstruált előzetes elemzését, amely a So.Ge.A.AL helyében eljáró piacgazdasági szereplő által a szóban forgó megállapodások megkötésének időpontjában elérhető adatokon, valamint az adott időben előrelátható fejleményeken alapult.
- (499) Olaszország szerint a rekonstruált elemzés során alkalmazott megközelítés azt a módszert tükrözi, amelyet egy piacgazdasági szereplő követett volna, és a megállapodások nyereségességi értékeléséből származó eredmények azt mutatják, hogy az előzetes várakozások szerint ezek a megállapodások nyereségesek lettek volna a So.Ge.A.AL számára.
- (500) Az elemzés az (501)–(524) preambulumbekzdésekben meghatározott megközelítésen alapul.
- (501) A légi forgalommal összefüggő tevékenységből várt többletbevételeket az egyes légitársaságok által fizetendő vonatkozó repülőtéri díjak, valamint az adott légitársaságra vonatkozó forgalmi előrejelzések alkalmazásával határozták meg, a földi kiszolgálás kivételével valamennyi szolgáltatás tekintetében. A földi kiszolgálásból származó légi forgalommal összefüggő bevételek a So.Ge.A.AL és az egyes légitársaságok között kialakult díjakon alapulnak. A forgalmi előrejelzések vagy a légitársaságnak a megállapodás aláírása előtti évben teljesített forgalmi szintjein, vagy pedig a megfelelő megállapodásokban előírt forgalmi célkitűzéseken alapulnak.
- (502) A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből várt többletbevételek a So.Ge.A.AL-nak azon az elvárásain alapultak, akkor, amikor a 2007. évi és a 2010. évi megállapodásokat aláírta a légitársaságokkal, hogy az új terminál fejlesztése induló utasonként 5,00–6,00 EUR légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételt eredményez majd (lásd még a 9. táblázatot).
- (503) A működési többletköltségeket azon többletköltség-kategóriák figyelembevételével határozták meg, amelyekre a So. Ge.A.AL számított, amikor aláírta az egyes megállapodásokat az Air One/Alitalia, Volare, Meridiana és Germanwings légitársaságokkal, és amelyek a következők voltak: személyi jellegű többletköltségek, kiszolgálási többletköltségek, áruk, szolgáltatások és anyagok többletköltségei, koncessziós többletköltségek, és az új útvonalakra és sikerdíjakra vonatkozó egyszeri marketing jellegű kifizetések.
- (504) A regressziós elemzést a repülőtér szintjén érvényes utasszámok és költségek alapján végezték el annak érdekében, hogy meghatározzák azt, hogy az algheroi repülőtér utasszámaiban történő változás milyen hatással van a repülőtér összköltségeire.
- (505) Az Alitaliával és a Meridianával 2010-ben aláírt megállapodások nyereségességi elemzése során Olaszország elvégezte a regressziós elemzést a megállapodások aláírását megelőző, vagyis az 1998–2009 közötti időszakra vonatkozó költségadatokon, amelyek a So.Ge.A.AL számára elérhetőek voltak a szóban forgó megállapodások aláírásakor.
- (506) Olaszország szerint azonban a Germanwings és a Volare légitársaságokkal 2007-ben kötött megállapodások aláírását megelőzően (1998–2006) rendelkezésre álló adatok száma nagyon alacsony. A becslés eredményeképp kapott személyi és anyagi jellegű többletköltségek 2,7 EUR, illetve 9,3 EUR induló utasonként, ami szokatlanul magas. Ebben az esetben egyetlen adat hozzáadása vagy kihagyása jelentős hatást gyakorol az eredményekre. Ennek alapján a nyereségességi elemzés negatív nettó jelenértéket eredményez a Germanwings esetében, míg az Alitalia megállapodás esetében a nettó jelenérték pozitív marad. Olaszország szerint a költségregresszióból származó becslések stabilabbá válnak az adatok számának növekedésével, így a Germanwings és a Volare légitársaságokkal 2007-ben kötött megállapodások esetében a regresszió lefedi az 1998–2010 közötti teljes időszakot.

- (507) Második lépésben, a So.Ge.A.AL és az adott légitársaságok között létrejött konkrét megállapodásokból fakadó összes járulékos költséget az első lépésből származó eredmények, valamint az egyes légitársaságok utasszámaira vonatkozó előrejelzések alapján becsülték meg.
- a) A kiszolgálás, áruk, szolgáltatások és anyagok várt többletköltségei az egyes megállapodások időtartama során az átlagos légiforgalmi mozgásonkénti („ATM”) kiszolgálási költségeken és az áruk, szolgáltatások és anyagok átlagos utasonkénti költségein alapultak a repülőtér szintjén, a megállapodás aláírását közvetlenül megelőző évben. Ezeket az egységarakat minden évben megnövelik a várt inflációval, majd megszorozzák az adott forgalmi előrejelzésekkel minden légitársaság esetében.
- b) A koncessziós költségek az utasok számával együtt változnak. A járulékos koncessziós költségek az átlagos utasonkénti koncessziós díjon alapulnak a repülőtér szintjén, az egyes megállapodások aláírását megelőző évben, amit aztán megszoroznak az adott forgalmi előrejelzésekkel minden légitársaság esetében, majd megnövelnek az infláció mértékével.
- (508) Az Alitalia, Germanwings, Volare és Meridiana légitársaságokkal kötött megállapodások nyereségességi elemzésében feltételezett kihasználtsági tényezők azon az előzetes tapasztalaton és tudáson alapulnak, amellyel a So.Ge.A.AL rendelkezik az egyes légitársaságok működésével és üzleti modelljével ⁽¹¹⁶⁾ kapcsolatban, a 13. táblázatban részletezettek szerint.

13. táblázat

Feltételezett kihasználtsági tényezők

Légitársaság	Kihasználtsági tényező
Air One/Alitalia	n. a.
Germanwings	60
Volare	50
Meridiana	65

— Air One/Alitalia

- (509) Az Air One/Alitalia tekintetében a kiszolgálási megállapodás időtartamára vonatkozó forgalmi előrejelzések az alábbiak szerint kerültek meghatározásra:
- a) a Barcelona, Brüsszel és Párizs viszonylatban indított három nemzetközi útvonallal kapcsolatos forgalmi előrejelzések a marketing megállapodáson alapulnak. A feltételezések szerint az Air One/Alitalia mindegyik útvonalon heti három járatot üzemeltet;
- b) a belföldi járatokra vonatkozó forgalmi előrejelzések az Air One/Alitalia által 2009-ben működtetett járatok számán alapulnak, megnövelve azon feltételezés alapján, hogy a belföldi forgalom évente 1 %-kal bővülni fog.

⁽¹¹⁶⁾ A Germanwings és a Meridiana esetében a kihasználtsági tényezőt meghatározták a So.Ge.A.AL-lal kötött megállapodásokban. A Volare esetében a kihasználtsági tényező azon a tudáson alapul, amellyel a So.Ge.A.AL rendelkezik a légitársaság működését illetően. Mivel a Volare számos belföldi útvonalat működtetett, ezért alacsonyabb kihasználtsági tényezőt feltételeztek. Az Alitalia esetében a forgalmi előrejelzések nem a kihasználtsági tényezőre vonatkozó konkrét feltételezésből származnak, mivel az Alitalia különböző repülőgép-modelleket üzemeltetett (a repülőgépek maximális ülőhelyeinek száma 90 és 180 között volt), az adott naptól illetve szezonról függően. A forgalmi előrejelzéseket a légitársaságok működésére vonatkozó előzetes tapasztalatok és tudás alapján határozták meg.

- (510) A forgalmi előrejelzések felhasználásával határozták meg a várt többletbevételeket és a várt többletkiadásokat. A légi forgalommal összefüggő tevékenységből várt többletbevételek a forgalmi előrejelzéseken és a kiszolgálást kivéve az összes repülőtéri szolgáltatás tekintetében közzétett díjakon alapulnak. A kiszolgálási díjak a 2010. évi kiszolgálási megállapodáson alapulnak. A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből várt többletbevételek az (502) preambulumbekzdésben leírtak szerint kerültek meghatározásra.
- (511) A várt többletköltségek az (503)–(508) preambulumbekzdésben leírt feltételezéseken alapulnak, és tartalmazzák azt az egyszeri marketing kifizetést, amit a So.Ge.A.AL teljesít annak érdekében, hogy ösztönözze az Air One/Alitalia légitársaságot nemzetközi útvonalak indítására az algherói repülőtérrel.
- (512) Ezen feltételezések alapján az Air One/Alitalia légitársasággal 2010-ben kötött megállapodásoktól várt pénzáramlások nettó jelenértéke, Olaszország számításai szerint, a 14. táblázatban bemutatottak szerint alakul.

14. táblázat

A 2010-es Air One/Alitalia megállapodástól várt pénzáramlások nettó jelenértékei (millió EUR)

Tárgyév	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Többletnyereségek	[0 – 1]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]
Nettó jelenérték ⁽¹⁾ (a szerződés időtartamára vonatkozóan)	[10 – 14]					

⁽¹⁾ 2,45 %-os diszkontráta alkalmazásával.

— Volare

- (513) A Volare esetében a forgalmi előrejelzések a marketing megállapodásban meghatározott légiforgalmi mozgásokon („ATM”) alapulnak, ami 2007-ben 28 járat, 2008-ban és 2009-ben 207 járat, 2010-ben pedig 180 járat.
- (514) A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó többletbevételek a közzétett repülőtéri díjakon és a kiszolgálási megállapodáson, valamint a forgalmi előrejelzéseken alapultak. A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó többletbevételek becslése az (502) preambulumbekzdésben leírt megközelítéssel összhangban történt.
- (515) A többletköltségek az átlagos egységárakon és az (503)–(508) preambulumbekzdésekben leírt feltételezéseken alapuló forgalmi előrejelzéseken alapultak, és tartalmazzák a tevékenység első évében fizetett [...] EUR összegű egyszeri kifizetést.
- (516) A 15. táblázatban bemutatott nettó jelenértékek kiszámítása során a regressziós elemzés a megállapodások aláírását megelőző, vagyis az 1998-2006 közötti időszakra vonatkozó költségadatokat alapul.

15. táblázat

A 2007-es Volare megállapodástól várt pénzáramlások nettó jelenértékei (ezer EUR)

Tárgyév	2007	2008	2009	2010
Többletnyereségek	[13 – 18]	[50 – 100]	[100 – 125]	[100 – 125]
Nettó jelenérték ⁽¹⁾ (a szerződés időtartamára vonatkozóan)	[250 – 300]			

⁽¹⁾ 6,42 %-os diszkontráta alkalmazásával.

— Meridiana

- (517) A várt többletbevételekre és többletköltségekre vonatkozó feltételezéseket alátámasztó forgalmi előrejelzések a Meridiana tekintetében a Milánó, Verona és Bari viszonylat szerinti útvonalakon történő légiforgalmi mozgások számán alapulnak, a 2010. marketing megállapodásban meghatározottak szerint.
- (518) A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó többletbevételek a közzétett repülőtéri díjakon és a kiszolgálási megállapodáson, valamint a forgalmi előrejelzéseken alapultak. A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó többletbevételek becslése az (502) preambulumbekkezdésben leírt megközelítéssel összhangban történt.
- (519) A többletköltségek az átlagos egységeken és az (503)–(508) preambulumbekkezdésekben leírt forgalmi előrejelzéseken alapultak, és tartalmazzák az [...] EUR összegű egyszeri kifizetést.
- (520) A Bizottság megállapítja, hogy a Meridianával létrejött marketing megállapodást egy évre rendelték alkalmazni, a 2010 júniusa és 2010 októbere közötti időszakban, és rögzítették, hogy a megállapodás kiterjeszthető a 2011. és 2012. évre, amennyiben a légitársaság által szállított utasok száma meghalad bizonyos minimális határértékeket. Olaszország kifejtette, hogy a megállapodások aláírásának időpontjában a So.Ge.A.AL arra számított, hogy a Meridiana hozza majd a várt minimális szintű utasforgalmat, és ezért a Meridiana majd meghosszabbítja a marketing (és azzal együtt a kiszolgálási) megállapodást a So.Ge.A.AL-lal, hasonló feltételek mellett.
- (521) Ezen feltételezések alapján az Meridiana légitársasággal 2010-ben kötött megállapodásokról várt pénzáramlások nettó jelenértéke a 16. táblázatban bemutatottak szerint alakul. A 16. táblázatban bemutatottak szerint, a nyereségességi elemzés során Olaszország a 2010–2013 közötti időszakot vette figyelembe.

16. táblázat

A 2010-es Meridiana megállapodástól várt pénzáramlások nettó jelenértékei a 2010–2013 közötti időszakra vonatkozóan (ezer EUR)

Tárgyév	2010	2011	2012	2013
Többletnyereségek	– [150 – 200]	[400 – 450]	[400 – 450]	[400 – 450]
Nettó jelenérték ⁽¹⁾ (a szerződés időtartamára vonatkozóan)	[950 – 1 100]			

⁽¹⁾ 2,24 %-os diszkontráta alkalmazásával.

— Germanwings

- (522) A Germanwings tekintetében a forgalmi előrejelzések a 2007. évi megállapodásban célként meghatározott légiforgalmi mozgásokon alapulnak, és alátámasztják a So.Ge.A.AL-nak a többletbevételekre és többletköltségekre vonatkozó elvárásait a megállapodás megkötésének idején.
- (523) A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó többletbevételek a közzétett repülőtéri díjakon és a 2007. évi megállapodáson, valamint a forgalmi előrejelzéseken alapultak. A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó többletbevételek becslése az (502) preambulumbekkezdésben leírt megközelítéssel összhangban történt.
- (524) A többletköltségek az átlagos egységeken és a forgalmi előrejelzéseken alapultak, és tartalmazták az első évben fizetendő egyszeri [...] EUR összegű kifizetést, valamint a sikerdíjakat (az elemzés feltételezi, hogy a Germanwings teljesítette az utasszámokra vonatkozó célkitűzéseket). A 17. táblázatban bemutatott nettó jelenértékek kiszámítása során a regressziós elemzés a megállapodások aláírását megelőző, vagyis az 1998–2006 közötti időszakra vonatkozó költségadatokat alapul.

17. táblázat

a 2007-es Germanwings megállapodástól várt pénzáramlások nettó jelenértékei (ezer EUR)

Tárgyév	2007	2008	2009
Többletnyereségek	– [130 – 150]	– [20 – 30]	– [5 – 10]
Nettó jelenérték ⁽¹⁾ (a szerződés időtartamára vonatkozóan)	– [150 – 200]		

⁽¹⁾ 6,42 %-os diszkontráta alkalmazásával.

iii. Értékelés

- (525) A Bizottság egyetért azzal, hogy helyes az Olaszország által alkalmazott megközelítés az utasszámok megbecslése és ennek alapján a légi forgalommal összefüggő tevékenységből és a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből várt többletbevételek kiszámítása során.
- (526) Ugyanez elmondható a marketing célú kifizetéseket tartalmazó többletköltségek kiszámítása tekintetében is. Ugyanakkor azonban a Bizottság úgy véli, hogy a regressziós elemzésnek olyan adatokon kellene alapulnia, amelyek elérhetőek voltak a So.Ge.A.AL számára a megállapodások megkötésének idején, és így csak a megállapodások aláírását megelőző, vagyis az 1998–2006 közötti időszakra vonatkozóan kell elvégezni a Germanwings esetében, illetve az 1998–2009 közötti időszakra vonatkozóan az Alitalia és a Meridiana esetében.
- (527) A Ryanairrel kötött 2000., 2002. és 2003. évi megállapodásokkal ellentétben – amelyekkel kapcsolatban a Bizottság elfogadta, hogy nem végezhető el érdemi regresszió az előzetes költségadatok alapján, és ezért az 1998–2008 közötti időszak költségadatait arra vonatkozó mutatóként használták, hogy mik lehetnek egy piacgazdasági szereplő ésszerű elvárásai a megállapodások megkötésének időpontjában (lásd a (491) preambulumbekendést) – a Germanwings-zel kötött 2007. évi megállapodás és a Meridianával kötött 2010. évi megállapodás esetében további adatok állnak rendelkezésre a regresszió előzetes költségadatokon alapuló elvégzéséhez, amelyek elérhetőek voltak a So.Ge.A.AL számára, amikor megkötötte a szóban forgó megállapodást. A Bizottság megállapítja továbbá, hogy Olaszország hasonló megközelítést alkalmazott a 2006. évi Ryanair megállapodások elemzése során, amelyek megelőzték a Germanwings-zel 2007-ben kötött megállapodást.
- (528) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy Olaszország olyan megközelítést alkalmazott, melynek során nem vett figyelembe „végértéket” a So.Ge.A.AL és az Alitalia, a Meridiana, a Volare, valamint a Germanwings között létrejött megállapodások időtartamának lejártá után keletkezett előnyök elszámolása érdekében. Ez a megközelítés összhangban áll a Bizottság (445)–(450) preambulumbekendésekben kifejtett indoklásával.
- (529) A Bizottság azt is megállapítja, hogy a Ryanairrel kötött 2006. évi és 2010. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodásokhoz hasonlóan a Meridianával és az Alitaliával kötött marketing megállapodásokat visszamenőlegesen alkalmazták 2010 júniusa és 2010 októbere között. A So.Ge.A.AL kifejtette, hogy ezen időszak során a So.Ge.A.AL a későbbiekben a Meridianával és az Alitaliával 2010. október 20-án aláírt megállapodáshoz hasonló feltételekről folytatott megbeszéléseket. Következésképpen a Bizottság egyetért azzal, hogy ez a megközelítés összhangban áll azzal, amit egy piacgazdasági szereplő alkalmazott volna.
- (530) Végezetül a Bizottság megállapítja, hogy a Meridianával létrejött marketing megállapodás (ami 2010 júniusa és 2010 októbere között volt alkalmazandó) rögzítette, hogy a megállapodás kiterjeszthető a 2011. és 2012. évre, amennyiben a légitársaság által szállított utasok száma meghaladja az abban meghatározott minimális határértékeket. Olaszország kifejtette, hogy a megállapodások aláírásának időpontjában a So.Ge.A.AL arra számított, hogy a Meridiana hozzá majd a várt minimális szintű utasforgalmat, és ezért a Meridiana majd meghosszabbítja a marketing (és azzal együtt a kiszolgálási) megállapodást a So.Ge.A.AL-lal, hasonló feltételek mellett.
- (531) A Bizottság ezt az érvelést nem tudja elfogadni. Először is, a Meridianával kötött kiszolgálási megállapodás nem tartalmazott semmilyen kifejezett rendelkezést annak lehetséges meghosszabbítására vonatkozóan. Csak a marketing megállapodás tartalmazott ilyen záradékot. Miközben a Bizottság egyetért azzal, hogy a marketing megállapodás lehetséges meghosszabbítása azon feltételezés alapján, hogy a Meridiana teljesíti a forgalomra vonatkozó célkitűzéseket, a fuvarozóval kötött kiszolgálási megállapodás időtartamának hasonló kiterjesztését eredményezné, továbbra is tény, hogy a kiszolgálási megállapodás aláírásának idején a Meridianát nem terhelte jogszabályi kötelezettség arra vonatkozóan, hogy a megállapodás eredetileg meghatározott időszaka, vagyis 2001. áprilisa után is folytassa a repülőtérrel történő működését. Emellett a marketing megállapodást 2010. október 20-án írták alá, vagyis több, mint hat hónappal a kiszolgálási megállapodás aláírását követően. A Bizottság úgy véli,

hogy 2010 áprilisában, amikor aláírták a kiszolgálási megállapodást, a So.Ge.A.AL nem bízhatott egyik megállapodás hasonló feltételek mellett történő meghosszabbításában sem, mivel az ilyen meghosszabbítás feltételes volt. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a nyereségességi elemzés során csak a megállapodás eredeti, egy évre szóló időtartamát kell figyelembe venni.

- (532) Ugyanakkor a Bizottság tudomásul veszi Olaszország megközelítését, ami arra irányult, hogy igazolja a So.Ge.A.AL elvárásait a kiszolgálási megállapodás meghosszabbítása tekintetében, csupán a marketing (nem pedig a kiszolgálási) megállapodás meghosszabbításának lehetősége alapján. A Bizottság úgy véli, hogy ezen megközelítés alapján nehezen elfogadható a Ryanair és az AMS által a vizsgálat során előterjesztett érvelés, miszerint a marketing és a repülőtéri szolgáltatási megállapodások könnyen szétválaszthatók.
- (533) A Bizottság rekonstruálta az (525)–(532) preambulumbekendésekben kifejtett megfontolásokon alapuló elemzést. A 18. táblázat a megállapodások időpontjában érvényes nettó jelenértékeket tartalmazza a szerződés tervezett időtartamára vonatkozóan.

18. táblázat

A So.Ge.A.AL és az Air One/Alitalia, a Meridiana, a Volare, valamint a Germanwings légitársaságok között létrejött megállapodások nettó jelenértékei

Légitársaság	A szerződés tervezett időtartama	Nettó jelenérték a szerződés időtartamára vonatkozóan (ezer EUR)
Volare	2007 – 2010	[250 – 300]
Air One/Alitalia	2010 – 2015	[12 500 – 13 000]
Meridiana	2010 – 2011	– [150 – 200]
Germanwings	2007 – 2009	– [150 – 200]

- (534) Mivel a Meridianával és a Germanwings-zel kötött megállapodások várt diszkontált eredménye negatív, a Bizottság megállapítja, hogy a So.Ge.A.AL a megállapodások megkötése során nem piacgazdasági szereplőként járt el. A repülőtér-üzemeltető nem várhatta el egyik megállapodásból származó többletköltségek fedezését sem. Következésképpen a So.Ge.A.AL nem piacgazdasági szereplőként járt el, és a megállapodások ilyen feltételek mellett történő megkötéséről hozott döntésével gazdasági előnyhöz juttatta a Germanwings-et és a Meridianát.
- (535) A Meridianával és a Germanwings-zel létrejött megállapodások megkötésének idején elvárható többletköltségek és -bevételek áttekintését a 19. táblázat tartalmazza.

19. táblázat

A Germanwings és a Meridiana légitársaságokkal kötött megállapodások többlet nyereségessége

Germanwings	2007	2008	2009
Várt utasszám	15 000	15 000	15 000
A légi forgalommal összefüggő tevékenységből várt többletbevétel	(...)	(...)	(...)
A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből várt többletbevétel	(...)	(...)	(...)
Várt többletköltségek	(...)	(...)	(...)
Marketingtámogatási költségek	(...)	(...)	(...)
Várt névleges eredmény	– 140 482	– 24 616	– 8 745

Meridiana	2010
Várt utasszám	59 631
A légi forgalommal összefüggő tevékenységből várt többletbevétel	(...)
A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből várt többletbevétel	(...)
Várt többletköltségek	(...)
Marketingtámogatási költségek	(...)
Várt névleges eredmény	– 175 174

- (536) Ezzel szemben a Volare és Alitalia légitársaságokkal kötött megállapodások esetében elvárható volt, hogy azok pozitív diszkontált eredményhez vezetnek. Így ezen megállapodások megkötésével a So.Ge.A.AL nem nyújtott gazdasági előnyt a légi fuvarozóknak.

iv. Következtetés

- (537) Az Olaszország által benyújtott, a So.Ge.A.AL és az Alitalia, valamint a Volare légitársaságok között létrejött megállapodásokra vonatkozó nyereségességi elemzés alapján a Bizottság meggyőződött arról, hogy egy jövedelmezőségi kilátások által vezérelt piacgazdasági szereplő számára ésszerű lett volna elfogadni az adott megállapodások feltételeit azok aláírásának időpontjában. Ennélfogva ezek a megállapodások nem foglalnak magukban állami támogatást a légi fuvarozók számára.
- (538) Ugyanakkor azonban az (525)–(536) preambulumbekendésekben előadott értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy a So.Ge.A.AL részéről nem volt ésszerű megkötni a megállapodást a Meridianával és a Germanwings-zel. Ezen megállapodások mindegyike gazdasági előnyt nyújt az adott légi fuvarozó számára.

A bmibaby, Air Italy és Air Vallée légitársaságokkal kötött megállapodások

- (539) A fent említettek szerint, 2014. június 10-i levelében Olaszország benyújtotta a Bizottságnak a So.Ge.A.AL és a bmibaby, az Air Italy, valamint az Air Vallée légitársaságok között létrejött megállapodások nyereségességének előzetes elemzését.
- (540) A So.Ge.A.AL és az Air Italy, az Air Vallée, valamint a bmibaby légitársaságok között létrejött vonatkozó kiszolgálási megállapodásokat a 20. táblázat foglalja össze.

20. táblázat

Kiszolgálási megállapodások a bmibaby, az Air Italy és az Air Vallée légitársaságokkal

Légitársaság	A szerződés várható időtartama	Fordulónkénti kiszolgálási díj
Air Italy	2008. június 1. – 2010. december 31.	600
Air Vallée	2010. augusztus 9. – 2010. augusztus 30.	300
bmibaby	2010. május 29. – 2010. szeptember 30.	700

- (541) Az Olaszország által a So.Ge.A.AL és az Air Italy, az Air Vallée, valamint a bmibaby légitársaságok között létrejött megállapodások többlet nyereségességének vizsgálata során alkalmazott módszer leírását az (542)–(545) preambulumbekendések tartalmazzák.
- (542) A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó többletbevételek tartalmazzák a leszállási díjakból, poggyászkezelési díjakból, utaskiszolgálási díjakból, a légi járművek kiszolgálásából és a jegykiadásból származó bevételeket. A kiszolgálást kivéve valamennyi díj a repülőtéri díjak nyilvánosan elérhető rendszerén alapul. A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó többletbevételek becslése az (502) preambulumbekendésben leírt megközelítéssel összhangban történt.

- (543) A várt többletköltségek tartalmazzák a személyzettel ⁽¹¹⁷⁾, kiszolgálással, árukkal, szolgáltatásokkal és anyagokkal kapcsolatos költségeket, valamint a So.Ge.A.AL koncessziós költségeinek elosztását. Mivel a So.Ge.A.AL és az Air Vallée, valamint a bmibaby között aláírt adott megállapodások nem vonatkoztak marketingszolgáltatásokra, az elemzés nem veszi figyelembe a marketing célú kifizetéseket. Regressziós elemzés elvégzésére került sor a repülőtér szintjén érvényes utasszámok és költségek tekintetében, azokra az előzetes adatokra alapozva, amelyek elérhetőek voltak a So.Ge.A.AL számára a szóban forgó megállapodások megkötésének idején, vagyis 1998–2007 között az Air Italy esetében, illetve 1998–2009 között az Air Vallée és a bmibaby esetében.
- (544) A 21. táblázat összefoglalja a So.Ge.A.AL-nak az Air Italy légitársasággal kötött megállapodástól várt többletnyereségeit. Azoknak a többletnyereséseknek a nettó jelenértéke, amelyeket a So.Ge.A.AL várhatott az Air Italy légitársasággal kötött megállapodástól, 99 330 EUR ⁽¹¹⁸⁾.

21. táblázat

A 2008-as Air Italy megállapodástól várt pénzáramlások nettó jelenértékei (EUR)

Tárgyév	2008	2009	2010
Többletnyereségek	[30 000 – 40 000]	[30 000 – 40 000]	[30 000 – 40 000]
Nettó jelenérték ⁽¹⁾ (a szerződés időtartamára vonatkozóan)	[90 000 – 110 000]		

⁽¹⁾ 6 %-os diszkontráta alkalmazásával.

- (545) A 22. táblázat összefoglalja a So.Ge.A.AL-nak az Air Vallée és a bmibaby légitársaságokkal kötött megállapodásoktól várt többletnyereségeit. Azoknak a többletnyereséseknek a nettó jelenértéke, amelyeket a So.Ge.A.AL várhatott az Air Vallée illetve a bmibaby légitársaságokkal kötött megállapodásoktól, 3 399 EUR, illetve 25 330 EUR ⁽¹¹⁹⁾. Olaszország szerint a nettó jelenértékre vonatkozó becslések viszonylag alacsonyak, mivel a várakozások szerint a So.Ge.A.AL, az Air Vallée és a bmibaby között létrejött megállapodások csak egyéves (vagy kevesebb, mint egyéves) időszakokra szóltak.

22. táblázat

Az Air Vallée és a bmibaby légitársaságokkal kötött megállapodásoktól várt pénzáramlások nettó jelenértékei (EUR)

	Air Vallée	bmibaby
Többletnyereségek	[3 000 – 3 500]	[25 000 – 26 000]

- (546) A Bizottság megállapítja, hogy az utasszámok becslése, valamint a légi forgalommal összefüggő tevékenységből és a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből várt többletbevételek és a többletköltségek kiszámítása során a So.Ge.A.AL, valamint az Air Italy, az Air Vallée és a bmibaby légitársaságok között létrejött megállapodások tekintetében Olaszország ugyanazt a megközelítést alkalmazta, mint a többi fuvarozóval kötött megállapodások esetében. Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy aláírások időpontjában ezektől a megállapodásoktól azt várták, hogy nyereségesek lesznek a So.Ge.A.AL számára.

12.2.1.3. *Szelektivitás*

- (547) Az (534) preambulumbekzdésben meghatározott gazdasági előny nyújtására szelektív alapon került sor, mivel csak a Meridiana és a Germanwings részesültek belőle. Az előny a két fuvarozóval egyedileg megkötött repülőtéri szolgáltatási és marketing megállapodásokból fakad; ilyen megállapodásokat ugyanilyen feltételek mellett nem

⁽¹¹⁷⁾ Az alacsony forgalmi vállalatoknak köszönhetően nem volt szükség további személyzetre az Air Vallée illetve a bmibaby kiszolgálásához.

⁽¹¹⁸⁾ 5,55 %-os diszkontráta alkalmazásával.

⁽¹¹⁹⁾ 2,24 %-os diszkontráta alkalmazásával.

kötöttek a repülőtérén működő többi fuvarozóval. A Bizottság megállapítja, hogy a jelen esetben a vizsgálat tárgyát képező valamennyi megállapodás lényegesen különböző, és különböző pénzáramlásokat eredményeznek a So.Ge.A.AL és az algherói repülőtérén működő fuvarozók között.

12.2.1.4. A verseny torzítása és a kereskedelemre gyakorolt hatás

(548) Ha egy állam által nyújtott támogatás erősíti egy vállalkozás versenyhelyzetét a versenytársakkal szemben, akkor az versenyt torzító vagy azzal fenyegető intézkedésnek tekintendő⁽¹²⁰⁾. Gyakorlati megfontolásokból ennél fogva feltételezhető a verseny torzulása, amint az állam pénzügyi előnyt nyújt egy vállalkozásnak egy olyan liberalizált ágazaton belül, ahol (legalábbis potenciálisan) verseny van. Az Unió bíróságainak állandó ítélkezési gyakorlata szerint a belső piacon működő vállalkozásoknak nyújtott támogatások alkalmasak arra, hogy hatással legyenek a tagállamok közötti kereskedelemre⁽¹²¹⁾.

(549) A légi közlekedés liberalizációja harmadik csomagjának⁽¹²²⁾ 1993. január 1-jén történt hatálybalépése óta a légi fuvarozók szabadon működtethetnek járatokat Európán belüli útvonalakon. A Bíróság megállapítása szerint:

„amikor egy vállalkozás olyan ágazatban tevékenykedik, amelyben több tagállam gyártói is jelen vannak, a vállalkozás számára a hatóságok részéről juttatott bármiféle támogatás érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet és torzíthatja a versenyt, mivel folyamatos piaci jelenléte miatt más tagállambeli versenytársakat visszatarthat attól, hogy növeljék piaci részesedésüket, ugyanakkor pedig csökkenti esélyeiket arra, hogy növeljék exportjukat az említett tagállam felé.”⁽¹²³⁾

(550) A Bizottság úgy találta, hogy a So.Ge.A.AL szelektív előnyt nyújtott a Germanwings és a Meridiana részére. Ezek a légitársaságok egy liberalizált, versenyző piacon vesznek részt, és a számukra nyújtott előny alkalmas volt arra, hogy más uniós légi fuvarozók kárára javítsa versenyhelyzetüket az algherói repülőtérre érintő légi közlekedési szolgáltatások piacán. Ebből következően a Bizottság megállapítja, hogy a Germanwings és a Meridiana részére juttatott előny torzíthatja a versenyt, és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet.

12.2.1.5. A légitársaságokkal kötött megállapodásokkal kapcsolatban levont következtetés

(551) Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a So.Ge.A.AL által a 2010. évi Meridianával kötött megállapodás értelmében és a 2007. évi Germanwings-zel kötött megállapodás értelmében elfogadott intézkedések az első esetben kb. 175 174 EUR, az utóbbi esetben pedig kb. 140 482 EUR állami támogatást valósítottak meg ezen légitársaságok számára. Mivel a megállapodásokban foglalt támogatást a Bizottság engedélye nélkül valósították meg, az jogellenes állami támogatásnak minősül.

12.2.2. A repülőtérnek nyújtott támogatás összeegyeztethetősége

(552) Az indulási célú támogatás tekintetében a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás kimondja, hogy:

„a Bizottság jelen iránymutatásokban meghatározott 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. Következésképpen nem alkalmazza az ezekben az iránymutatásokban meghatározott elveket a repülőtérnek számára 2014. április 4-e előtt nyújtott jogellenes beruházási támogatás esetében.”

⁽¹²⁰⁾ A 730/79. sz. Philip Morris Holland BV kontra Európai Községek Bizottsága ügyben hozott ítélet (EBHT 1980., 267. o., 11. pont), valamint a T-298/97. sz., T-312/97. sz., T-313/97. sz., T-315/97. sz., T-600/97–607/97. sz., T-1/98. sz., T-3/98–T-6/98. sz. és T-23/98. sz. Alzetta Mauro és társai kontra Európai Községek Bizottsága egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2000., II-2325. o., 80. pont).

⁽¹²¹⁾ A 730/79. sz. Philip Morris Holland BV kontra Európai Községek Bizottsága ügyben hozott ítélet (EBHT 1980., 2671. o., 11. és 12. pont), valamint a T-214/95. sz. Het Vlaamse Gewest (Flamand régió) kontra Európai Községek Bizottsága ügyben hozott ítélet (EBHT 1998., II-717. o., 48–50. pont).

⁽¹²²⁾ A Tanács 2407/92/EGK rendelete (1992. július 23.) a légi fuvarozók engedélyezéséről (HL L 240., 1992.8.24., 1. o.), a Tanács 2408/92/EGK rendelete (1992. július 23.) a közösségi légi fuvarozók közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról (HL L 240., 1992.8.24., 8. o.) és a Tanács 2409/92/EGK rendelete (1992. július 23.) a légi szolgáltatások viteldíjairól és tarifáiról (HL L 240., 1992.8.24., 15. o.)

⁽¹²³⁾ C-305/89. sz. Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1991., I-1603 o., 26. pont).

(553) Ugyanakkor a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás előírja, hogy:

„a Bizottság ezen iránymutatások alapján megvizsgálja [...] az engedélye nélkül – tehát a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének [jelenleg a Szerződés 108. cikke (3) bekezdése] megsértésével – nyújtott indulási támogatást, ha a támogatást az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételt megelőzően ítélték oda.”

(554) Mivel a Meridiana és a Germanwings légitársaságokkal a megállapodásokat a 2005. évi légi közlekedési iránymutatásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való 2005. december 9-i közzétételét követően kötötték meg, ez az iránymutatás képezi a megállapodások belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelése során alkalmazandó jogalapot.

12.2.2.1. Az összeegyeztethetőség értékelése a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás alapján

(555) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás 79. pontja több feltételt rögzít, amelyeket teljesíteni kell ahhoz, hogy az indulási támogatás összeegyeztethető legyen a belső piaccal a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján.

i. A támogatás valamely tagállam által a 2407/92/EGK rendelet alapján kiadott érvényes működési engedéllyel rendelkező légitársaságoknak kerül kifizetésre

(556) Jelen esetben a kedvezményezettek az 1008/2008/EK rendeletben meghatározott légi fuvarozók⁽¹²⁴⁾. Így a 2005. évi légi közlekedési iránymutatásban meghatározott első feltétel teljesül.

ii. A támogatások a C és D kategóriába tartozó regionális repülőtereket az Unió egy másik repülőterével összekötő útvonalak tekintetében kerülnek kifizetésre

(557) 2005-től az algherói repülőtér C kategóriába tartozó regionális repülőtérenként minősül a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás alapján. A támogatást olyan légitársaságoknak nyújtották, amelyek új útvonalakat indítottak el az algherói repülőtérrel más, az Unióban található repülőterekre. Ennélfogva teljesül a második feltétel.

iii. A támogatások csak a nettó utasszám növekedését eredményező új útvonalak vagy új járatok bevezetésére vonatkoznak. Nem szükséges, hogy a támogatások ösztönözzék azt, hogy a forgalom egyszerűen áthelyeződjék egy útvonalról vagy légitársaságtól egy másikhoz. Nem járhatnak nem megalapozott forgalomeltereléssel az ugyanazon városban, ugyanazon agglomerációban⁽¹²⁵⁾ vagy ugyanazon repülőtérrendszerben⁽¹²⁶⁾ található, ugyanolyan vagy hasonló rendeltetésű, ugyanolyan feltételekkel, egy másik repülőtérrel induló meglévő járatok sűrűsége és életképessége tekintetében

(558) A támogatást annak érdekében nyújtották, hogy ösztönözzék a légitársaságokat arra, hogy új útvonalakat indítsanak az algherói repülőtértől egy vagy több uniós célállomásra, és ezáltal emelkedjen a nettó utasszám. Nincs másik repülőtér ugyanazon városban vagy ugyanazon agglomerációban. Továbbá a szóban forgó útvonalak közül egyiket sem támogatja nagysebességű vasúti szolgáltatás. Így a 2005. évi légi közlekedési iránymutatásban meghatározott harmadik feltétel teljesül.

iv. A támogatott útvonalnak idővel életképesnek kell bizonyulnia, azaz közfinanszírozás nélkül legalább a saját költségeit kell fedeznie. Az indulási támogatásoknak ezért csökkenőnek és időben korlátozottaknak kell lenniük

(559) A Germanwings és a Meridiana légitársaságoknak nyújtott támogatás a So.Ge.A.AL-lal kötött megállapodások időtartamára korlátozódott, vagyis egy illetve három évre. A megállapodásokban azonban nem rögzítettek olyan feltételt, ami alapján az algherói repülőtérrel járatokat üzemeltető légi fuvarozóknak idővel önállóan nyereségesnek kell lenniük. A Bizottság megállapítja továbbá, hogy bár a Germanwingsnek a 19. számú táblázatban bemutatottak szerint nyújtott támogatás összege csökkenő volt, a Germanwings 2007-ben beszüntette működését az algherói repülőtérrel, ennélfogva sohasem működött állami támogatás nélkül.

⁽¹²⁴⁾ Az 1008/2008/EK rendelet hatálybalépését követően a 2407/92/EGK rendelet hatályát veszítette, és az 1008/2008/EK rendelet 27. cikke alapján a hatályát veszített rendeletre vonatkozó hivatkozásokat az 1008/2008/EK rendeletre való hivatkozásokként kell értelmezni.

⁽¹²⁵⁾ A 2408/92/EGK rendelet.

⁽¹²⁶⁾ A 2408/92/EGK rendelet 2. cikkének m) pontjában meghatározottak szerint.

v. A támogatás összegének szorosan kapcsolódnia kell az elszámolható költségekhez

- (560) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás meghatározása szerint az elszámolható költségek „azok a pótlólagos költségek, amelyek az új útvonal indításához vagy az új járatsűrűség bevezetéséhez kapcsolódnak, és amelyeket a légi fuvarozónak a járat üzemeltetése során már nem kell viselnie”. Olaszország nem állította, hogy a Germanwings és a Meridiana légitársaságoknak nyújtott finanszírozás az elszámolható költségek fedezésére korlátozódott, és hogy a rendes működési költségeket nem támogatták. Ennélfogva ez a feltétel nem teljesül.

vi. A csökkenő támogatást legfeljebb hároméves időtartamra biztosítják. A támogatás összege egyik évben sem haladhatja meg az adott év elszámolható költségeinek 50 %-át, és a teljes támogatás nem haladhatja meg az elszámolható költségek átlagosan 30 %-át

- (561) A szóban forgó légitársaságokkal kötött megállapodások nem tartalmazzák a légitársaságok költségeire való utalást, és nem rögzítik, hogy a támogatásnak az elszámolható költségek bizonyos százalékára kell korlátozódniuk. A Bizottság ennek megfelelően úgy ítéli meg, hogy ez a feltétel nem teljesül.

vii. Annak az időszaknak, amelynek során a légitársaság indulási támogatásban részesül, lényegesen rövidebbnek kell lennie, mint annak az időszaknak, amelynek során a légitársaság vállalja, hogy járatokat működtet a szóban forgó repülőtérrel

- (562) A Bizottság megállapítja, hogy nem szabtak meg olyan feltételt, hogy a fuvarozók által indított útvonalaknak életképesnek kell lenniük azt az időszakot követően is, amelynek során működésüket támogatják.

viii. A támogatás kifizetésének a szállított utasszám tényleges alakulásához kell kapcsolódnia

- (563) A Bizottság megállapítja, hogy nincs egyértelmű kapcsolat a szállított utasok száma és a támogatás összege között. A Germanwings-zel és a Meridianával kötött megállapodásokban a So.Ge.A.AL által fizetendő sikerdíjakat határoztak meg abban az esetben, ha a légitársaság teljesíti az előírt forgalmi célkitűzéseket.

ix. Minden olyan közjogi szervezetnek, amely egy légitársaságnak – akár valamely repülőtér érintésével, akár anélkül – új útvonal indításához támogatások odaítélését tervezi, kellő határidőn belül és megfelelő módon nyilvánosságra kell ezt hoznia annak érdekében, hogy minden érdekelt légitársaság felajánlhassa szolgáltatásait. Ennek a tájékoztatásnak nevezetesen az útvonal leírását, továbbá a támogatások összege és időtartama tekintetében objektív leírásokat kell tartalmaznia

- (564) A vizsgálat során Olaszország azt állította, hogy a potenciális érdeklődő fuvarozók között megfelelően meghirdették a repülőtérnek azt a szándékát, hogy megállapodásokat kössön olyan légitársaságokkal, akik érdeklődést mutatnak az iránt, hogy új útvonalakat indítsanak az algherói repülőtérrel. Erre vonatkozóan azonban nem nyújtottak be bizonyítékot. Különösen pedig nincs arra utaló jel, hogy az algherói repülőtér kellő időben és megfelelő nyilvánosságot biztosítva közölte volna szándékát arra, hogy támogatást nyújtson a légitársaságoknak, illetve közölte volna az ilyen támogatás nyújtásának feltételeit. Ennélfogva a légi fuvarozók kiválasztásának eljárása nem volt kellőképpen egyértelmű ahhoz, hogy biztosítva legyen a megkülönböztetésmentes bánásmód a jelentkező érdekelt fuvarozók tekintetében.

x. Minden olyan légitársaságnak, amely indulási támogatást nyújtani kívánó köztestületnek kínál szolgáltatást, pályázata benyújtásakor olyan üzleti tervet kell beadnia, amely ismerteti az útvonalnak a támogatás megszűnését követő életképességét huzamosabb időn keresztül. A köztestület az indulási támogatás odaítélése előtt az új útvonalnak a konkurens útvonalakra gyakorolt hatásáról hatásvizsgálatot folytat

- (565) Sem Olaszország, sem pedig az érdekelt felek nem nyújtottak be bizonyítékot a vizsgálat során arra vonatkozóan, hogy a fuvarozóknak előzetesen be kellett mutatniuk egy üzleti tervet a szóban forgó útvonalak tekintetében, igazolva a szóban forgó útvonal önálló életképességét egy bizonyos idő eltelte után. A So.Ge.A.AL továbbá nem állította, hogy hatásvizsgálatot végzett volna a szóban forgó új útvonalaknak más útvonalakra gyakorolt hatását illetően. Ennélfogva ez a feltétel nem teljesül.

xi. Az államok gondoskodnak arról, hogy minden évben minden repülőtér vonatkozásában közzétételre kerüljön a támogatott útvonalak jegyzéke, amely mindegyik útvonal esetében tartalmazza a közfinanszírozás forrását, a kedvezményezett társaságot, a kifizetett támogatások összegét, valamint az érintett utasok számát

- (566) Nincs arra utaló jel, hogy az algherói repülőtér közzétette volna az állami támogatásban részesülő útvonalak jegyzékét, amely tartalmazta a közfinanszírozás forrását, a kedvezményezett légitársaságot, a ténylegesen kifizetett támogatás összegét, valamint a szállított utasok számát. Ennélfogva ez a feltétel nem teljesül.

- xii. Ahol szükséges, a tagállamok szintjén jogorvoslati mechanizmusokat kell meghatározni a támogatások odaítélésekor esetlegesen előforduló diszkrimináció orvoslása érdekében
- (567) Olaszország nem állította, hogy léteztek az algherói repülőtérrel járatokat működtető fuvarozóknak nyújtott támogatással kapcsolatban felmerülő panaszok kezelésére irányuló jogorvoslati mechanizmusok. Ennélfogva ez a feltétel nem teljesül.
- xiii. Szankcionáló mechanizmusokat kell alkalmazni arra az esetre, ha egy légi fuvarozó a támogatás kifizetésekor nem teljesíti egy repülőtér vonatkozásában vállalt kötelezettségeit. A támogatás visszatérítésének vagy a fuvarozó által kezdetben letétbe helyezett biztosíték lefoglalásának rendszere lehetővé teszi a repülőtér számára annak biztosítását, hogy a légitársaság teljesítse vállalt kötelezettségeit
- (568) A Bizottság megállapítja, hogy a fuvarozókkal kötött megállapodások rögzítik a szankciók rendszerét arra az esetre vonatkozóan, ha a légitársaságok nem tartják be a megállapodásokban előírt forgalmi célkitűzéseket. Ez a feltétel tehát teljesül.
- xiv. Az indulási támogatások egy útvonal üzemeltetésére nyújtott egyéb támogatástípusokkal – mint a bizonyos utaskategóriáknak szociális célból nyújtott támogatások vagy a közszolgáltatási feladatok ellátásához nyújtott pénzügyi kompenzáció – nem halmozhatók. Az ilyen támogatások akkor sem ítélték oda, ha – a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke és különösen annak (1) bekezdése d) pontja értelmében – egy útvonalhoz való hozzáférést egyetlen légi fuvarozóra korlátozták. Az arányosság szabályainak megfelelően más, ugyanazon kiadások fedezésére szolgáló támogatásokkal sem halmozhatók, akkor sem, ha azokat egy másik tagállamban fizetik ki
- (569) Olaszország megerősítette, hogy a szóban forgó támogatást nem az 1008/2008/EK rendelet szerinti közszolgáltatási kötelezettségeknek számító új útvonalak indítására nyújtották. Ugyanakkor azonban Olaszország nem erősítette meg azt, hogy a támogatást nem kombinálták más támogatásokkal ugyanazon költségek fedezése érdekében.
- (570) Ennélfogva a légitársaságoknak nyújtott támogatásról nem állapítható meg, hogy összeegyeztethető indulási támogatást valósít meg a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás értelmében. A Meridiana és Germanwings javára végrehajtott állami támogatás ezért jogtalan és összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősül, és azt vissza kell fizetni.

12.3. KÖVETKEZTETÉS

- (571) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy:

- Olaszország a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése megsértésével valósított meg beruházási támogatást az algherói repülőtér számára. A beruházási támogatás a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal;
- Az algherói repülőtér irányítójának 2000. december 12-e előtt nyújtott, a (257) preambulumbekkezdésben említett támogatások nem tartoznak jelen határozat hatálya alá;
- Olaszország a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése megsértésével valósított meg működési támogatást az algherói repülőtér számára. A működési támogatás a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal;
- A So.Ge.A.AL által a Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée és Air Italy légitársaságokkal kötött repülőtéri szolgáltatási (vagy kiszolgálási) megállapodások és marketing megállapodások nem valósítanak meg állami támogatást;
- A So.Ge.A.AL által a Meridiana és Germanwings légitársaságokkal kötött kiszolgálási és marketing megállapodások jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatást valósítanak meg.

13. VISSZAFIZETÉS

- (572) Ha a Bizottság megállapítja, hogy valamely támogatás a belső piaccal nem összeegyeztethető, akkor a Szerződés és a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint, a Bizottság jogosult dönteni arról, hogy az érintett tagállamnak meg kell-e szüntetnie a támogatást vagy módosítania kell azt ⁽¹²⁷⁾. Szintén a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata

⁽¹²⁷⁾ A C-70/72 sz., Bizottság kontra Németország ügyben hozott ítélet (EBHT 1973, 813 o., 13. pont).

azt mutatja, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében a támogatás eltörlése vonatkozásában az államra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása ⁽¹²⁸⁾. Ezzel kapcsolatban a Bíróság megállapította, hogy ez a cél akkor valósul meg, amikor a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatásokat, és ezáltal elveszítette azt az előnyt, amit versenytársaival szemben a piacon élvezett, továbbá amikor ezáltal a támogatás juttatása előtti helyzet helyreállt ⁽¹²⁹⁾.

- (573) Az említett ítélkezési gyakorlatból következően a 659/999/EK tanácsi rendelet ⁽¹³⁰⁾ 14. cikke megállapítja, hogy „amennyiben 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”.
- (574) Ezért a 19. táblázatban említett, a Meridiana és Germanwings légitársaságoknak nyújtott állami támogatást vissza kell téríteni Olaszországnak, amennyiben az már kifizetésre került.
- (575) A visszafizetendő összegek tekintetében a Bizottság figyelembe veszi a megállapodások várt többletköltségeinek és -bevételeinek előzetes elemzését, a 19. táblázat szerint, valamint az alábbi szempontokat:
- Valamennyi szóban forgó megállapodás illetve megállapodás-kombináció esetében a visszafizetendő éves támogatási összegnek meg kell felelnie a megállapodás aláírásáról hozott döntés idején érvényes éves negatív kiegészítő pénzforgalomnak, a szerződés alkalmazásának minden évére vonatkozóan. A negatív pénzforgalmak megegyeznek azzal a finanszírozási összeggel, ami szükséges ahhoz, hogy a megállapodás nettó jelenértéke pozitív legyen, ezáltal pedig ahhoz, hogy a megállapodás megfeleljen a piaci viszonyoknak.
 - A Bizottság úgy véli, hogy a Germanwings esetében a nyereségességi elemzés szempontjából figyelembe veendő időkeret 2007. A (117) preambulumbekzdésben említettek szerint a Germanwings csak 2007-ben működtetett járatokat az algherói repülőtérrel. Valójában az az előny, amiben a légitársaság ténylegesen részesült, a szóban forgó megállapodások tényleges időtartamára korlátozódik, mivel a megállapodás megszűnésétől kezdve a repülőtér nem juttatott további előnyöket a Germanwings számára.
- (576) A 23. táblázat az indikatív visszatérítési összegeket (negatív kiegészítő pénzforgalmakat) mutatja a megfelelő csökkentésekkel együtt a Germanwings megállapodás esetében, amely nem töltötte ki teljes időtartamát.

23. táblázat

Tájékoztató a kapott, visszafizetendő és már visszafizetett indikatív támogatási összegekről

A kedvezményezett megjelölése	A teljes indikatív felvett összeg (EUR)	A teljes indikatív visszatérítendő összeg (EUR) (Tőke)	Már visszafizetett teljes összeg (EUR)	
			Tőke	Visszafizetési kamat
Germanwings	140 482 EUR	140 482 EUR		
Meridiana	175 174 EUR	175 174 EUR		

- (577) A légitársaságok és leányvállalataik részére juttatott tényleges előny figyelembevételéhez a 23. táblázatban foglalt összegek kiigazíthatók az Olaszország által benyújtott alátámasztó bizonyítékok alapján, i. egyrészt az utólag bemutatott, a légitársaságok által a repülőtéri díjak vonatkozásában teljesített tényleges kifizetések, másrészt pedig az ezen bevételi tételeken előre jelzett pénzforgalmak (előzetes) közötti különbség alapján, a 19. táblázatban bemutatottak szerint; valamint ii. egyrészt az utólag bemutatott, a légitársaságoknak a marketing megállapodások alapján kifizetett tényleges marketing jellegű kifizetések, másrészt pedig az előzetesen jelzett marketingköltségek közötti különbség alapján, a 19. táblázatban megjelölt összegekkel összhangban.

⁽¹²⁸⁾ A C-278/92, C-279/92 és C-280/92 sz., *Spanyolország kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1994., I-04103. o. 75. pont).

⁽¹²⁹⁾ A C-75/97 sz., *Belgium kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 1999, I-3671 o., 64-65. pont).

⁽¹³⁰⁾ A Tanács 659/999/EK rendelete (1999. március 22.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

- (578) Olaszországnak továbbá hozzá kell adnia a támogatási összeghez a visszafizetési kamatokat, attól a naptól számítva, amelyen a jogellenes támogatást a kedvezményezett rendelkezésére bocsátották, a visszafizetés napjáig ⁽¹³¹⁾, a 794/2004/EK rendelet ⁽¹³²⁾ V. fejezete szerint. Mivel jelen esetben a támogatási összegeknek megfelelő pénzforgalmak komplexek és az év során különböző időpontokban kerültek kifizetésre, és mindkét szerződés csak egy éven át volt érvényben, a Bizottság úgy véli, hogy a visszafizetési kamatok kiszámítása szempontjából elfogadható, ha a támogatás Germanwingsnek és Meridianának történő kifizetése időpontjának az adott megállapodások (idő előtti) megszűnésének a napját tekintik.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Az Olaszország által az algherói repülőtérnek infrastruktúrára, szerelvényekre és munkákra, valamint berendezésekre nyújtott közvetlen támogatások állami támogatásnak minősülnek a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében. Olaszország a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése megsértésével nyújtotta az állami támogatást.

(2) Az (1) bekezdésben említett állami támogatás összeegyeztethető a belső piaccal a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében.

2. cikk

(1) Az Olaszország által az algherói repülőtér részére végrehajtott tőkeinjekciók állami támogatásnak minősülnek a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében. Olaszország a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése megsértésével nyújtotta az állami támogatást.

(2) Az (1) bekezdésben említett állami támogatás összeegyeztethető a belső piaccal a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében.

3. cikk

Az Olaszország által a Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée és Air Italy számára nyújtott intézkedések nem minősülnek állami támogatásnak a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

4. cikk

(1) Az Olaszország által a Meridiana és a Germanwings részére nyújtott intézkedések állami támogatásnak minősülnek a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében. Olaszország a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése megsértésével nyújtotta az állami támogatást.

(2) Az (1) bekezdésben említett állami támogatás összeegyeztethető a belső piaccal.

5. cikk

(1) Olaszország visszafizetetti a kedvezményezettekkel a 4. cikkben említett összeegyeztethetetlen állami támogatást.

(2) A visszatérítendő összegek után kamatot kell fizetni attól a naptól, amelyet a támogatás kedvezményezetteknek történő rendelkezésre bocsátása napjának tartanak, a tényleges visszafizetés időpontjáig.

⁽¹³¹⁾ A hivatkozott 659/999/EK rendelet, 14. cikk, (2) bekezdés.

⁽¹³²⁾ A Bizottság 794/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.).

- (3) A kamatot kamatos kamatként kell számolni a 794/2004/EK rendelet V. fejezetének megfelelően.
- (4) Olaszország a jelen határozat elfogadásának időpontjától kezdve megszünteti az 4. cikkben említett támogatás valamennyi függőben lévő kifizetését.

6. cikk

- (1) Az 5. cikkben említett támogatást azonnal és ténylegesen vissza kell fizettetni.
- (2) Olaszország intézkedik a határozat kihirdetéstől számított négy hónapon belül történő végrehajtásáról.

7. cikk

- (1) Olaszország az e határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül benyújtja az alábbi információkat:
- a) a kedvezményezetteknek kifizetett támogatás teljes összege;
 - b) az egyes kedvezményezettek által visszafizetendő teljes összeg (a támogatás összege és a kamatok);
 - c) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott, illetve tervezett intézkedések részletes bemutatása;
 - d) az azt bizonyító dokumentumok, hogy a kedvezményezetteket felszólították a támogatás visszafizetésére.
- (2) Olaszország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében hozott nemzeti intézkedések alakulásáról, amíg a 4. cikkben említett támogatás visszafizettetése be nem fejeződik. A Bizottság kérésére haladéktalanul tájékoztatást ad az e határozat végrehajtása érdekében már meghozott és tervezett intézkedésekről. Továbbá részletes adatokat szolgáltat azokról a támogatási összegekről és kamatokról, amelyeket a kedvezményezettek már visszafizettek.

8. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2014. október 1-jén.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök