



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

58. évfolyam

2015. július 30.

Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

HATÁROZATOK

- ★ A Bizottság (EU) 2015/1225 határozata (2012. december 19.) a SEA SpA által a SEA Handling SpA részére nyújtott tőkejuttatásról SA.21420 (C 14/10) (korábbi NN 25/10) (korábbi CP 175/06) sz. ügy (az értesítés a C(2012) 9448. számú dokumentummal történt) (Csak az olasz nyelvű változat hiteles) ⁽¹⁾ 1
- ★ A Bizottság határozata (EU) 2015/1226 (2014. július 23.) az Angoulême-i Kereskedelmi és Iparkamara, az SNC-Lavalin, a Ryanair és az Airport Marketing Services javára Franciaország által nyújtott az SA.33963 (2012/C –korábbi 2012/NN) számú állami támogatásról (az értesítés a C(2014) 5080. számú dokumentummal történt) (Csak a francia nyelvű szöveg hiteles) ⁽¹⁾ 48
- ★ A Bizottság (EU) 2015/1227 határozata (2014. július 23.) a Franciaország által a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara, a Ryanair, az Airport Marketing Services és a Transavia javára nyújtott SA.22614 (C 53/07) állami támogatásról (az értesítés a C(2014) 5085. számú dokumentummal történt) (Csak a francia nyelvű szöveg hiteles) ⁽¹⁾ 109

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1225 HATÁROZATA

(2012. december 19.)

a SEA SpA által a SEA Handling SpA részére nyújtott tőkejuttatásról SA.21420 (C 14/10) (korábbi NN 25/10) (korábbi CP 175/06) sz. ügy

(az értesítés a C(2012) 9448. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű változat 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 ⁽¹⁾,

miután a fent hivatkozott rendelkezéseknek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ⁽²⁾, és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) A Bizottsághoz 2006. július 13-án kelt levélben panasz érkezett a Milano Malpensa és a Milano Linate repülőtérén földi kiszolgálási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozás, a SEA Handling SpA (a továbbiakban: SEA Handling) részére nyújtott állítólagos támogatással kapcsolatban. A panaszt eredetileg a CP 175/06 számon vették nyilvántartásba.
- (2) 2006. október 6-i levelében a Bizottság felvilágosítást kért az olasz hatóságoktól a panasszal kapcsolatban. 2006. december 21-i levelükben az olasz hatóságok a válaszadási határidő meghosszabbítását kérték.
- (3) 2007. január 11-i levelében a Bizottság engedélyezte a hosszabbítást. 2007. február 9-i levelükben az olasz hatóságok megadták a kért felvilágosítást.
- (4) 2007. május 30-i levelében a Bizottság tájékoztatta a panaszost, hogy nem áll rendelkezésre elegendő információ annak bizonyítására, hogy a szóban forgó esetben teljesül az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami forrásra vonatkozó feltétel. Ezért a 659/1999/EK tanácsi rendelet 20. cikkének (2) bekezdése ⁽³⁾ értelmében a rendelkezésre álló információ alapján nincs megfelelő alap az eset vizsgálatára. 2007. július 2-i levelében a panaszos további tájékoztatást nyújtott. A kapott tájékoztatás alapján a Bizottság a panasz kivizsgálásáról határozott.
- (5) 2008. március 3-i levelében a Bizottság felkérte az olasz hatóságokat, hogy nyújtsák be a 2002. március 26-án létrejött szakszervezeti megállapodás másolatát. 2008. április 10-i levelükben az olasz hatóságok benyújtották a kért dokumentumot.
- (6) 2008. november 20-i levelükben az olasz hatóságok benyújtották a Bizottsághoz a 2008. június 13-án létrejött szakszervezeti megállapodást.

⁽¹⁾ HL L 1., 1994.1.3., 3. o.

⁽²⁾ HL C 184., 2008.7.22., 34. o.

⁽³⁾ A Tanács 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelete az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

- (7) 2010. június 23-i levelében a Bizottság tájékoztatta az olasz hatóságokat, hogy az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott, és felkérte az olasz hatóságokat, hogy egy hónapon belül nyújtsanak be valamennyi olyan információt, amely a szóban forgó intézkedések összeegyeztethetőségének értékeléséhez szükséges.
- (8) 2010. július 19-i levelükben az olasz hatóságok a válaszadási határidő 2010. szeptember 20-ig történő meghosszabbítását kérték, amelyet a Bizottság 2010. július 23-i válaszában engedélyezett.
- (9) 2010. szeptember 20-án az olasz hatóságok benyújtották Milánó város önkormányzatának a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló bizottsági határozattal kapcsolatos észrevételeit.
- (10) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁴⁾ közzétették. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy a közzétételtől számított egy hónapon belül nyújtsák be a szóban forgó intézkedéssel kapcsolatos észrevételeiket.
- (11) 2011. február 11-i levelében a SEA Handling az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételek benyújtására vonatkozó határidő 2011. március 21-ig történő meghosszabbítását kérte. 2011. február 23-i levelében a Bizottság engedélyezte a hosszabbítást.
- (12) 2011. február 25-i levelében a [...] az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételek benyújtására vonatkozó határidő 2011. március 25-ig történő meghosszabbítását kérte (*).
- (13) 2011. március 21-i levelében a SEA Handling és a SEA SpA (a továbbiakban: SEA) közös észrevételeket nyújtott be a Bizottsághoz az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban.
- (14) Szintén 2011. március 21-i levelében a [...] benyújtotta a Bizottsághoz az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit.
- (15) 2011. április 7-i levelében a Bizottság továbbította az érdekelt felek észrevételeit az olasz hatóságoknak, és felkérte az olasz hatóságokat megjegyzéseik 2011. május 16-ig történő benyújtására.
- (16) 2011. április 18-i levelükben az olasz hatóságok az érdekelt felek észrevételeivel kapcsolatos megjegyzéseik benyújtási határidejének 2011. június 2-ig történő meghosszabbítását kérték a Bizottságtól. 2011. április 28-i levelében a Bizottság engedélyezte az olasz hatóságok számára a határidő meghosszabbítását.
- (17) 2011. június 1-jei levelükben az olasz hatóságok benyújtották megjegyzéseiket. Ezenkívül egy tanácsadó által készített tanulmány alapján új érveket is bemutatottak.
- (18) 2011. július 11-i levelében a Bizottság sürgette az olasz hatóságokat, hogy nyújtsák be az eljárás megindításáról szóló határozat 5. pontjában kért információkat, amelyeket előzőleg sem az olasz hatóságok, sem a SEA nem közöltek.
- (19) 2011. július 28-i levelükben az olasz hatóságok a kért információk benyújtási határidejének 2011. október 15-ig történő meghosszabbítását kérték a Bizottságtól. 2011. augusztus 8-i levelében a Bizottság 2011. szeptember 15-ig engedélyezte a határidő meghosszabbítását.
- (20) 2011. augusztus 26-i levelükben az olasz hatóságok tájékoztatták a Bizottságot, hogy az eredeti kérésre adott válaszban engedélyezett határidő-hosszabbítást nem tartják elegendőnek.
- (21) 2011. szeptember 15-i levelükben az olasz hatóságok benyújtották a Bizottság információkérésére adott válaszukat. 2011. október 18-i levelükben az olasz hatóságok benyújtották az előző beadványuk 5. mellékletében foglalt dokumentum angol nyelvű fordítását.
- (22) 2011. október 21-i levelükben az olasz hatóságok a Milánó város önkormányzata által közölt információk benyújtásával kiegészítették az előző beadványuk 12. mellékletét. 2011. november 7-i levelükben az olasz hatóságok benyújtották e megjegyzések angol nyelvű fordítását.
- (23) 2012. június 19-én találkozóra került sor a Bizottság személyzete és az olasz hatóságok között. A találkozót követően 2012. július 2-i és 2012. július 10-i levelükben az olasz hatóságok új érvekkel támasztották alá a vizsgált intézkedésekkel kapcsolatos álláspontjukat. Az olasz hatóságok kérésére 2012. november 23-án újabb találkozóra került sor a Bizottság személyzetével. Az olasz hatóságok ennek során lényegében a korábbi találkozón bemutatott érveket adták elő.

⁽⁴⁾ HL C 29., 2011.1.29., 10. o.

(*) Bizalmas információ.

2. AZ INTÉZKEDÉSEK ÖSSZEFOGLALÁSA

- (24) Ez a határozat a SEA által 2001–2010 között a SEA Handling részére nyújtott tőkejuttatásokat érinti, amelyek alapvető célja a SEA Handling által elszenvedett működési veszteségek fedezése volt.

2.1. AZ ÁLLÍTÓLAGOS TÁMOGATÁS KEDVEZMÉNYEZETTJE

- (25) A szóban forgó intézkedések kedvezményezettje a SEA kizárólagos tulajdonában álló SEA Holding. A SEA a Linate és Malpensa repülőterekből álló milánói repülőtérrendszer működtetője. A részvénytársasági (SpA) formában működő, a magánjog szabályai szerint létrehozott vállalkozás a vizsgált időszakban csaknem kizárólagosan két közigazgatási szerv, Milánó város önkormányzata (84,56 %) és Milánó tartomány (14,56 %) tulajdonában állt, a fennmaradó tulajdonrészt (0,88 %) kisebb köz- és magánszektorbeli befektetők birtokolták. 2011 decemberében az F2i (Fondi italiani per le infrastrutture) magánalap megvásárolta a SEA részvényeinek 29,75 %-át.
- (26) A SEA tevékenységei az alábbiak szerint csoportosíthatók:
- a) repülőterek általános működtetése: légiközlekedési infrastruktúrák megvalósítása és működtetése;
 - b) földi kiszolgálás: földi kiszolgálási szolgáltatások nyújtása az utasok és légi járművek számára, valamint a poggyász és teheráru kezelése terén;
 - c) kapcsolódó szolgáltatások: repülőtéri kereskedelmi tevékenységek, ideértve a különböző szolgáltatások és vámmentes áruk értékesítését a közönség számára, az újságosstandok és éttermek üzemeltetését, a hirdetési, parkolási és járműkölcsonzési szolgáltatásokat, valamint az olyan, nem légi közlekedési tevékenységet célzó infrastruktúrák kezelését és fenntartását, mint a turisztaszállás-szolgáltatás és a logisztikai szolgáltatások. A felsorolt tevékenységeket a SEA közvetlenül, vagy konkrét feladatokra szerződött partnerei útján látja el.
- (27) A SEA Handling az 1999. január 13-i 18/99. sz. törvényerejű rendelet ⁽⁵⁾ hatálybalépését követően jött létre, amely átültette az olasz jogba a 96/67/EK tanácsi irányelvet ⁽⁶⁾; az irányelv arra kötelezte a repülőtereket, hogy külön számvitelük legyen az említett szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekre vonatkozóan ⁽⁷⁾. A SEA Handling létrehozásával a SEA számviteli és jogi szempontból is különválasztotta e tevékenységeit ⁽⁸⁾. A Malpensa és Linate repülőterek működtetésén kívül a SEA különböző, a légi közlekedés szempontjából másodlagos, azt kiegészítő szolgáltatásokat is nyújt.
- (28) A SEA Handling 2002. június 1-jén kezdte meg működését. 2002. június 1-ig a Linate és Malpensa repülőtereken a földi kiszolgálási szolgáltatásokat közvetlenül a SEA nyújtotta ⁽⁹⁾.

2.2. A VIZSGÁLT INTÉZKEDÉSEK

- (29) A Bizottsághoz benyújtott információk szerint a SEA Handling – alapvetően a működési veszteségeit fedező tőkejuttatás formájában – 2002-től kapott támogatást a SEA-től.
- (30) A SEA Handling vesztesége az alábbiak szerint alakult ⁽¹⁰⁾:
- 2002-ben a SEA Handling összesen 43 639 040,39 EUR veszteséget könyvelt el (2002. június 1.–2002. december 31.);
 - 2003-ban a SEA Handling összesen 49 489 577,23 EUR veszteséget könyvelt el (2003. január 1.–2003. december 31.);

⁽⁵⁾ Gazzetta Ufficiale 28., 1999.2.4.

⁽⁶⁾ A Tanács 1996. október 15-i 96/67/EGK irányelve (.) a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (HL L 272., 1996.10.25., 36. o.).

⁽⁷⁾ A 96/67/EGK irányelv 4. cikke kimondja, hogy „Ahol a repülőtér irányító szervezete, a repülőtér-használó vagy a földi kiszolgáló földi kiszolgálást végez, a földi kiszolgálás számvitelét szigorúan el kell különítenniük az egyéb tevékenységeik számvitelétől a jelenlegi kereskedelmi gyakorlatnak megfelelően. A számvitel fenti elkülönítésének végrehajtását a tagállam által kinevezett független vizsgálónak kell ellenőriznie. A vizsgálónak azt is ellenőriznie kell, hogy az irányító szervezet mint repülőtéri hatóság és annak földi kiszolgálói tevékenysége között nincs-e pénzügyi mozgás.”

⁽⁸⁾ A Bizottság 2011. december 1-jén elfogadta a jobb repülőterekre vonatkozó csomagot. A csomag javaslatot tesz a földi kiszolgálás szabályainak felülvizsgálatára, különösen a repülőtereken nyújtott földi kiszolgálási szolgáltatások minőségének és hatékonyságának javítása céljából. Ezenkívül előírja a földi kiszolgálás és a repülőtér-működtetés jogi különválasztását. A csomag kettőről háromra növelné a nagy repülőtereken a légitársaságok rendelkezésére álló, földi kiszolgálást végző szolgáltatók minimális számát az alapvető, továbbra is korlátozott földi kiszolgálási szolgáltatások, nevezetesen a poggyászkezelés, az előtéri kiszolgálás, az üzemanyag- és kenőanyag-kezelés, valamint az áru- és postai küldemények kezelése terén.

⁽⁹⁾ A SEA Handling alapítása előtt is létező SEA Handling Srl 1998-ban alakult, de tevékenységet nem végzett.

⁽¹⁰⁾ Minden évben a december 31-i állapot szerint.

- 2004-ben a SEA Handling összesen 47 962 810 EUR veszteséget könyvelt el (2004. január 1.–2004. december 31.);
 - 2005-ben a SEA Handling összesen 42 430 169,31 EUR veszteséget könyvelt el (2005. január 1.–2005. december 31.);
 - 2006-ban a SEA Handling összesen 44 150 435 EUR veszteséget könyvelt el (2006. január 1.–2006. december 31.);
 - 2007-ben a SEA Handling összesen 59 724 727 EUR veszteséget könyvelt el (2007. január 1.–2007. december 31.);
 - 2008-ban a SEA Handling összesen 52 387 811 EUR veszteséget könyvelt el (2008. január 1.–2008. december 31.);
 - 2009-ben a SEA Handling összesen 29,7 millió EUR veszteséget könyvelt el (2009. január 1.–2009. december 31.);
 - 2010-ben a SEA Handling összesen 13,4 millió EUR veszteséget könyvelt el (2010. január 1.–2010. december 31.).
- (31) 2002–2010 között a SEA Handling teljes vesztesége 339,784 millió EUR-t tett ki; a SEA ennek alapján összesen 359,644 millió EUR összegű tőkejuttatást nyújtott a SEA Handling részére, amelynek különböző részleteit évente utalta át. A táblázatban feltüntetett megoszlás és összegek az olasz hatóságok által benyújtott információkon alapulnak.

(ezer EUR)

Év	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
A tőkejuttatások összege ⁽¹⁾	18 765	24 879	25 236	6 111	30 000	11 559	25 271	13 481	0	
	21 200	24 252	30 000	30 000	439	2 663		34 328		
				4 118	30 000	3 527				
						23 808				
Éves összeg	39 965	49 132	55 236	40 229	60 439	41 559	25 271	47 810	0	
Mindösszesen										359 664

- ⁽¹⁾ A működési veszteségek kompenzálását célzó tőkeemeléseket nem feltétlenül az adott évben hajtották végre. Például az első, 24 879 000 EUR összegű, 2003-ban végrehajtott tőkeemelés a 2002-ben elszenvedett veszteség részleges kompenzációját szolgálta. A második, 24 252 000 EUR összegű tőkeemelés a 2003-ban elszenvedett veszteség részleges kompenzációját szolgálta.

2.3. A HELYHATÓSÁGOK SZEREPE A SEA ÉS A SEA HANDLING IRÁNYÍTÁSÁBAN

- (32) A Bizottsághoz benyújtott információk szerint Milánó város önkormányzati testülete, a SEA, valamint több szakszervezet között 2002. március 26-án megállapodás jött létre, amely kimondja:

Milánó város önkormányzati testülete ... megerősíti, hogy ...

- a SEA legalább öt évig megtartja többségi részesedését a földi kiszolgáló társaságban;
- a SEA vállalja, hogy partnerei kiválasztásáról értesíti a szakszervezeteket, és a partnerekkel együtt bemutatja azok üzleti tervét és vállalati felépítését ... a SEA és a szakszervezetek által kötendő megállapodás azt követően lép hatályba, hogy az üzleti tervet a szakszervezetek megismerték és megvizsgálták;
- az elfogadott mobilitási tervnek megoldást kell nyújtania a munkahelyek esetleges megszűnésére, továbbá ki kell zárnia a csoportos létszámcsoökkentést, és köteleznie kell a SEA-t arra, hogy valamennyi érintett munkavállaló részére biztosítsa a kiegészítő képzés és továbbképzés lehetőségét, a munkaviszony önkéntes megszüntetését célzó ösztönzőket, valamint a nyugdíjjogosultság megállapításáig nyújtott támogatást;
- az új vállalkozás a munkavállalókat szerzett jogaik védelme mellett veszi át, és további öt évig garantálja foglalkoztatásukat;

- irányítói szerepe változatlan formában történő fenntartása mellett a SEA valamennyi partnerével együtt támogatja a forgalomarányos költségek és az általános gazdasági keret egyensúlyát, egyúttal jelentős mértékben javítja versenyképességét a belföldi és a nemzetközi piacokon;
- a hatáskörrel rendelkező minisztériumokat és repülőtéri hatóságokat meg kell keresni olyan irányelvek bevezetése céljából, amelyek garantálják a foglalkoztatást abban az esetben, ha a földi kiszolgálást valamely versenytárshoz szervezik át többek között a repülőtér-működtetők biztonsági és megbízhatósági kötelezettségeinek teljesítése érdekében, amelyeknek a földi kiszolgáló személyzetre is ki kell terjedniük.

Végül az önkormányzati testület és a szakszervezetek figyelemmel kísérik a megállapodás tartalmát, és rendszeres találkozóik keretében biztosítják annak folyamatos végrehajtását.

- (33) A fenti kötelezettségvállalásokat megerősítették a későbbi megállapodások is, amelyek kifejezetten hangsúlyozták az említett megállapodás tartalmát. A Bizottság külön megemlíti a SEA és a szakszervezetek között 2002. április 4-én, 2002. május 15-én és 2003. június 9-én létrejött szakszervezeti megállapodásokról készült jegyzőkönyveket, amelyek másolatát elküldték a Bizottságnak.
- (34) A városi tanács jegyzőkönyve az önkormányzat kötelezettségvállalásai között szintén megemlíti a jogok védelmét és a garantált foglalkoztatást a következő öt évben ⁽¹¹⁾. A kötelezettségvállalásokat a városi tanács 2003. június 16-i ülése helyben hagyta, amelynek jegyzőkönyvét másolatban elküldték a Bizottságnak.
- (35) Ezenkívül 2006. november 7-én az önkormányzati képviselők aggodalmukat fejezték ki a válsághelyzettel kapcsolatban, hangsúlyozva azt, hogy a SEA Handling gazdasági fennmaradását mindenáron biztosítani kell:

A SEA Handling SpA nehézségei ... nem terhelhetik kizárólag a munkavállalókat ... A jelenlegi helyzet miatt a repülőtérrel működtető társaság elnökének és Moratti polgármesternek a [Milánó város önkormányzatán belül működő] Közlekedési Bizottság előtt minél előbb ismertetniük kell azt, hogy milyen módon szándékoznak a SEA Handling SpA-t ismét szerephez juttatni a földi kiszolgálási szolgáltatások piacán ⁽¹²⁾.

2.4. A SEA HANDLING GAZDASÁGI TELJESÍTMÉNYE ⁽¹³⁾

- (36) Az alábbi ábra a működési költségek és a bruttó működési nyereség alakulását mutatja a 2002–2010 közötti időszakban. Ugyanezek az adatok találhatóak az alábbi 1. táblázatban is, amely a SEA Handling forgalmának, forgalomarányos bruttó működési nyereségének, valamint forgalomarányos munkaerőköltségének alakulását mutatja be.

1. ábra

A vállalkozás gazdasági teljesítményének alakulása

(...)

1. táblázat

A forgalom és a működési költségek alakulása

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Forgalom (millió EUR)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
A forgalom alakulása (é/é)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Munkaerőköltségek	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
A munkaerőköltség alakulása (é/é)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %

⁽¹¹⁾ Az erről szóló megállapodás 2002. március 26-án jött létre a szakszervezetek, a SEA és Milánó város önkormányzata között.

⁽¹²⁾ Marco Cormio milánói önkormányzati képviselő 2006. november 7-i sajtóközleménye, amelynek másolatát elküldték a Bizottságnak.

⁽¹³⁾ Az e szakaszban található táblázatokban és ábrákon bemutatott adatok a SEA által benyújtott dokumentációból származnak.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Egyéb költségek	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Az egyéb költségek alakulása (é/é)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Bruttó működési nyereség (EBITDA)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Az EBITDA alakulása (é/é)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Forgalomarányos EBITDA	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Forgalomarányos munkaerőköltség	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %

- (37) A táblázat szerint a munkaerőköltségek 2002–2007 között kisebb eltérésekkel 160 millió EUR körül stabilizálódtak, majd 2010-re meredek, három év alatt csaknem 38 %-os csökkenéssel valamivel 100 millió EUR alatt állapodtak meg. Hasonló tendenciát mutat az egyéb költségek alakulása is, amelyek ugyanebben az időszakban 37 %-kal csökkentek.
- (38) 2002–2006 között a forgalom 10 %-kal bővült. Az Alitalia Malpensán bonyolított forgalma erőteljesen visszaesett, ami 2008-tól jelentősen érintette a repülőtér eredményeit: az Alitalián keresztül foglalt utak száma 2007–2010 között 87 %-kal, emiatt pedig az Alitalia jelenlétéből származó árbevétel 72 %-kal csökkent. Ugyanebben az időszakban a teljes forgalom 27 %-kal esett vissza, amit a más légitársaságoktól származó árbevétel emelkedése ellensúlyozott.
- (39) Az Alitalia csomóponti repülőtereként történő működés 2008. évi megszűnését követően a működési költségek csökkentését és a veszteségek mérséklését célzó erőfeszítések eredményeképpen fokozatosan javult a (továbbra is negatív) működési nyereség, amely a 2007. évi –42,5 millió EUR-ról 2010-re –8,5 millió EUR-ra nőtt.
- (40) Az alábbi táblázat a munkavállalók teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kifejezett számának alakulását mutatja.

2. táblázat

A munkavállalók számának alakulása

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Teljes FTE-állomány	3 842	3 976	3 820	3 562	3 476	3 310	2 969	2 460	2 221
ebből állandó:	3 692	3 804	3 457	3 223	3 011	2 795	2 760	2 419	2 181
ebből ideiglenes:	150	172	363	338	465	515	208	40	40
operatív FTE (Teljes FTE-állomány + túlórák száma – támogatás)	3 964	4 125	3 979	3 706	3 642	3 461	2 852	2 227	2 050

- (41) A táblázat 2003 után folyamatos csökkenést mutat a teljes munkaidős egyenértékben kifejezett foglalkoztatotti létszámban (2003–2010 között – 44 %), különösen az állandó foglalkoztatottak körében.
- (42) Az ideiglenesen foglalkoztatottak száma 2002–2007 között jelentős mértékben, 150-ről 515 FTE-re nőtt. Az ideiglenesen foglalkoztatottak száma ezt követően csökkent, ezzel párhuzamosan az árbevétel az Alitalia forgalmának elvesztése miatt visszaesett, a SEA Handling pedig erőfeszítéseket tett a bérköltségek leszorítására. A szóban forgó időszakban ezen erőfeszítések a túlórák számának csökkenéséhez és a támogatási program (*cassa integrazione*) bővítéséhez vezettek, ami az operatív FTE-állományban még meredekebb visszaesést eredményezett.

- (43) Az alábbi táblázat a foglalkoztatottak termelékenységében tapasztalható javulást mutatja a munkaerőegység által kezelt mozgások, valamint a munkaerőköltségek alakulása tekintetében.

3. táblázat

A foglalkoztatotti termelékenység alakulása

(...)

4. táblázat

Munkaerőköltségek

(...)

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

- (44) A panaszos és az olasz hatóságok által benyújtott információk alapján a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban úgy ítélte meg, hogy a 2002–2005 közötti időszakra vonatkozó intézkedések állami támogatásnak minősülhetnek, továbbá kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a támogatás összeegyeztethető-e a belső piaccal. A Bizottság ezért az eljárás megindításáról szóló határozatban felkérte Olaszországot, hogy nyújtsa be azokat a dokumentumokat, információkat és adatokat, amelyek alapján a Bizottság értékelheti az intézkedések összeegyeztethetőségét. Jelezte továbbá, hogy meg kell vizsgálni a 2005 utáni időszakot, amelyre vonatkozóan a Bizottság nem kapott előzetes tájékoztatást a veszteségek mértékéről, valamint a 2002–2010 közötti időszak egészét annak meghatározása érdekében, hogy a SEA Handling ezen időszakban a veszteségkompenzáció formájában jogellenes állami támogatáshoz jutott-e ⁽¹⁴⁾.
- (45) A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy valóban sor került állami támogatás nyújtására, mivel megítélése szerint teljesültek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt feltételek.
- (46) A Bizottság előzetes véleménye szerint arra tekintettel, hogy Milánó város önkormányzata és Milánó tartomány a SEA többségi tulajdonosa, a veszteségek fedezéséhez felhasznált források közpénznek minősülnek. A Bizottság megállapította továbbá, hogy számottevő, a *Stardust Marine* ügyben hozott ítéletben ⁽¹⁵⁾ említett típusú bizonyíték támasztja alá a hatóságok szerepét a SEA által leányvállalata, a SEA Handling vonatkozásában hozott intézkedésekben.
- (47) A Bizottság megítélése szerint az intézkedések szelektívek voltak, mivel csak a SEA Handlinget érintették, így a vállalkozás olyan gazdasági előnyhöz jutott, amelyet a szokásos piaci feltételek mellett nem érhetett volna el.
- (48) Annak megállapítása céljából, hogy a SEA Handling veszteségeinek fedezése során a SEA szokásos piaci feltételek mellett működő, körültekintő befektetőként járt-e el, a Bizottság több tényezőt is figyelembe vett.
- (49) Az előzetes szakaszban a Bizottság megállapította, hogy a 2001-ben jóváhagyott üzleti terv ⁽¹⁶⁾ szerint a SEA Handling 2005-re növekedő profitot ért volna el. Egyes vélemények szerint azon döntés háttérében, hogy a SEA Handling 2002 után folytatja földi kiszolgálási tevékenységét ahelyett, hogy közvetlenül a két vállalkozás szétválását követően értékesítenék, az az előrejelzés áll, amely három éven belül a nyereség növekedését helyezte kilátásba. A 2001. évi üzleti terv azonban nem tartalmazott részletes stratégiát, amely alapján a SEA garantálhatta volna a SEA Handling jövedelmezőségét, a terv pedig a SEA teljes tevékenységi körére kiterjedt. A Bizottsághoz nem nyújtottak be egyéb, kifejezetten a SEA Handlingre vonatkozó részletes üzleti tervet.
- (50) A Bizottság megállapította továbbá, hogy a SEA Handling 2003–2005 között korlátozott, illetve negatív eredményeket ért el 40 millió EUR-t meghaladó éves veszteség mellett, miközben munkaerőköltségei stabilizálódtak, összes költsége 3 %-kal csökkent, bevétele 4,5 %-kal nőtt, egy munkaerőegységre jutó költsége pedig 7,6 %-kal nőtt.
- (51) Az olasz hatóságok azzal érveltek, hogy a SEA Handling veszteségeinek kezelését csoportszempontból kell vizsgálni, a Bizottság álláspontja szerint viszont ez nem ad magyarázatot arra, hogy csoportszinten miért lett volna előnyösebb a SEA Handling veszteségeinek kezelése a vállalkozás eladásánál vagy szerkezetátalakításánál. A Bizottság szerint a SEA Handling túl sokáig volt veszteséges ahhoz, hogy azt a Bíróság C-303/88. sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletében ⁽¹⁷⁾ foglalt „korlátozott időtartamként” lehessen értelmezni, továbbá a veszteségek 2002 óta ismétlődő fedezése alátámasztja, hogy a SEA nem körültekintő befektetőként járt el.

⁽¹⁴⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat 42. és 102. pontja, valamint 5. szakasza.

⁽¹⁵⁾ C-482/99. sz. Franciaország kontra Bizottság ügy (EBHT 2002, I-4397. o.)

⁽¹⁶⁾ „Piano aziendale consolidato del Gruppo SEA 2002–2006” (A SEA-csoport 2002–2006. évi konszolidált üzleti terve), amelyet az olasz hatóságok nyújtottak be.

⁽¹⁷⁾ C-303/88. sz. Olaszország kontra Bizottság ügy (EBHT 1991, I-1433. o.).

- (52) A Bizottság megállapította, hogy a [...] vagy más szereplők képesek lettek volna belépni a piacra; az olasz hatóságok a SEA földi kiszolgálásból való kivonulását számszerűsítetlen és túlzottan általánosan megfogalmazott imázsvesztéssel próbálták igazolni; továbbá a földi kiszolgálási szolgáltatások nyújtására vonatkozó kötelezettség nem tette szükségessé azt, hogy ezeket a szolgáltatásokat a SEA közvetlenül nyújtsa, mivel az egyéb szolgáltatók jelenléte praktikus és valós alternatívát jelentett.
- (53) Végül a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az intézkedések nyilvánvaló hatással vannak a tagállamok közötti kereskedelemre, valamint a versenyre. A kereskedelmi hatás egyértelmű azokra a célkitűzésekre tekintettel, amelyeket a 96/67/EK irányelv fogalmaz meg, amely a földi kiszolgálási piachoz az irányelvben meghatározott szintű forgalmat bonyolító közösségi repülőtereken való hozzáférést szabályozza. A versenyre gyakorolt hatás is feltételezhető volt, mivel az intézkedések számottevően javították a SEA Handling pozícióját annak versenytársai rovására.
- (54) A Bizottság egyelőre úgy ítélte meg, hogy a veszteségek fedezése állami támogatásnak minősül, és kétségeit fejezte ki a szóban forgó támogatásnak a belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően. A 96/67/EK irányelvre hivatkozva a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló bizottsági közlemény (a továbbiakban: a légiközlekedési ágazatra vonatkozó iránymutatások) ⁽¹⁸⁾ szerint: E 2 millió utasban megállapított küszöbérték felett a földi kiszolgálási tevékenységnek önmagában elégségesnek kell lennie, a repülőtér olyan egyéb kereskedelmi bevételeitől függetlenül, mint az állami források, amelyeket repülőtéri hatóságként vagy általános gazdasági érdekű szolgáltatás üzemeltetőjeként ítélnék számára oda ⁽¹⁹⁾. A Bizottság megállapította, hogy az ilyen tevékenységek hatósági támogatása ellentétes a 96/67/EK irányelvben megfogalmazott célkitűzésekkel, így kedvezőtlen hatással lehet a piac liberalizációjára.
- (55) A Bizottság ezért a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról határozott annak érdekében, hogy minden kétséget eloszlasson azzal kapcsolatban, hogy az intézkedések a legutóbbi időszakokkal bezárólag állami támogatásnak minősülnek-e, és összeegyeztethetők-e a belső piaccal.

4. AZ OLASZ HATÓSÁGOK MEGJEGYZÉSEI

A vizsgált időszak

- (56) Az olasz hatóságok értetlenül álltak a döntés előtt, elsősorban a Bizottság által megfogalmazott állítások időbeli sorrendje miatt. Az olasz hatóságok szerint a Bizottság megállapításai a 2006–2008 közötti időszakra vonatkoznak, amely későbbi, mint az előzetes vizsgálat alapját képező időszak, így azoknál a felvilágosítási kéréseknél is, amelyek az olasz hatóságokhoz a 2002–2005 közötti időszakra vonatkozóan érkeztek. Az önkormányzat ezért arra kérte a Bizottságot, hogy módosítsa az eljárás tárgyát képező időszakot, és küldjön szabályos információkérést az olasz hatóságok részére a későbbi, 2006 utáni időszakra vonatkozóan ⁽²⁰⁾.

A veszteségek fedezésével kapcsolatos intézkedések betudhatósága a hatóságoknak

- (57) A betudhatóságra utaló első jelet a Bizottság a Milánó város önkormányzata, a SEA és szakszervezeti képviselők között 2002. március 26-án létrejött megállapodás kivonatában, a SEA és az ágazati, valamint szövetségi szakszervezetek között 2002. április 4-én létrejött, majd 2002. május 15-én megerősített szakszervezeti megállapodásról készült jegyzőkönyv kivonatában, valamint a SEA, a SEA Handling és az ágazati, valamint szövetségi szakszervezetek között 2003. június 9-én létrejött szakszervezeti megállapodásról készült jegyzőkönyv kivonatában állapította meg; az olasz hatóságok arra kérték a Bizottságot, hogy vizsgálja felül e dokumentumok bizonyító erejét.
- (58) E tekintetben az olasz hatóságok azzal érveltek, hogy az intézkedések csak olyan objektív megállapítások alapján lennének az államnak betudhatók, amelyek alátámasztják, hogy a SEA döntésébe a tagállam a döntést meghatározó vagy befolyásoló módon avatkozott be abban az értelemben, hogy a SEA másként járt volna el akkor, ha független döntést hozhatott volna ⁽²¹⁾; az olasz hatóságok szerint Milánó város önkormányzata esetében erről nem volt szó.
- (59) Az önkormányzat azzal érvelt, hogy semmilyen szerepet nem vállalt a szakszervezeti megállapodások aláírásában, és nem volt köze a SEA által a szakszervezeti képviselőkkel szemben a szóban forgó megállapodásokban vállalt kötelezettségekhez. Az önkormányzat csak a 2002. március 26-i találkozón vett részt, ahol többségi tulajdonosként és különösen a helyi közösség felelős hatóságaként a munkavállalók érdekeit védte. E minőségében kötelezettséget nem vállalt, politikai szinten azonban „megerősítette” a SEA üzleti döntéseit és különösen a vállalkozásnak a

⁽¹⁸⁾ HL C 312., 2005.12.9., 1. o.

⁽¹⁹⁾ A légiközlekedési ágazatra vonatkozó iránymutatások, 70. pont.

⁽²⁰⁾ E megjegyzést követően a Bizottság 2011. július 11-i levelében felhívta a figyelmet az eljárás megindításáról szóló határozat 42. pontjára, amely szerint a Bizottság szükségesnek tartja a 2002–2010 közötti időszak vizsgálatát annak meghatározása érdekében, hogy a SEA Handling ezen időszakban a veszteségkompenzáció formájában jogellenes állami támogatáshoz jutott-e. A Bizottság megerősítette továbbá, hogy a vizsgált időszak 2002-től a legutóbbi időszakig terjed, valamint azt, hogy az információkérések továbbra is érvényesek.

⁽²¹⁾ A Törvényszék T-442/03. sz. SIC kontra Bizottság ügyben hozott ítélete, 126. pont.

munkahelyek védelmét célzó stratégiáját, amellyel az volt a szándéka, hogy a szakszervezeteket támogassa e döntések végrehajtásának felügyeletében. Az egyértelműen szociálpolitikai jellegű megállapodásnak jogi ereje nem volt, és kizárólag azt a célt szolgálta, hogy biztosítsa a szakszervezeteket a SEA kötelezettségvállalásainak hitelessége felől. A Bizottság által figyelembe vett dokumentumok nem bizonyítják, hogy Milánó város önkormányzata meghatározó szerepet játszott volna a SEA Handling veszteségeinek fedezésére vonatkozó döntésben, sem azt, hogy e tekintetben kötelezettséget vállalt volna. A SEA tehát saját üzleti döntéseit teljesen önállóan és függetlenül hozta meg.

- (60) Általában az a levélváltás, amelyet a vállalkozás vezetősége és a városi tanács egyes képviselői folytattak 2002–2005 között úgy, hogy az utóbbiak nem kaptak engedélyt a SEA bizonyos általuk kért belső dokumentumaiba, különösen az üzleti tervbe való betekintésre, bizonyítja, hogy a hatóságok nem avatkoztak be a SEA tevékenységébe. Az olasz hatóságok szerint ezt bizonyítja az a tény is, hogy a SEA – például egy önkormányzati képviselő által küldött kérdésre adott válaszában – egyértelműen kinyilvánította a hatóságoktól való függetlenségét.
- (61) Az olasz hatóságok kifejtették azt is, hogy az önkormányzat jogszerűen nem vállalhat érvényes és hatályos kötelezettséget anélkül, hogy illetékes szervei az ilyen kötelezettségvállalás pénzügyi fedezetét konkrétan rögzítő hivatalos aktust fogadnának el.
- (62) A betudhatóságra utaló második jelet a Bizottság abban állapította meg, hogy a SEA igazgatói és vezető tisztviselői különösen erős függőségi viszonyban álltak Milánó város önkormányzatával; ezzel kapcsolatban az olasz hatóságok azt kifogásolták, hogy a Bizottság egyes újságcikkek állításait bizonyító erejűként kezelte. A hatóságok ezenkívül a következő megjegyzéseket tették.
- (63) Először is azzal kapcsolatban, hogy a SEA igazgatói a megbízásuk lejáratára előtt „üres lemondó nyilatkozatot” írtak alá és nyújtottak be Milánó polgármesteréhez, az olasz hatóságok fenntartották, hogy az ilyen nyilatkozatok nem bizonyítják azt, hogy a SEA igazgatói különösen erős függőségi viszonyban álltak volna az önkormányzattal. A 2006. február 24-én tartott rendes ülésen az igazgatótanács elnöke megerősítette, hogy a nyilatkozatok benyújtása bevett gyakorlat, *„amelynek kifejezett célja, hogy időben intézkedni lehessen az állítólagos szabálytalanságot elkövető igazgatók eltávolításáról”*. Az elnök kizárta annak lehetőségét, hogy a nyilatkozatot olyan esetben használják fel, amikor a tulajdonos nem ért egyet az igazgatótanács által hozott vezetőségi döntésekkel, mivel az ilyen döntések a tanács kizárólagos felelősségi körébe tartoznak. Hangsúlyozta, hogy *„mindenesetre soha senki nem gyakorolt nyomást e nyilatkozat vagy más dokumentum alapján”*, továbbá azt, hogy a nyilatkozatnak *„erkölcsi értéke van, jogi ereje nincs”*. A SEA igazgatótanácsának ugyanezen a rendes ülésen az önkormányzat képviselője kifejtette, hogy *„teljességgel valószínűtlen az, hogy az ilyen nyilatkozat befolyásolja az igazgatósági tagok magatartását. Az igazgatótanács tagjai felett jogokat kizárólag a közgyűlés gyakorolhat, amely kizárólagosan jogosult a tagok kinevezésére és munkaviszonyának megszüntetésére, továbbá a tagok kizárólag a közgyűlésnek tartoznak felelősséggel a vállalat irányításáért.”* Az olasz hatóságok szerint az említett nyilatkozat hatása mindössze annyi, hogy a közgyűlés által visszahívott igazgató elveszíti a munkaviszony jogellenes megszüntetéséért járó kártérítésre való jogosultságát.
- (64) Másodszor, szintén a SEA-nak a Milánó város önkormányzatával fennálló különösen erős függőségi viszonyát illetően az olasz hatóságok megjegyezték, hogy a Bizottság állításaival ellentétben Milánó város önkormányzatának felügyeleti szerepköre csak az igazgatósági tagok jelölésére terjed ki, kinevezésükre nem: igazgatósági tagot kizárólag a közgyűlés nevezhet ki az olasz polgári törvénykönyv részvénytársaságokra vonatkozó általános magánjogi szabályai szerint. Előadták továbbá, hogy az általános szabályoknak és a bevált gyakorlatnak megfelelően a SEA alapszabálya felhatalmazza az igazgatótanácsot arra, hogy összeállítsa a jóváhagyás céljából a közgyűlés elé terjesztendő igazgatói névsort.
- (65) Az olasz hatóságok állítása szerint, hogy az egyéb jelek, amelyek alapján valamely intézkedés államnak való betudhatósága egyébként bizonyítható lenne, így különösen a Bíróság által a *Stardust Marine* ügyben megállapított bizonyítéktípusok ugyanígy arra engednek következtetni, hogy a jelen esetben vizsgált intézkedés nem tudható be az államnak. A SEA semmilyen tekintetben, sem helyi, sem nemzeti szinten nem integrálódott a közigazgatási struktúrákba. A vállalkozás tevékenységének jellegét és e tevékenységnek a magánszereplőkkel folytatott verseny szokásos feltételei mellett folytatását illetően az olasz hatóságok kijelentették, hogy a SEA mindig is szokásos magántulajdonú vállalkozásként működött. A vállalkozás jogi formája sem bizonyítja, hogy az intézkedések az államnak tudhatók be, mivel a SEA minden tekintetben magánvállalkozás. Végül a bíróság által megjelölt utolsó bizonyítéktípus, nevezetesen a vállalat irányítása felett gyakorolt hatósági felügyelet intenzitása tekintetében a hatóságok fenntartották, hogy az önkormányzat semminemű befolyást nem gyakorolt, valamint azt, hogy a vállalkozás maga is kinyilatkoztatta a kormányzattól való függetlenségét, ami azt bizonyítja, hogy a vállalati döntéshozatalban a kormányzat nem vállalt szerepet.

A magánbefektető kritériumának alkalmazása

- (66) A magánbefektető kritériumának alkalmazásával kapcsolatban az olasz hatóságok azzal érveltek, hogy a Bizottság által az előzetes vizsgálat során gyűjtött tényszerű bizonyítékok (gazdasági és egyéb adatok) alapján, amelyek a vitatott cselekményekről szóló döntést követő időszakra vonatkoznak, szükség esetén értékelhető az intézkedéseknek az EUMSZ-ben foglalt szabályokkal való összeegyeztethetősége akkor, ha ezen intézkedések támogatásnak minősülnek, e bizonyítékok alapján azonban nem állapítható meg az, hogy a szóban forgó pénzügyi intézkedések megfelelnek-e a magánbefektető kritériumának. A hatóságok szerint Bizottság teljes érvelését érvényteleníti a magánbefektető kritériumának téves alkalmazása, amely az ügy hátterének pontatlan felméréséből adódik.
- (67) A mérlegelendő összefüggésekkel kapcsolatban az olasz hatóságok megjegyezték először is azt, hogy a Bizottság nem vette figyelembe, hogy az európai földi kiszolgálási szolgáltatások liberalizálása során, amelyre az olasz jogba a 18/99. sz. törvényerejű rendelettel átültetett 96/67/EGK irányelv elfogadása után került sor, a SEA az egyszerű számviteli elkülönítés helyett úgy döntött, hogy a szóban forgó tevékenységeket kiválást követően új gazdasági társaságba csoportosítja át. A kiválás segítette a csoport azon stratégiai céljainak megvalósulását, hogy ágazati partnert találjon a földi kiszolgálási szolgáltatások nyújtására, továbbá azonosítsa azokat az intézkedéseket, amelyekkel a földi kiszolgálási szolgáltatások hatékonysága javítható a Linate és Malpensa repülőtereken.
- (68) Az olasz hatóságok szerint a liberalizációs folyamat keretében a repülőtér-működtető vállalkozások általában azt követően szervezték át a földi kiszolgálási szolgáltatásokat, hogy két megvalósítható kereskedelmi modellt mérlegeltek: az elsőben a földi kiszolgálási szolgáltatásokat nem közvetlenül a repülőtér-működtető, hanem nemzetközi tevékenységet folytató külső vállalkozás nyújtja (a továbbiakban: kiszervezés, pl. London, Koppenhága, Spanyolország, vagy Dublin repülőterei esetében), a másodikban a szolgáltatásokat közvetlenül a repülőtér-működtető nyújtja számviteli elkülönítéssel (pl. Frankfurt, Bécs), vagy külön vállalkozás létrehozásával (SEA, Párizs; a továbbiakban: közvetlen irányítás). Mindkét modellnek vannak előnyei és hátrányai, amelyeket a repülőtér-működtető vállalkozások körültekintően megvizsgáltak, különös tekintettel az országonként eltérő szabályozási körülményekre. A kiszervezés lehetővé tette az erőforrásoknak az alapvető üzleti tevékenységre való összpontosítását, továbbá azonnali kedvező eredményhatással járt, mivel a legtöbb esetben a földi kiszolgálási szolgáltatások veszteségesek voltak, kivéve akkor, ha azokat szélesebb körben, nem csak a vállalkozás által működtetett repülőtéren nyújtották. A földi kiszolgálási tevékenységek megtartásával ugyanakkor a repülőtér-működtetők szorosabb ellenőrzést gyakorolhattak a szolgáltatás minősége felett, aminek a szabályozási szempontoktól függetlenül kedvező járulékos hatása volt a csoportszintű eredményre, különösen közép- és hosszú távon.
- (69) A SEA által választott második modell lehetővé tette a repülőtér-működtető számára a repülőtéri központ szerepének és a transzferfolyamatoknak a védelmét, a nyújtott szolgáltatás minősége feletti ellenőrzés megtartását, egyes földi kiszolgálási szolgáltatások nyújtását olyan repülőtereken, ahol más szereplők nem voltak képesek azok nyújtására, végül pedig a repülőtéri biztonság további erőteljes befolyásolását. A választott modell magas, a földi kiszolgálási szolgáltatások közvetlen nyújtásából adódó működési költségekkel jár. E terület termelékenységére nem mérhető kizárólag pénzügyi szempontok alapján.
- (70) Az olasz hatóságok azzal érveltek, hogy a SEA-csoport e stratégiája teljesen ésszerű volt, mivel lehetővé tette a földi kiszolgálási szolgáltatások megtartását a SEA számára, amely fokozatosan javuló termelékenységre, színvonalas szolgáltatásokra, valamint a csoportnál jelentkező közép- és hosszú távú előnyökre számított. Ugyanakkor a tevékenységek kiválásával és a szolgáltatásnyújtás külön társaságba (SEA Handling) szervezésével a SEA arra számított, hogy kiaknázhajta az ágazat többi szereplőjével kialakított partnerkapcsolatokból származó előnyöket, amelynek az lett volna a célja, hogy a nemzetközi hálózatba történő integrációval elérhető szinergia és az operatív know-how bővítése révén helyreállítsa a vállalkozás jövedelmezőségét.
- (71) A SEA szándéka tehát az volt, hogy viseli leányvállalata kezdeti veszteségeit a csoportnál később jelentkező előnyök, valamint a SEA Handling árbevételének és jövedelmezőségének fokozatos javulása érdekében, amely az eredeti tervek szerint hároméves tevékenységet követően, azaz 2005-re lett volna elérhető a szerkezetátalakítási tervben rögzített intézkedések révén, amely egy a SEA Handlingben jelentős kisebbségi tulajdonrészt szerző stratégiai partner lehetőség szerinti belépésével is számolt.
- (72) 2001 májusában a SEA pályáztatási eljárást hirdetett a SEA Handling kisebbségi stratégiai partnerének kiválasztása céljából, amelynek lezárásakor a [...] ajánlata minősült a legelőnyösebbnek. A SEA és a [...] közötti tárgyalások – különösen az újraindítási tervnek köszönhetően – nagyon közel jutottak az aláíráshoz. Ezt követően azonban a tárgyalások holtpontra jutottak, főként a vállalkozás értékelésével kapcsolatos véleménykülönbség miatt.

- (73) A SEA-csoport 2002–2006. évi konszolidált üzleti tervében (a továbbiakban: a 2002–2006. évi konszolidált üzleti terv) rögzített intézkedések a munkaerő termelékenységének ezen időszakon belüli 20 %-os javítására összpontosítottak. Az intézkedéseket megfelelőnek és elégségesnek ítélték az üzleti modellel kapcsolatos választás igazolásához. Annak ellenére, hogy a jövedelmezőség javításával kapcsolatos célkitűzés nem teljesült, a pénzügyi eredmények biztatóak voltak, és megerősítették a SEA véleményét arról, hogy a választott üzleti modellel a csoport és a tulajdonosok gazdasági érdekeit szolgálja.
- (74) Az olasz hatóságok kifejtették, hogy a SEA Handling jövedelmezősége azért nem javult az eredetileg javasolt határidőn belül, mert a kialakult piaci forgatókönyv lényegesen eltért az előrejelzésektől két, a légi közlekedés ezen időszakon belüli alakulását számottevően befolyásoló nemzetközi tényező: a SARS-vírus és az iraki háború, valamint a nemzetközi légitársaságokkal szemben ezekből adódóan jelentkező gazdasági kihívások miatt, a légitársaságokat pedig érzékenyen érintette az olajárak hirtelen emelkedése, így a vártnál sokkal agresszívebb versenykörnyezetben el kellett fogadniuk áraik csökkentését.
- (75) Az olasz hatóságok arra kérték a Bizottságot, hogy vizsgálja felül kifogását a SEA azon döntésével kapcsolatban, hogy továbbra is fedezi leányvállalata veszteségeit annak ellenére, hogy az első két teljes üzleti év (2003 és 2004) fejleményei alapján úgy ítélte meg, hogy annak jövedelmezősége három éven belül nem alakulhat kedvezően. Az olasz hatóságok azzal érveltek, hogy a kifogás a magánbefektető kritériumának túlzottan leegyszerűsített alkalmazásán, lényegében a rövid távú nyereség kizárólagos figyelembevételén alapul. A Bizottság nem volt tekintettel arra, hogy a vizsgált esetben a befektetés által közvetlenül generált pénzügyi mozgásokon kívül egyéb tényezőket is figyelembe kell venni különösen az anyavállalat és a leányvállalat vertikális kapcsolata miatt, továbbá arra sem, hogy az anyavállalat üzleti tevékenysége jelentős mértékben függ a leányvállalat által nyújtott szolgáltatások minőségétől. A Bizottság kizárólag azt vizsgálta, hogy az intézkedés a működés első két évében nem volt jövedelmező, és teljességgel figyelmen kívül hagyta az ágazat sajátos jellegét, amelyben egy repülőtér-működtetőnek érdeke fűződhet földi kiszolgálási üzletága fenntartásához vagy pénzügyi támogatásához annak azonnali jövedelmezőségétől függetlenül.
- (76) Az olasz hatóságok megküldték továbbá a támogatás nélküli helyzet külső tanácsadó által elkészített elemzését is annak igazolása céljából, hogy a SEA által benyújtott „Presentazione del piano aziendale 2003–2007 di SEA Handling” (A SEA Handling 2003–2007. évi üzleti tervének bemutatása, a továbbiakban: a 2003–2007. évi üzleti terv) c. dokumentum alapfeltevései reálisak és ésszerűek, továbbá hogy számos előre nem látható körülmény miatt a SEA Handling komoly hátrányokat szenvedett, amelyek miatt a keletkezett veszteségek meghaladták a veszteségek fedezéséről szóló döntés időpontjában ésszerűen feltételezhető mértéket. Az elemzés elsődleges megállapítása szerint az üzleti tervben előre jelzettől elmaradó eredmények fő oka a bonyolított forgalom visszaesésében és az árak csökkenésében jelölhető meg. A SEA Handling tehát megvalósította a fajlagos költségek csökkentésére vonatkozó célkitűzéseit, ugyanakkor a tervezettől elmaradó forgalom és árak miatti jelentős árbevétel-kiesés következtében nem teljesítette az üzleti tervben rögzített pénzügyi célokat.
- (77) A Bizottság ezenkívül nem mérlegelte a vonatkozó olasz szabályozásnak megfelelően az ágazat sajátos olaszországi jellegét. Először is a 18/99. sz. törvényerejű rendelet 3.3. cikke, valamint a hajózásról és légi közlekedésről szóló törvénykönyv 705.2. cikkének d) pontja alapján a repülőtér-működtető köteles a repülőtéren valamennyi földi kiszolgálási szolgáltatást biztosítani vagy azok közvetlen nyújtásával, vagy olyan szereplők tevékenységének koordinálásával, amelyek saját maguk vagy külső fél bevonásával ilyen szolgáltatásokat nyújtanak. Ezenkívül az ENAC (az olasz polgári légiközlekedési hatóság) és a SEA között 2001. szeptember 4-én létrejött megállapodás 4. cikke kifejezetten a Linate és Malpensa repülőterekre hivatkozva előírja a SEA számára a földi kiszolgálási szolgáltatások biztosítását, valamint azt, hogy gondoskodik az ilyen szolgáltatások szabályos és eredményes nyújtásához szükséges valamennyi jármű, felszerelés, rendszer és egyéb erőforrás rendelkezésére állásáról és hatékonyságáról.
- (78) Az olasz hatóságok azzal érveltek, hogy e jogszabályi követelmények miatt a SEA számára nem lehetséges a földi kiszolgálási tevékenységek egyszerű átcsoportosítása vagy kiszervezése. Még akkor is, ha ebbe az irányba mozdulna el, meg kellene kötnie a megfelelő szerződéseket és viselnie kellene a szükséges költségeket az arról való meggyőződés érdekében, hogy a szolgáltatások megfelelnek a jogszabályban előírt vagy a vállalkozást a repülőtér működtetésével megbízó intézkedés rendelkezéseiből eredő követelményeknek. A repülőtér-működtető továbbra is felelősséggel tartozik a hatósággal szemben a földi kiszolgálási szolgáltatások szabályos és eredményes nyújtásáért.
- (79) A magánbefektető kritériumának helyes alkalmazása érdekében végül az olasz hatóságok megjegyezték, hogy az állandó ítélezési gyakorlat szerint az állami vállalat magatartása csak hasonló méretű és jellegű magánszereplőével hasonlítható össze⁽²²⁾, valamint azt, hogy a SEA Handling veszteségeinek fedezéséből álló befektetésről a SEA-csoport – a SEA Handling tulajdonosa és a Malpensa, illetve Linate repülőterek koncessziótulajdonosa – döntött, és a befektetést is az hajtotta végre. Először is ez azt jelenti, amint azt a Bizottság a határozatában meg is állapította, hogy a SEA magatartása nem hasonlítható egy szokásos befektetőéhez, amely a viszonylag rövid távon realizált nyereség

(22) A Törvényszék T-296/97. sz. *Alitalia kontra Bizottság* ügyben hozott ítélete, 81. pont.

érdekében helyez ki tőkét, hanem ehelyett olyan magántulajdonú holdingtársaság vagy magántulajdonú vállalkozáscsoport magatartásához kell hasonlítani, amely általános vagy ágazati strukturális politikát folytat, és hosszabb távú jövedelmezőségi kilátásokat tart szem előtt⁽²³⁾. Másodszor, figyelembe kell venni a szóban forgó szabályozott ágazat sajátos jellemzőit is, valamint azzal összefüggésben az anyavállalat és a leányvállalat közötti gazdasági kapcsolat szokásos dinamikáját⁽²⁴⁾.

- (80) Ebből következően az olasz hatóságok úgy vélték, hogy a Bizottságnak a szóban forgó intézkedéseket a csoport szempontjából, vagyis a SEA konszolidált mérlege alapján kellett volna értékelnie, mert ebben az esetben azt állapította volna meg, hogy a csoport jelentős bruttó bevételt termelt, amely lehetővé tette számára azt, hogy a földi kiszolgálási üzletág veszteségeinek csoporton belüli fedezésével a tulajdonosok számára értéket hozzon létre.
- (81) A SEA Handling veszteségeinek fedezéséből származó közvetett anyagi előny valószínűsége mellett egyéb szempontokat is figyelembe kell venni, nevezetesen: a) a leányvállalattal fennálló kereskedelmi kapcsolatból származó közvetlen előnyök lehetőségét; b) a kiszervezésnek a nemzeti összefüggésekből adódó nehézségeit a gazdasági kötelezettségekre és a hatóságokkal szembeni kötelezettségvállalásokra tekintettel; c) a csoport imázsának védelmét; valamint d) az állammal szemben a megállapodás és a törvény által előírt kötelezettségek teljesítését.
- (82) A 2003–2005 közötti hároméves időszakban a SEA-csoport jelentős eredményeket ért el a felhasználóknak nyújtott szolgáltatások minősége tekintetében. Az érkező poggyászoknál lerövidült a várakozási idő, emellett pontosabbá vált a SEA által kezelt hívások kezelése.
- (83) Az olasz hatóságok mindebből azt a következtetést vonták le, hogy a SEA a vizsgált esetben tanúsított magatartása tökéletesen összeegyeztethető egy olyan magántulajdonú vállalkozáscsoportéval, amely strukturális politikát folytat, és a hosszabb távú jövedelmezőség javítása érdekében, valamint egyéb pénzügyi és nem pénzügyi jellegű, a csoport gazdasági érdekeiből adódó tényezők figyelembevételével az egyik üzletágánál felmerült veszteségek fedezése mellett dönt. A Bizottság érveivel ellentétben tehát a jövedelmezőség helyreállításának kedvező kilátásait bizonyítja, hogy a SEA Handling gazdasági helyzete a 2003–2005 közötti időszakban folyamatosan javult annak ellenére, hogy nem sikerült kisebbségi stratégiai partnert találnia, és nehéz piaci helyzetben kellett működnie.

Összeegyeztethetőség

- (84) Az intézkedések elfogadhatóságára vonatkozóan az olasz hatóságok lényegében a következő állításokat fogalmazták meg: i. a vállalkozás a működése megkezdésétől fogva egyértelműen nehéz helyzetben volt arra tekintettel, hogy földi kiszolgálási üzletágai már a SEA Handling létrehozása előtt is folyamatosan veszteségesek voltak; ii. a SEA Handling szerkezetátalakítása a 2003–2010 közötti időszakra vonatkozó dokumentumokból álló szerkezetátalakítási terven alapult, amelynek célja az volt, hogy helyreállítsa a földi kiszolgálási üzletág jövedelmezőségét; iii. e dokumentumok részletesen rögzítik a SEA stratégiáját és a szükséges intézkedések ütemezését.
- (85) Közelebbről a 2002–2006. évi konszolidált üzleti terv a földi kiszolgálás termelékenységének javítása és az árbevétel növelése érdekében a következő intézkedéseket fogalmazta meg:
- a munkavállalók távolléti arányának csökkentését célzó ösztönzők;
 - a telephelyi tevékenységek számítógépesítése és ésszerűsítése;
 - a túlóra engedélyezése;
 - a Malpensa repülőtér A és B szektorának integrálása 2002 januárjától;
 - rugalmas munkaidőt tartalmazó új munkaszerződések száma;
 - a munkavállalók áthelyezési idejének csökkentését célzó intézkedések.
- (86) Ezenkívül az olasz hatóságok azzal érveltek, hogy az egyik legfontosabb szerkezetátalakítási intézkedés a kisebbségi tulajdonos kiválasztása volt.

⁽²³⁾ A Bíróság C-305/89. sz. *Alfa Romeo kontra Bizottság* ügyben hozott ítélete, 20. pont.

⁽²⁴⁾ A Bíróság C-83/01., C-93/01. és C-94/01. sz. *Chronopost kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélete, 33–38. pont.

- (87) Másodszor, az olasz hatóságok szerint a 2003–2007. évi üzleti terv, amelyben a SEA Handling központi szerepet kapott, megjelölte a vállalkozás működésére kedvezőtlenül ható fő tényezőket: kifejezetten megemlítette a munkaerőköltséget, a szervezeti egyensúlyhiányt, valamint az elégtelen technológiai innovációt. A dokumentum a vállalkozás termelékenységének helyreállításához szükséges elsődleges intézkedéseket a következőkben jelölte meg: i. a vállalkozás piaci részesedésének növelése; ii. a technológiai innováció növelése; iii. az ügyféligényekhez való alkalmazkodóképesség javítása; iv. a nem alapvető, költséges tevékenységek felülvizsgálata; v. a munkaerőköltségek csökkentése; valamint vi. a földi kiszolgálási szolgáltatásokon kívüli tevékenységekből származó bevétel növelése.
- (88) Harmadszor, az olasz hatóságok megjegyezték, hogy az „Executive Summary – Linee guida del piano strategico 2007–2012 del gruppo SEA – 11 maggio 2007” (Vezetői összefoglaló: Iránymutatások a SEA-csoport 2007–2012. évi stratégiai tervéhez, 2007. május 11., a továbbiakban: a 2007–2012. évi stratégiai terv) c. dokumentum három szakaszból álló tervet tartalmazott, amelynek célja a SEA Handling életképességének 2011-ig történő helyreállítása volt. A földi kiszolgálási üzletág jövedelmezőségének helyreállításával kapcsolatos célkitűzés a SEA-csoport 2009–2016. évi stratégiai tervében (a továbbiakban: a 2009–2016. évi stratégiai terv), valamint a SEA-csoport 2011–2013. évi üzleti tervében (a továbbiakban: a 2011–2013. évi üzleti terv) is nyilvánvaló.
- (89) Negyedszer, az olasz hatóságok azzal érveltek, hogy versenytorzulás nem történt, mivel a szóban forgó intézkedések szükségesek voltak a piac liberalizációjához. Mindenesetre intézkedések születtek az indokolatlan versenytorzulás elkerülése érdekében, így különösen a foglalkoztatotti szint fokozatos csökkentésére (2003–2010 között 1 755 munkahely megszüntetésével), valamint a piaci jelenlét csökkentésére (a nem alapvető tevékenységből való teljes kivonulással, a jégtelenítés megszüntetésével, valamint a SEA Handling kisebbségi tulajdonrészének sikertelen értékesítésével) került sor.
- (90) Végül Olaszország fenntartotta, hogy a támogatás a vállalkozás által elszenvedett működési veszteségekre és a földi kiszolgálási tevékenység folyamatosságának biztosításához szükséges összegre tekintettel egyértelműen a szükséges minimumra korlátozódott. A támogatás eredményeképpen a vállalkozás piaci részesedése nem nőtt a versenytársai rovására, mivel nem került sor olyan befektetési intézkedésekre, amelyek a szerkezetátalakítási tervekben nem szerepeltek,

5. AZ ÉRDEKELT FELEK MEGJEGYZÉSEI

5.1. SEA

- (91) Megjegyzéseivel a SEA alátámasztotta az olasz hatóságok által előadott érveket, részletesen tárgyalva azok egyes szempontjait.

A veszteség fedezésével kapcsolatos intézkedések betudhatósága az olasz államnak

- (92) A Bizottság állítása szerint az önkormányzat tevékeny szerepet játszott a 2002. április 4-i szakszervezeti megállapodásban; a SEA először is közelebbről megvizsgálta a Stardust Marine ügyben hozott ítéletet, és azzal érvelt, hogy a betudhatósággal kapcsolatos bizonyítási terhet a Bizottság viseli, továbbá kijelentette, hogy az ügyben bemutatott bizonyítékok terjedelme korlátozott, tartalma és összhangja pedig gyenge. Lényegesen több hitelt érdemlő bizonyíték támasztja alá azt, hogy a SEA önállóan hozta a SEA Handling szerkezetátalakításával kapcsolatos döntéseit.
- (93) A szakszervezetekkel kötött megállapodások célja a munkavállalók biztosítása volt jogaik védelméről, valamint a SEA stratégiáján alapuló, a foglalkoztatásuk védelmét célzó intézkedések megvalósításáról. A SEA igazgatótanácsa a csoport átszervezéséről döntött, arra vonatkozóan azonban nem vállalt kötelezettséget, hogy az átszervezés során nem hajt végre a piaci igényeknek megfelelő létszámcsoökkentést. Az üzleti tevékenység csökkentésével vagy szerkezetátalakításával kapcsolatos döntéseket kizárólag gazdasági megfontolások alapozták meg, így azokban az önkormányzat és az általa képviselt politikai erők nem játszottak lényeges szerepet.
- (94) A társadalmi szempontok egyértelműen megjelentek a 18/99. sz. törvényerejű rendeletben, amelynek 14. cikke a szociális védelemmel foglalkozik, valamint a 96/67/EGK irányelvben, amely kimondja, hogy a tagállamoknak „meg kell őrizniük a hatáskörüket arra, hogy megfelelő szinten biztosíthassák a földi kiszolgálást végző vállalkozások személyzete számára a szociális védelmet” ((18) preambulumbekzdés), majd felhatalmazza a tagállamokat arra, hogy az irányelv alkalmazásának sérelme nélkül és „a közösségi jog egyéb rendelkezéseinek tiszteletben tartásával” megtegyék a szükséges intézkedéseket a munkavállalók jogainak védelme érdekében. A SEA az üzleti döntéseit önállóan hozta, a társadalmi szempontok szerepe pedig a jogszabályban rögzített mértékre korlátozódott.
- (95) Ezenkívül a Bizottság nem vett figyelembe Milánó város önkormányzata által javasolt egyes bizonyítékokat, nevezetesen azt, hogy a 2002. március 26-i szakszervezeti megállapodásban állítólagosan tett kötelezettségvállalásokat nem alkalmazták, valamint e kötelezettségvállalások korlátozott időtartamát.

- (96) A Bizottság állítása szerint az önkormányzat felügyeleti jogkört gyakorolt; a SEA kijelentette, hogy döntéshozatalában és irányításában teljesen független, valamint hogy e függetlenségét önállóan gyakorolhatja anélkül, hogy azt Milánó város önkormányzata vagy Milánó tartomány bármely módon befolyásolná. A vállalat irányítása az igazgatóság kizárólagos feladata, külső szereplők (pl. többségi részvényesek) igazgatói hatáskört és funkciókat nem gyakorolhatnak. Ha pusztán az érvelés kedvéért feltételezhető is, hogy a helyhatóság, mint többségi részvényes általában eredményesen befolyásolhatja a SEA irányító testületei által hozott döntéseket, a *Stardust Marine* ügyben hozott ítélet szerinti betudhatóság meglétének bizonyításakor az alapvető szempont akkor sem a szervezeti struktúra, hanem a vitatott döntésekbe való tényleges beavatkozás.
- (97) A SEA szerint a Bizottságnak több figyelmet kell fordítania azokra az ellentétes álláspontokra, amelyek a milánói városi tanács 2003. június 16-i ülésén alakultak ki: ennek jegyzőkönyve egyértelműen bizonyítja a vállalkozás autonómiáját a döntéshozatal és az irányítás terén, egyrészt azzal, hogy a önkormányzati képviselők tudomásul vették, hogy a SEA nem hajlandó átadni a szakszervezetekkel folytatott tárgyalások során megvitatott bizalmas információkat, másrészt azon javaslat elutasítására tekintettel, amely alapján a végrehajtó szerv felszólítást kapott volna arra, hogy a SEA-t üzleti terv bemutatására kérje fel: a javaslatot nemcsak hogy elfogadták volna, de betervezésére sem lett volna szükség akkor, ha Milánó város önkormányzata ténylegesen gyakorolt volna, vagy tudta volna, hogy gyakorolhat olyan befolyást, amelyet a Bizottság neki kívánt tulajdonítani.
- (98) Az „üres lemondó nyilatkozatokkal” kapcsolatban a SEA a Milánó város önkormányzata által elmondottakat azzal egészítette ki, hogy a SEA 2006. február 24-én tartott közgyűlésén a SEA könyvvizsgálói testülete megerősítette, hogy az igazgatótanács egyetlen tagját sem szólították fel ilyen nyilatkozat aláírására. A gyűlésen az üres lemondó nyilatkozatokkal kapcsolatban elhangzott válaszok egyértelműen cáfolják azt az elméletet, hogy a vállalkozás különösen erős függőségi viszonyban állna Milánó város önkormányzatával. Ezenkívül a SEA elnöke ugyanezen a gyűlésen kijelentette, hogy az igazgatótanács nem tett eleget a 250–280 millió EUR összegű osztalék kifizetésére vonatkozó tulajdonosi kérésnek, és a kifizethető összeget 200 millió EUR-ban határozta meg, ezzel pedig az önkormányzat szándékával ellentétes döntést hozott, továbbá bizonyította, hogy a nyilatkozatok létezése nem befolyásolta a vállalkozást.
- (99) Végül azok a sajtóban megjelent vádak, hogy a SEA igazgatótanácsa Milánó város önkormányzatától függ, 2006-ból valók, így egyáltalán nem bizonyítják az önkormányzat által a SEA felett azt megelőzően gyakorolt befolyást. Ilyen befolyás megléte nem is feltételezhető akkor, ha a Bizottság nem képes azt hitelt érdemlően, az események sorának figyelembevételével bizonyítani.

A magánbefektető kritériumának alkalmazása

- (100) A SEA emlékeztetett arra, hogy az *Alfa Romeo* ⁽²⁵⁾ és *ENI-Lanerossi* ⁽²⁶⁾ ügyekben a Bíróság megállapította: ugyanúgy, ahogy egy magánbefektető részéről is indokolt lehet, hogy lejegyezze egy olyan vállalkozás túlélését biztosító tőkét, amely átmeneti nehézségekkel küzd, de jövedelmezősége – esetleg szerkezetátalakítást követően – helyreállítható, egy anyavállalat is dönthet úgy, hogy a befektetés rövid távú megtérülésén kívüli egyéb okból viseli valamely leányvállalata veszteségeit. Az *ENI-Lanerossi* ügyben a Bíróság kimondta, hogy egy hosszú távú (nem csupán pénzügyi) jövedelmezőségre törekvő magánbefektető szempontjából egy veszteséges leányvállalat részére végrehajtott tőkejuttatást olyan megfontolások indokolhatnak, mint a befektetésből származó közvetett anyagi haszon valószínűsége, a leányvállalat jobb feltételek melletti értékesítésének lehetősége, vagy a csoport imázsának védelme, illetve tevékenységeinek átszervezése iránti igény.
- (101) A vizsgált ügyben a SEA úgy vélte, hogy egy magánbefektető szempontjából a SEA Handling veszteségeinek kompenzációját nemcsak a hosszú távon jó jövedelmezőségi kilátásokkal számoló stratégiai terv és szerkezetátalakítási program megléte igazolhatja, hanem a befektetés pusztán pénzügyi megtérülésén kívüli egyéb olyan megfontolások is, amelyek a SEA-ra repülőter-működőtőként háruló felelősségből, valamint a vállalkozás imázsából adódnak, szem előtt tartva azt, hogy a belső kompenzáció egyetlen esetben sem rótt adósságot vagy pénzügyi terhet a csoportra, amely egyébként jelentős nettó nyereséget ért el.
- (102) Ezenkívül a SEA kifejtette, hogy befektetési döntései nem feltétlenül az azonnali nyereséggel kapcsolatos olyan megfontolásokon alapulnak, amelyek alapján egy irányítási hatáskör nélküli kisebbségi tulajdonos, vagy egy kizárólag a földi kiszolgálási szolgáltatásokból önállóan származó profit maximalizálására törekvő többségi részvényes hozhatja esetlegesen spekulatív döntéseit; inkább olyan, lényegesen szélesebb alapokon nyugvó megfontolásokon, amelyek a SEA-csoport általános hosszú távú nyereségének maximalizálására irányulnak.

⁽²⁵⁾ C-305/89 sz. Olaszország kontra Bizottság ügy (EBHT 1991, I-1603. o., 20. pont).

⁽²⁶⁾ C-303/88. sz. Olaszország kontra Bizottság ügy (EBHT 1991, I-1433. o., 21. pont).

Az intézkedések háttere

- (103) A SEA előadta, hogy a Bizottság nem hagyhatja figyelmen kívül azt a szabályozási környezetet, amelyben a veszteségek kompenzációjára sor került. A szabályozási keret hozta létre a SEA működésére ható versenypiaci nyomást és a vállalkozás kötelezettségeit, emellett befolyásolta annak ágazati döntéseit és az azokból származó eredményeket. Mivel azonban a kifogásolt intézkedéseket az ágazat liberalizációját célzó 96/67/EGK irányelv elfogadását, valamint annak a hazai jogba való átültetését közvetlenül követő időszakban hajtották végre, a SEA rámutatott, hogy 1996-tól repülőterein engedélyezte egy külső földi kiszolgálási szolgáltató, az ATA Handling tevékenységét.
- (104) Rámutatott továbbá arra, hogy Olaszország a földi kiszolgálási szolgáltatások piacának teljes liberalizációja mellett döntött azzal az egyedüli feltétellel, hogy az ENAC felügyeleti hatóság alapos indokkal átmenetileg korlátozhatja a szolgáltatók számát. Az ENAC 246 szolgáltatót tanúsított, amelyből 84 kapott jogosultságot arra, hogy a Linate és a Malpensa repülőterén tevékenységet folytasson – a SEA szerint az ENAC ezzel egyes olasz repülőtereken zsúfolttá tette a földi kiszolgálási szolgáltatások piacát. Az Olaszország által választott megoldás sok szereplő belépését helyezte előtérbe, a piaci trend ugyanakkor az egyes repülőtereken tevékenységet folytató földi kiszolgálást végző szolgáltatók számának csökkenése felé mutatott. Ezt igazolták az ENAC nemrégén elfogadott szabályai, amelyek szigorították az ilyen szolgáltatásokat nyújtók tanúsításával szembeni követelményeket a szolgáltatók körülmények közötti kiválasztása érdekében, amelyekről ezáltal színvonalasabb és biztonságosabb szolgáltatások várhatók el. A SEA érvelése szerint a többi európai országban választott megoldások az ellenkező irányba mutatnak annak érdekében, hogy elkerüljék a túlzott versenypiaci nyomást, és ezáltal a szolgáltatók gazdasági körülményeiben az árakra gyakorolt nyomás miatt kialakuló egyensúlyhiányt.
- (105) A SEA kifejtette, hogy a kialakuló versenykörnyezetben a szétválásra vonatkozó döntés a vállalkozás stratégiai kereskedelmi modelljére tekintettel született, amely abban az időben a Malpensa repülőtér csomóponti szerepén alapult, ahol a frankfurti és bécsi repülőterekéhez hasonló modell alkalmazása során a földi kiszolgálási szolgáltatások ellenőrzésére, figyelemmel kísérésére és irányítására volt szükség.
- (106) A SEA fenntartotta, hogy a döntései mögött rejlő gazdasági logika elemzéséhez figyelembe kell venni a földi kiszolgálási szolgáltatások piacának jellegét. Először is a földi kiszolgálási tevékenység haszonkulcsa igen alacsony, e tényezőt pedig felerősíti a piac liberalizációja: ha a szolgáltatás nem is veszteséges, akkor is csak gyenge jövedelmezőség mellett nyújtható. A legkönnyebben azok a szereplők válnak nyereségesek, ha szerény mértékben is, amelyek – sok esetben nemzetközi – hálózattal rendelkeznek, amelyen keresztül képesek az üzleti kockázatok különböző működési helyszínek közötti megosztására. Például egy több repülőterén jelenlévő szolgáltató az olyan országokban felmerült költségeit, amelyekben a munkaerő-gazdálkodásra szigorúbb szabályozási vagy szerződéses követelmények vonatkoznak, ellensúlyozhatja a rugalmasabb szabályokat alkalmazó országokban felmerült alacsonyabb költségekkel. Pozitív nyereséget általában azok a nemzetközi hálózattal rendelkező szolgáltatók képesek elérni, amelyek jelentős szinergiahatást érnek el kizárólagos globális szerződéseik, egységes és központosított adminisztrációjuk, beruházásaik méretgazdaságossága, szerény, de gyakran egy referencia-légitársasághoz vagy konkrét munkaidőhöz kapcsolódó piaci részesedésük, valamint az egy adott légitársaság több repülőterén történő kiszolgálásából adódó méretgazdaságosság révén.
- (107) A piac kínálati szempontból heterogén, mivel földi kiszolgálási szolgáltatásokat különféle típusú, eltérő kapacitással, feladat- és tevékenységi körökkel rendelkező szervezetek nyújthatnak: elkülönített számvitelt alkalmazó repülőtér-működtetők, elkülönített üzleti struktúrával rendelkező repülőtér-működtetők, külső szolgáltatók (ezen belül is belföldi és nemzetközi hálózatok, valamint kkv-k), továbbá olyan légitársaságok, amelyek saját földi kiszolgálási szolgáltatásokat nyújtanak.
- (108) A Bizottságnak ezért figyelembe kell vennie a földi kiszolgálási piac működését és általános fejlődését, továbbá a SEA Handling alakulását hasonló szereplőkével kell összevetnie. A piac általános fejlődése szempontjából az igen alacsony haszonkulcsra tekintettel a SEA úgy ítélte meg, hogy az üzletág súlyos termelékenységi deficitjéből, a költségszerkezet erőteljes egyensúlyhiányából, valamint a különösen kedvezőtlen piaci helyzetből és általános gazdasági környezetből kiindulva nem érhető el rendkívüli és hirtelen javulás a jövedelmezőségben, és az eredetileg megállapított határidő meghosszabbítása egyáltalán nem lenne meglepő.
- (109) A SEA ezért vitatta azt az érvet, hogy mivel a SEA Handling veszteségeinek fedezése az előre jelzett hároméves időszakon belül nem volt lehetséges, a SEA-nak módosítania kellett volna stratégiáját, és meg kellett volna válnia földi kiszolgálási üzletágától. A SEA hangsúlyozza, hogy döntéseit nem tárgyalhatja újra minden évben: a földi kiszolgálás valamennyi repülőtérhez kapcsolódó gazdasági ágazathoz hasonlóan többéves időszakokkal számol, a döntések helytállósága pedig csak hosszú távon értékelhető megfelelően.

- (110) A SEA Handling és más szereplők gazdasági teljesítményének összevetésével kapcsolatban a SEA felvetette, hogy arra ténylegesen az olyan repülőtér-működtetők alkalmasak, amelyek külön társaságon keresztül nyújtanak földi kiszolgálási szolgáltatásokat, az egyetlen ilyen szereplő pedig a [...]. A 2004–2006 közötti időszakban a [...] földi kiszolgálási üzletága veszteséges volt, az eredmények pedig az ezt követő években is negatívak maradtak, és úgy tűnt, hogy ez a közeljövőben sem változik.
- (111) A csomóponti szerepre épülő kereskedelmi modelljére tekintettel a SEA-nak rendelkeznie kellett egy olyan szolgáltatóval, amely képes valamennyi szükséges földi kiszolgálási szolgáltatást magas színvonalon nyújtani. E követelményeknek kizárólag a SEA Handling felelt meg, mivel a többi piaci szereplő egyike sem rendelkezett azokkal az anyagi, gazdasági és mindenekelőtt emberi erőforrásokkal, amelyek az e modellben előírt valamennyi szolgáltatás garantált nyújtásához szükségesek.
- (112) Saját érdekeitől függetlenül a SEA-t jogszabályi kötelezettség is terhelte annyiban, hogy a nemzeti jogszabályok szerint a repülőtér-működtető felel a földi kiszolgálási szolgáltatások nyújtása során előforduló hiányosságokért.
- (113) Ezenfelül az olasz piac teljes liberalizációja súlyosabb terheket rótt a repülőtér-működtetőre annál, mint amelyet csak részlegesen nyitott piac esetén kellett volna viselnie. A repülőtér-működtetőnek a felügyelő hatósággal szembeni kötelezettsége és felelőssége volt olyan különleges munkacsoportok fenntartása, amelyek vészhelyzet és előre nem látható események esetén képesek biztosítani az üzletmenet folytonosságát. Az új szereplőket nem állt módjában üzletmenet-folytonossági kötelezettséggel terhelni, ugyanakkor a részleges liberalizáció részét képező kiválasztási eljárás során alkalmazott, az ajánlattételhez szükséges dokumentáció kiköthetett ilyen kötelezettségeket.

A SEA magatartásának gazdasági ésszerűsége

- (114) A SEA kifejtette, hogy a földi kiszolgálás különválasztását, majd leányvállalatához, a SEA Handlinghez történő átcsoportosítását az Európai Unió jogával összhangban, abból a célból hajtotta végre, hogy a liberalizációban a lehető legelőnyösebb feltételekkel, az abban rejlő hosszú távú fejlődési lehetőségek minél jobb kihasználásával vegyen részt. A különválasztás azt a célt szolgálta, hogy a SEA eredményesebben valósíthassa meg a két vállalkozás hatékonyságának és termelékenységének javításához szükséges politikákat, egyúttal kihasználhassa a külső partnerkapcsolatok kialakítására kínálkozó lehetőségeket.
- (115) A SEA szerint a földi kiszolgálás kiválása költségnövekedést eredményezett a vészhelyzetek és előre nem látható események kezelésével kapcsolatban fennálló kötelezettségei miatt. Szemléltetésképpen a SEA 2003-ban 10,7 millió EUR-t, 2010-ben 8,7 millió EUR-t takarított meg az abból adódó méretgazdaságosságnak köszönhetően, hogy a SEA Handling személyzetének határköltségeit használhatta fel az üzletmenet-folytonosság biztosítására helyett, hogy viselné a különleges csoport létrehozásával és fenntartásával járó költségeket.
- (116) A SEA fenntartotta, hogy a SEA Handling a kezdettől fogva igen nehéz költség szerkezetű, rendkívüli terheket visel, továbbá feladata az is, hogy a földi kiszolgálási szolgáltatásokat először fenntarthatóvá, majd jövedelmezővé tegye. A SEA ezért a kezdettől fogva intenzív szerkezetátalakítási és stabilizációs programot valósít meg, amelynek célja, hogy lehetőség szerint olyan stratégiai partnert találjon, amely elősegítheti e célkitűzések teljesítését.
- (117) 2001 májusában a SEA pályáztatási eljárást hirdetett egy vagy több olyan szereplő kiválasztása céljából, amely kisebbségi tulajdonrészt kíván vásárolni a SEA Handlingben. Az eljárásban az ágazat számos vezető szereplője részt vett. Az érdeklődő vállalkozások bemutatkozó anyagainak és ajánlatainak kiértékelését követően még ugyanabban az évben tárgyalások kezdődtek a SEA és a [...] között, amely a legelőnyösebb partnerségi ajánlatot nyújtotta be. Bár a tárgyalások előrehaladott stádiumba jutottak és terv készült a SEA Handling újraindításáról, 2002. szeptember 10-i ülésén a SEA igazgatótanácsa úgy döntött, hogy a társaság ajánlatát nem fogadja el, mivel az megítélése szerint [...]. A SEA elismerte, hogy a tárgyalások kudarca veszélyeztette a SEA Handling jövedelmezőségének az eredetileg javasolt határidőn belüli helyreállítására vonatkozó célkitűzés megvalósíthatóságát, amelynek fontos eszköze volt egy stratégiai kisebbségi partner kiválasztása.
- (118) 2008 áprilisában a SEA új eljárást hirdetett a SEA Handling részleges értékesítése céljából, amely egy vezető nemzetközi szereplő előzetes érdeklődése ellenére egyenlőre nem zárult le.
- (119) A SEA hangsúlyozta, hogy a SEA Handling stabilizációs programja elsődlegesen a légi csomópont kereskedelmi modelljére épült, amelyet a csoport választott, és amely közép-, illetve hosszú távon biztosította az ilyen tevékenységhez szükséges pénzügyi kötelezettségvállalások megfelelő gazdasági megtérülését. A SEA rámutatott, hogy a 96/67/EGK irányelv szerint abban az esetben, ha a földi kiszolgálást végző szolgáltatók száma korlátozott, a szolgáltatókat megfelelő eljárás keretében hét évre kell kiválasztani, amely közvetetten alátámasztja azt, hogy ennél rövidebb időtartam nem elegendő a megfelelő szervezeti ütemezés és az ebből adódó gazdasági megtérülés biztosításához.

- (120) A program konkrétan a munkaerő termelékenységét javító és a személyi jellegű ráfordítások fokozatos csökkentését célzó intézkedésekből állt. E célkitűzéseket a vállalkozás a földi kiszolgálás módjára irányuló kvalitatív intézkedések és a munkavállalói létszámmal kapcsolatos kvalitatív intézkedések együttes végrehajtásával kívánta elérni. Először is a szerkezetátalakítási terv illeszkedett a SEA-csoport 2002–2006. évi konszolidált üzleti tervéhez, amely vázolta a csoport stratégiáját és célkitűzéseit, valamint a földi kiszolgálási szolgáltatások jövedelmezőségének helyreállításához szükséges intézkedéseket. Ezt követően a SEA Handling 2003. július 29-én elfogadott 2003–2007. évi üzleti terve szerkezetátalakítási programot fogalmazott meg, amelynek célja a földi kiszolgáláshoz kapcsolódó valamennyi szolgáltatás, struktúra és emberi erőforrás hatékonyságának javítása volt. A SEA abban bízott, hogy földi kiszolgálási üzletágát három éven belül, azaz 2005-re, de legkésőbb 2007-re ismét jövedelmezővé teheti.
- (121) A SEA ezért vitatta a Bizottság azon állításait, hogy a csoport konszolidált üzleti terve nem mutatja be részletesen azokat az intézkedéseket, amelyeket a SEA a SEA Handling átszervezése céljából kívánt hozni, valamint hogy nem áll rendelkezésre kifejezetten a SEA Handlingre vonatkozó részletes üzleti terv, amely rögzíti a vállalkozás fenntartásáról szóló stratégiát és annak megvalósítási lépéseit.
- (122) A SEA úgy vélte, hogy a fő gazdasági mutatók 2003–2004 közötti javulása biztató volt, és igazolta a SEA lépéseinek helytállóságát. A jövedelmezőségnek a 2003–2007. évi üzleti tervben 2005-ig előírt helyreállítását egy sor olyan tényező akadályozta, amely kedvezőtlen hatást gyakorolt a SEA Handling gazdasági helyzetére. A SEA ezek között említi a SARS-vírus terjedését (2002–2003), az iraki háború kitörését (2003) és a nemzetközi terrorizmus növekvő fenyegetését, a földi kiszolgálási árak csökkentésére ható fokozott nyomást (2006) az új szolgáltatóknak, különösen az Aviapartnernek a Malpensa repülőtéren történő megjelenését követően, amely negatív módosításokat eredményezett számos, többek között az Alitaliával kötött szerződésben (–6 %-os egységárváltozás), az Alitalia döntését a milánói Malpensa repülőtér csomóponti repülőtérként történő működésének megszűnéséről (2007), amelynek teljes hatása 2008 áprilisától érvényesült, valamint az izlandi Eyjafjallajökull vulkán kitörése által keltett hamufelhő (2010).
- (123) A SEA Handling 2006–2007 között romló helyzetére tekintettel, valamint az Alitalia csomóponti repülőtereként történő működés megszűnését követően a SEA-nak el kellett döntenie, hogy fenntartja-e kereskedelmi modelljét, amely esetben módosítania és aktualizálnia kell a SEA Handling újraindítási programját. A SEA végül 2007-ben úgy döntött, hogy innovatív, „önálló” vagy „virtuális” csomóponti modellt dolgoz ki, továbbá megerősítette a SEA Handling stabilizációjának és szerkezetátalakításának folytatásával kapcsolatos stratégiai döntését, és megismételte, hogy az előző modellhez hasonlóan a földi kiszolgálási szolgáltatások továbbra is fontos szerepet töltenek be ágazati terveiben. Döntését a munkaerő termelékenysége és a létszámcsökkenés terén már elért eredményekre alapozta, valamint arra, hogy korábbi tapasztalatai alapján a jövedelmezőség helyreállítható, továbbá arra a megfontolásra, hogy bármely más megoldás, így a kiszervezés is a 2003-ban már értékelt ellenjavallatokat veti fel.
- (124) A veszteségek fedezése továbbra is indokolt volt, mivel bizonyos üzletmenet-folytonossági tevékenységek külső szereplők bevonásával történő végzése nem volt sem gazdaságilag célszerű (a kiszervezett szolgáltatások költsége a szervezetben belül elérhető szinergiához képest magas volt), sem megvalósítható (hiányoztak az olyan külső szereplők, amelyek képesek lettek volna a földi kiszolgálási szolgáltatások széles körét nyújtani, továbbá a milánói repülőtereken működő szolgáltatók számos alkalommal gyenge megbízhatóságú és minőségű szolgáltatást nyújtottak).
- (125) A külső szereplők által nyújtott szolgáltatások megvalósíthatóságával kapcsolatban a SEA fenntartja, hogy először is annak ellenére, hogy 2006-ban több külső szolgáltató, köztük az Aviapartner is megszerezte a milánói repülőtereken a földi kiszolgálási szolgáltatások teljes körű nyújtásához szükséges tanúsítást, a valós helyzet egészen másképp festett. Az ENAC által alkalmazott általános tanúsítási eljárás nem volt megfelelő, mivel gyakran azt vette figyelembe, hogy a földi kiszolgálást végző szolgáltató csoportszinten teljesít-e bizonyos követelményeket, és nem azt a tényleges kapacitást, amelyet a vállalkozás az adott repülőtéren garantálni tud. Repülőtér-működtetőként a SEA-nak szerepet kellett volna kapnia a földi kiszolgálást végző szolgáltatók tanúsítási eljárásában annak érdekében, hogy ne kelljen büntető hatáskör nélkül közvetlenül elszenvednie a külső szereplők hibás vagy gyenge hatékonyságú teljesítésének következményeit. Az ENAC 2011. január 19-től hatályos új szabályai szerint a repülőtér-működtetőnek indokolással ellátott véleményt kell adnia az eljárás szabályosságáról és a szolgáltatókra vonatkozó normákról.
- (126) Másodszor, valójában egyetlen külső szereplő sem volt képes a szolgáltatások teljes körének nyújtására, mivel kereskedelmi stratégiájuk a legjövedelmezőbb szolgáltatások előtérbe helyezésére épült.
- (127) Harmadszor, a repülőtereken tevékenységet folytató szereplők jelentős összeggel tartoztak a SEA Handlingnek, amelynek vészhelyzetben gyakran kellett beavatkoznia hiányosságaik pótlására, végül pedig úgy döntött, hogy követeléseit jogi úton érvényesíti.

- (128) Negyedszer, a Bizottság állításaival ellentétben a milánói repülőtereken jelenleg tevékenységet folytató fő versenytársak, az ATA Handling és az Aviapartner, nem termeltek nyereséget. Az ATA Handling 2003–2005 között veszteséget könyvelt el, amely a SEA közlése szerint a milánói repülőterek esetén súlyosabb volt. Az Aviapartner a működési körébe tartozó repülőtér-hálózaton nyereséges volt, a SEA szerint azonban valószínű, hogy a vállalkozásnak a milánói repülőtereken nyújtott szolgáltatásokon vesztesége keletkezett.
- (129) A SEA Handling pénzügyi teljesítményének értékelését illetően – amellyel kapcsolatban megfogalmazódott, hogy eltérő döntést is eredményezhetett volna –, a SEA hangsúlyozta, hogy a földi kiszolgálási ágazatban az üzleti döntések hatásai kizárólag hosszú távon értékelhetők, továbbá hogy ebből adódóan nem lett volna elvárható, hogy a SEA mindössze néhány év elteltével módosítsa döntését, különösen az első három évben elért biztató eredmények fényében nem, amelyek kedvező hatásait csak az ezt követően a SEA-csoporton kívüli események rontották.
- (130) A számviteli megállapodásokkal kapcsolatban a SEA kijelentette, hogy a SEA Handling eredményei között nem szerepelt a földi kiszolgálási szolgáltatások olyan támogatása, amelyet a leányvállalatnak a piaci áraknál jövedelmezőbb tarifák mellett adott megbízások jelentettek volna, amint az más európai szereplők esetében történt. A SEA Handling ezenkívül az egyetlen olyan földi kiszolgálást végző szolgáltató volt a milánói repülőtereken, amely a repülőtér-működtetőnek rendszeresen megfizette a közös használatú létesítmények díját; ha a milánói repülőtereken tevékenységet folytató egyéb szereplőkhöz hasonlóan e díjat nem fizette volna meg, a SEA Handling 2011-re már nyereségesé vált volna. Végül a földi kiszolgálási szolgáltatások elszámolásában a hasonló szereplőktől eltérően nem szerepeltek a központosított infrastruktúra kezeléséből származó bevételek. Ha a SEA Handling e tevékenységeket meghatározott tarifával elszámolta volna, az mintegy 70 millió EUR többletbevételt jelentett volna számára. A SEA a [...] példáját említette, amely földi kiszolgálási szolgáltatásainak elszámolásában szerepeltette a „központosított infrastruktúra kezelését”, amely sem a 96/67/EGK irányelv A mellékletében található, a földi kiszolgálási szolgáltatásokat teljes körűen felsoroló jegyzékben, sem az IATA földi kiszolgálási mintaszerződésében nem szerepel. Ha a 2005–2009 közötti időszakban ugyanígy járt volna el, a SEA –9 millió EUR és 8 millió EUR közötti bruttó működési nyereséget ért volna el (a –42,5 millió EUR, illetve –23,2 millió EUR éves összeghez képest), ami működési veszteségét átlagosan 100 %-kal csökkentette volna.
- (131) A SEA kijelentette, hogy 2012-re helyreállította volna földi kiszolgálási szolgáltatásai jövedelmezőségét szerkezetátalakítási tervének kitartó megvalósításának köszönhetően, amely körülmények között bizonyult, továbbá megfelelt annak a magatartásnak, amely egy piacgazdaságban működő magánbefektetőtől elvárható. Ekkor például a SEA folytathatná egy stratégiai partner felkutatását a földi kiszolgálás terén annak érdekében, hogy saját ágazaton belüli tevékenységét fejlessze a milánói és egyéb repülőtereken, valamint esetlegesen annak érdekében is, hogy tevékenységét kiterjessze olyan szakosodott szolgáltatásokra, amelyeket jelenleg nem nyújt.
- (132) Számos hasonló típusú repülőtér-működtető, köztük az olyan nagyobb vállalkozások, mint a [...], pénzügyi elemzők időnkénti biztatása ellenére is egyértelműen kizárta kivonulását a földi kiszolgálási szolgáltatások területéről, ami a kereskedelmi modell helytállóságát igazolja.

5.2. [...]

- (133) A [...] rámutatott arra, hogy a földi kiszolgálási ágazat a kisebb haszonkulcs ellenére általában nyereséges. Az egyes szereplők kiadásainak jelentős részét, az árbevétel mintegy 60–70 %-át a személyi jellegű ráfordítások teszik ki, így alapvető fontosságú a tevékenység speciális tervezőrendszerekkel történő szoros ellenőrzése.
- (134) Az ágazatot méretgazdaságosság jellemzi: az egy utasra eső költség az utasszám emelkedésével csökken. Az egy utasra eső költség évi 8–9 millió utas esetén éri el az optimális szintet, ezt a SEA Handling bőven túllépi, mivel a két repülőtéren folyamatosan 70 % feletti piaci részesedéssel mintegy 22 millió utast szolgál ki.
- (135) A [...] a SAGAT Handlinget említette a piacon nyereséggel működő vállalkozás példaként, amely 2009-ben mintegy 2,5 millió utast kezelt, személyi jellegű ráfordításai pedig nagyjából árbevétele 55 %-ának feleltek meg. Ezenkívül a Fraport Ground Services Austria, a Swissport, valamint a Menzies vállalkozásokat is megemlítette.
- (136) A SEA Handling rossz jövedelmezőségét elsődlegesen személyi jellegű ráfordításainak nagy aránya okozta, amely 2002–2008 között folyamatosan meghaladta árbevétele 85 %-át, ami a [...] szerint fenntarthatatlan terhet jelentett és különösen azért volt számára meglepő, mert tudomása szerint a SEA Handling részt vett a *cassa integrazione* támogatási programban.

- (137) Nem zárható ki annak a lehetősége, hogy a SEA Handling más formában támogatáshoz juthatott. A [...] felvetette, hogy a SEA Handling hátratólási, vontatási, jégtelenítési és buszszolgáltatását a SEA nyújtotta, a szolgáltatásokat pedig a SEA Handling értékesítette az ügyfelek részére. A [...] kétségének adott hangot a tevékenység szabályosságát illetően arra tekintettel, hogy e szolgáltatásokat nem átlátható módon számlázták a SEA Handling felé.
- (138) Hasonlóképpen a SEA a saját személyzete rendelkezésre bocsátásával további segítséget nyújthat a SEA Handlingnek. Megfelelő számlázás hiányában lehetséges, hogy a SEA Handling jogellenes támogatásban részesült.
- (139) A SEA ezenkívül támogatást nyújthat a SEA Handlingnek azzal is, hogy olyan együttes ajánlatot tesz a légitársaságoknak, amelyben a SEA Handling szolgáltatásainak nyújtásától függően kínál kedvezményt. Sajtóbeszámolók alapján a [...] megállapította, hogy amikor a SEA új légitársasággal szerződött, akkor a földi kiszolgálási szolgáltatásokat szinte kivétel nélkül a SEA Handling nyújtotta.
- (140) Végül a földi kiszolgálást végző szolgáltatók és a szakszervezetek közötti kollektív szerződés [...]. A szerződés a földi kiszolgálást végző szolgáltatók valamennyi munkavállalójára vonatkozott. Kizárólag a SEA alkalmazta továbbra is saját kollektív szerződését, amely a SEA számára gazdasági és jogi szempontból, valamint rövid és hosszú távon egyaránt kedvezőtlenebb volt: e döntése nem állt összhangban a meghirdetett költségsökkentési politikával.

6. AZ OLASZ HATÓSÁGOK MEGJEGYZÉSEI AZ ÉRDEKELT FELEK ÁLTAL BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEKKEL KAPCSOLATBAN

- (141) Az olasz hatóságok a [...] megjegyzéseire válaszul megfogalmazták saját megjegyzéseiket.
- (142) Az olasz hatóságok fenntartották, hogy az első érv, amelynek alapvető elképzelése szerint egy földi kiszolgáló társaság jövedelmezősége az általa bonyolított forgalom nagyságától, ebből adódóan pedig a kiszolgált utasok számától függ, túlzott és olyan elvont értékelésből eredő leegyszerűsítés, amely nem veszi figyelembe azt, hogy a SEA hosszú távú gazdasági megfontolások alapján hozza döntéseit. E méretgazdaságosság nem döntő tényező egy földi kiszolgáló társaság gazdasági teljesítménye szempontjából. Pontosabban egy ilyen vállalkozás árbevétele egyáltalán nem kapcsolódik a kezelt utasok számához, hanem a kiszolgált járatok számától és azok tonnasúlyától függ.
- (143) A magánbefektető kritériumának alkalmazásakor a fő kérdés nem az, hogy a vállalkozás elérhette volna-e azt a nyereséget, amelyet valamilyen okból végül mégsem ért el, hanem az, hogy a tulajdonosnak alapos gazdasági érdeke fűződött-e a vállalkozásba annak reményében történő befektetéshez, hogy az akár hosszú távon, akár a pusztán pénzügyi szempontoktól eltérő stratégiai szempontból megtérül. Ennek megfelelően a vállalkozás potenciális jövedelmezősége a kritérium teljesítésére utal.
- (144) Az olasz hatóságok kifejtették továbbá, hogy a nyereség eléréséhez nem elegendő nagy forgalmat bonyolítani. Hangsúlyozták a kiterjedt repülőtér-hálózaton folytatott tevékenység fontosságát, amelyre már korábban is felhívták a figyelmet.
- (145) Egy olyan földi kiszolgálási szolgáltató, amely nem kötődik valamely repülőtér-működtetőhöz, és nem rendelkezik meghatározó piaci pozícióval sem egy adott repülőtéren, olyan kereskedelmi stratégiát követhet, amely kizárólag az általa jövedelmezőnek ítélt szolgáltatásokra összpontosít. A SEA Handling nem követhet ilyen stratégiát: a repülőtér-működtetőnek a szabályozó hatósággal, az ENAC-kal szembeni azon kötelezettségére tekintettel, hogy a Linate és a Malpensa repülőtéren a 96/67/EGK irányelvben teljes körűen felsorolt földi kiszolgálási szolgáltatásokat folyamatosan és hatékonyan nyújtsa, repülőtér-működtető leányvállalataként nem dönthet úgy, hogy kizárólag a gazdaságilag legelőnyösebb szolgáltatásokat nyújtja, vagy, hogy csak bizonyos napszakokban nyújt szolgáltatást.
- (146) Az olasz hatóságok vitatták azt az állítást, hogy az földi kiszolgálást végző európai vállalkozások közül sokan jelentős haszonkulccsal működnek. 2009-ben az olasz piac hét legnagyobb szereplője (a SEA Handling mellett az Aviohandling, a Flightcare, az ATA Handling, az Aviapartner, a Marconi Handling és a SAGA) veszteséges volt. Egyedül az olasz földi kiszolgálási piacon igen kis részesedéssel bíró SAGAT Handling ért el szerény nyereséget.

- (147) Mindenesetre a SEA Handling gazdasági teljesítménye nem hasonlítható össze az ágazat olyan olaszországi, illetve európai szereplőinek teljesítményével, mint a SAGAT Handling, a Fraport Ground Services Austria, a Swissport vagy a Menzies. Ezek az érvek nem segítik elő a magánbefektető kritériuma szerint végzett elemzést sem; inkább azt kell megvizsgálni, hogy vannak-e olyan egyéb, a SEA Handlinghez hasonló szereplők, amelyek tulajdonosai – függetlenül attól, hogy állami vagy magánkézen vannak – a SEA Handlingéhez hasonló döntéseket hoztak. A SAGAT Handling és a SEA Handling tevékenységei különböző összetettségi szintet mutatnak. A Menzies Aviation és a Swissport független, nemzetközi hálózat formájában működő, földi kiszolgálást végző vállalkozás, így gazdasági mutatóik az olasz hatóságok által már ismertetett okokból nem hasonlíthatók megbízható módon a SEA Handling mutatóihoz.
- (148) Azzal kapcsolatban, hogy a személyi jellegű ráfordítások az ágazati átlaghoz képest túlzott mértékben befolyásolják a SEA Handling forgalmát, és ez a magánbefektető kritériumának való megfelelés hiányát bizonyítja, az olasz hatóságok fenntartották, hogy ez az érv nem veszi figyelembe a különböző szereplők közötti eltéréseket. Közelebbről a földi kiszolgálási és repülőtér-működtetési szolgáltatások különválasztását követően létrehozott szereplőknek, mint amilyen a SEA Handling, az új szereplőkhöz képest – legalábbis működésük első éveiben – óhatatlanul magasabb munkaerőköltséggel kellett számolniuk.
- (149) Egy repülőtér-működtető azon leányvállalatai esetében, amelyek a földi kiszolgálási szolgáltatások teljes körét nyújtják, a személyi jellegű ráfordításoknak a forgalomra gyakorolt átlagos hatását 70–75 %-ra kell tenni. A magasabb költség annak köszönhető, hogy az ilyen vállalkozások magasan képzett, az ágazat és az arra vonatkozó szabályok és eljárások terén széles körű tudással rendelkező munkavállalókat foglalkoztatnak, továbbá képesek a földi kiszolgálási szolgáltatások teljes körét nyújtani. Így a tulajdonos (repülőtér-működtető) azon törekvése ellenére, hogy fokozatosan mérsékelje a munkaerőköltségek hatását, nagyobb jelentőséget tulajdonít a felhalmozott szaktudás megőrzésének és a földi kiszolgálási szolgáltatásokkal való integrációjának, amelyek a csoport számára egyaránt jelentős stratégiai értéket képviselnek. Az olasz hatóságok rámutattak továbbá arra, hogy az új piaci szereplőket nem érintik a megelőző időszakban kötött szerződésekből származó, múltbeli költségek.
- (150) Az olasz hatóságok kifejtették, hogy a munkaerőköltségeknek a forgalomra gyakorolt hatásában bekövetkezett változások igen különbözőek a [...] által leírtaktól: a 2002–2011 közötti időszak pozitív elmozdulása 2010-re valamivel 80 % alatti arányt eredményezett, a trend pedig a földi kiszolgálást végző független szereplők nem sokkal 70 % alatti átlaga felé mutatott.
- (151) A [...] által említett gyanítható támogatási formákat illetően az olasz hatóságok elutasították a szerintük minden alap és bizonyítékok nélkül megfogalmazott feltételezéseket.
- (152) Azokra a szolgáltatásokra, amelyeknél a SEA Handling a SEA közreműködésére támaszkodik (hátratólási, vontatási és buszszolgáltatás), piaci feltételekkel kötött alvállalkozói szerződések vonatkoznak, amit az ügyfél légitársaságokkal kötött megállapodások és az ENAC által kiadott igazolás is alátámasztanak. E szolgáltatások az azokat igénylő egyéb szereplőkkel szembeni megkülönböztetés nélkül elérhetők, emellett a földi kiszolgálás olaszországi piacán bevett gyakorlat bizonyos szolgáltatások kiszervezése.
- (153) Megalapozatlan az az állítás, hogy a SEA Handling a SEA személyzetét díjmentesen vette igénybe földi kiszolgálási szolgáltatások nyújtásához, majd a földi kiszolgálási szolgáltatások leválasztásakor az azok nyújtásához szükséges képességeket a SEA Handling költséghelyeihez rendelték.
- (154) Az olasz hatóságok teljességgel megalapozatlannak, bizonyítékokat nélkülözőnek, sőt a tényekkel cáfolhatónak tartották azt az állítást, hogy a SEA az új légitársaságok számára kedvezőbb feltételekkel (engedményekkel) tette lehetővé a milánói repülőtér használatát, ha a SEA Handlinget részesítik előnyben annak versenytársaival szemben, mivel a vezető légitársaságok, például a Malpensa repülőtérén a Gulf Air, a Linate repülőtérén pedig az Air Malta, az Air Baltic és a Carpatair olyan szolgáltatókat választottak, amelyek a SEA Handling versenytársai voltak.
- (155) Végül azzal kapcsolatban, hogy a SEA Handling munkavállalóira egy kifejezetten a földi kiszolgálási ágazatban dolgozó munkavállalókra vonatkozó új kollektív szerződés helyett a SEA kollektív szerződését alkalmazták, [...], még ha az gazdasági és szabályozási szempontból előnyösebbnek bizonyulna is elődjénél, az olasz hatóságok mindenekelőtt hangsúlyozták, hogy a szóban forgó megállapodás tartalmától és alkalmazásától függetlenül a megfogalmazott kifogás a jelen eljárás szempontjából nem lényeges, mivel olyan eseménnyel kapcsolatos, amelyre az érintett időszakon kívül került sor.

- (156) Mindenesetre a teljes körű általános részből és három, az érintett képvisleti szervezetek (Assoaeroporti, Assohandlers, Assocatering) által külön-külön tárgyalt különleges részből álló kollektív szerződés tekintetében a SEA Handling a saját munkavállalóira a szerződés általános részét, valamint az Assoaeroporti által tárgyalt különleges szabályokat alkalmazta, mivel a SEA Handling nem mentesülhetett a szakszervezetekkel korábban kötött, a 2002. február 4-i szakszervezeti megállapodásban ⁽²⁷⁾ foglalt megállapodások betartása alól, amely szerint „a SEA Handling az Assoaeroporti és a szakszervezetek által aláírt kollektív szerződést alkalmazza”.

7. A 2012. JÚNIUS 28-ÁN BENYÚJTOTT TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

- (157) A 2012. június 19-i találkozót követően Milánó város önkormányzata további megjegyzéseket nyújtott be, amelyekben vázolta a szóban forgó intézkedésekre vonatkozó értékelését, különösen azon álláspontjával kapcsolatban, hogy a SEA Handling átszervezése a SEA-csoport belső ügye, továbbá a SEA által az általa működtetett repülőterek fejlesztéséhez választott üzleti modellel, valamint a különböző vizsgált időszakok megkülönböztetésének szükségességével kapcsolatban.

A SEA Handling átszervezése a SEA-csoport belső ügye

- (158) A milánói hatóságok megerősítették, hogy a SEA soha nem kért pénzügyi támogatást a stabilizációjához tulajdonosaitól, Milánó város önkormányzatától és Milánó tartománytól. Épp ellenkezőleg, az említett hatóságok a 2002–2012 közötti időszakban jelentős, összesen 550 millió EUR összegű osztalékot vettek fel a SEA-csoporttól.
- (159) Nem feltételezhető és egyelőre bizonyításra vár az, hogy ha a SEA a földi kiszolgáló társaság adósságainak fedezése helyett egy független szereplő szolgáltatásainak igénybevétele mellett döntött volna, akkor a hatóságok még nagyobb pénzügyi előnyhöz jutottak volna. Ez lényegében annak köszönhető, hogy külső szereplőktől nehezen szerezhető meg versenyképes áron valamennyi olyan földi kiszolgálási szolgáltatás, amelyet a SEA repülőtér-működtetőként minden légitársaságnak és utasnak köteles folyamatos, hozzáférhető, átfogó és a hatályos szabályozásnak megfelelő módon nyújtani; nehezen biztosítható a szolgáltatásminőség folyamatos felügyelete, amelynek követelménye alapvető fontosságú a repülőtéri versenyképesség és a forgalom helyreállítása szempontjából (ezt a SEA a választott üzleti modellnek köszönhetően sikeresen meg is valósította); valamint annak a kapcsolatnak, amely a vállalkozás üzleti modellje és a repülőtér csomóponti modellje között jött létre (különösen miután a Malpensa repülőternek az Alitalia csomóponti repülőtereként történő működése megszűnt, így szükségessé vált egy önálló vagy virtuális csomóponti koncepció kialakítása). Milánó város önkormányzata nem tud a Bizottság vagy annak megbízásából független szakértők által végzett olyan értékelésről, amely alapján a fenti kijelentések vitathatók lennének.
- (160) Végül tekintettel a SEA helyhatóságként működő tulajdonosai által kezdeményezett pénzügyi mozgások hiányára, valamint arra, hogy a SEA Handling átszervezésére vonatkozó döntés összhangban állt a SEA stratégiai célkitűzéseivel, minden olyan megállapítás esetében (bár azokat az önkormányzat vitatja), amely szerint a vizsgált intézkedések állami támogatásnak minősülnek, bizonyítani kell az államnak való betudhatóságot minden egyes döntés tekintetében, amely a veszteségek fedezésére vonatkozóan a szóban forgó időszak egészében és különösen annak második szakaszában (2007 után) született, amelyre az eljárás megindításáról szóló határozat szempontjai nem vonatkoznak.

A SEA-csoport üzleti modellje

- (161) A milánói hatóságok megismételték, hogy a választott modell, amely a földi kiszolgálási szolgáltatások kiszervezésének mellőzésén alapul, elősegíti a repülőtér hosszú távú fejlődését. Ez a megoldás csoportszempontból előnyösebb akkor, ha a szóban forgó repülőtérrendszer csomóponti szerepet tölt be. Egy repülőtérrendszernek a központi fuvarozó jelenlétén vagy csomóponti tevékenység folytatásán alapuló működtetéséhez a rendszer nagymértékű komplexitásából adódóan a működtetőnek egyes repülőtéri szolgáltatásokat, ideértve a földi kiszolgálást is, közvetlenül kell nyújtania annak érdekében, hogy a repülőtér hatékony működését biztosítsa. A milánói hatóságok a frankfurti, bécsi és párizsi repülőtér példájára hivatkoztak. Álláspontjuk szerint a választás a következő megfontolásokkal igazolható:
- a) Illeszkedik a SEA azon céljához, hogy fejlessze a milánói Malpensa repülőtéren folytatott csomóponti tevékenységét, ami a központi fuvarozónak nyújtott földi kiszolgálási szolgáltatások folyamatos felügyeletét, figyelemmel kísérését és irányítását igényli, és még nagyobb fontossággal bír az önálló vagy virtuális csomóponti modell alkalmazásakor. Az önálló vagy virtuális csomópont modelljében a repülőtér csomóponti fejlesztésére egy vagy több központi fuvarozó jelenléte nélkül kerül sor. E modellben a repülőtér-működtető lehetővé teszi a felhasználók számára a repülőtér csomópontként történő használatát, ahol összekapcsolja minden légitársaság érkező és induló járatait attól függetlenül, hogy a légitársaságok között van-e érvényben összekapcsolási megállapodás.

⁽²⁷⁾ A Bizottság feltételezi, hogy az olasz hatóságok ténylegesen a fent említett, 2002. április 4-i szakszervezeti megállapodásra hivatkoznak.

- b) Alátámasztja az, hogy a kontinentális Európa legnagyobb és legjobb teljesítményt nyújtó légi csomópontjai ugyanezt a megoldást választották.
- c) A milánói repülőtereken szükséges az áruforgalom fejlesztése, amelynek ágazatában az európai repülőterek között erősödő verseny figyelhető meg, az új fuvarozók vonzásának lehetősége pedig a földi kiszolgálási szolgáltatások szakosodásának mértékétől is függ. A SEA által választott kereskedelmi modell lehetővé tette Milánóban az áruforgalmi tevékenység folyamatos bővülését, amely Olaszországban első, Európában a hatodik helyen áll, és a legnagyobb koncentrációban szolgálja ki a Közel- és Távol-Keletről, a világ leggyorsabb gazdasági növekedését mutató térségeiből indított teherszállító járatokat.
- d) Illeszkedik a repülőtér-működtető későbbi privatizációját célzó tőkeemelés érdekében választott üzleti modellhez.

A vizsgált időszakok megkülönböztetése az intézkedések értékelése céljából

- (162) A milánói hatóságok hivatkoztak a Bizottsághoz a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását követően benyújtott 2003–2007. évi üzleti tervre. Véleményük szerint a terv azt bizonyítja, hogy a SEA a veszteségek fedezésével kapcsolatos intézkedésekről a magánbefektető kritériumának megfelelően döntött.
- (163) A SEA Handling 2003–2007. évi üzleti tervének elemzésekor azonban bizonyítani kell, hogy a SEA Handling átszervezése a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásnak (a továbbiakban: a 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás) ⁽²⁸⁾ megfelelően történt, mivel az átszervezésre a leányvállalat jelentős hozzájárulásával került sor, a pénzügyi beavatkozás a társasági jog vonatkozó szabályai szerinti fizetésektelenség kialakulásának megelőzéséhez szükséges minimumra korlátozódott, továbbá a SEA Handling minden erőfeszítését a stabilizációra fordította, amelynek során versenytársaihoz képest veszített piaci részesedéséből, és megszüntetett bizonyos alaptevékenységén kívül eső tevékenységeket.
- (164) Míg a tulajdonosnak a tervezett ötéves időszakon belüli stabilizációval kapcsolatos reményei külső események, továbbá a nem új vállalkozásként, hanem egy meglévő, nehéz helyzetben lévő vállalkozásból kiválással létrejött vállalkozás kezdeti nehéz helyzete, valamint az olasz földi kiszolgálási piac teljes liberalizációja miatt meghíúsultak, a kihívásokat jelentő első időszakban bebizonyosodott, hogy a SEA Handling stabilizációja lehetséges. Az első időszak végén a vállalkozás gazdasági helyzete és termelékenységé lényegesen jobb volt, mint 2002-ben.
- (165) A stabilizáció második szakaszával kapcsolatban a milánói hatóságok a SEA-csoport 2007–2012, valamint 2009–2016 közötti stratégiai tervét említették. A SEA-csoport szerint a megtérülési küszöb elérése 2012 során várható. Ha a benyújtott bizonyítékok ellenére a Bizottság ezzel ellentétes álláspontra helyezkedik, akkor a milánói hatóságok szerint a SEA Handling tőkehelyzetébe történő beavatkozásokat külön kell vizsgálnia a támogatás meglétének és különösen annak megállapítása céljából, hogy a támogatás Milánó város önkormányzatának tudható be, amit a hatóságok határozottan tagadnak.

8. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE AZ EUMSZ 107. CIKKÉNEK (1) BEKEZDÉSE ALAPJÁN

- (166) Az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésével összhangban indított hivatalos vizsgálatot követően, figyelembe véve az olasz hatóságok és az érdekelt felek által előadott érveket, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó intézkedések állami támogatásnak minősülnek, amely az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése, valamint 108. cikkének (3) bekezdése értelmében nem egyeztethető össze a belső piaccal.
- (167) A döntéssel érintett időszakot illetően a Bizottság felkérte Olaszországot, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat 2.1. és 5. szakaszában megjelölt idősokra vonatkozóan nyújtsa be azokat az információkat, amelyeket szükségesnek ítél a szóban forgó intézkedések összeegyeztethetőségének megállapításához. Az 5. szakaszban a Bizottság az alábbiak benyújtását kérte: a SEA Handling 2002. évi üzleti tervét és annak valamennyi módosítását, vagy a SEA Handling stratégiájával és jövedelmezőségének helyreállításával kapcsolatos dokumentumokat; a SEA Handling gazdasági eredményeit a teljes 2002–2009 közötti idősokra; a veszteségek kompenzációjának pontos összegeit és formáját; és különösen a 2005 utáni idősokra vonatkozó valamennyi lényeges adatot.

⁽²⁸⁾ HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

- (168) A Bizottság felkérte az olasz hatóságokat, hogy feltétlenül nyújtsák be az eljárás megindításáról szóló határozatban vizsgált teljes időszakra vonatkozó megjegyzéseiket. A határozat 42. pontjában a Bizottság különösen a következőt állapította meg: a Bizottság ezért szükségesnek tartja a 2002–2010 közötti időszak vizsgálatát annak meghatározása érdekében, hogy a SEA Handling ezen időszakban a veszteségkompenzáció formájában jogellenes állami támogatáshoz jutott-e.
- (169) Ezenkívül mivel az olasz hatóságok nem közölték a fenti információkat az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejezetten említett időszak egészére vonatkozóan, 2011. július 11-i levelében a Bizottság másodszor is megjelölte a benyújtandó dokumentumokat, valamint a vizsgált időszakot.
- (170) A Bizottság e levelét követően az olasz hatóságok – elsősorban 2011. szeptember 15-i levelükben – benyújtották megjegyzéseiket, és a 2010. évvel bezárólag adatokat közöltek.
- (171) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a 2006–2010 közötti időszakra vonatkozóan vizsgált intézkedések a megelőző időszakra vonatkozóan vizsgáltakkal azonos típusú, a működési veszteségek fedezését célzó tőkejuttatások voltak, és azokat azonos szerv hozta azonos vállalkozás javára. A Bizottságnak ezért kötelessége a szóban forgó időszak egészét megvizsgálni a jelen eljárással összefüggésben.
- (172) Ezen okokból a Bizottság úgy véli, hogy a vizsgált időszak a SEA Handling 2002. évi létrehozásától a Bizottságnak a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló 2010. június 23-i határozatáig terjed.
- (173) Ez a határozat először is azt vizsgálja, hogy a SEA Handling a nehéz helyzetben lévő cégek megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló, 1999. évi közösségi iránymutatás (a továbbiakban: az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás)⁽²⁹⁾, valamint a 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül-e (8.1. szakasz). A Bizottság ezt követően értékeli, hogy a szóban forgó intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a SEA Handling részére nyújtott állami támogatásnak minősülnek-e (8.2. szakasz), végül azt, hogy e támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető-e (8.3. szakasz).

8.1. A SEA HANDLING NEHÉZ HELYZETE

Az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás

- (174) Az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 5. pontja szerint egy vállalkozás a következő esetekben minősül nehéz helyzetben lévőnek: törzstőkéjének több mint a fele nincs meg, és annak több mint egynegyede az előző 12 hónap során vesztett el; vagy a hazai jog szerint az adott vállalkozás ... megfelel a kollektív fizetéseképtelenségi eljárás kritériumainak.
- (175) Az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 6. pontja kimondja: egy vállalkozás nehéz helyzetének szokásos jelei a növekvő veszteségek, a csökkenő forgalom, a felhalmozódó leltári készletek, a fölös kapacitás, a lanyhuló cash-flow, a növekvő adósságok, az emelkedő kamatköltségek és a zuhanó vagy nullára leírt nettó eszközérték.
- (176) A Törvényszék megerősítette, hogy bár az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 6. pontja „növekvő veszteségeket” említ, a Bizottságnak a több egymást követő évben folyamatosan meglévő veszteségeket a pénzügyi nehézség jeleként kell figyelembe vennie annak ellenére, hogy azok nem növekedtek⁽³⁰⁾. A Bizottság úgy véli, hogy 2002-ben, az első tőkejuttatásról szóló döntés meghozatalának időpontjában a SEA pénzügyi nehézségei nyilvánvalóak voltak. A vállalkozás helyzete a 2003–2004 közötti időszakban jelentősen javult. Számottevő veszteségekkel működött, amelyek miatt három év alatt több mint 140 millió EUR működési veszteséget halmozott fel.
- (177) A Törvényszék elfogadta továbbá, hogy egy vállalkozás tőkéjének számottevő csökkenése lényeges tényező annak megállapítása szempontjából, hogy a vállalkozás nehéz helyzetben van-e⁽³¹⁾. A Bizottság úgy véli, hogy a vállalkozás által elkönyvelt folyamatos veszteség és tőkéjének emiatti csökkenése, valamint a SEA döntése a jelen vizsgálattal érintett, a csökkenés kezelését célzó tőkejuttatások végrehajtásáról egyértelműen jelzi, hogy a vállalkozás súlyos pénzügyi nehézségekkel küzdött a vizsgált időszakban. 2002., 2003. és 2004. december 31-i éves jelentéseiben és beszámolóiban a vállalkozás maga is bejelentette a SEA Handling veszteségeit, amelyek meghaladták tőkéjének egyharmadát.

⁽²⁹⁾ HL C 288., 1999.10.9., 2. o.

⁽³⁰⁾ A T-102/07. sz. és T-120/07. sz. Freistaat Sachsen, MB Immobilien Verwaltungs GmbH és MB System GmbH & Co. KG kontra Bizottság egyesített ügyek (EBHT 2010, II-585).

⁽³¹⁾ T-565/08 sz. Corsica Ferries France kontra Bizottság ügy (EBHT 2005, II-2197, 105. pont).

- (178) A Törvényszék megállapította továbbá, hogy az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás nem sorolja fel teljes körűen azokat a gazdasági tényezőket, amelyek egy vállalkozás nehéz helyzetére utalhatnak⁽³²⁾. A SEA Handling adóssága 2002-ben 250,3 millió EUR volt, amely 2003-ban 310,6 millió EUR-ra emelkedett, majd 2004-ben kismértékben, 259,3 millió EUR-ra csökkent. A SEA Handling nettó eszközértéke szintén csökkent, 2002–2003 között 35,1 millió EUR-ról, 34,8 millió EUR-ra. Ezek a mutatók is a vállalkozás 2002–2003 közötti pénzügyi nehézségeit hangsúlyozzák.
- (179) A 2003. december 31-i éves jelentés és beszámoló megemlíti a SEA Handling negatív eredményeit, valamint a piaci részesedéséhez képest a munkaerő-megállapodásokból származó részleges előnytől függetlenül továbbra is túlzottan magas költségeket. Annak az esélye, hogy a földi kiszolgálási tevékenység forgalma a későbbi években tovább csökkenhet, azt jelenti, hogy a vállalkozás a tervezett időszakon belül nem lesz képes gazdasági egyensúlyt elérni. Hasonlóképpen a 2004. december 31-i éves jelentés és beszámoló szerint *a következő években továbbra is nehéz a SEA Handling életképességének helyreállítása, különösen arra tekintettel, hogy a piaci verseny az új szereplők belépését követően erősödik*. A 2005. december 31-i jelentés és beszámoló hasonló megállapításokat tartalmaz.
- (180) Végül az olasz hatóságok és a SEA többször is megismételték azt, hogy az első tőkejuttatás időpontjában a vállalkozás nehéz helyzetben volt⁽³³⁾, amelyet a Bizottsághoz benyújtott számos üzleti terv is alátámasztott. Elegendő rámutatni arra, hogy a 2002–2006. évi konszolidált üzleti terv számításai szerint a földi kiszolgálási tevékenység jövedelmezősége 2003-ra fokozatosan helyreállt volna (31. o.). Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben a SEA Handling maga is megerősítette, hogy nem lett volna képes fedezni a 2003–2005 közötti időszakban elszenvedett veszteségeket. Ha a SEA nem fedezte volna e veszteségeket, akkor a SEA Handling fizetéseképtelenné vált volna.

A 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás

- (181) A nehéz helyzetben lévő vállalkozás meghatározása a 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatásban lényegében nem változott. Az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 5. és 6. pontjának rendelkezéseit a 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 10. és 11. pontja tartalmazza.
- (182) Ezenkívül a 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 11. pontja kimondja: Egy vállalat a 10. pontban hivatkozott feltételek hiányában is nehézségben lévőnek tekinthető, különösen akkor, ha egy vállalkozás nehéz helyzetére utaló szokásos jelek mutatkoznak, mint pl. a növekvő veszteségek, a csökkenő forgalom, a felhalmozódó leltári készletek, a fölös kapacitás, a lanyhuló pénzforgalom, a növekvő adósságok, az emelkedő kamatköltségek és a zuhanó vagy nullára leírt nettó eszközérték.
- (183) A 2004–2010 közötti időszakban sem a vállalkozás adóssága, sem nettó eszközértéke nem javult jelentős mértékben. A SEA Handling a teljes időszakban veszteséges volt. A helyzet 2007-ben súlyosbodott, amikor a vállalkozás több mint 59 millió EUR működési veszteséget könyvelt el, amelyet 2008-ban újabb 52,4 millió EUR működési veszteség követett. A 2004–2010 közötti időszakban a teljes forgalom 177,4 millió EUR-ról 125,9 millió EUR-ra csökkent. Ugyanabban az időszakban a SEA Handling összesen 270 millió EUR-t meghaladó tőkejuttatásban részesült.
- (184) Több, az olasz hatóságok által benyújtott dokumentum megerősíti, hogy a SEA Handling 2004 után is nehéz pénzügyi helyzetben volt. A SEA Handling 2007. május 31-i igazgatósági üléséről készült jegyzőkönyv szerint például a SEA Handling beható átszervezésre szorul, ami arra utal, hogy a korábbi intézkedések nem voltak elégségesek a vállalkozás nehéz helyzetének megoldásához. Ugyanígy a SEA Handling 2006. december 21-i igazgatósági üléséről készült jegyzőkönyv arról számol be, hogy a tagok egyike ismét továbbra is „komolyan aggasztónak” ítélte a SEA Handling helyzetét.
- (185) Mindez arra utal, hogy a SEA Handling a 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 11. pontja értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül, amely szerint egy vállalkozás nehéz helyzetben lévőnek tekinthető különösen akkor, ha egy vállalkozás nehéz helyzetére utaló szokásos jelek mutatkoznak, mint pl. a növekvő veszteségek, a csökkenő forgalom, a felhalmozódó leltári készletek, a fölös kapacitás, a lanyhuló pénzforgalom, a növekvő adósságok, az emelkedő kamatköltségek és a zuhanó vagy nullára leírt nettó eszközérték.

⁽³²⁾ Lásd a 32. jegyzetet.

⁽³³⁾ Például az olasz hatóságok 2011. november 14-i megjegyzéseinek 12. mellékletében.

- (186) A Bizottságnak nincs kétsége afelől, hogy a SEA Handling az intézkedésekről szóló döntések meghozatalának időpontjában nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősült. E következtetést alátámasztja továbbá az is, hogy a földi kiszolgálási üzletág már azelőtt is veszteséges volt, hogy 2002-ben a SEA Handlinghez csoportosították volna át. A SEA Handling árbevétele és költségei közötti jelentős és ismétlődő eltérés, valamint a vállalkozás ismétlődő veszteségei azt jelentik, hogy a SEA Handling a vizsgált időszak egészében nehéz helyzetben lévő vállalkozás volt ⁽³⁴⁾.

8.2. ÁLLAMI TÁMOGATÁSOK MEGLÉTE

- (187) 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.*
- (188) Ahhoz, hogy egy nemzeti intézkedés állami támogatásnak minősüljön, az alábbi feltételek mindegyikének teljesülnie kell: 1) az intézkedést állami forrás felhasználásával kell végrehajtani; 2) az előnynek szelektívnek kell lennie és gazdasági haszonnal kell járnia; és 3) az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy azzal kell fenyegetnie, valamint érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet ⁽³⁵⁾.
- (189) A Bizottság az alábbiakban kifejtett okokból véli úgy, hogy a szóban forgó intézkedések az említett feltételek mindegyikét teljesítik.

8.2.1. ÁLLAMI FORRÁSOK ÉS AZ INTÉZKEDÉSEK BETUDHATÓSÁGA AZ ÁLLAMNAK

- (190) Először is emlékeztetni kell arra, hogy az állami források fogalmába egyaránt beletartozik az állam által közvetlenül nyújtott támogatás, valamint az olyan támogatás, amelyet az állam által a támogatás kezelésére kijelölt állami vagy magánvállalkozások nyújtanak. A fogalom minden olyan pénzügyi eszközt magában foglal, amellyel a közsféra ténylegesen támogathat egyes vállalkozásokat, függetlenül attól, hogy azok az állami törzsvagyongba tartoznak-e. Következésképpen, még akkor is, ha az állami támogatási intézkedéshez tartozó összegek nem tartoznak a Kincstár törzsvagyongba, az a tény, hogy változatlanul állami ellenőrzés alatt maradnak, és így az illetékes nemzeti hatóságok rendelkezésre állnak, elégséges az állami forrássá minősítésükhöz ⁽³⁶⁾.
- (191) A SEA Handling veszteségeinek fedezéséhez felhasznált források közpénznek minősülnek, mivel azokat a SEA bocsátotta rendelkezésre, amelynek tőkéjét a vizsgált időszakban 99,12 %-ban Milánó város önkormányzata és Milánó tartomány birtokolta ⁽³⁷⁾. Az, hogy a tőkejuttatást a SEA és nem közvetlenül az említett helyhatóságok hajtották végre, nem jelenti azt, hogy a felhasznált források nem minősülnek közpénznek. Ezért meg kell állapítani azt, hogy a szóban forgó szervezet eljárása a hatóságoknak betudható magatartás eredményének minősíthető-e.
- (192) A Bizottság megerősíti előzetes értékelését, amely szerint az intézkedések valóban az olasz hatóságoknak, pontosabban Milánó város önkormányzatának tudhatók be. Először is 2010. szeptember 15-i megjegyzéseikkel az olasz hatóságok elismerték, hogy az önkormányzat ellenőrzést gyakorol a SEA felett azzal, hogy tagokat nevez ki annak igazgatótanácsába és könyvvizsgálói testületébe. Másodszor, a Bizottság hangsúlyozza az eljárás megindításáról szóló határozatban említett, a betudhatóságot alátámasztó bizonyítékok erejét. A bizonyítékok a vizsgált időszak egészére, továbbá a jelen határozatban vizsgált valamennyi tőkejuttatásra érvényesek.
- (193) A Bizottság előzetesen rámutat, hogy a Bíróság a Stardust Marine ügyben hozott ítéletében megállapította: *Meg kell vizsgálni, feltételezhető-e, hogy a hatóságok valamilyen módon részt vettek-e az intézkedések meghozatalában. Ezzel összefüggésben nem várható el annak részletes vizsgálat alapján történő bizonyítása, hogy a hatóságok ténylegesen ösztönözték az állami vállalatot a szóban forgó támogatási intézkedés meghozatalára. Egyrészt ugyanis – figyelembe véve azt a tényt, hogy az állam és az állami vállalatok közötti kötelek szorosan – fennáll annak valós kockázata, hogy az állami támogatásokat a vállalatok útján, kevésbé átláthatóan és a Szerződésben foglalt állami támogatási szabályok megsértésével nyújtják* ⁽³⁸⁾.

⁽³⁴⁾ A vállalkozás gazdasági helyzetének javulása alapján, amelyet a jogszerűtlen állami támogatás ismétlődő nyújtása eredményezhetett, nem bizonyítható az, hogy a vállalkozás túljutott volna a pénzügyi nehézségein. A támogatást csak akkor lehetett volna nyújtani, ha az EUMSZ-ben foglaltak érvényesülésével összeegyeztethető lett volna, és megfelelt volna az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében megállapított eljárásnak.

⁽³⁵⁾ Lásd például a Bíróságnak a C-222/04. sz. Ministero dell'Economia e delle Finanze kontra Cassa di Risparmio di Firenze ügyben hozott ítéletét (EBHT 2006, I-289. o., 129. pont).

⁽³⁶⁾ A Stardust Marine ügyben hozott ítélet.

⁽³⁷⁾ 2011 decemberében az F2i (Fondi italiani per le infrastrutture) magánalap megvásárolta a SEA részvényeinek 29,75 %-át.

⁽³⁸⁾ A Stardust Marine ügyben hozott ítélet 52. és 53. pontja.

- (194) A Bíróság megállapította továbbá, hogy a betudhatóság bizonyításakor a Bizottság az érvelését alapozhatja bármely más olyan körülményre, amely az adott ügyben az intézkedés meghozatalában a hatóságok részvételére vagy a részvétel hiányának valószínűtlenségére utal ⁽³⁹⁾.
- (195) A bizonyítékok első, számos dokumentumot tartalmazó kategóriája ⁽⁴⁰⁾ jelzi, hogy a SEA Handling veszteségeinek a SEA általi fedezésére az önkormányzat kérésére, vagy legalábbis tevékeny közreműködésével került sor. A Bizottság megerősíti a szóban forgó dokumentumok értékelését, amelyek egyértelműen bizonyítják, hogy Milánó város önkormányzata – különösen a foglalkoztatottsági szint fenntartása érdekében – a SEA-n keresztül közreműködött a SEA Handling irányításában.
- (196) Ez különösen a SEA és a szakszervezetek között 2002. április 4-én létrejött szakszervezeti megállapodásról készült jegyzőkönyv alapján nyilvánvaló, amely rögzíti, hogy a SEA ... vállalja ... a veszteségek fedezését a SEA Handling SpA pénzügyi helyzetének és eszközeinek egyensúlya érdekében, továbbá azt, hogy a fenti kötelezettségvállalásokra garanciát jelent a Milánó város önkormányzata által többek között a SEA SpA abszolút többségi tulajdonosaként aláírt megállapodás, a végrehajtott hozzájárulások, a SEA SpA által a SEA Handling SpA részére juttatható, jogszabályi korlátozás alá nem eső pénzügyi források, valamint a SEA eszközeinek és pénzügyi helyzetének stabilitása ⁽⁴¹⁾.
- (197) Ugyanígy az eljárás megindításáról szóló határozat 2.4.2. és 3.1.1.2. szakaszában ⁽⁴²⁾ említett dokumentumok bizonyítják, hogy Milánó város önkormányzata – különösen a foglalkoztatottsági szint fenntartása érdekében – a SEA-n keresztül beavatkozott a SEA Handling irányításába.
- (198) A Bizottság úgy véli, hogy az olasz hatóságok által különösen a 2002. március 26-i ülésen tett lépések iránymutatást adtak a SEA által leányvállalatával, a SEA Handlinggel kapcsolatban hozott döntésekhez. Az akkor született megállapodásban Milánó város önkormányzata konkrét kötelezettségeket vállalt, amelyek közvetlenül befolyásolták a SEA Handling működését és a SEA szerepét leányvállalata irányításában; ezenfelül az önkormányzat vállalta, hogy figyelemmel kíséri a megállapodás alkalmazását, és rendszeresen értékeli annak megvalósítását. Milánó város önkormányzatának közreműködése ezért nem tekinthető ártalmatlan, jelentéktelen tényezőnek, ahogyan azt az olasz hatóságok és a SEA beállítják. A SEA nem hagyhatta figyelmen kívül a hatóság mint többségi részvényes által az említett megállapodásban vállalt kötelezettségeket; azokat szem előtt kellett tartania a SEA Handling irányításával kapcsolatos intézkedések meghozatalakor. A Bizottság úgy véli továbbá, hogy a veszteségek fedezésével kapcsolatos intézkedésekhez a Milánó város önkormányzata által a 2002. március 26-i megállapodásban vállalt kötelezettség nem egyszerűen iránymutatást adott: az intézkedések valójában e kötelezettségvállalás eredményének tekinthetők.
- (199) A Bizottság elutasítja azt az állítást, hogy Milánó város önkormányzata az említett kötelezettség vállalásával semmilyen szerepet nem vállalt, csupán megerősítette a SEA által a szakszervezetekkel szemben a foglalkoztatás védelme érdekében alkalmazott stratégiát.
- (200) Az, hogy az önkormányzat nem vett részt a 2002. március 26-i megállapodást követően született szakszervezeti megállapodások aláírásában, nem indokolja annak a jelentős befolyásnak a figyelmen kívül hagyását, amelyet az önkormányzat gyakorolt e szakszervezeti megállapodásokra. Pontosabban a 2002. április 4-i és 2003. június 9-i szakszervezeti megállapodásban az önkormányzati kötelezettségvállalásra tett hivatkozások kellően bizonyítják a 2002. március 26-i megállapodás jelentését, valamint annak hatását a később létrejött szakszervezeti megállapodásokra. A SEA kifejtette, hogy a 2002. április 4-i szakszervezeti megállapodás hatályban maradt, így továbbra is be kellett tartania annak rendelkezéseit. Ezenkívül az olasz hatóságok azzal is érveltek, hogy a SEA Handling nem mentesülhetett a szakszervezetekkel korábban kötött megállapodások betartása alól, így nem bocsáthatott el munkavállalókat, ami a Bizottság véleménye szerint bizonyítja e megállapodások terjedelmét, és ezáltal a hatóságok közreműködését.
- (201) Végül a Bizottság egyéb bizonyítékokkal is alátámasztotta azt, hogy Milánó város önkormányzata minden esetben közreműködött akkor, amikor a SEA fontos döntést hozott a SEA Handlinggel kapcsolatban. A SEA igazgatótanácsi üléséről 2007. május 31-én készült jegyzőkönyv a SEA üzleti tervének (amely az olasz hatóságok szerint egyúttal a SEA Handling üzleti tervként is szolgált) az igazgatótanácshoz való benyújtásával kapcsolatban megállapítja, hogy a tervet korábban benyújtották a SEA többségi tulajdonosához, amely véleményt fogalmazott meg. Ezt követően, amint azt a SEA Handling igazgatótanácsi üléséről 2008. június 13-án készült jegyzőkönyv a SEA Handling 2009–2016. évi stratégiai tervének megvalósításával kapcsolatban rögzíti, a tanács elnöke elmondta, hogy a tervet egyeztetették a tulajdonos önkormányzattal. A Bizottság szerint mindkét dokumentum egyértelműen bizonyítja, hogy az önkormányzat túllépte a szokásos tulajdonosi szerepkört, amelyben az igazgatótanács döntéseiről való tájékozódásra és e döntések értékelésére elsősorban a vállalkozás belső szervein és hivatalos közleményein keresztül

⁽³⁹⁾ A *Stardust Marine* ügyben hozott ítélet 56. pontja.

⁽⁴⁰⁾ Ide tartozik különösen a Milánó város önkormányzati testülete, a SEA és a szakszervezetek által 2002. március 26-án aláírt szakszervezeti megállapodás; a SEA és a szakszervezetek között 2002. április 4-én létrejött megállapodásról készült jegyzőkönyv; valamint a SEA, a SEA Handling és a szakszervezetek között 2003. június 9-én létrejött megállapodásról készült jegyzőkönyv.

⁽⁴¹⁾ Lásd a SEA és a szakszervezetek között 2002. április 4-én létrejött szakszervezeti megállapodásról készült jegyzőkönyv első preambulumbekzdését. Az az elképzelés, hogy a SEA által a SEA Handlinggel szemben vállalt kötelezettségeket a többségi tulajdonos garantálja, az ugyanezen dokumentum 2. szakaszának végén található negyedik preambulumbekzdésben is megjelenik.

⁽⁴²⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat e szakaszai a jelen határozat elválaszthatatlan részeit képezik.

került volna sor. Annak hangsúlyozása, hogy az üzleti tervet előzetesen egyeztetették a tulajdonossal, bizonyítja a tulajdonos meghatározó szerepét a SEA stratégiai döntéseiben. E szerepet tükrözik az eljárás megindításáról szóló határozat 51. pontjában, a jelen határozat (35) preambulumbekzdésében (a végrehajtó szerv egy tagja meghívta a SEA elnökét és Milánó polgármesterét, hogy az önkormányzat Közlekedési Bizottsága előtt ismertessék azt, hogy milyen módon szándékoznak újraindítani a SEA Handlinget), valamint az eljárás megindításáról szóló határozat 69. és 70. pontjában megállapított tények is (a SEA és a SEA Handling felső vezetősége közötti szoros kapcsolatokat illetően, amelynek kinevezését az önkormányzat ellenőrzi).

- (202) A Bizottság megerősíti továbbá, hogy érvényes a betudhatóságra vonatkozóan megállapított második bizonyíték, nevezetesen a SEA igazgatóinak és vezetőinek különösen erős függőségi viszonya Milánó város önkormányzatával.
- (203) Az olasz hatóságok állításaival ellentétben sajtóbeszámolót a Bizottság kizárólag akkor tekint érvényes bizonyítéknak, ha az ellenőrzött tényeket közöl⁽⁴³⁾. A szóban forgó tényeket sem az olasz hatóságok, sem a SEA nem vitatták, továbbá nem tettek észrevételt azzal kapcsolatban sem, hogy 2006-ban Letizia Moratti milánói polgármester sürgette és kieszközölte az akkori ügyvezető, Bencini úr lemondását két évvel az ügyvezető hivatali idejének lejártá előtt⁽⁴⁴⁾.
- (204) Mindenesetre a Bizottság rámutat arra, hogy a *Stardust Marine* ügyben a főtanácsnok megállapította: „A bizonyítás nehézsége és a kijátszás egyértelmű veszélye miatt” az állami támogatásra vonatkozó bizonyítékokra „sajtóbeszámolók” alapján is lehet következtetni⁽⁴⁵⁾.
- (205) A SEA szerint a sajtóbeszámolók és az azokban közölt tények 2006-ból valók, így egyáltalán nem bizonyíthatják a SEA feletti önkormányzati befolyást; a Bizottság úgy véli, hogy az igazgatók függőségi viszonyával kapcsolatos bizonyítékok jelzik a SEA működésének általános hátterét, így a SEA Handling veszteségeinek fedezéséről szóló évenkénti döntéseket is. A Bizottság vizsgálata mindenesetre a 2006 utáni időszakra is vonatkozik.
- (206) Harmadszor, a SEA igazgatói által a milánói polgármesterhez benyújtott üres lemondó nyilatkozatokkal kapcsolatban a Bizottság nem ért egyet a SEA és az olasz hatóságok azon álláspontjával, hogy e nyilatkozatok, amelyek állítólag csak erkölcsi értékkel bírtak, jogi erejük nem volt, valószínűleg nem befolyásolták volna az igazgatótanács tagjainak lépéseit. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy e gyakorlatnak nem lehetett egyéb célja, mint az, hogy Milánó város önkormányzata szigorítsa a SEA igazgatói feletti ellenőrzést, továbbá megerősítse az igazgatók elszámoltatásával kapcsolatos hatáskörét, amelyet az önkormányzatnak kizárólag a SEA tulajdonosaként meglévő jogainak keretein belül szabadott volna gyakorolnia. Még ha a nyilatkozatoknak csak erkölcsi értéke lett volna is – ami nem tűnik helytállónak –, akkor is alátámasztanák a hatóságok beavatkozását a SEA irányításába. Mindenesetre a Bizottság rámutat, hogy 2010. szeptember 15-i megjegyzéseik 37. oldalán az olasz hatóságok megismételték, hogy pusztán erkölcsi értékük helyett a nyilatkozatok jogilag akadályozták az adott igazgatót abban, hogy munkaviszonya jogellenes megszüntetéséért az olasz polgári törvénykönyv szerint kártérítést követeljen. A közgyűlést irányító önkormányzat szoros ellenőrzést gyakorol az igazgatók felett is, mivel a közgyűlés bármikor, a munkaviszonyuk jogellenes megszüntetéséért járó kártérítésre való jogosultság nélkül visszahívhatja őket akkor is, ha mindenben a vállalkozás érdekeit szem előtt tartva járnak el. A SEA Handling fenntartja, hogy az igazgatótanácsot nem befolyásolhatták az üres lemondó nyilatkozatok, mivel elutasította a hatósági tulajdonos 250–280 millió EUR rendkívüli osztalék kifizetésére vonatkozó kérését; a Bizottság megállapítja, hogy a SEA 2006. február 24-i közgyűléséről készült jegyzőkönyvből egyértelműen kiderül: legfeljebb 200 millió EUR összegű rendkívüli osztalék kifizetése lehetővé tenné a vállalkozás számára a hasonló vállalkozások átlagának megfelelő adósságráta fenntartását, valamint a megfelelő pénzügyi rugalmasságot. Másodszor, ugyanebben a dokumentumban szerepel az is, hogy a SEA az osztalék mértékét objektív szempontokra tekintettel állapította meg 200 millió EUR-ban, valamint az, hogy ez az akkori pénzügyi mutatók fényében a vállalkozás által kifizethető legmagasabb összeget jelentette. A 2006. évi vezetőségi beszámoló megerősíti azt, hogy az eladósodottság, amelynek mértéke 2006-ban az előző év kétszerese volt, részben azért növekedett, mert a rendkívüli osztalék kifizetése miatt romlott a vállalkozás likviditása. Ha a SEA nagyobb összegű osztalékot fizetett volna ki, akkor abban az évben nehezebben fedezhette volna a SEA Handling veszteségeit. Ezenfelül az, hogy egy tulajdonos bizonyos alkalmakkor bizonyos összegű osztalék kifizetését kéri, a vezetőség pedig egy ennél alacsonyabb összeget fizet ki, megszokott eseménynek tűnik egy vállalkozás életében, és nem mond ellent annak, hogy az adott tulajdonos szoros ellenőrzést gyakorol a vezetőség felett.

⁽⁴³⁾ A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat 67. pontjában említett sajtóbeszámolókra hivatkozik. Lásd még a *la Repubblica* „Sea, nuovo attacco della Provincia” (SEA – újabb tartományi támadás) címmel, valamint a *l'Unità* „Sea, Penati chiede le dimissioni del consiglio” (SEA – Penati az igazgatótanács lemondását követeli) címmel 2006. február 25-én megjelent cikkét.

⁽⁴⁴⁾ Lásd http://archivioistorico.corriere.it/2006/novembre/17/articoli_del_17_novembre_2006.html

⁽⁴⁵⁾ A főtanácsnok véleménye a *Stardust Marine* ügyben, 68. pont.

- (207) A Bizottság úgy véli, hogy e gyakorlat objektíven tükrözi a függőségi helyzetet. Anélkül, hogy képes lenne e gyakorlat pontos hatásának utólagos megítélésére, pusztán létezésük alapján (előzetesen) a Bizottság úgy véli, hogy a nyilatkozatok minden bizonnyal alkalmasak voltak a Milánó város önkormányzata által kinevezett igazgatósági tagok lépéseinek befolyásolására. Befolyásuk gyakorlásához a hatóságoknak nem is kellett a nyilatkozatokra hivatkozniuk, mivel egyértelmű volt, hogy azok létezése önmagában is alárendelt helyzetbe hozta az igazgatókat a milánói polgármesterrel szemben.
- (208) Az olasz hatóságoknak az igazgatók jelölésével kapcsolatos nyilatkozatait illetően a Bizottság megismétli, hogy az igazgatótanács tagjait ténylegesen az önkormányzat nevezi ki. Ez nyilvánvaló az alapján, hogy az olasz hatóságok elmondása szerint az önkormányzat által jelölt igazgatókat a közgyűlés nevezi ki, amelyben az önkormányzat többségi tulajdonosként vesz részt. A SEA felett gyakorolt önkormányzati ellenőrzés önmagában nem elegendő annak bizonyításához, hogy az önkormányzat a SEA felett a vizsgált esetben is tényleges ellenőrzést gyakorol, azonban elősegíti ennek bizonyítását.
- (209) Az olasz hatóságok bizonyítékot mutattak be annak alátámasztására, hogy az intézkedések nem voltak az államnak betudhatók, nevezetesen azt, hogy a végrehajtó testület tagjai több alkalommal nem kaptak betekintést a SEA belső dokumentumaiba; a Bizottság e bizonyítékot nem tartja meggyőzőnek, mivel annak az olasz polgári törvénykönyvben rögzített formális követelménynek a betartása, hogy a vállalkozás ne adjon ki olyan belső információkat, mint az igazgatótanács jegyzőkönyvek, önmagában nem akadályozza az önkormányzatot abban, hogy általában és a vizsgált esetben tényleges befolyást gyakoroljon a SEA-ra. Ezenfelül a Bizottság megállapítja, hogy a városi tanács azon tagjai, akik bizonyos dokumentumokba nem kaptak betekintést, az ellenzékhez tartoztak, és nem voltak az önkormányzat végrehajtó szervének tagjai. Annak kijelentésekor, hogy Milánó város önkormányzata függőségben tartotta a SEA-t, a Bizottság pontosabban azokra a hatóságokra utal, amelyek az önkormányzat nevében döntési jogkört gyakorolnak, és amelyeknek ebből adódóan befolyásolhatják a vállalkozás vezetését.
- (210) Negyedszer, általánosságban tekintettel a Malpensa és a Linate repülőtér működésének a helyi társadalmi-gazdasági környezeten belüli fontosságára és alapvető politikai szerepére, a helyi hatóságok rendszerint nem maradhatnak távol akkor, amikor a repülőtér-működtető fontos döntéseket hoz az ilyen infrastruktúra működésével és hosszú távú fejlesztésével kapcsolatban, főleg akkor nem, ha a hatóság egyben a repülőtér-működtető többségi részvényese is. Megjegyzéseikkel az olasz hatóságok megerősítették a szóban forgó intézkedések politikai fontosságát. A vizsgált esetben ezenkívül a SEA Handling veszteségeinek fedezését célzó intézkedések legalábbis a SEA-csoport stratégiájának szerves részét képezték, ahogyan ezt az olasz hatóságok is kifejtik megjegyzéseikben.
- (211) Ötödször, a veszteségek fedezését célzó, a SEA Handling többszöri tőkeemelésével megvalósított intézkedések nem szokásos vezetői intézkedések, hanem rendkívüli intézkedések voltak. Az intézkedések rendkívüli jellege megfigyelhető mind gazdasági szempontból, tekintettel a szóban forgó összegek nagyságrendjére (a veszteségeket minden esetben több millió EUR összegű tőkeemelés ellensúlyozta), mind pedig politikai szempontból, tekintettel az intézkedéseknek a foglalkoztatás fenntartására gyakorolt várható hatására.
- (212) Rendkívüli jellegükre tekintettel az intézkedéseket nem a SEA saját hatáskörét gyakorló igazgatótanácsa hozta: a SEA alapszabályával és a polgári törvénykönyvben rögzített elvekkel összhangban azokat a közgyűlésnek kellett határozottan elfogadnia, amelyen az önkormányzat többségi tulajdonosként vett részt. Ezért nem kétséges, hogy az önkormányzat az intézkedésekről teljes körűen tájékozódott és azokat jóváhagyta, amint ez a közgyűlés jegyzőkönyveiből is kiderül. Az intézkedéseknek a 2002. március 26-i megállapodás részeseként nemcsak kezdeményezője volt, hanem tájékozódott a SEA Handling veszteségeinek fedezését célzó valamennyi intézkedésről is, amelyeket rendszeresen jóváhagyott. E rendkívüli intézkedések tehát szükségszerűen az államnak tudhatók be.
- (213) A Bizottság megjegyzi, hogy a Bíróság a *Stardust Marine* ügyben hozott ítéletében megállapította: a betudhatóságra következtetni lehet bármely más körülményből, amely az adott ügyben az intézkedés meghozatalában a hatóságok részvételére vagy a részvétel hiányának valószínűtlenségére utal, miközben figyelembe kell venni az intézkedés hatókörét, tartalmát vagy annak feltételeit is ⁽⁴⁶⁾.
- (214) Végül a 8.2.3. szakaszban leírtaknak megfelelően az, hogy a SEA magatartása nem felelt meg a magánbefektető kritériumának, bizonyítja a hatóságok közreműködését a tárgyalat intézkedésekben ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁶⁾ A *Stardust Marine* ügyben hozott ítélet, 56. pont.

⁽⁴⁷⁾ Jacobs főtanácsnok véleménye a *Stardust Marine* ügyben, 67. pont.

- (215) A vizsgált esetben az intézkedések terjedelmére és a jelen határozatban, valamint az eljárás megindításáról szóló határozatban megjelölt tényezőkre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy figyelembe véve Milánó város önkormányzatának a SEA Handling által felhalmozott veszteségek fedezésében való közreműködését, valamint a hatósági közreműködés hiányának valószínűtlenségét, elegendő bizonyítékkal rendelkezik ahhoz, hogy bizonyítsa a szóban forgó intézkedések betudhatóságát az olasz államnak.
- (216) A Bizottságnak ezért el kell utasítania az olasz hatóságok azon javaslatát, hogy a Bizottság egyenként vizsgálja meg a SEA Handling tőkéjével kapcsolatban hozott intézkedéseket annak érdekében, hogy igazolja a támogatás meglétét és különösen a támogatás Milánó város önkormányzatának való betudhatóságát. A (174)–(186) preambulumbekelésben leírt tényezők az intézkedések magánbefektetői szempontú elemzésével együtt elégséges módon bizonyítják, hogy a veszteségek tőkejuttatás útján történő fedezése kizárólag a hatóságok stratégiájának és a vizsgált időszak egészére kiterjedő közreműködésének az eredménye lehet. Az olasz hatóságok maguk is kijelentették, hogy míg a veszteségek fedezéséről szóló döntéseket formálisan éves gyakorisággal hozták meg, több évre kiterjedő stratégiával rendelkeztek a veszteségeknek a szerkezetátalakításhoz szükséges időszakban történő fedezésére (lásd a (225)–(232) preambulumbekelést).
- (217) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy az intézkedéseket az államnak betudhatónak kell tekinteni.

8.2.2. AZ INTÉZKEDÉSEK SZELEKTÍV JELLEGE

- (218) A vizsgált intézkedés szelektív, mivel csak a SEA Handlinghez kapcsolódik.

8.2.3. A PIACGAZDASÁGI MAGÁNBEFECTETŐ KRITÉRIUMÁNAK ALKALMAZÁSA, GAZDASÁGI ELŐNY MEGLÉTE

- (219) A gazdasági előny meglétével kapcsolatban szükséges meghatározni, hogy hasonló körülmények között egy magánbefektető fedezte volna-e azokat a veszteségeket, amelyeket a vizsgált esetben fedeztek. A Bíróság megállapította, hogy bár egy gazdaságpolitikai célokat követő állami befektető beavatkozását egy magánbefektető magatartásához kell hasonlítani, ez nem szükségszerűen egy szokásos befektető magatartása, amely a viszonylag rövid távon realizált nyereség érdekében helyez ki tőkét, de legalább olyan magántulajdonú holdingtársaság vagy magántulajdonú vállalkozáscsoport magatartása kell, hogy legyen, amely általános vagy ágazati strukturális politikát folytat, és hosszabb távú jövedelmezőségi kilátásokat tart szem előtt ⁽⁴⁸⁾.
- (220) A Bíróság megállapította továbbá, hogy egy magánbefektető részéről indokolt lehet, hogy rendelkezésre bocsássa egy olyan vállalkozás túlélését biztosító tőkét, amely átmeneti nehézségekkel küzd, de jövedelmezősége – esetleg szerkezetátalakítást követően – helyreállítható. Azonban amikor egy állami befektető tőkejuttatásai előtt még hosszú távon sincsenek jövedelmező kilátások, akkor a tőkeapport az EUMSZ 107. cikke értelmében támogatásnak tekintendő ⁽⁴⁹⁾.
- (221) Emlékeztetni kell továbbá arra, hogy annak a kérdésnek a vizsgálatánál, hogy az állam körütekintő, piacgazdaságnak megfelelően eljáró befektetői magatartást tanúsított-e, vissza kell menni időben addig a pontig, amikor a pénzügyi támogatási intézkedéseket meghozták annak megítélése érdekében, hogy az állam magatartása gazdasági szempontból ésszerű-e és hogy tartózkodni kell-e bármely ítéletalkotástól a később kialakult helyzet alapján ⁽⁵⁰⁾. Így 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 elegendők annak bizonyításához, hogy e tagállam az előny nyújtása előtt vagy azzal egyidejűleg, részvényesi minőségében ilyen döntést hozott. Következésképpen a Bizottság megtagadhatja a vizsgálatot, ha az előterjesztett bizonyítékok a kérdéses beruházás végrehajtásáról szóló döntés meghozatalát követően keletkeztek ⁽⁵¹⁾.

Többéves veszteségfedezési stratégia

- (222) Az olasz hatóságok és a SEA a megjegyzéseikben kifejtették, hogy míg a veszteségek fedezéséről szóló döntéseket formálisan éves gyakorisággal hozták meg, a veszteségeknek a szerkezetátalakításhoz szükséges időszakban történő fedezésére vonatkozó többéves stratégia nem lett volna évente újratárgyalható, és annak eredményei csak többéves időszakot figyelembe véve értékelhetők. A Bizottság megjegyzi, hogy öt üzleti tervet nyújtottak be hozzá, amelyek közül egyesek egymást átfedő időszakokra vonatkoztak, de egyik időtartama sem haladta meg az öt évet. Arra tekintettel, hogy egy új üzleti terv összeállítása általában a vállalkozás üzleti stratégiájának értékelését is magában foglalja annak meghatározása érdekében, hogy a vállalkozás a továbbiakban is a meglévő stratégiát kövesse vagy

⁽⁴⁸⁾ Lásd különösen a C-278/92., C-279/92. és C-280/92. sz. Spanyolország kontra Bizottság egyesített ügyet (EBHT 1994, I-4103. o., 20–22. pont).

⁽⁴⁹⁾ Lásd például a C-303/88. sz. Olaszország kontra Bizottság ügyet (EBHT 1991, I-1433. o., 21. és 22. pont).

⁽⁵⁰⁾ A *Standust Marine* ügyben hozott ítélet, 71. pont.

⁽⁵¹⁾ A Bíróság C-124/10 P. sz. *Bizottság kontra EDF* ügyben hozott ítélete, 85. és 104. pont.

változtasson azon, a Bizottság úgy véli, hogy a SEA Handlingre vonatkozóan elfogadott stratégiát valójában az új terv elfogadása előtt bármikor felülvizsgálhatták volna a piaci fejlemények figyelembevétele céljából.

- (223) Az olasz hatóságok és a SEA állítása szerint a jövőbeni veszteségek fedezésére vonatkozó döntést először 2002-ben, majd 2007-ben hozták meg, amikor a várt célok meghíúsulására tekintettel döntés született az eredeti veszteségfedezési stratégia felülvizsgálatáról, majd az eredeti terv szerinti végrehajtásáról. Lényegében a szóban forgó intézkedéseket két tőkejuttatásként állítják be, amelyekről 2002-ben és 2007-ben döntöttek, és amelyek teljesítésére éves kifizetések formájában került volna sor.
- (224) Szeptember 14-i levelükben az olasz hatóságok azt állították, hogy az Alitalia csomóponti repülőtérként történő működésnek 2007. évi megszűnése súlyos következményekkel járt a SEA Handling tevékenységére nézve. A vállalkozás pénzügyi teljesítményét érintő következményeket súlyosbította a gazdaság visszaesése, így a SEA arra kényszerült, hogy újraértékelje a csomóponti modell életképességét, és felmérje egy eltérő üzleti modell választásának lehetőségét. Az olasz hatóságok szerint a földi kiszolgálási szolgáltatások kiszervezése helyett a SEA végül úgy döntött, hogy új üzleti modellt – önálló vagy virtuális csomópontot – hoz létre, amely az előző modell egyszerű továbbfejlesztése volt. Az új modell a földi kiszolgálási tevékenység szigorú ellenőrzését igényli. Ez azt bizonyítja, hogy a SEA ésszerűen döntött leányvállalata, a SEA Handling működési veszteségének további fedezéséről annak érdekében, hogy földi kiszolgálási üzletága jövedelmezőségét helyreállítsa. Az olasz hatóságok fenntartották, hogy az előre nem látható külső körülmények teljes mértékben indokolták a SEA leányvállalatára vonatkozó stratégiájának felülvizsgálatát, és az semmilyen tekintetben nem veszélyeztette a SEA azon tervét, hogy helyreállítsa földi kiszolgálási üzletágának hosszú távú jövedelmezőségét.
- (225) A Bizottság tudomásul veszi egy többéves stratégia meglétét, amely alapján az olasz hatóságok (Milánó város önkormányzatának a SEA Handling pénzügyi stabilitását garantáló kötelezettségvállalásával, valamint a döntéseknek az önkormányzatnak való betudhatóságára vonatkozó, fent bemutatott bizonyítékokkal összhangban) fedezik a veszteségeket, azonban úgy véli, hogy e stratégia nem felel meg a körültekintő magánbefektető magatartásának.
- (226) Noha bármely szerkezetátalakítási folyamatnál több évre lehet szükség az eredmények eléréséhez, egy körültekintő magánbefektető nem vállalna látatlanban többéves kötelezettséget, hanem a szerkezetátalakítási folyamat eredményeit és a jövőbeni életképesség kilátásait figyelembe véve megpróbálna minden évben dönteni arról, hogy friss tőkét juttasson-e a vállalkozásnak. A jelen esetben egy magánbefektető minden bizonnyal újraértékelte volna a stratégiát 2003-ban vagy 2004-ben, amikor már nyilvánvaló volt, hogy a jövedelmezőség 2005-ig történő helyreállításával kapcsolatos célkitűzés nem valósítható meg, de 2005-ben mindenképp, miután meggyőződött arról, hogy a célkitűzés nem valósult meg. Egy hosszú távú veszteségfedezési stratégiát követő magánbefektető, minden esetben feltételezve a kötelező erejű jogszabályi korlátozások hiányát, minden olyan alkalommal felülvizsgálta volna a stratégiát, amikor arra kéri, hogy forrást bocsásson rendelkezésre a SEA Handling veszteségeinek kiegyenlítése céljából⁽⁵²⁾.
- (227) Pontosabban, ahogy a SEA megjegyzéseiben egyértelműen kifejtette, a 2002-ben a közte és a [...] között folyó tárgyalások eredménytelensége számottevően rontotta annak az esélyét, hogy a SEA Handling jövedelmezőségének 2005-ig történő helyreállításával kapcsolatos célkitűzés megvalósuljon. Miután azonban a SEA igazgatótanácsa az ajánlatot 2002. szeptember 10-én, mindössze néhány hónappal a SEA Handling létrehozását követően elutasította, a veszteségfedezési stratégia módosítása nem került napirendre.
- (228) Másodszor, egy olyan jelentőségű döntés, mint a tőkejuttatás, amelyhez a közgyűlés hozzájárulása szükséges, nem tekinthető egyszerűen a jövőbeni veszteségek fedezésére vonatkozó általános döntés végrehajtásában tett lépésnek.
- (229) Harmadszor, a jövőbeni veszteségek több éven keresztül fedezésével kapcsolatos döntéseket a SEA Handling és a SEA stratégiai üzleti tervei nem említik. A SEA irányító testülete nem vállalt üzleti terv alapján hivatalos, kötelező erejű kötelezettséget arra, hogy a SEA meghatározott tőkejuttatásokat hajtson végre meghatározott számú éven keresztül⁽⁵³⁾. A 2002-ben és 2007-ben hozott döntések legfeljebb a SEA Handling szerkezetátalakítására, és nem a veszteségek több éven keresztül fedezésére vonatkoztak. Egy magánbefektető semmi esetre sem vállalt volna kötelezettséget a veszteségek több éven keresztül fedezésére anélkül, hogy az összköltségről legalább előzetes becslés a rendelkezésére állt volna.

⁽⁵²⁾ A Törvényszék T-358/94. sz. Air France kontra Bizottság ügyben hozott ítélete (EBHT 1996, II-02109. o., 79. pont).

⁽⁵³⁾ Az egyetlen ekként értelmezhető kötelezettséget az önkormányzat a 2002. március 26-i megállapodásban vállalta, amellyel az önkormányzat megerősítette, hogy a SEA gondoskodik a költségek és az árbevétel, valamint az általános gazdasági keret egyensúlyáról. A kötelezettségvállalás nem említi konkrét üzleti tervben megjelölt pontos összeget, továbbá az olasz hatóságok fenntartják, hogy az jogilag nem kötelező erejű.

- (230) Ebből az következik, hogy a vizsgált évek mindegyikében sor került támogatás nyújtására, különösen azokban az időpontokban, amikor a SEA a SEA Handling tőkeemeléséről határozott elsősorban az utóbbi veszteségeinek fedezése céljából, továbbá azzal kapcsolatban jogi kötelezettségeket vállalt ⁽⁵⁴⁾.
- (231) A tőkejuttatások vizsgálata során azonban a Bizottság nem hagyhatja figyelmen kívül a korábbi juttatásokat. Az intézkedések szorosan kapcsolódtak egymáshoz. Az olasz hatóságok szerint egységes stratégia részét képezték. Azonos célt szolgáltak, nevezetesen a SEA Handling veszteségeinek kiegyenlítését a vállalkozás életben maradásának, valamint jövedelmezősége helyreállításának érdekében. Időrendileg szintén összefüggő folyamatot alkottak, amennyiben azokat egymást követő években hozták a kedvezményezett folyamatosan nehéz helyzetének kezelése céljából ⁽⁵⁵⁾.
- (232) A SEA Handlingnek a létrehozása óta tapasztalt nehéz helyzetére tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy egy körülmekintő magánbefektető értékelte volna azt a kockázatot, hogy az első tőkejuttatástól kezdődően az intézkedések jogszerűtlen és összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősülhetnek, ezért megvizsgálta volna azt a hatást, amelyet a támogatás visszafizettetése gyakorolna a befektetése jövedelmezőségére. Az olasz hatóságok nem mutattak be az ilyen értékelés elvégzését alátámasztó bizonyítékot.

2002. évi tőkejuttatások

- (233) Nem vitatott, hogy az első tőkejuttatás időpontjában a SEA Handling az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősült.
- (234) Az iránymutatás 16. és 17. pontja kimondja, hogy amennyiben a hatóságok olyan vállalkozásnak juttatnak tőkét, amely pénzügyi nehézségekkel küszködik, akkor valószínűsíteni kell, hogy a pénzeszköz biztosítása állami támogatást hordoz magában (a kockázatokra tekintettel az ilyen befektetés igen nehezen hozhat a piaczgazdaságban működő magánbefektető számára elfogadható nyereséget). Az ilyen tőkejuttatásokat ezért állami támogatásként történő jóváhagyásuk céljából előzetesen be kell jelenteni a Bizottságnak.
- (235) 2002-ben és a későbbi tőkejuttatások esetében is az olasz hatóságok figyelmen kívül hagyták az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás javaslatait, és a juttatások végrehajtása mellett döntöttek annak ellenére, hogy döntésüket látszólag nem alapozták olyan részletes üzleti tervre, amely alátámasztotta volna azt, hogy a SEA Handling képes ésszerű időn belül javítani helyzetén és helyreállítani a jövedelmezőségét ⁽⁵⁶⁾.
- (236) A Bizottság úgy véli, hogy egy piaci befektető nem hajtotta volna végre a 2002. évi tőkejuttatásokat egy olyan megalapozott, megbízható feltevésekre épülő, megfelelő részletességű üzleti terv hiányában, amely pontosan leírja a vállalkozás jövedelmezőségének helyreállításához szükséges intézkedéseket, elemzi a lehetséges forgatókönyveket, továbbá kimutatja, hogy a befektetés (a benne rejlő kockázatok figyelembevételével) a befektető számára kielégítő hozamot generál osztalék, megnövelt részvényérték, vagy egyéb előnyök tekintetében.
- (237) Ennek megfelelően az első, 2002. évi tőkejuttatások látszólag nem felelnek meg a piaczgazdasági magánbefektető kritériumának, és olyan előnyhöz juttatták a SEA Handlinget, amelyet az a szokásos piaci feltételek mellett nem ért volna el.

Összefüggések a döntések időpontjában

- (238) A támogatás nyújtásának összefüggéseit illetően, amelyet a Bizottságnak figyelembe kell vennie a magánbefektető kritériumának alkalmazásakor, az olasz hatóságok és a SEA által felvetett szempontokra reagálva a Bizottság az alábbiakban kifejti saját megközelítését.
- (239) Először is a sajátos olasz szabályozási keretnek és az amiatt kialakult különösen nagy versenypiaci nyomásnak a SEA döntéseire gyakorolt hatását illetően a Bizottságnak kötelessége meggyőződnie arról, hogy a 96/67/EGK irányelvben megfogalmazott célkitűzést, nevezetesen a földi kiszolgálási szolgáltatások egységes európai uniós piacának az ágazat liberalizálása útján történő, a szereplők közötti verseny erősödésével járó létrehozását nem veszélyezteti olyan állami támogatás nyújtása, amely torzíthatja a versenyt. Következésképpen egy tagállam által az irányelv végrehajtása céljából hozott intézkedések nem bizonyítják azt, hogy egy adott szereplő részére az erősebb versennyel járó gazdasági környezet hatásainak ellensúlyozására nyújtott pénzügyi támogatás megfelel a körülmekintő magán-

⁽⁵⁴⁾ A Törvényszék T-109/01. sz. Fleuren Compost kontra Bizottság ügyben (EBHT 2004, II-127. o., 74. pont), a T-362/05 és T-363/05. sz. Nuova Agricast kontra Bizottság egyesített ügyekben (EBHT 2008, II-297. o., 80. pont), valamint a T-427/04 és T-17/05. sz. Franciaország és France Télécom kontra Bizottság egyesített ügyekben (EBHT 2009, II-4315. o., 321. pont) hozott ítélete.

⁽⁵⁵⁾ A Törvényszék T-11/95. sz. BP Chemicals kontra Bizottság ügyben hozott ítélete (EBHT 1998, II-3235. o., 171. pont). A jelen határozatban említettkre tekintettel a Bizottság a vizsgált intézkedéseknek a magánbefektető kritériumának való megfelelését általános szempontból értékeli, de konkrét időpontokat is vizsgál akkor, ha ezt a bemutatott érvek elemzése céljából vagy egyéb okból szükségesnek ítéli.

⁽⁵⁶⁾ A 2002–2006. évi konszolidált üzleti terv elemzése a (269)–(271) preambulumbekzdésben található.

befektető kritériumának. A jelen határozatban és különösen azon magatartás vizsgálatában, amelyet egy magánbefektető a SEA helyzetében követett volna, a Bizottság figyelembe veszi azt, hogy Olaszország a földi kiszolgálási piac teljes liberalizálása mellett döntött, valamint azt, hogy az ENAC 84 szolgáltatónak adott engedélyt arra, hogy a Malpensa és a Linate repülőtérén tevékenységet folytasson.

- (240) A liberalizáció hasonló formáját választotta sok más tagállam, így Dánia (Koppenhága), Spanyolország, Írország (Dublin), az Egyesült Királyság (London), valamint Franciaország (Párizs) is.
- (241) Mindenesetre azonos szabályozási keretet kell alkalmazni Olaszország valamennyi ágazati szereplőjére, amelyek száma a SEA szerint magas arra tekintettel, hogy 84 szolgáltatónak van működési engedélye.
- (242) Az olasz hatóságok nem érveltek azzal, hogy a szolgáltatások általános gazdasági érdekű szolgáltatások lennének, amelyek nyújtását a piac nem képes biztosítani.
- (243) Attól függetlenül, hogy a SEA a tevékenységek (és ebből adódóan azok számviteli nyilvántartása) jogi elkülönítése mellett döntött, alkalmazni kell a 96/67/EGK irányelv 4. cikkét, amely kimondja, hogy a repülőtér-működtetőnek „a földi kiszolgálás számvitelét szigorúan el kell különíteniük az egyéb tevékenységeik számvitelétől a jelenlegi kereskedelmi gyakorlatnak megfelelően”, továbbá megtiltja „az irányító szervezet mint repülőtéri hatóság és annak földi kiszolgálói tevékenysége közötti pénzügyi mozgást”. A számviteli elkülönítés, valamint az irányító szervezet és annak földi kiszolgálói tevékenysége közötti pénzügyi mozgás tilalma azt a célt szolgálja, hogy megfelelő körülményeket teremtsen a földi kiszolgálási piacokon a hatékony verseny kialakulásához annak biztosításával, hogy a vertikálisan integrált vállalkozások földi kiszolgálási tevékenysége ne élvezzen előnyt más szereplőkkel szemben.
- (244) A veszteségeknek a repülőtér-működtető általi, annak repülőtéri hatósági és földi kiszolgálói tevékenysége közötti pénzügyi mozgással járó fedezése ellentétes a 96/67/EGK irányelvvel és annak célkitűzéseivel. Következésképpen az, hogy a SEA a tevékenységi területeinek nem csupán számviteli, de jogi elkülönítése mellett is döntött, nem változtat a Bizottság azon álláspontján, hogy a SEA Handling jogosulatlan előnyhöz jutott.
- (245) Azzal az állítással kapcsolatban, hogy a SEA köteles biztosítani valamennyi földi kiszolgálási szolgáltatás nyújtását, a Bizottság megállapítja, hogy e „jogi kötelezettség” – ahogyan erre az olasz hatóságok is rámutattak – mindössze azt jelenti, hogy e feladatkört a repülőtér elláthatja önállóan vagy külső szolgáltatók tevékenységének koordinálásával is. Amint azt a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat 95. pontjában megállapította, a SEA-t semminemű kötelezettség nem terheli arra, hogy a szolgáltatást akár közvetlenül, akár leányvállalatán, a SEA Handlingen keresztül biztosítsa. A repülőtér-működtetőnek a rendellenesség esetén fennálló általános felelősségére hivatkozással tehát nem bizonyítható az, hogy az egyetlen lehetséges megoldás a SEA Handling veszteségeinek fedezése volt. Másodsorban, ha el is fogadja a SEA azon állítását, hogy a földi kiszolgálási üzletágra általában kis haszonkulcs és alacsony jövedelmezőség jellemző, a Bizottság – különösen a SEA Handling által a szóban forgó időszakban elszenvedett veszteségek nagyságrendjére tekintettel – nem fogadhatja el azt, hogy a tulajdonképpeni piaci környezet miatt a piaccgazdasági magánbefektető kritériuma alapján a tőkejuttatások indokoltak lennének. Épp ellenkezőleg, a 2007–2012. évi stratégiai terv 5. oldala megerősíti, hogy Európa leghatékonyabb repülőtér-működtetői alvállalkozásba adták a földi kiszolgálási tevékenységeket. Ugyanezt ismétli meg a 2009–2016. évi stratégiai terv 7. oldala is, majd annak 28. oldala megerősíti, hogy 2001-ben a piaci trend a földi kiszolgálási szolgáltatások alvállalkozásba adása felé mutatott. E bizonyíték ellentmond annak az elképzelésnek, hogy a repülőtér-működtető és a földi kiszolgálást végző szolgáltató közötti vertikális integráció alapvető fontosságú a minőség biztosításához, valamint annak, hogy a földi kiszolgálás szerény haszonkulcsa indokolta az alvállalkozásba adás mellőzését.

- (246) Különösen egy ilyen alacsony haszonkulccsal jellemezhető piacon a SEA Handling veszteségeinek fedezése helyett a SEA-nak sokkal radikálisabb intézkedéseket kellett volna hoznia annak érdekében, hogy javítsa a SEA Handling hatékonyságát, továbbá érdemben csökkentse a személyi jellegű ráfordításokat, amelyek az erős versenypiaci nyomásnak kitett ágazat szereplőinél az olasz hatóságok szerint is a költség szerkezet jelentős hányadát adják.

Alternatívák a SEA Handling veszteségeinek fedezésére

- (247) A Bizottság úgy véli, hogy a SEA álláspontja, amely szerint a SEA Handling szerkezetátalakítása és veszteségeinek fedezése jelentette az egyedüli megoldást, nem felel meg a piaccgazdasági magánbefektető magatartásának. Lehetséges alternatíva volt a szolgáltatások teljes vagy részleges kiszervezése, valamint egy stratégiai szövetség létrehozása a SEA Handling tulajdonrészének stratégiai partner részére történő értékesítésével. Ezenfelül az előző bekezdésben leírtak szerint a SEA-t semmi nem akadályozta abban, hogy radikálisabb szerkezetátalakítási intézkedésekkel próbálja meg a SEA Handling hatékonyságát egy magánbefektető számára elfogadható határidőn belül javítani.

- (248) A tulajdonrész értékesítésének lehetőségét illetően a Bizottság nem ítélt meg a SEA által egy ilyen szövetség létrehozása érdekében tett erőfeszítéseket, amelynek révén lehetséges, hogy előnye származhatott volna abból a szinergiahatásból, amelyet egy nemzetközi hálózatba történő integrációja hozott volna létre. A Bizottság megjegyzi azonban, hogy észrevételeiben a SEA mindössze két részleges értékesítési kísérletet említett: az egyik a közte és a [...] között 2002-ben zajló eredménytelen tárgyalásokhoz vezetett, a másikra 2007–2008 között került sor, de szintén nem járt eredménnyel. Ezt követően úgy tűnik, hogy az értékesítés lehetőségét a SEA Handling egyéb módon helyreállított jövedelmezőségétől tették függővé. A Bizottság szerint a vállalkozás stabil jövedelmezőségi kilátásainak hiányára utal a magánvállalkozások nyilvánvaló érdektelensége a SEA Handling mint befektetés iránt.
- (249) A földi kiszolgálási tevékenységek teljes vagy részleges kiszervezésével kapcsolatban az olasz hatóságok először is azzal érveltek, hogy az üzletágot egyetlen szereplő sem kívánta megszerezni. A Bizottság megjegyzi, hogy az állami támogatásról a [...] tett bejelentést, továbbá azt, hogy a [...] ellenezte az intézkedéseket.
- (250) Ezenkívül sem ez a nyilatkozat, sem az a konkrét állítás, hogy a potenciális külső szereplők csak egyes jövedelmezőbb szolgáltatások iránt érdeklődnek (vagyis „mazsoláznak”), nem a nyilvánvaló érdektelenség egyértelmű, például a SEA által a szóban forgó szolgáltatásokra kiírt pályázati eljárást követő megállapításán alapul. Más szóval ezt az állítást konkrét bizonyíték nem támasztja alá, miközben számos szereplő rendelkezik engedéllyel arra, hogy Olaszországban és különösen a Malpensa, illetve Linate repülőtéren szolgáltatást nyújtson.
- (251) A külső szereplők kapacitását illetően az olasz hatóságok hangsúlyozták, hogy nincs olyan szereplő, amely képes lenne garantálni a SEA légi csomóponti vagy önálló csomóponti kereskedelmi modellje által előírt minőséget. A SEA úgy vélte, hogy olyan szolgáltatóra van szüksége, amely képes földi kiszolgálási szolgáltatásait teljes körűen nyújtani, és ezt lehetetlennek tartotta amiatt, hogy a piac többi szereplője nem rendelkezik azokkal az anyagi, gazdasági és mindenekelőtt emberi erőforrásokkal, amelyek valamennyi szolgáltatás garantált nyújtásához szükségesek.
- (252) Először is a Bizottság emlékeztet arra, hogy a SEA tévesen feltételezi, hogy a földi kiszolgálási szolgáltatások kínálata a Malpensa és Linate repülőtéren egy adott időpontban jelenlévő külső felekre korlátozódik, és nem terjed ki az ottani tevékenység folytatására jogosult egyéb szolgáltatók kínálatára. Nem vehetők figyelembe a SEA kissé felületes kijelentései a milánói repülőtereken működő egyéb szolgáltatók állítólagosan kedvezőtlen gazdasági helyzetéről, valamint az általuk az említett repülőtereken ténylegesen felhasznált erőforrások mértékéről. A milánói repülőtereken tényleges tevékenységet folytató szolgáltatók elhanyagolható jelenléte csak egy példa a rendelkezésre álló és a piacra a kínálati oldalon belépni képes szereplőkkel kapcsolatban. Ezenkívül az alapján, hogy a milánói repülőtereken jelenleg tevékenységet folytató külső szolgáltatók nem nyújtanak minden földi kiszolgálási szolgáltatást, nem ítélt meg az, hogy erre képesek-e.
- (253) Másodszor, az olasz hatóságok és a SEA nem tisztázták, hogy a SEA-nak miért szükséges valamennyi földi kiszolgálási szolgáltatását egyetlen szereplőhöz csoportosítani. Elfogadható, hogy egyes tevékenységek kevésbé jövedelmezőek, ugyanakkor ésszerű lett volna az ilyen tevékenységeket olyan szereplőhöz csoportosítani, amely képes kihasználni nemzetközi méretgazdaságosságát.
- (254) Harmadszor, a külső szereplőknek a földi kiszolgálási szolgáltatások teljes körű nyújtásához meglévő tényleges kapacitását illetően a Bizottság elutasítja azt az állítást, hogy egyetlen szereplő sem rendelkezik a szükséges erőforrásokkal. A SEA szerint 84 szolgáltató rendelkezik engedéllyel arra, hogy a Linate és Malpensa repülőtéren tevékenységet folytasson. Ezenkívül a fentiek szerint bizonyára kivitelezhető lett volna a tevékenységek részleges, semmint teljes kiszervezése.
- (255) Negyedszer, a SEA nem bizonyította kifejezetten azt, hogy egy külső szereplő ne lenne képes megfelelni azoknak a minőségi követelményeknek, amelyeket a SEA alapvető fontosságúnak ítélt üzleti modellje helyes működéséhez. A Bizottság nem ért egyet azzal a véleménnyel, hogy a 96/67/EGK irányelvben és az olasz jogszabályokban említett szolgáltatásminőségi követelményeket ebben az összefüggésben alkalmazni kell.
- (256) A SEA gazdasági indokolását illetően, amely bizonyos földi kiszolgálási szolgáltatások kiszervezésének amiatti elégtelenségét kívánja bizonyítani, hogy a repülőtér-működtető terheli a végső felelősség az üzletmenet-folytonosság biztosításáért vészhelyzet vagy előre nem látható események esetén, a Bizottságnak több tekintetben is fenntartásai vannak.
- (257) Először is a SEA vitatható számításokat nyújtott be az elmélete alátámasztására. Ezekben igen magas a SEA Handling teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kifejezett, a vészhelyzetek kezeléséhez rendelt létszáma. 2003-ban a SEA becslései szerint ez 336 FTE, a SEA Handling teljes FTE-állományának 8 %-a volt, amelynek összköltsége 9,9 millió EUR-t tett ki. Nyilvánvalóan a SEA Handlingnél ténylegesen felmerült költség ennél lényegesen alacsonyabb volt, mivel e munkavállalók ezenkívül – akár elsődlegesen – más feladatokat is végeztek. A repülőtér-működtetőként 2003-ban viselt, ezen tevékenységre jutó teljes költsége kiszámításakor azonban a SEA az üzletmenet-folytonosság biztosításához és a vészhelyzetek kezeléséhez rendelt FTE-állományra 1,7-es szorzót javasolt alkalmazni, amelyből arra következtetett, hogy a SEA-nak 569 teljes munkaidős munkavállalóra van szüksége, amelynek teljes költsége 20,6 millió EUR. A SEA megállapította, hogy a két összeg különbözete (20,6 millió EUR–9,9 millió EUR) azt a tényleges hasznot jelenti, amely abból származik, hogy a SEA nem csoportosítja át tevékenységeit. A Bizottság az

1,7-es szorzót indokolás hiányában önkényesnek véli, mivel a SEA-nak kellett bizonyítania, hogy a feltételezett költséget helyesen számította ki. Ezenkívül a Bizottság becslése szerint a SEA által viselt teljes költség kiszámításához alapul vett FTE-állomány teljesen irreális.

- (258) A Bizottság ezzel szemben úgy véli, hogy a SEA Handling költségének becslésekor a SEA Handling által a SEA-nak rendszeresen számlázott tényleges költséget kell figyelembe venni, valamint egy olyan, realisabb becslést a SEA Handlingnek az ilyen feladatokhoz rendelt FTE-állományára vonatkozóan, amely az egy év során előforduló vészhelyzetek, előre nem látható események és üzletmenet-folytonossági esetek átlagos számán alapul.
- (259) Másodszor, a számítás nem veszi figyelembe azokat a számottevő költségeket, amelyek a SEA-t a veszteségek fedezéséből adódóan terhelték, viszont elkerülhetők lettek volna a földi kiszolgálási tevékenységeknek egy versenyképesebb szereplőhöz történő részleges vagy teljes kiszervezésével. Lehetséges, hogy egyes üzletmenet-folytonossági tevékenységek kiszervezése a SEA számára magasabb költségeket eredményezett volna arra a szinergiahatásra tekintettel, amely az adott szolgáltatásoknak a szervezetben belüli egyéb tevékenységekkel való összekapcsolásából származott volna, a kiszervezés azonban összességében előnyös lehetett volna, így ez az érv önmagában nem bizonyítja azt a SEA megjelöléseiben tett állítást, hogy a SEA Handling veszteségeinek fedezésén kívül más megoldás nem állt rendelkezésre.
- (260) A [...] az Alitalia csomóponti repülőtereként történő működés megszűnését követően arra számított, hogy 2010-ben a SEA Handling értékesítésére kerül sor. A [...] szerint a SEA elsődleges célkitűzése az, hogy a Malpensa repülőteret fő csomóponttá fejlessze ([...] o.), és öt éven belül új légitársaságot jelöljön ki ([...] o.). A SEA Handling értékesítése alapvető fontosságú e célkitűzés megvalósításához, és fontos mérföldkő a SEA átszervezésében, amely annak érdekében zajlik, hogy a vállalkozás a legjövődolmozóbb repülőter-működtetőkhöz kerüljön ([...] o.). Mindezt a SEA sem a Malpensa repülőtér csomópontként való működtetéséhez, sem a saját általános pénzügyi helyzetének javításához nem tartotta szükségesnek azt, hogy a SEA Handling a csoport tagja maradjon.
- (261) A fentiekre tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy míg a SEA látszólag tett erőfeszítéseket egy olyan stratégiai partnerrel való szövetség létrehozására, amely érdemben befolyásolta volna a SEA Handling jövődolmozóságának helyreállítását, tevékenységeinek külső szereplőkhöz történő teljes vagy részleges kiszervezése olyan gazdaságilag előnyös megoldást jelentett volna, amelyet egy magánbefektető mindenképpen mérlegelt volna és adott esetben ki is használt volna ahelyett, hogy több éven keresztül továbbra is súlyos működési veszteségeket fizessen. A benyújtott dokumentumok egyikeből sem derül ki azonban az, hogy a szóban forgó időszakban bármikor felmerült volna a SEA Handling jövődolmozásának kérdése.

A SEA-csoport kereskedelmi modelljének megválasztása

- (262) Az olasz hatóságok általánosságban kijelentették, hogy a SEA-nak a légi csomóponti rendszer fenntartására vonatkozó döntése azt feltételezi, hogy e szolgáltatásokat közvetlenül a repülőtér-működtető nyújtja, ezt az érvt azonban nem támasztja alá egy annak megállapítása céljából végzett elemzés, hogy a csomópont létezésével elérhető haszonhoz képest milyen gazdasági előnyt hordoz a SEA számára a mintegy 360 millió EUR összegű veszteség kompenzációja. Az általános állításokon kívül az olasz hatóságok nem nyújtottak be egyetlen olyan dokumentumot sem, amelyből a választás módja kiderült volna.
- (263) Pontosabban azt az érvt illetően, hogy – a földi kiszolgálási és repülőtér-működtetési tevékenységek egymást kiegészítő jellegéből adódóan – a SEA Handling veszteségeinek fedezése alapozta meg a lehető leghatékonyabban a SEA által választott csomóponti modellt, a Bizottság a SEA-csoport által hozott döntések célszerűségének megítélése nélkül megjegyzi, hogy a SEA Handling stratégiájának korlátozása (azon túl, hogy ellentmond annak a megállapításnak, hogy Európa legjobban teljesítő nagy repülőterei, illetve csomópontjai átcsoportosították földi kiszolgálási szolgáltatásaikat, valamint a (281)–(282) és (283)–(286) preambulumbekzdésben említett üzleti terveknek⁽⁵⁷⁾) lényegében azon a feltételezésen alapul, hogy a külső szereplők egyike sem képes megfelelő minőséget nyújtani. A SEA nem tisztázta az elvart minőségi színvonalat, sem azt a hatást, amelyet az elégtelen minőség gyakorolt volna a repülőtér működtetésére és bevételeire. Ez még inkább meglepő a SEA azon állítása fényében, hogy a külső felek által elégtelen színvonalon nyújtott földi kiszolgálási szolgáltatások rontották volna a SEA repülőtér-működtetői hírnevét, ami egy piaci felméréssel is könnyen igazolható lett volna (a SEA Handling 2011. március 21-i levelének 106. bekezdése). A SEA imázsát vagy hírnevét a földi kiszolgálási szolgáltatások teljes vagy részleges alvállalkozásba adása esetén érő kár egyértelmű értékelésének hiányában a Bizottság nem fogadhatja el azt az érvt, hogy a SEA-nak a SEA Handling rendszeres fedezésével tanúsított magatartása gazdaságilag indokolt és az említett kár elkerüléséhez szükséges volt. Ezenfelül a 96/67/EGK irányelv 15. cikkének alkalmazásakor egy tagállam (adott esetben a repülőtér javaslatára) magatartási szabályokat írhat elő a földi kiszolgálási szolgáltatást nyújtó – akár a repülőtérén kívüli – szolgáltatók számára a repülőtér megfelelő működésének biztosítása céljából. Mindenesetre sem a SEA, sem Olaszország nem mutatott be konkrét bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a csomóponti modell a földi kiszolgálási szolgáltatások teljes vagy részleges kiszervezése esetén nem lett volna megvalósítható.

⁽⁵⁷⁾ 2007–2012. évi stratégiai terv, 5. o., 2009–2016. évi stratégiai terv, 9. o.

- (264) Ezzel szemben a [...] megerősíti a SEA azon szándékát, hogy ne eszközöljön további befektetéseket a SEA Handlingben, mivel befektetése nem minősül stratégiai érdekelttségnek annak biztosítása szempontjából, hogy a Malpensa ismét csomóponti szerephez jusson azt követően, hogy e szerepe az Alitaliával kapcsolatban megszűnt.

A SEA Handling szerkezetátalakítása és a SEA célkitűzései

- (265) Az olasz hatóságok az ENI-Lanerossi ügyben hozott ítéletre hivatkoznak, amely kimondja: egy magánbefektető részéről is indokolt lehet, hogy lejegyezze egy olyan vállalkozás túlélését biztosító tőkét, amely átmeneti nehézségekkel küzd, de jövedelmezősége – esetleg szerkezetátalakítást követően – helyreállítható. Ezért elfogadható, hogy egy anyavállalat meghatározott időre átvállalja valamely leányvállalata veszteségeit, és így lehetővé tegye számára működésének a lehető legjobb feltételek melletti befejezését. Ilyen döntések nem csupán a közvetett anyagi haszon reményében születhetnek, hanem más megfontolásból is, így például a csoportról kialakult kép védelmére, vagy a tevékenységek átszervezésére irányuló szándékból. Azonban amikor egy állami befektető tőkejuttatásai előtt még hosszú távon sincsenek jövedelmező kilátások, akkor a tőkeapport az EUMSZ 92. cikke értelmében támogatásnak tekintendő, és a közös piaccal való összeegyeztethetősége kizárólag az említett rendelkezés kritériumai alapján értékelhető⁽⁵⁸⁾.
- (266) Az olasz hatóságok előadják különösen azt, hogy a Bizottságnak a valamely leányvállalatnál felmerült veszteségek fedezésére vonatkozó döntéseket nem csupán az azonnali nyereség alapján kell értékelniük, hanem egyéb megfontolások alapján is, amelyek indokolhatják egy olyan leányvállalat veszteségeinek fedezését, amely szerkezetátalakítási folyamatot követően ismét jövedelmezővé válhat.
- (267) A SEA állítása szerint a SEA Handling veszteségeinek kiegyenlítése először is a tartós jövedelmezőség kedvező kilátásait alátámasztó stratégiai terv és szerkezetátalakítási program meglétével, másodsor pedig a pénzügyi jövedelmezőségen kívüli egyéb szempontokkal indokolható.
- (268) Az első érveléssel kapcsolatban a Bizottság úgy véli, hogy a SEA Handlingre vonatkozóan hozzá benyújtott üzleti tervek nem kellően részletesek ahhoz, hogy egy ilyen döntés meghozatalát egy piacgazdasági magánbefektető részéről igazolják. Közelebbről a tervek nem olyan „mentőtervek”, amelyek alapján egy körültekintő magánbefektető jelentős tőkejuttatást hajthat végre egy olyan vállalkozás részére, amely létrehozása óta gazdasági nehézségekkel küzd. A tervek nem támaszkodnak a nehézség okaival és a megoldásukhoz szükséges intézkedésekkel kapcsolatos mélyreható vizsgálatokra. A körültekintő magánbefektető hasonló helyzetben támasztott elvárásaival ellentétben nem támaszkodnak a SEA Handling tevékenységének vagy az ágazat alakulására vonatkozó reális előrejelzésekre, továbbá nem elemzik az alternatív forgatókönyveket sem.

A 2002–2006. évi konszolidált üzleti terv

- (269) A 2001-ben jóváhagyott 2002–2006. évi konszolidált üzleti terv SEA Handling jövedelmezőségének 2005-ig történő helyreállításával számolt. A terv teljes körűen foglalkozott a SEA tevékenységével, ugyanakkor nem mutatta be részletesen azokat az intézkedéseket, amelyeket a SEA-nak a SEA Handling jövedelmezőségének biztosítása érdekében kell hoznia.
- (270) A terv felsorolta a munkaerő termelékenységének 2006-ig 20 %-os javítása érdekében megvalósítandó intézkedéseket (17. o.), azonban nem értékelte a jobb termelékenységnek a vállalkozás általános pénzügyi teljesítményére gyakorolt hatását. A Bizottság úgy véli, hogy a terv nem tekinthető hitelt érdemlő feltevésekre alapozottnak, mivel nem fogalmaz meg konkrét intézkedéseket a földi kiszolgálás súlyos veszteségeit előidéző strukturális okok, nevezetesen a túlzott munkaerőköltségek kezelésére (23. o.). Épp ellenkezőleg, a dokumentum a földi kiszolgálás munkaerőköltségeinek növekedésével számol az adott időszakban (3. melléklet, 13. o.). Ezenkívül a földi kiszolgálási szolgáltatásokból származó bevételek 37 %-os növekedését vetíti előre (30. o.) annak reális indokolása nélkül, különös tekintettel más földi kiszolgálást végző szolgáltatóknak a milánói repülőtereken való jelenlétére, valamint az ágazaton belüli erősödő versenyre. A Bizottság megállapítja, hogy 2003. december 31-i jelentésében és beszámolójában a SEA megerősítette, hogy a SEA Handling piaci részesedése a verseny következtében csökkent.
- (271) Amint azt a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat 82–85. pontjában megállapította, a SEA Handling gazdasági teljesítménye a 2002–2006. évi konszolidált üzleti terv és a 2003–2007. évi üzleti terv alapján nem volt kielégítő.

A 2003–2007. évi üzleti terv

- (272) Az eljárás megindításáról szóló határozat egyértelműen felkérte az olasz hatóságokat arra, hogy nyújtsák be „a SEA Handling 2002. évi üzleti tervét és annak valamennyi módosítását, vagy a SEA Handling stratégiájával és jövedelmezőségének helyreállításával kapcsolatos dokumentumokat”. Észrevételeikben az olasz hatóságok eleinte nem reagáltak. Végül a SEA mint érdekelt fél benyújtotta a „Piano d'impresa 2003–2007 di SEA Handling” (A SEA Handling 2003–2007. évi üzleti terve) c. dokumentumot. Címe és formája alapján azonban a dokumentum inkább a már említett üzleti terv bemutatásának tekinthető, amely vázolja a jövedelmezőség helyreállításával kapcsolatban a vállalkozás 2005. évi

⁽⁵⁸⁾ A Bíróság C-303/88. sz. Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélete (EBHT 1991, I-1433. o., 21. és 22. pont).

előrejelzéseiben megfogalmazott főbb általános feltevéseket. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a bemutató lényegében megismétli a SEA-csoport szintjén a SEA 2002–2006. évi konszolidált üzleti tervében a SEA Handlingre vonatkozóan kialakított politikát, azonban nem mutatja be kellő pontossággal azokat a jövedelmezőséget biztosító intézkedéseket, amelyeket egy magánbefektető logikusan elvárt volna.

- (273) A 2003–2007. évi üzleti terv a SEA Handlinget erőteljesen bíráló helyzetet ír le (túlzott munkaerőköltségek, jelentős szervezeti egyensúlyhiány, elégtelen technológiai innováció, bizonyos bevételi lehetőségek kihasználásának elmulasztása, 1. o.), amely a piaci részesedés elvesztését eredményezhette és amellyel a SEA Handling tökéletesen tisztában volt (15. o.); a terv azonban a munkaerőköltségek csökkentésére irányuló intézkedésként mindössze a munkaviszony önkéntes megszüntetését célzó ösztönzőket, az ideiglenes foglalkoztatotti létszám növelését, valamint a túlóra csökkentését említette röviden. A SEA becslése szerint mindez 2003–2007 között 3,1 %-kal csökkentette volna a személyi jellegű ráfordításokat.
- (274) Az olasz hatóságok tájékoztatása szerint a munkaerőköltségek 2002-ben a SEA Handling forgalmának 103,7 %-át, 2003-ban 94,9 %-át tették ki, míg a független szereplők esetében ugyanez az arány átlagosan 70 % alatt alakult; a SEA Handling azonban mindössze 75 % körüli arány 2005-ig történő elérését, majd azt követő fenntartását tűzte ki célul.
- (275) Ezenkívül a SEA Handling azzal számolt, hogy e javulás elsősorban forgalmának 2003–2007 közötti 25 %-os bővüléséből származik majd (az üzleti terv 5. és 6. oldala), nem pedig a személyi jellegű ráfordítások csökkenéséből, amelynek 2003–2007 közötti mértékét mindössze –3,1 %-ra becsülte, a 2004–2007 közötti időszakban a munkaerőköltségek enyhe növekedésével.
- (276) A Bizottság úgy véli, hogy a szükséges szerkezetátalakítás nagyságrendjére tekintettel egy magánbefektető a vállalkozás jövedelmezőségének helyreállítását célzó erőfeszítéseit a belső, általa a legszigorúbban ellenőrizhető, alapvetően az akkor a forgalmat meghaladó munkaerőköltségek csökkentésével kapcsolatos intézkedésekre összpontosította volna ahelyett, hogy az árak emelkedésére és a kereslet bővülésére számított volna, amely tényezőkre a SEA Handlingnek lényegesen kisebb befolyása volt.
- (277) A Bizottság figyelembe veszi továbbá, hogy az Alitaliával a 2001–2005 közötti időszakra kötött szerződés 2004-ben és 2005-ben 7 %-os áremelkedéssel számolt, amely később túlzónak bizonyult, és amelyet 2006-ban és 2007-ben visszaesés követett, ami megfelelt az erősödő verseny nyomán kialakult árcsökkenési trendnek. Mivel számítani lehetett arra, hogy az ágazat liberalizációja végül az árak csökkenését eredményezi, a Bizottság nem tartja megalapozottnak a SEA azon állítását, hogy a csökkenés „előre nem látható kedvezőtlen esemény” volt. A 2003–2007. évi üzleti terv tehát nem reális kilátásokra épült. Ezenfelül a Bizottság álláspontja szerint egy magánbefektető számított volna az ágazat liberalizációja által a versenykörnyezetben előidézett változásra, és nem követett volna olyan stratégiát, amely a jövedelmezőség helyreállítását elsősorban a forgalom bővülésétől teszi függővé.
- (278) A Bizottság szerint ezért az életképesség helyreállítására vonatkozó célkitűzés 2005-ig történő megvalósulása nem tekinthető reálisnak akkor, ha kizárólag azokra az intézkedésekre kerül sor, amelyeket a SEA a 2003–2007. évi üzleti tervében és 2002–2006. évi konszolidált üzleti tervében szükségesnek ítélt.
- (279) A Bizottság 2011. július 11-ig kérésére reagálva az olasz hatóságok nem tudtak jegyzőkönyvet benyújtani a SEA Handling azon igazgatótanácsi üléséről, amelyen a SEA Handling üzleti tervében leírt intézkedéseket elfogadták. Ehelyett az olasz hatóságok jegyzőkönyvet nyújtottak be a Bizottsághoz a SEA 2003. július 23-i igazgatótanácsi üléséről, amelyen a SEA-csoport konszolidált üzleti tervét fogadták el. A benyújtott jegyzőkönyv kivonata szerint akkor a SEA Handling 2003–2007. évi üzleti tervét csak bemutatták, elfogadására tehát nem került sor.
- (280) Az eredeti üzleti terv lehetséges módosításával, illetve egy későbbi üzleti terv összeállításával kapcsolatban a Bizottság a 2011. július 11-i kérésére az olasz hatóságoktól kapott tájékoztatás alapján arra a következtetésre jut, hogy azt követően egy új stabilizációs program szükségessége csak az igazgatótanács 2006. december 21-i ülésén került napirendre, ahol döntés született arról, hogy az elnök részletes szerkezetátalakítási tervet készít. Akkor nem esett szó arról, hogy bármely szerkezetátalakítási terv megvalósítása folyamatban lett volna.

A 2007–2012. évi stratégiai terv

- (281) A SEA által tervezett stratégiát később külső tanácsadó által összeállított dokumentumba foglalták, amelyet a SEA Handling igazgatótanácsának 2007. május 31-i ülésén bemutatnak. Az „Executive Summary – Linee guida del piano strategico 2007–2012 del gruppo SEA – 11 maggio 2007” (Vezetői összefoglaló: Iránymutatások a SEA-csoport 2007–2012. évi stratégiai tervéhez, 2007. május 11.) c. dokumentumban egy külső tanácsadó a SEA-csoport különböző fejlődési forgatókönyveit mutatja be, és csak két oldalon (8. és 12. o.) említi röviden a SEA Handling helyzetét, ahol mindössze annyit állapít meg, hogy 2012-ig mindenképpen helyre kell állítani annak jövedelmezőségét. A

dokumentum nem fogalmaz meg konkrét intézkedéseket a vállalkozás jövedelmezésének helyreállítására. A Bizottság ezért vitatja az olasz hatóságok azon állítását, hogy a dokumentum a 2007–2012 közötti időszakra vonatkozóan három szakaszra bontva meghatározza a SEA-csoport stratégiáját. Az ülésen egyetlen stratégiai intézkedést, a termelési modell átszervezését tárgyalták, röviden utalva egyes stabilizációs intézkedésekre.

- (282) Ezenfelül a korábban említettek szerint a terv megerősíti, hogy a vertikálisan nem integrált szereplők által nyújtott szolgáltatások gazdasági szempontból előnyösebbek, mint a földi kiszolgálók feletti ellenőrzést megtartó repülőtér-működtetőké.

A 2009–2016. évi stratégiai terv

- (283) Az olasz hatóságok szerint amikor az Alitalia 2007-ben megszüntette a Malpensa repülőtér csomóponti repülőtérként történő működését, a SEA mérlegelte csomóponti modelljének feladását a modell alapját képező központi fuvarozó távozására tekintettel. Ennélfogva új, külső tanácsadó által készített stratégiai tervet („*Piano strategico 2009–2016*”) mutattak be a SEA igazgatótanácsának, amely azt 2008. július 15-én jóváhagyta. Ez a dokumentum az elődjével azonos jellemzőkkel bír: nem ismerteti részletesen a SEA Handling tervezett stabilizációjával kapcsolatos intézkedéseket, csupán röviden leírja a szerződéses felülvizsgálatoknak és az irányítás javításának egyes szempontjait, valamint az olyan vészhelyzeti eljárásokat, mint a rendkívüli támogatási program (*cassa integrazione*).
- (284) Az olasz hatóságok állításaival ellentétben a terv szerint a SEA elsődleges célkitűzése az, hogy a Malpensa repülőtér fő csomóponttá fejlessze azzal, hogy öt éven belül új légitársaságot jelöl ki (5. o.). A SEA Handling értékesítési terve szerint alapvető fontosságú, hogy e célkitűzés 2010-ig megvalósuljon (12., 35. és 37. o.). A Bizottság megjegyzi, hogy a terv nem utal a virtuális csomópont modelljére, ugyanakkor azt sem állítja, hogy a fejlesztési stratégia új üzleti modellre épül, és feltételezi a SEA Handling vertikális integrációját. A SEA Handling igazgatótanácsának 2008. június 13-i üléséről készült jegyzőkönyv szintén megerősíti, hogy a SEA akkori célkitűzése nem a virtuális csomóponttá válás, hanem egy új központi fuvarozóval való szerződéskötés volt. A SEA igazgatótanácsának 2008. július 15-i üléséről készült jegyzőkönyv a SEA Handling 2010-ig történő értékesítését szintén a terv alapvető fenntarthatósági tényezőjeként említi.
- (285) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az olasz hatóságok által 2012. június 28-án „VIA Milano” címmel benyújtott dokumentum a virtuális csomóponti modell leírását tartalmazza. A dokumentum alapján a SEA 2011 óta ezt a stratégiát követte. Itt sincs azonban utalás arra, hogy a virtuális csomóponti modell a repülőtér és a földi kiszolgálók vertikális integrációját feltételezné.
- (286) A terv megerősíti, hogy a 2001. évet követően Európa vezető repülőtér-működtetői fokozatosan kivonultak a földi kiszolgálás piacáról, amelyen ennek eredményeképpen új, független szereplők jelentek meg (28. o.).

A 2011–2013. évi üzleti terv

- (287) Végül a SEA állítása szerint igazgatótanácsa 2011. június 27-én elfogadta a „*Piano d'impresa di SEA 2011–2013*” (A SEA 2011–2013. évi üzleti terve) c. dokumentumot, amely többek között hangsúlyozta „a földi kiszolgálás hatékonyságának javításáról szóló stratégia folytatásának szükségességét”. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy e dokumentum kizárólag pénzügyi előrejelzéseket tartalmaz, és nem említ konkrét intézkedést a SEA Handlinggel kapcsolatban.
- (288) A Bizottság emlékeztet továbbá arra, hogy az üzleti terv szerint a SEA Handling által viselt munkaerőköltségekkel kapcsolatos kiadások 2009 óta gyakorlatilag változatlanok (lásd a munkaerőköltségeket bemutató táblázatot).
- (289) A Bizottság ezért megállapítja, hogy az olasz hatóságok nem tudtak bemutatni megfelelő részletességű üzleti tervet a SEA Handlingre vonatkozóan, sem a szerkezetátalakítási stratégiát és annak a szóban forgó időszakban történő végrehajtását bemutató egyéb dokumentumot, sem pedig olyan dokumentumot, amelyből kiderül, hogy e stratégia kezdettől fogva szükségesnek vagy lehetségesnek tartotta volna a SEA Handling működési veszteségeinek megadott időszakon keresztül, megadott összegben történő fedezését. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az olasz hatóságok nem tudtak konkrét bizonyítékot bemutatni a SEA Handling olyan szerkezetátalakítási stratégiájáról, amely egy körültekintő magánbefektető számára indokolta volna a vállalkozás veszteségeinek a jövedelmezőség helyreállítása érdekében történő fedezését. Ez a jelen esetben azért meglepő, mert egy magánszereplő egy olyan vállalkozást vizsgálva, amely évekkel korábbi létrehozása óta veszteséges, beható ellenőrzést és konkrét intézkedéseket kért volna, mielőtt a vállalkozásba erőforrást fektet.

- (290) A Bizottság nem fogadhatja el a SEA Handling azon érvét, hogy a SEA Handling megtérülési küszöböt megközelítő 2011/2012. évi eredménye bizonyítja a SEA arra irányuló stratégiájának ésszerűségét, hogy a teljes időszakban fedezze a SEA Handling veszteségeit, így alátámasztja azt, hogy a tőkejuttatások megfelelnek a piaczgazdasági magánbefektető kritériumának. Tekintettel arra, hogy a SEA Handling veszteségeit közel tíz éven keresztül folyamatosan fedezték, nem meglepő, hogy a SEA Handling végül ismét jövedelmezővé vált. Bármely azonos pénzügyi támogatásban részesített vállalkozás már szerény szerkezetátalakítási intézkedésekkel is képes lenne jövedelmezőségének helyreállítására. E kilátások azonban nem lennének kielégítőek egy magánbefektető számára, mivel az legalább olyan előrejelzést követelne meg, amely szerint a közép- és hosszú távú veszteségfedezési stratégia várható hozama – osztalék, megnövelt részvényérték, az imázsvesztés elkerülése stb. formájában – meghaladja a veszteségek kiegyenlítését célzó tőkejuttatás mértékét. A Bizottság megállapítja, hogy az Olaszország által benyújtott üzleti tervek egyike sem tartalmaz olyan előrejelzést, amely megkísérelné igazolni azt, hogy az ilyen hosszú időszakon keresztül veszteségfedezés a SEA számára gazdaságilag előnyösebb lenne a SEA Handling értékesítésénél, vagy amely a jövedelmezőség ésszerű időn belüli helyreállítása és a veszteségek csökkentése érdekében megkísérelné lerövidíteni a szerkezetátalakítási időszakot.
- (291) A SEA Handling által a tárgyidőszakban évről évre elszenvedett veszteségekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a SEA Handling túlzottan hosszú ideig volt veszteséges ahhoz, hogy az *ENI-Lanerossi* ügyben hozott ítélet⁽⁵⁹⁾ értelmében azt „korlátozott időtartamként” lehessen értelmezni. A SEA Handling 2002-ben történt létrehozása óta veszteséges, és a SEA 2011. évi előrejelzései szerint a legjobb esetben is csak 2012-ben válhat nyereséggé. A veszteségek fedezéséről szóló döntések évente születtek, az ismétlődő éves veszteségek pedig nem eredményeztek változást a SEA stratégiájában, sem pedig radikálisabb szerkezetátalakítási intézkedéseket.
- (292) A második, a pénzügyi jövedelmezőségen kívüli egyéb szempontokkal kapcsolatos érvet illetően a Bizottság a már említett okokból vitatja a SEA által azzal kapcsolatban említett aggodalmakat, hogy külső szolgáltató csak elégtelen minőségi színvonalat képes biztosítani, ami az előadott érvek szerint kedvezőtlenül befolyásolta volna a SEA fejlődését és általános teljesítményét, továbbá rendellenesség esetén a SEA felelősségével járt volna.
- (293) Korábbi megállapításának megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy az olasz hatóságok és a SEA nem közöltek részleteket azokkal a károkkal kapcsolatban, amelyek a SEA imázsát érhetik, vagy amelyek az utasokat érhetik. E veszteségeket az eljárás megindításáról szóló határozatot követően sem számszerűsítették. Ennek ellenére a SEA megerősítette, hogy az ilyen veszteség egy piaci felméréssel könnyen igazolható lett volna. A Bizottság véleménye szerint ezért a SEA imázsvesztésével, esetleges felelősségével vagy hosszú távú közvetett hasznával kapcsolatos értékelés hiánya a tőkejuttatások nagyságrendjére tekintettel kifejezetten hátrányos az annak bizonyítására tett kísérlet szempontjából, hogy az intézkedések megfelelnek a körültekintő magánbefektető kritériumának. Egy körültekintő befektető 359,644 millió EUR kifizetése előtt elvégezte volna e kockázatok és kilátások gazdasági értékelését⁽⁶⁰⁾.
- (294) Elhangzott, hogy a SEA-csoport hosszú távú profitjának maximalizálása olyan cél, amely elsőbbséget kell, hogy élvezzen a SEA Handling pénzügyi jövedelmezőségével szemben, ez az érv azonban figyelmen kívül hagyja azt, hogy ha a SEA nem fedezte volna rendszeresen a leányvállalata veszteségeit, akkor sokkal nagyobb nyereséget ért volna el. Ezenfelül az olasz hatóságok nem mutattak be bizonyítékot annak alátámasztására, hogy a SEA hosszú távon nagyobb jövedelmezőséget ért volna el a veszteségfedezési stratégiai folytatásával, mint a drasztikusabb szerkezetátalakítási intézkedésekkel, vagy földi kiszolgálási szolgáltatásainak teljes vagy részleges kiszervezésével.
- (295) Az *ENI-Lanerossi* ügyben hozott ítélet szempontjai alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a SEA Handling nem „átmeneti nehézségekkel”, hanem súlyos strukturális problémákkal küzdött, továbbá veszteségeit a SEA nem „korlátozott időtartamig” fedezte. Ezenfelül akkor, ha a veszteségfedezés célja az lett volna, hogy „lehetővé tegye [a leányvállalat] számára működésének a lehető legjobb feltételek melletti befejezését”, akkor meg kell jegyezni, hogy 2001 óta a SEA mindössze két pályázati eljárást hirdetett, de legalábbis azt, hogy az ideális feltételeket ésszerű időn belül nem sikerült megteremteni. Mindenesetre az említett célkitűzés önmagában nem bizonyítja, hogy az intézkedések megfelelnek a körültekintő magánbefektető kritériumának.
- (296) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy a hozzá benyújtott üzleti tervek a körültekintő magánbefektető hasonló helyzetben támasztott elvárásaival ellentétben nem támaszkodnak a SEA Handling tevékenységének vagy az ágazat alakulására vonatkozó reális előrejelzésekre, továbbá nem elemzik az alternatív forgatókönyveket sem.

⁽⁵⁹⁾ A Bíróság C-303/88. sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélete (EBHT 1991, I-1433. o., 21. pont).

⁽⁶⁰⁾ A Törvényszék T-565/08. sz. *Corsica Ferries kontra Bizottság* ügyben hozott ítélete, 101–108. pont.

A SEA Handling gazdasági teljesítménye

- (297) Míg a SEA Handling által az adott évi veszteségeinek fedezéséről szóló döntést követően nyújtott gazdasági teljesítmény alapján nem ítélt meg a magánbefektető kritériumának való megfelelést, a döntést megelőzően elért eredmények és különösen azok alakulásának iránya alapján világosan kirajzolódnak a döntés ténybeli összefüggései. A SEA Handling esetében alkalmazott szerkezetátalakítási intézkedések és az általuk a szóban forgó időszakban előidézett eredmények közötti összefüggés minden bizonnyal legalábbis befolyásolta volna egy magánbefektető azzal kapcsolatos döntését, hogy a továbbiakban is fedezze-e a vállalkozás veszteségeit. Az intézkedéseket tehát ennek fényében kell megvizsgálni.
- (298) Az olasz hatóságok és a SEA közvetve elismerik ezen elv helytállóságát akkor, amikor megemlítik, hogy biztatónak ítélték a SEA Handling fő gazdasági eredményeinek 2003–2004 közötti kedvező alakulását, amely azt bizonyította, hogy a jövedelmezőség helyreállítása lehetséges. Az eljárás megindításáról szóló határozatban azonban a Bizottság rámutatott arra, hogy 2003–2005 között a vállalkozás folyamatosan 40 millió EUR feletti veszteséget könyvelt el, bruttó működési nyeresége negatív volt, fajlagos munkaerőköltségei 7,6 %-kal nőttek, összes költsége csak mintegy 3 %-kal csökkent; bevétele mintegy 4,5 %-kal nőtt.
- (299) Függetlenül attól, hogy a Bizottság negatívan értékelte az olasz hatóságok által benyújtott szerkezetátalakítási tervek pontosságát, meg kell jegyezni, hogy az időszakban stabil gazdasági fejlődést jelző mutatók, különösen azok, amelyek a meghozott belső intézkedésekhez és nem a vállalkozás befolyásán kívül eső külső tényezőkhez kapcsolódnak, lehetővé teszik a ténylegesen megvalósított szerkezetátalakítási intézkedések nagyságrendjének közvetlen értékelését. Ez állapítható meg például a javuló termelékenység eredményeképpen csökkenő személyi jellegű ráfordítások, a csökkenő fajlagos munkaerőköltségek, valamint a csökkenő munkavállalói létszám esetében.
- (300) Másrészt a Bizottság úgy véli, hogy az olyan minőségi mutatók, mint az érkező poggyászok várakozási idejének változásai, vagy a SEA által kezelt hívások pontossága, bár a nyújtott szolgáltatások versenyképességének értékelése szempontjából hasznosak, nem alkalmasak a szerkezetátalakítási intézkedések nagyságrendjének megítélésére.
- (301) A ténylegesen elért gazdasági eredményekkel kapcsolatban a Bizottság a 2.4. szakaszban foglalt ábrákra és táblázatokra hivatkozik.
- (302) A Bizottság megállapítja, hogy a 3. táblázatban bemutatott adatok szerint a vállalkozás termelékenységében 2004–2010 között 22 %-os javulás figyelhető meg. A SEA szerint a javulás az emberi erőforrások jobb és rugalmasabb felhasználásának, a kevésbé termelékeny szolgáltatások (pl. kabintisztítás) kiszervezésének, valamint a személyzet jobb – különösen a távolléti arány csökkentésével elért – felügyeletének köszönhető.
- (303) A SEA állítása szerint a SEA Handling a jövedelmezőség 2005-ig, de legkésőbb 2007-ig történő helyreállítására vonatkozó célkitűzését elsősorban kieső jövedelme miatt nem tudta teljesíteni, amely különösen az árak (többek között az Alitalia által 2006-tól fizetett árak) csökkenéséből, valamint a fajlagos munkaerőköltségek növekedéséből adódott. Végül a SEA szerint a vártnál gyengébb forgalom kihatott a 2002–2007 között termelt jövedelemre.
- (304) A munkaerőköltségekkel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy 2003–2010 között a fajlagos munkaerőköltség közel 10 %-kal nőtt. A SEA azt állítja, hogy a működési költségek jelentős csökkentésére csak korlátozott lehetőségei voltak. Elmondása szerint a szakszervezetek kollektív tárgyalóereje, valamint olaszországi politikai szerepe rövid távon leszűkíti mozgásterét. A létszámleépítések jelentősek voltak, ahhoz azonban nem elegendőek, hogy ellensúlyozzák a fajlagos munkaerőköltségek 2008 előtti növekedését, vagy jelentősen csökkentsék a munkaerővel kapcsolatos költségeket (2008–2010 között –38 %). A Bizottság tudomásul veszi a 2006. december 21-i igazgatósági üléséről készült jegyzőkönyvet, amely arról számol be, hogy a tagok egyike továbbra is „komolyan aggasztónak” ítélte a SEA Handling helyzetét. Az, hogy 2008-tól a SEA Handlingnek sikerült érzékelhetően csökkentenie munkaerőköltségeit, az e téren tett jelentős erőfeszítéseket mutatja. A jelen esetben azonban ez nem bizonyítja, hogy a tőkejuttatások megfeleltek a magánbefektető kritériumának. Így különösen a Bizottság előzőleg megállapította, hogy a 2007-től végrehajtott tőkejuttatások nem vizsgálhatók a korábbi tőkejuttatások figyelembevétele nélkül. Hasonlóképpen a Bizottság rámutatott arra, hogy e tőkejuttatások nem vettek alapul olyan pénzügyi elemzéseket és üzleti terveket, amelyeket egy magánbefektető előírt volna.
- (305) Az Alitalia által kikényszerített árcsökkentéssel kapcsolatban a Bizottság megállapítja továbbá, hogy az Alitaliával a 2001–2005 közötti időszakra kötött szerződés 2004-ben és 2005-ben 7 %-os áremelkedéssel számolt, amely később túlzónak bizonyult, és amelyet 2006-ban és 2007-ben visszaesés követett, ami megfelelt az erősödő verseny nyomán kialakult árcsökkenési trendnek. Mivel számítani lehetett arra, hogy az ágazat liberalizációja végül az árak csökkenését eredményezi, a Bizottság nem tartja megalapozottnak a SEA azon állítását, hogy a csökkenés, amely nagyrészt a korábbi, túlzottnak bizonyult emelés korrekciója, valamint egy versenytárs, az Aviapartner 2006. évi megjelenésére adott válasz volt, „előre nem látható kedvezőtlen esemény” lett volna. A Bizottság álláspontja szerint egy magánbefektető számított volna az ágazat liberalizációja által a versenykörnyezetben előidézett változásra. Egy

ilyen befektető például nem várt volna 9 %-os áremelkedést 2003–2007 között⁽⁶¹⁾, és számolt volna a SEA Handling piaci részesedésének csökkenésével annak ellenére, hogy az alapvetően monopóliumhelyzetet tükröz.

- (306) A SEA szerint a SEA Handling életképességének helyreállítására súlyos negatív hatással járó, „előre nem látható esemény” volt a 2008 után amiatt bekövetkező jövedelemkiesés, hogy az Alitalia a Malpensa repülőtéren nyújtott szolgáltatásainak leépítéséről döntött. A Bizottság elismeri a kivonulás jelentős hatását a SEA Handling árbevételére, ugyanakkor arra az álláspontra helyezkedik, hogy a SEA fokozta a SEA Handling helyzetének javítását célzó erőfeszítéseit, miután a kivonulást 2007-ben bejelentették. 2007–2010 között az operatív FTE-állomány csaknem 41 %-kal csökkent. Ennek következtében a munkaerőköltség 2007–2009 között csökkent, míg a termelékenység gyorsuló ütemben nőtt. 2007–2010 között az egyéb működési költségek szintén 40 %-kal csökkentek. Összességében az Alitalia szolgáltatásainak leépítését követő költségcsökkentéseknek köszönhetően a vállalkozás bruttó működési nyeresége a forgalom visszaesése ellenére is nőtt. Mindazonáltal ezek az eredmények az előzőleg nyújtott támogatásokkal együtt sem teremtettek olyan helyzetet a SEA Handling számára, amelyben gazdasági egyensúly rövid időn belül helyreállhatott volna. Ezenkívül egy olyan támogatás nélküli forgatókönyv esetén, amelyben az Alitalia fenntartotta volna a Malpensa repülőtéren nyújtott szolgáltatásait és a SEA Handling megőrizte volna az olasz hatóságok által a 2005. évre jelzett piaci részesedését, a számítások szerint a SEA Handling 2009-ben számíthatott volna jövedelmezősége helyreállítására, ugyanakkor a Bizottság arra az álláspontra helyezkedik, hogy a szóban forgó időszakban tett költségcsökkentési erőfeszítések az Alitalia kivonulása nélkül nem lettek volna ilyen átfogóak⁽⁶²⁾. Mindenesetre a Bíróság megismételte, hogy a magánbefektető elvének való megfelelés értékelésekor nem lehetnek elegendőek 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 ... Amennyiben a magánbefektető kritériuma alkalmazhatónak tűnik, a Bizottság feladata, hogy az érintett tagállamot felhívja mindazon releváns információk szolgáltatására, amelyek lehetővé teszik a Bizottság számára annak ellenőrzését, hogy e kritérium alkalmazhatóságának és alkalmazásának feltételei teljesülnek-e, az ilyen információk vizsgálatát pedig a Bizottság csak akkor tagadhatja meg, ha az előterjesztett bizonyítékok a kérdéses beruházás végrehajtásáról szóló döntés meghozatalát követően keletkeztek⁽⁶³⁾.
- (307) Az olasz hatóságok megerősítették, hogy az Alitalia kivonulása utáni helyzet potenciális súlyossága arra ösztönözte a SEA-t, hogy törekedjen a költségarány javítására.
- (308) Végül a SEA Handling azt állította, hogy eredményeit előre nem látható események kedvezőtlenül befolyásolták, így különösen a SARS-vírust, az iraki háborút 2003. évi kitörését követő terrorfenyegetést, valamint az Eyjafjallajökull vulkán 2010. évi kitörését említette a forgalmát érintő hatások között. A Bizottság megállapítja, hogy ezen eseményeknek a SEA Handling forgalmára gyakorolt hatását egyedül az RBB Economics 2011. június 1-jei tanulmánya számszerűsíti. A tanulmány ugyanakkor csupán megismétli a SEA Handling állításait, nevezetesen azt, hogy a SARS-vírus és az iraki háborút 2003. évi kitörését követő terrorfenyegetés 3 %-os, míg az Eyjafjallajökull vulkán kitörése 1,5 millió EUR forgalomcsökkenést eredményezett. A támogatás nélküli helyzet elemzése ezen előfeltételezésekre támaszkodik, és nem nyújt lehetőséget a szóban forgó események hatásainak elemzésére. Ezenkívül a Bizottság úgy véli, hogy ha a SEA bizonyítékokkal alá nem támasztott becslései megbízhatónak tekinthetők is, az előre nem látható eseményeknek az RBB Economics tanulmányában bemutatott hatásai akkor sem indokolnák reálisan a SEA sorozatos tőkejuttatásait, amelyek összege a 2002–2010 közötti időszakban közel 360 millió EUR-t tett ki. A Bizottság úgy véli továbbá, hogy egy piaci feltételek mellett működő befektető valószínűleg közvetlenül – nem pedig több évvel – az ilyen események után vizsgálatot végzett volna azok hatásának értékelése, valamint annak meghatározása céljából, hogy stratégiáját módosítsa, meglévő stratégiáját alkalmazza, vagy üzleti tervét módosítsa-e. Mivel azonban az RBB Economics tanulmánya évekkal az eljárás megindításáról szóló határozatot követően készült, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az nem felel meg a körültekintő magánbefektető magatartásának, hanem a jelen eljárás céljára készült annak érdekében, hogy utólag bizonyítsa a SEA magatartásának feltételezett gazdasági racionalitását. Következésképpen a tanulmány nem vehető figyelembe a körültekintő magánbefektető kritériumának alkalmazásakor. Végül a Bizottság megállapítja, hogy éppen annak érdekében, hogy befektetésük jövedelmezőségét negatív eseményeket követően is biztosítsák, a magánbefektetőknek szükségük van olyan pénzügyi elemzésekre, amelyek befektetéseik megtérülését kedvezőtlen forgatókönyvek alapján mutatják be, különösen egy olyan ágazatban, mint a légi közlekedés, amely jellegénél fogva ki van téve a szereplők befolyásán és ellenőrzésén kívül eső kockázati tényezőknek. Sem Olaszország, sem a SEA nem igazolta, hogy a szóban forgó intézkedések időpontjában sor került ilyen vizsgálatra.
- (309) A Bizottság ezért arra az álláspontra helyezkedik, hogy a költségcsökkentési erőfeszítések, bár a vállalkozás létrehozását követően és különösen 2007 után több szempontból jelentősnek mondhatók, nem voltak elégségesek a jövedelmezőség helyreállításához, vagy csak hosszú, tíz évet meghaladó időtávon, és nem számoltak a korábban

⁽⁶¹⁾ Ez a SEA Handling 2003–2007. évi üzleti tervében („Piano aziendale 2003–2007”) szerepel.

⁽⁶²⁾ Az, hogy a vállalkozás 2010-ig megőrzi 2005. évi 76,65 %-os piaci részesedését, csupán feltételezés.

⁽⁶³⁾ A C-124/10 P. sz. Bizottság kontra EDF ügyben hozott ítélet, 85. és 104. pont.

nyújtott jogszerűtlen támogatás visszafizetetésének kockázatával. Nem meglepő, hogy ennyi éven keresztül nyújtott állami támogatást követően a SEA Handling eredményei javultak, a Bizottság azonban úgy véli, hogy a SEA Handling rendkívül nehéz költségszerkezetére és a piaci liberalizációra tekintettel egy magánbefektető 2002-ben lényegesen átfogóbb szerkezetátalakításra törekedett volna ahhoz, hogy a szerkezetátalakítási folyamat végrehajtásához és a befektetés ésszerű időn belüli elfogadható megtérüléséhez szükséges időre vállalja a veszteségek fedezését.

Összehasonlítás más szereplők jövedelmezőségével

- (310) A Bizottság elutasítja azt az érvet, hogy nem lehetséges az összehasonlítás más, „eltérő jellegű” földi kiszolgálást végző szolgáltatók gazdasági teljesítményével (az olasz hatóságok számviteli elkülönítést alkalmazó repülőtér-működtetőket, elkülönített társaságokból álló repülőtér-működtetőket, saját földi kiszolgálási szolgáltatást nyújtó légitársaságokat és külső szolgáltatókat említene, amelyek viszont lehetnek belföldi és nemzetközi hálózattal rendelkező szolgáltatók és kkv-k is), vagy olyan szolgáltatókéval, amelyek tevékenységi köre eltérő (egyes szolgáltatók a földi kiszolgálási szolgáltatások teljes körét, míg mások azoknak csak egy részét nyújtják).
- (311) Az ágazat liberalizációjának célja a verseny élénkítése annak érdekében, hogy a legversenyképesebb üzleti modellel rendelkező szállítók jussanak piaci pozícióhoz a légitársaságok, és rajtuk keresztül a felhasználók javára. A Bizottság úgy véli, hogy azok a szereplők, amelyekkel az olasz hatóságok nem kívánják összehasonlítani a SEA Handlinget, mindazonáltal annak tényleges vagy potenciális versenytársai. Az olasz hatóságok érve voltaképpen a SEA Handlinghez hasonlítható versenytársak számát nullára csökkenti, mivel egyetlen szereplő sem nyújt a SEA Handling jelenlegi szolgáltatásaival mindenben azonos szolgáltatásokat, még akkor sem, ha az adott szolgáltató „azonos jellegű”, azaz valamely repülőtér-működtetőhöz kapcsolódó, de attól különálló társaságként működő vállalkozás. Ettől függetlenül a SEA úgy véli, hogy a Bizottságnak figyelembe kell vennie a 96/67/EGK irányelv megvalósításának módszereit is az Olaszországon kívüli piacon működő szolgáltatók szolgáltatásaival való összehasonlítás céljából.
- (312) Számos földi kiszolgálást végző szolgáltató strukturálisan jövedelmező. Mindenesetre az, hogy azonos időszakban esetleg a földi kiszolgálási piac más szereplői is veszteséget szenvedtek, nem bizonyítja a SEA magatartásának ésszerűségét, sőt épp ennek ellenkezőjére utal, mivel egy gazdasági nehézségekkel küzdő vállalkozás arra törekszik, hogy alapvető tevékenységeire összpontosítson, és megszüntesse az olyan tevékenységekre irányuló befektetéseket, amelyek strukturális veszteséget generálnak vagy kevésbé jövedelmezőek. A jelen határozat több ízben rámutatott arra, hogy a SEA Handling által benyújtott üzleti tervek közül kettő is hangsúlyozta a szóban forgó időszak piaci trendjét, amely szerint a repülőtér-működtetők megszüntették a földi kiszolgálási szolgáltatásokra irányuló beruházásokat, valamint azt, hogy a földi kiszolgálási szolgáltatásokat alvállalkozásba adó szereplők általában jövedelmezőbbek voltak vertikálisan integrált társaiknál.
- (313) Hasonló okokból a Bizottságnak el kell utasítania a SEA azon érvelését, hogy az egyetlen összehasonlítható szereplő a [...] ⁽⁶⁴⁾, amely a 2004–2006 közötti időszakban feltételezhetően veszteséges volt ⁽⁶⁵⁾, és földi kiszolgálási szolgáltatásait nem adta alvállalkozásba. Először is a [...] jelenleg is állami irányítás alatt áll, így magatartása nem tekinthető a magánszereplőkre jellemzőnek ⁽⁶⁶⁾. Másodszor, a Bizottság nem rendelkezik az annak meghatározásához szükséges információkkal, hogy a [...] részesült-e a földi kiszolgálási szolgáltatásaira vonatkozóan olyan pénzügyi támogatásban, amely összegében vagy időtartamában a SEA Handling részére nyújtott támogatáshoz mérhető.
- (314) Végül a Bizottság a SEA Handling által a [...] és [...] vonatkozásában végzett összehasonlítást nem tekinti lényegesnek. A SEA Handling megfelelő bizonyítékok bemutatása nélkül állítja azt, hogy az említett szereplőknek az adott repülőtereken nyújtott szolgáltatásokból vesztesége származott ⁽⁶⁷⁾. Ezenfelül úgy tűnik, hogy e szereplők negatív eredményei részben a SEA Handling részére nyújtott támogatásnak köszönhetőek. A SEA Handling a SEA-tól kapott ismételt tőkejuttatások nélkül fizetéseképtelenné vált volna, és gyorsabb, behatóbb szerkezetátalakítási folyamaton esett volna át, mint amelyre valójában sor került. Ezáltal a piac szerkezete megváltozott volna, és a versenytársaknak lehetőségük nyílt volna piaci részesedésük és nyereségük növelésére.

⁽⁶⁴⁾ Lásd [...].

⁽⁶⁵⁾ A SEA Handling 2011. március 21-i megjegyzései, 99. és 100. pont.

⁽⁶⁶⁾ Lásd [...].

⁽⁶⁷⁾ A SEA Handling 2011. március 21-i megjegyzései, 105. pont.

- (315) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó tőkejuttatások nem felelnek meg a magánbefektető kritériumának, ebből adódóan pedig úgy véli, hogy azok olyan előnyhöz juttatták a SEA Handlinget, amelyet az a szokásos piaci feltételek mellett nem ért volna el.

8.2.4. A TAGÁLLAMOK KÖZÖTTI KERESKEDELEMRE GYAKOROLT HATÁS ÉS A VERSENY TORZULÁSA

- (316) Az intézkedések érintik a tagállamok közötti versenyt és torzítják a versenyt, vagy azzal fenyegetnek, amennyiben egyetlen olyan vállalkozást részesítenek előnyben, amely versenyben áll a Malpensa és a Linate repülőtérén működő egyéb földi kiszolgálást végző szolgáltatókkal, valamint mindazokkal, amelyek az ottani tevékenység folytatására engedéllyel rendelkeznek, amelyek közül sokan egynél több tagállamban folytatnak tevékenységet, különösen az ágazat liberalizációjának 2002. évi hatálybalépése óta.

8.2.5. KÖVETKEZTETÉS

- (317) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a SEA által a SEA Handling veszteségeinek fedezésére hozott intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek.

8.3. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE A BELSŐ PIACCAL

- (318) Mivel úgy véli, hogy a szóban forgó intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek, a Bizottság a 107. cikk (2) és (3) bekezdésében szabályozott mentesség alapján megvizsgálta azok összeegyeztethetőségét.
- (319) A 107. cikk (2) bekezdése a szóban forgó intézkedések jellegére tekintettel egyértelműen nem alkalmazható, és arra Olaszország és a SEA sem hivatkozott.
- (320) A 107. cikk (3) bekezdésével kapcsolatban az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság aggodalmát fejezte ki az intézkedéseknek a légiközlekedési ágazatra vonatkozó iránymutatásokkal való összeegyeztethetőségét illetően. Az iránymutatások rögzítik azt a módszert, amelynek alkalmazásával a Bizottság értékeli a repülőtéri szolgáltatásoknak az állami támogatásra vonatkozó szabályai és eljárásai szerinti állami finanszírozását.
- (321) A repülőtéri szolgáltatásokkal kapcsolatban a légiközlekedési ágazatra vonatkozó iránymutatások a 96/67/EGK irányelvre hivatkoznak, amelyek szerint a 2 millió utasban megállapított küszöbérték felett a földi kiszolgálási tevékenységnek önmagában elégségesnek kell lennie, a repülőtér olyan egyéb kereskedelmi bevételeitől függetlenül, mint az állami források, amelyeket repülőtéri hatóságként vagy általános gazdasági érdekű szolgáltatás üzemeltetőjeként ítélnék számára oda.
- (322) Emlékeztetni kell tehát arra, hogy az ilyen tevékenységek hatósági támogatása ellentétes a 96/67/EGK irányelvben megfogalmazott célkitűzésekkel, így kedvezőtlen hatással lehet a piac liberalizációjára.
- (323) Ennek megfelelően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a támogatás a légiközlekedési ágazatra vonatkozó iránymutatások alapján nem nyilvánítható a belső piaccal összeegyeztethetőnek.
- (324) Alternatív megoldásként az olasz hatóságok arra kérték a Bizottságot, hogy a támogatás összeegyeztethetőségét az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja, valamint a 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás alapján értékelje. Az olasz hatóságok nem kísérelték meg más jogalapon bizonyítani azt, hogy a szóban forgó támogatás a 107. cikk (3) bekezdése alapján összeegyeztethető a belső piaccal, továbbá nem nyújtottak be a Bizottsághoz az összeegyeztethetőséget alátámasztó bizonyítékokat. Az olasz hatóságok valójában azt állították, hogy a szóban forgó intézkedések nem összeegyeztethetősége nem értékelhető a légiközlekedési ágazatra vonatkozó iránymutatások alapján. Véleményük szerint ezért a Bizottságnak meg kell vizsgálnia azokat az érveket, amelyeket az olasz hatóságok a támogatás szerkezetátalakítási támogatásként való összeegyeztethetőségének bizonyítása céljából adtak elő.
- (325) A 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 104. pontja kimondja:

Minden olyan megmentési célú és/vagy szerkezetátalakítási támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségét, amelyet ... a Bizottság engedélye nélkül nyújtottak, a Bizottság ezen iránymutatás alapján vizsgálja meg, amennyiben a támogatás egy részét, illetve egészét az iránymutatásnak az Európai Unió Hivatalos Lapjában való közzétételét követően nyújtották. A Bizottság minden egyéb esetben a támogatás nyújtásának időpontjában alkalmazandó iránymutatás alapján folytatja le a vizsgálatot.

- (326) A 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatást 2004. október 1-jén tették közzé.

- (327) Mivel a Bizottság szerint a szóban forgó intézkedést a SEA Handling részére a mindenkor felmerülő működési veszteségek fedezése céljából nyújtott tőkejuttatásra vonatkozó döntéssorozatként kell értelmezni és – az olasz hatóságok érvelésével szemben, lásd a 84. preambulumbekendést – nem egy vagy két alkalommal nyújtott szerkezetátalakítási támogatásként, az intézkedések összeegyeztethetőségét az 1999. és 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás alapján kell megvizsgálni attól függően, hogy az azokra vonatkozó kötelezettségvállalások 2004. október 1. előtt vagy azt követően keletkeztek ⁽⁶⁸⁾.

A vállalkozás támogathatósága

A 2004. október 1. előtt hozott intézkedések

- (328) A (174)–(180) preambulumbekendésben foglaltak alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a SEA Handling az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak tekinthető.
- (329) Az iránymutatás 7. pontja alapján az újonnan alapított vállalkozások nem jogosultak megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásra. Az iránymutatás azonban kimondja, hogy ha egy vállalkozás leányvállalatot hoz létre egyszerűen azért, hogy átvigye abba eszközeit és esetleg a forrásait is, az nem minősül új vállalkozás alapításának. Mivel a SEA Handling a SEA által végrehajtott elkülönítés eredményeképpen jött létre földi kiszolgálási szolgáltatások nyújtása céljából, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a SEA Handling az iránymutatás értelmében nem minősül újonnan alapított vállalkozásnak.
- (330) Ezenkívül a SEA Handling pénzügyi nehézségei nem a költségek csoporton belüli önkényes felosztására vezethetők vissza. A nehézségek nem a SEA holdingtársaságnak voltak betudhatók, legfeljebb a túlzott munkaerőköltségekből adódtak, amelyek következtében a vállalkozás nem tudta egyensúlyban tartani kiadásait és bevételeit.

A 2004. október 1. után hozott intézkedések

- (331) A Bizottság megállapítja, hogy 2004-ben a vállalkozás pénzügyi helyzete nem javult a 2002. évhez képest. A (181)–(184) preambulumbekendésben foglaltak szerint a vállalkozás 2004-ben is pénzügyi nehézségekkel küzdött, így a 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás alapján nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősült.
- (332) Az iránymutatás 13. pontja kimondja, hogy az újonnan alapított vállalkozások nem jogosultak megmentési célú vagy szerkezetátalakítási támogatásra. Ez akkor fordul elő például, ha egy korábbi vállalkozás felszámolásából új vállalkozás jön létre vagy pusztán átveszi egy ilyen vállalkozás teljes eszközállományát. Elvileg egy vállalkozást a vonatkozó tevékenységi területen elkezdett műveleteitől számított első három éven keresztül tekintenek újonnan alapítotttnak.
- (333) A (330) preambulumbekendésben említett okokból a Bizottság úgy véli, hogy a SEA Handling nem tekinthető újonnan alapított vállalkozásnak. A Bizottság megállapítja, hogy az olasz hatóságok legutóbbi levelükben azt állították, hogy a SEA Handlinget a 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében újonnan alapított vállalkozásnak tekintették annyiban, hogy a SEA meglévő földi kiszolgálási üzletágának kiválásával jött létre, így az anyavállalattól annak a földi kiszolgálási szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó eszközeit és forrásait vette át.
- (334) A (331) preambulumbekendésben foglalt szempontokat itt is alkalmazni kell.
- (335) A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a SEA Handling az 1999. és 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás alapján szerkezetátalakítási támogatásra jogosult volt.

A hosszú távú életképesség helyreállítása

- (336) A 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás kimondja: *A támogatás nyújtásának feltétele a szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amelyet valamennyi egyedi támogatás esetén jóvá kell hagyatni a Bizottsággal (a 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 34. pontja, valamint az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 31. pontja).* Ezenfelül: *A szerkezetátalakítási támogatást tehát egy olyan megvalósítható szerkezetátalakítási tervvel kell összekapcsolni, amely iránt az érintett tagállam elkötelezi magát. A kellően részletes tervet be kell nyújtani a Bizottságnak (a 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 35. pontja, valamint az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 32. pontja).*

⁽⁶⁸⁾ Meg kell jegyezni, hogy ha az olasz hatóságok érvelése helyes volna, akkor kizárólag a 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás lenne alkalmazható, az összeegyeztethetőség értékelési módja azonban nem változna.

- (337) Először is az olasz hatóságok által említett „szerkezetátalakítási tervek” a 2002–2006. évi konszolidált üzleti terv („Piano aziendale consolidato 2002–2006”), a SEA 2003–2007. évi üzleti terve („Piano aziendale 2003–2007 SEA”), a 2007–2012. évi stratégiai terv („Piano strategico 2007–2012”), a 2009–2016. évi stratégiai terv („Piano strategico 2009–2016”), valamint a 2011–2013. évi üzleti terv („Piano aziendale 2011–2013”). A Bizottság a (269)–(296) preambulumbekzdésben említett dokumentumok értékelése alapján arra az álláspontra helyezkedik, hogy azok egyike sem teljesíti az iránymutatásban rögzített feltételeket.
- (338) Pontosabban a 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 35. pontja kimondja: *A szerkezetátalakítási tervnek – amely időtartamának a lehető legrövidebbnek kell lennie – a jövőbeni működési körülményekre vonatkozó reális feltételezések alapján, ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás hosszú távú életképességét. A szerkezetátalakítási támogatást tehát egy megvalósítható szerkezetátalakítási tervvel ... kell összekapcsolni. A kellően részletes tervet, beleértve egy piacfelmérést is, be kell nyújtani a Bizottságnak. Az életképesség javulásának elsősorban a szerkezetátalakítási tervben foglalt belső intézkedésekből kell fakadnia, és alapulhat olyan külső tényezőkn is, mint az ár- és a keresletbeli változások, amelyekre a vállalkozásnak nincs jelentős befolyása, amennyiben a piaccal kapcsolatos feltételezések általánosságban elfogadhatók. Az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 32. pontja hasonló rendelkezést tartalmaz.*
- (339) A Bizottság megállapítja, hogy mind a 2002–2006. évi konszolidált üzleti terv, mind pedig a 2007 utáni időszakra szóló tervek ⁽⁶⁹⁾, a 2003–2007. évi üzleti terv kivételével, a SEA egészére vonatkoznak, a SEA Handlingre pedig csak elszórt utalásokat tesznek. Ennek megfelelően az iránymutatás értelmében nem tekinthetők a SEA Handling szerkezetátalakítására vonatkozó terveknek. Nem tartalmazzák továbbá teljes körűen az iránymutatásban előírt információkat, nevezetesen a vállalkozás nehézségeit okozó körülmények részletes leírását, valamint piaci tanulmányt sem. Ezenkívül nem adnak részletes leírást a vállalkozás hosszú távú életképességének ésszerű időn belüli helyreállításához szükséges intézkedésekről, a jövedelmezőség javulásával pedig elsősorban a bevételek növekedését biztosító külső intézkedéseknek köszönhetően számolnak (ez különösen a 2003–2007. évi üzleti tervre igaz) anélkül, hogy bármilyen módon igazolnák a piaci trendekkel kapcsolatban megfogalmazott feltevések általános elfogadottságát.
- (340) E dokumentumokban a kifejezetten a SEA Handlingre vonatkozó rövid szakaszok nem jelölik meg a SEA Handling hosszú távú életképességének helyreállításához indokoltan előírható határidőt, sem az esetleges szerkezetátalakítási folyamat időtartamát. A szerkezetátalakítási intézkedések részletessége ennél fogva nem felel meg az iránymutatásban megfogalmazott követelményeknek.
- (341) Ebből adódóan a szóban forgó támogatások kifizetése a bejelentést megelőzően, a szerkezetátalakítási iránymutatásban foglalt feltételeket teljesítő szerkezetátalakítási terv hiányában került sor. Következésképpen azokkal szemben nem szabták feltételül a 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 34. és 35. pontjában, illetve az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 31. és 32. pontjában megjelölt szerkezetátalakítási terv végrehajtását. Ez önmagában is elegendő a belső piaccal való összeegyeztethetőség kizárásához ⁽⁷⁰⁾.
- (342) Másodszor, a Bizottság felhívja a figyelmet arra, hogy a támogatás bejelentése és megvalósítható szerkezetátalakítási terv hiányában nem volt lehetősége a támogatás engedélyezéséhez szükséges feltételek és kötelezettségek megállapítására ⁽⁷¹⁾, továbbá arra, hogy rendszeres és részletes beszámolók alapján meggyőződjön a szerkezetátalakítási terv megfelelő végrehajtásáról ⁽⁷²⁾.

A verseny jelentős torzulásának megakadályozása

- (343) A 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontja kimondja: *Annak biztosítása érdekében, hogy a kereskedelmi feltételekre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat a lehető legkisebbre csökkentsék és a pozitív hatások azoknál többet nyomjanak a latban, intézkedéseket kell hozni („kompenzációs intézkedések”). Ellenkező esetben a támogatást a „közös érdekekkel ellentétesnek”, és ezért a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell tekinteni. Az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 35. pontja hasonló rendelkezést tartalmaz.*
- (344) Az olasz hatóságok és a SEA Handling szerint a támogatási intézkedések nem torzították a versenyt a földi kiszolgálási szolgáltatások piacán, mivel szükségesek voltak a piaci liberalizációra vonatkozóan a 96/67/EGK irányelvet végrehajtó 18/99. sz. törvényerejű rendeletben előírt feltételek teljesítéséhez.
- (345) Hozzáadték, hogy a támogatás mellett megfelelő intézkedésekre került sor a verseny torzulásának megakadályozására.

⁽⁶⁹⁾ Lásd „Executive Summary – Linee guida del piano strategico 2007–2012 del gruppo SEA – 11 maggio 2007”, „Piano strategico 2009–2016”, „Piano aziendale SEA 2011–2013”.

⁽⁷⁰⁾ Lásd például az EFTA-bíróság *Hurtigruten kontra EFTA Felügyeleti Hatóság* ügyben hozott 2012. október 8-i ítéletének 228. és 234–240. pontját.

⁽⁷¹⁾ Az iránymutatás 46–48. pontja.

⁽⁷²⁾ Az iránymutatás 49–51. pontja.

- (346) Az olasz hatóságok szerint az első ilyen intézkedés a SEA Handling kapacitásának, ezen belül különösen munkaerő-állományának csökkenése volt, amelyet 2003–2010 között fokozatos létszámleépítések keretében hajtottak végre.
- (347) A második intézkedés a SEA Handling piaci jelenlétét mérsékelte tevékenységi körének szűkítésével. Ezen belül a SEA Handling megszüntette légijármű-karbantartási és jegyértékesítési szolgáltatásait, valamint egyes másodlagos szolgáltatásait, például a kabintisztítást és a kiskorú utasoknak történő segítségnyújtást, amelyekkel 2004-től külső feleket bízott meg. A SEA Handling 2004-ben jégtelenítési szolgáltatásait is átcsoportosította a SEA-hoz.
- (348) A harmadik intézkedés a SEA Handling kisebbségi tulajdonrészének értékesítésére tett kísérletekből állt, amelynek eredményessége esetén a piacon új versenytárs jelent volna meg.
- (349) Végül az olasz hatóságok szerint az olasz földi kiszolgálási piac nagymértékű liberalizációja szükségessé tette a veszteségfedezési intézkedéseket annak érdekében, hogy a vállalkozás biztosíthassa valamennyi földi kiszolgálási szolgáltatás folytonosságát és minőségét, továbbá fokozatosan alkalmazkodhasson az új helyzethez. Általánosságban tehát a támogatások kifizetése lehetővé tette a rendezett versenypiaci átmenetet anélkül, hogy az az utasok számára hátrányos következményekkel járt volna.
- (350) A Bizottság emlékeztet arra, hogy *a hitelek leírása és a veszteséges tevékenységek megszüntetése, melyek mindenképpen szükségesek az életképesség visszaállításához, nem tekintendők a kapacitás vagy a piaci jelenlét csökkentésének a kompenzációs intézkedések elbírása céljából.*⁽⁷³⁾ A Bizottság ezért arra az álláspontra helyezkedik, hogy a második intézkedés nem minősül „kompenzációs” intézkedés, sokkal inkább a szerkezetátalakítás szerves, sőt alapvető részét képezi. Ahogyan erre az olasz hatóságok is utaltak, e tevékenységek nem tartoznak a SEA Handling alaptevékenységei közé, így megszüntetésük nem tekinthető olyan kompenzációs intézkedésnek, amelynek célja a vállalkozás piaci jelenlétének jelentős csökkenése⁽⁷⁴⁾.
- (351) Hasonlóképpen a kapacitás, ezen belül különösen a munkaerő-állomány csökkentése – tekintettel a SEA Handling rendkívül magas személyi jellegű ráfordításaira és különösen azoknak a forgalomhoz mért arányára – fontos lépés a vállalkozás életképességének helyreállításában, amely nem tekinthető a nyújtott támogatást ellensúlyozó intézkedésnek.
- (352) A kisebbségi tulajdonrész értékesítésével kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy eddig mindössze két pályáztatási eljárás meghirdetésére került sor⁽⁷⁵⁾. Ezenkívül az értékesítésnek jelenleg feltétele az életképesség helyreállítása, így nem tekinthető a szerkezetátalakítást kompenzáló intézkedésnek. Mindenesetre közel tíz alatt a SEA Handling tulajdonrésze nem került átruházásra, az erre irányuló szándék pedig nem tekinthető a támogatást ellensúlyozó intézkedésnek.
- (353) Végül azzal az érveléssel kapcsolatban, hogy a támogatás biztosította a versenypiaci átmenetet, a Bizottság arra az álláspontra helyezkedik, hogy a 96/67/EGK irányelvnek az olasz jogba történő átültetése nem jelenti azt, hogy állami támogatás kompenzációként nyújtható bizonyos szereplők – ez esetben a SEA Handling – részére annak érdekében, hogy azok rendezése egy adott időszakra elosztva legyen végrehajtható, amelynek pontos időtartamát az olasz hatóságok nem említették.
- (354) E körülmények elégségesek annak kizárásához, hogy a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal.

A támogatás minimumra korlátozása

- (355) A 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontjával, valamint az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 40. pontjával összhangban annak érdekében, hogy a szerkezetátalakítási költségekre kifizetett támogatási összegek a feltétlenül szükséges minimumra korlátozódjanak, a támogatás kedvezményezettjeinek a szerkezetátalakítási tervhez jelentős mértékben hozzá kell járulniuk saját forrásaikból, ideértve olyan eszközeik eladását, amelyek nem nélkülözhetetlenek a vállalkozás túléléséhez, valamint külső finanszírozásból piaci feltételek mellett. Nagyobb méretű vállalatok esetében a Bizottság általában arányos hozzájárulásnak a szerkezetátalakítási költségek legalább 50 %-át tekinti.
- (356) Az olasz hatóságok nem adtak tájékoztatást a szerkezetátalakítási folyamathoz való jelentős hozzájárulásról a SEA Handling részéről. Az, hogy a SEA Handling szerkezetátalakításához egyetlen magánbefektető sem nyújtott pénzügyi hozzájárulást, szintén arra utal, hogy a piac nem hitt az életképesség visszaállításának lehetőségében (a 2004. évi iránymutatás 43. pontja).

⁽⁷³⁾ Az iránymutatás 40. pontja.

⁽⁷⁴⁾ A Törvényszék T-115/09. és T-116/09. sz. *Electrolux kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélete, 51–58. pont.

⁽⁷⁵⁾ Az olasz hatóságok tájékoztatása szerint az egyiket 2001-ben, a másikat 2007-ben hirdették meg.

Az „először és utoljára” feltétel

- (357) Végül a szerkezetátalakítási támogatás akkor minősíthető összeegyeztethetőnek, ha az teljesíti az „először és utoljára” feltételt. Az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontja, valamint a 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontjának 72. pontja kimondja, hogy ha egy vállalkozás az elmúlt tíz évben szerkezetátalakítási támogatásban részesült, akkor részére további szerkezetátalakítási támogatás nem nyújtható. Ez alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a SEA Handling részére az első, 2002. évi tőkejuttatást követően nyújtott szerkezetátalakítási támogatás nem volt összeegyeztethető a belső piaccal arra tekintettel, hogy nem teljesítette az „először és utoljára” feltételt. Ugyanez érvényes a 2007-ben kapott támogatásra is annak figyelembevételével, hogy a SEA – az olasz hatóságok érvelésének megfelelően, lásd a (223) preambulumbekendést – két alkalommal döntött a támogatás egymást követő években történő nyújtásáról.

Következtetések

- (358) A fent bemutatott érvek alapján megállapítható, hogy a támogatási intézkedések nem felelnek meg a légiközlekedési ágazatra vonatkozó iránymutatásokban, valamint az 1999., illetve 2004. évi szerkezetátalakítási iránymutatásban rögzített kritériumoknak, amelyek alapján az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethetőnek minősülhetnek.
- (359) A támogatás ezért nem összeegyeztethető a belső piaccal.

8.4. VISSZATÉRÍTÉS

- (360) A 659/1999/EK rendelet 14. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy a belső piaccal összeegyeztethetetlen, jogellenes támogatást a kedvezményezettnek vissza kell térítenie.
- (361) A vizsgált támogatást a SEA Handling részére jogellenesen nyújtották és az nem összeegyeztethető a belső piaccal, ezért azt a vállalkozásnak vissza kell térítenie.
- (362) A SEA Handling súlyosan kockázatos pénzügyi helyzetére, valamint a tőkejuttatásokból származó nyereség esélytelenségére tekintettel egy magánbefektető nem hajtotta végre a tőkejuttatásokat, következésképpen a SEA Handling nem lett volna képes hasonló forrást a piacról bevonni. Mivel a tőkebefektetés megtérülése a vállalkozás üzleti modelljének egyik megvalósíthatósági tényezője, egy magánbefektető nem hajtana végre a befektetést anélkül, hogy meggyőződne arról, hogy az abban rejlő kockázatok tekintetében a vállalkozás megfelelően mentesíti. Ennek megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy a vállalkozás nem növelhette volna részvénytőkéjét a tőkepiacon, mivel a várható hozam nem tette volna lehetővé a számára azt, hogy bármely potenciális befektetőnek magas megtérülést biztosítson. A visszaköveteléssel visszaállítandó vagy megvalósítandó alternatív forgatókönyv – azaz a támogatás nélküli helyzet –, tehát az feltételezi, mintha a tőkebefektetésre egyáltalán nem került volna sor⁽⁷⁶⁾. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint „tőkejuttatás esetén a Bizottság arra az álláspontra helyezkedhet, hogy a biztosított előny megszüntetéséhez elő kell írni a juttatott tőke visszafizetését”⁽⁷⁷⁾. A visszafizetendő támogatás így a tőkeemelések teljes összege.
- (363) A visszafizetetés céljából figyelembe kell venni a támogatás egyes részleteinek a vállalkozás rendelkezésére bocsátásának napjától, vagyis az egyes tőkeemelések hatálybalépésének napjától a visszafizetés napjáig számított kamatot is⁽⁷⁸⁾.

8.5. KÖVETKEZTETÉS

- (364) A Bizottság megállapítja, hogy Olaszország az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének megsértésével jogellenes támogatást nyújtott, amely a SEA által leányvállalata, a SEA Handling részére a leányvállalat veszteségeinek fedezése céljából több ízben nyújtott tőkejuttatásból állt.
- (365) Olaszországnak tehát meg kell hoznia valamennyi olyan intézkedést, amely a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatásnak a kedvezményezett SEA Handling általi visszafizetéséhez szükséges,

ELFOGADTA A KÖVETKEZŐ HATÁROZATOT:

⁽⁷⁶⁾ A Bizottság 2011. július 13-i 2012/252/EU határozata a Finnország által az Ålands Industrihus Ab számára nyújtott C 6/08 (korábbi NN 69/07) számú állami támogatásról (HL L 125., 2012.5.12., 33. o.).

⁽⁷⁷⁾ A Törvényszék T-16/96. sz. Air Cityflyer kontra Bizottság ügyben hozott ítélete (EBHT 1998, II-757. o., 56. pont).

⁽⁷⁸⁾ A hivatkozott 659/1999/EK rendelet 14. cikkének (2) bekezdése.

1. cikk

A SEA által leányvállalata, a SEA Handling részére a 2002–2010 közötti időszak valamennyi pénzügyi évében nyújtott tőkejuttatás, amelynek becsült összege a visszafizetettéig felszámított kamat nélkül 359 644 millió EUR, az EUMSZ 107. cikke értelmében állami támogatásnak minősül.

2. cikk

Az állami támogatást az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtották, és az nem összeegyeztethető a belső piaccal.

3. cikk

- (1) Olaszország visszaköveteli a kedvezményezettől az 1. cikkben említett állami támogatást.
- (2) A visszafizetendő összegek tartalmazzák a támogatás egyes részleteinek a kedvezményezett rendelkezésére bocsátásának napjától a visszafizetés napjáig számított kamatot.
- (3) A kamatokat a 794/2004/EK bizottsági rendelet V. fejezete szerinti módszer alkalmazásával kell kiszámítani ⁽⁷⁹⁾.

4. cikk

- (1) Az 1. cikkben említett támogatást azonnal és ténylegesen vissza kell fizetni.
- (2) Olaszország biztosítja, hogy e határozatot az arról szóló értesítéstől számított négy hónapon belül végrehajtsák.

5. cikk

(1) Az e határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül Olaszország benyújtja a Bizottságnak a következő információkat:

- a) a kedvezményezett által visszafizetendő teljes összeg (tőkeösszeg és kamat);
- b) az e határozatnak való megfelelés érdekében meghozott vagy tervezett intézkedések részletes bemutatása;
- c) azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezettet felszólították a támogatás visszafizetésére.

(2) Amíg az 1. cikkben említett támogatást teljes egészében vissza nem fizetik, Olaszország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtásának érdekében meghozott nemzeti intézkedések előrehaladásáról. A Bizottság kérésére Olaszország azonnal tájékoztatást ad az e határozatnak való megfelelés érdekében meghozott vagy tervezett intézkedésekről. Ugyancsak részletes tájékoztatást nyújt a kedvezményezett által már visszafizetett támogatásokról és kamatokról.

6. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2012. december 19-én.

a Bizottság részéről

Joaquín ALMUNIA

alelnök

⁽⁷⁹⁾ A Bizottság 2004. április 21-i 794/2004/EK rendelete 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.).

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA (EU) 2015/1226**(2014. július 23.)****az Angoulême-i Kereskedelmi és Iparkamara, az SNC-Lavalin, a Ryanair és az Airport Marketing Services javára Franciaország által nyújtott az SA.33963 (2012/C –korábbi 2012/NN) számú állami támogatásról***(az értesítés a C(2014) 5080. számú dokumentummal történt)***(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára, miután felkérte az érdekelt feleket, hogy a fent említett rendelkezések értelmében nyújtsák be észrevételeiket ⁽²⁾, és tekintettel ezekre az észrevételekre,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) 2010. január 26-án kelt levelében az Air France légitársaság panaszt nyújtott be arról, hogy több francia regionális és helyi repülőtér vélhetően előnyt biztosított a Ryanair légitársaság számára. Az Angoulême Brie Champniers-i repülőtér (a továbbiakban: angoulême-i repülőtér) esetében azt is említették a panaszban, hogy a repülőtér vezetője, az Angoulême-i Kereskedelmi és Iparkamara (a továbbiakban: Angoulême-i CCI) állítólag pénzügyi támogatásban részesült.
- (2) 2010. március 16-i levelében a Bizottság megküldte a francia hatóságoknak a panasz betekinthető változatát, és egyúttal felkérte a francia hatóságokat, hogy fűzzenek magyarázatot a bejelentett intézkedésekhez. A francia hatóságok 2010. május 31-én és június 7-én kelt levelükben megküldték válaszaikat.
- (3) 2011. november 2-án kelt levelében az Air France további információt küldött a panasz alátámasztására. A Bizottság ezeket az információkat 2011. december 5-én küldte meg Franciaországnak, és egyidejűleg további tájékoztatást kért. A francia hatóságok 2011. december 22-én a válaszára rendelkezésre álló határidő meghosszabbítását kérték, amit a Bizottság 2012. január 4-i levelében engedélyezett. A francia hatóságok 2012. január 20-án kelt levél útján nyújtották be észrevételeiket és válaszukat.
- (4) A Bizottság 2012. március 21-én kelt levelével értesítette Franciaországot arról, hogy az angoulême-i repülőtér és a Ryanair légitársaság számára állítólagosan nyújtott támogatással kapcsolatosan az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott. A Bizottság határozata (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) 2012. május 25-én jelent meg az Európai Unió Hivatalos Lapjában ⁽³⁾.
- (5) A francia hatóságok 2012. május 22-én és szeptember 21-én kelt leveleik útján nyújtották be észrevételeiket és válaszukat az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt kérdésekre és a Bizottság által később megfogalmazott kérdésekre.
- (6) Az Air France, a Ryanair és az Airport Marketing Services (a továbbiakban: AMS) az eljárás megindításáról szóló határozatban meghatározott határidőn belül nyújtották be észrevételeiket. A Bizottság 2012. augusztus 20-án és 2013. május 3-án kelt leveleivel továbbította az észrevételeket a francia hatóságoknak. Franciaország 2012. szeptember 12-én és 2013. június 7-én kelt leveleivel értesítette a Bizottságot, hogy ebben a kérdésben nincs további észrevétele.

⁽¹⁾ Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkét 2009. december 1-jei hatállyal az Európai Unió működéséről szóló szerződés („EUMSZ”) 107., illetve 108. cikke váltotta fel. A két rendelkezés lényegét tekintve azonos. E határozat alkalmazásában az EUMSZ 107. és 108. cikkére történő hivatkozásokat – adott esetben – az EK-Szerződés 87., illetve 88. cikkére történő hivatkozásként kell érteni. Az EUMSZ bizonyos, szóhasználatra vonatkozó változtatásokat is bevezetett, mint például a „Közösség” kifejezés „Unió”-val, valamint a „közös piac” kifejezés „belső piac”-cal, illetve az „Elsőfokú Bíróság” „Törvényszék”-kel történő felváltása. E határozat az EUMSZ szóhasználatát követi.

⁽²⁾ HL C 301., 2012.10.5., 1. o.

⁽³⁾ HL C 149., 2012.5.25., 29. o.

- (7) A Ryanair 2012. április 13-án, 2013. április 10-én, 2013. december 20-án és 2014. január 17-én és 31-én további észrevételeket nyújtott be a Bizottsághoz. Ezeket az észrevételeket 2012. július 13-án, 2013. május 3-án, 2014. január 9-én és 23-án, illetve 2014. február 4-én kelt levelekkel továbbították Franciaország részére. Franciaország 2012. július 17-én, 2013. június 4-én, 2014. január 29-én, 2014. február 3-án és 2014. május 21-én kelt leveleivel értesítette a Bizottságot, hogy ebben a kérdésben nincs további észrevétele.
- (8) A Bizottság 2014. február 24-én, március 13-án és 19-én, a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló iránymutatás (a továbbiakban: az új iránymutatás) ⁽⁴⁾ elfogadása után felkérte Franciaországot és az érdekelt feleket, hogy az új iránymutatás – különösen ezen ügyre való – alkalmazásáról nyújtsák be észrevételeiket. A francia hatóságok 2014. március 19-én nyújtották be az ezzel kapcsolatos megjegyzéseiket.
- (9) 2014. április 15-én egy felhívás jelent meg az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁵⁾, amelyben észrevételek benyújtására szólítják fel a tagállamokat és az érdekelt feleket – többek között ebben az ügyben is – az új iránymutatás hatálybalépésére tekintettel. Az Air France és a Transport & Environment a kitűzött határidőn belül benyújtották észrevételeiket. A Bizottság 2014. május 28-án kelt levelével továbbította az észrevételeket a francia hatóságoknak. Franciaország 2014. május 21-én kelt levelével értesítette a Bizottságot, hogy nincs további észrevétele.

2. TÉNYÁLLÁS

2.1. A repülőtéri infrastruktúra üzemeltetői és tulajdonosai

- (10) Az angoulême-i repülőtér 2011-ig az Angoulême-i CCI üzemeltette. Az állam – a repülőtér akkori tulajdonosa – egy 2002. szeptember 20-án kelt miniszteri rendelettel öt évre szóló koncessziót adott az Angoulême-i CCI-nek a repülőtér felett. Az Angoulême-i CCI és az állam között létrejött megállapodás ⁽⁶⁾ előírta, hogy az Angoulême-i CCI felel a repülőtérén végzett építési, fenntartási és üzemeltetési feladatokért. Az Angoulême-i CCI – az angoulême-i repülőtér (a továbbiakban: CCI-repülőtér) üzemeltetője és vezetője – ezért az Angoulême-i CCI gazdálkodási részlegétől ⁽⁷⁾ elkülönített könyvelést vezetett. A prefektus 2006. december 22-i rendeletével az angoulême-i repülőtér új tulajdonosa a *Syndicat mixte des aéroports de Charente* (a továbbiakban: SMAC) lett. Az SMAC tehát 2007. január 1-jén átvette az államtól az ajánlatkérő szerepét. Ettől az időponttól kezdve a repülőtér összes befektetéséért és pénzügyeiért az SMAC volt a felelős.
- (11) Az SMAC felel az angoulême-i repülőtér felszereléséért, berendezéséért, karbantartásáért, vezetéséért és üzemeltetéséért, és tagjai Charente megye (a továbbiakban: CG16), a *Communauté d'agglomération du grand Angoulême* (az angoulême-i térség agglomerációs önkormányzata, a továbbiakban: COMAGA), a *Communauté des communes de Braconne Charente* (Braconne Charente települések önkormányzata, a továbbiakban: CCBC), az Angoulême-i CCI, a *Communauté des communes de Cognac* (Cognac települések önkormányzata, a továbbiakban: CCC) és a Cognac-i Kereskedelmi és Iparkamara. Ahogy azt az eljárás megindításáról szóló határozat is kimondja ⁽⁸⁾, az SMAC alapszabálya előírja az angoulême-i repülőtérrel kapcsolatban felmerülő kiadásoknak a tagok közötti elosztását.
- (12) Miután az Angoulême-i CCI számára nyújtott koncessziót 2008. december 31-ig kiterjesztették, az SMAC 2009. január 22-én üzemeltetési alvállalkozói szerződést kötött az Angoulême-i CCI-vel (a továbbiakban: a 2009. évi alvállalkozói szerződés). 2009. január 1-től három évig a CCI-repülőtér helyett az SMAC felelt a repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos befektetésekért.
- (13) Végezetül egy versenypályázati eljárást követően 2012. január 1-jétől a repülőtér irányítása és üzemeltetése az SNC-Lavalin magántársaság felelőssége lett ⁽⁹⁾.

2.2. A repülőtér jellemzői és forgalma

- (14) Ahogy azt az eljárás megindításáról szóló határozat is kiemeli, az angoulême-i repülőtér Charente megyében található, és belföldi és nemzetközi kereskedelmi járatokat is fogad. A repülőtér 75 km-re található Périgueux és Limoges repülőtérétől, 80 km-re Niort repülőtérétől és körülbelül 120 km-re La Rochelle és Bordeaux repülőtérétől.

⁽⁴⁾ HL C 99., 2014.4.4., 3. o.

⁽⁵⁾ HL C 113., 2014.4.15., 30. o.

⁽⁶⁾ 2002. április 22-i koncessziós megállapodás (a továbbiakban: koncessziós megállapodás).

⁽⁷⁾ A koncessziós megállapodás előírásainak 37. cikke.

⁽⁸⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (13) preambulumbekzdését, 2. táblázat.

⁽⁹⁾ Ahogy az az eljárás megindításáról szóló határozat (23) preambulumbekzdésében is olvasható, az SMAC a közbeszerzési eljárás mellett döntött.

1. táblázat:

Az angoulême-i repülőtérrel szomszédos repülőterek ⁽¹⁾

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Menetidő (perc)	93	106	79	119	102
Távolság (km)	108	110	97	156	127

⁽¹⁾ A táblázatban szereplő menetidők és távolságok a Michelin útvonaltervezőjéből származnak, és a leggyorsabb menetidőt tartalmazzák.

- (15) A Twin Jet által Angoulême és Lyon között, közszolgáltatási kötelezettség teljesítése érdekében üzemeltetett menetrend szerinti légi járatot 2007 áprilisában megszüntették. A Ryanair 2008-ban és 2009-ben áprilistól októberig heti három menettérti járatot üzemeltetett a londoni Stansted repülőtérre. 2004 és 2011 között az angoulême-i repülőtér ezenkívül főleg repülőklubok, helikopterklubok és üzleti járatok bonyolítottak kereskedelmi forgalmat.
- (16) Az angoulême-i repülőtér 2. táblázatban összegezett utasforgalma a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó, 2005. évi közösségi iránymutatások ⁽¹⁰⁾ (a továbbiakban: a 2005. évi iránymutatás) (15) bekezdése szerinti D kategóriába sorolja a repülőtér.

2. táblázat

Az angoulême-i repülőtér utasforgalma ⁽¹⁾

	Utasszám	amelyből a Ryanair része	menetrend szerinti járatok %-a	Forgalom
2004	5 496	0	85,53 %	26 731
2005	6 789	0	89,45 %	28 328
2006	6 553	0	94,26 %	24 381
2007	2 362	0	66,30 %	22 868
2008	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010	345	0	0,00 %	24 632
2011 ⁽²⁾	394	0	0,00 %	26 060

⁽¹⁾ A francia hatóságok 2012. január 20-án kelt levele szerinti utasforgalom.

⁽²⁾ 2011. január és november közötti időszakra vonatkozó adatok

- (17) Az angoulême-i repülőtér pénzügyi helyzetének vizsgálata azt mutatja, hogy a platform irányítása a szóban forgó időszakban jelentős veszteségeket termelt. A repülőtér vezetőjének az üzemeltetésért fizetett összes hozzájárulása 2004–2011 között 10 232 310 EUR-t tett ki ⁽¹¹⁾. A repülőtér vezetője által fizetett nem állami befektetések összege 2004–2011 között 1 277 000 EUR volt. Ezeket a regionális és helyi érdekelt hatóságok finanszírozták, majd később az SMAC és a CCI-repülőtér ⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ HL C 312., 2005.12.9., 1. o.

⁽¹¹⁾ Lásd e határozat (28) preambulumbekkezdését.

⁽¹²⁾ Lásd e határozat (21) preambulumbekkezdését.

3. AZ INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES ISMERTETÉSE

3.1. A repülőtér számára nyújtott pénzügyi támogatás

3.1.1. A repülőtér számára nyújtott támogatások szerződéses kerete

- (18) Az angoulême-i repülőtér befektetéseinek és üzemeltetési veszteségeinek egy részét a CG16, a COMAGA és a CCBC finanszírozta az Angoulême-i CCI-vel kötött partnerségi megállapodásuk⁽¹³⁾ alapján (a továbbiakban: 2002. évi megállapodás). A megállapodást a helyi berendezésre irányuló koncesszió állam általi odaítélését követően kötötték meg. Ebből következően 2006. december 31-ig a CG16, a COMAGA és a CCBC pénzügyi támogatást nyújtott az Angoulême-i CCI részére a repülőtér üzemeltetéséért⁽¹⁴⁾. Az SMAC 2007. január 1-től átvállalta a 2002. évi megállapodásban említett vállalásokat.
- (19) A 2009. évi alvállalkozói szerződés értelmében az SMAC fedezte a CCI-repülőtér 2009 és 2011 között felhalmozott üzemeltetési veszteségeit. A hozzájárulások lebontása az SMAC tagszervezetei között az angoulême-i repülőtérnek tulajdonítható kiadások tekintetében erre az időszakra megegyezik a 2002. évi megállapodásban előírtakkal.
- (20) Végezetül, ahogy azt már feljebb is megállapítottuk, az SNC-Lavalin az SMAC által odaítélt, hat éves időszakra szóló nyilvános üzemeltetési szerződés⁽¹⁵⁾ alapján 2012. január 1. óta üzemelteti az angoulême-i repülőtérrel. Az ajánlati felhívásban⁽¹⁶⁾ részt vevők feleknek egy stratégiai fejlesztési tervet kellett kidolgozniuk egy alapforgatókönyvre⁽¹⁷⁾ és egy proaktív forgatókönyvre⁽¹⁸⁾. Az átruházó hatóság a második forgatókönyvet választotta.

3.1.2. Infrastrukturális beruházások

- (21) A CCI-repülőtérnek a különböző hatóságok által a repülőtér infrastrukturális beruházásainak finanszírozására ténylegesen kifizetett hozzájárulások részleteit az eljárás megindításáról szóló határozat tartalmazza⁽¹⁹⁾. A Bizottság hangsúlyozza, hogy a CCI-repülőtér által a 2004 és 2011 közötti időszakban végrehajtott nem állami beruházások 1 277 000 EUR-t tesznek ki. Ezeket a regionális és helyi érdekelt hatóságok (CG16, COMAGA, CCBC) finanszírozták, majd később az SMAC és a CCI-repülőtér.
- (22) A beruházásokkal a kifutópálya 50 méterrel történő meghosszabbítását célozták meg azért, hogy az angoulême-i repülőtér rendelkezzen azokkal a műszaki feltételekkel, amelyekkel ki tudja szolgálni a légi forgalom növekedését várhatóan előidéző légitársaságokat. A francia hatóságok azt is állítják, hogy a repülőtér felszerelését célzó munkálatok és a moduláris berendezések célja az volt, hogy megfeleljenek a közszolgáltatást nyújtó létesítményekre vonatkozó szabályozásnak.
- (23) Az állami előjogok kivételével 2012. január 1-től az SMAC felelt a repülőtér felszerelésével és berendezésével kapcsolatos beruházások költségeiért és felügyeletéért. Bár végleges programot nem állítottak össze, ezeknek a beruházásoknak az értékét 1 200 000 EUR-ra becsülik a 2012–2017 közötti időszakra⁽²⁰⁾.

⁽¹³⁾ Az Angoulême Brie Champniers-i repülőtér üzemeltetésével és fejlesztésével kapcsolatos pénzügyi feltételekről szóló, 2002. május 23-i megállapodás.

⁽¹⁴⁾ A hozzájárulások részletes ismertetése az eljárás megindításáról szóló határozat 2. táblázatában található.

⁽¹⁵⁾ Az SNC-Lavalin által benyújtott 2011. július 19-i ajánlattételi dokumentáció, melyet az SMAC 2011. augusztus 8-án fogadott el a 2011. június 23-i megbeszélést követően.

⁽¹⁶⁾ A 2011. március 9-i francia hivatalos közbeszerzési értesítőben (*Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics – BOAMP*) közzétett hirdetmény, 48-B. szám, 222. sz. hirdetés.

⁽¹⁷⁾ Az alapforgatókönyv egybeesik azokkal a célkitűzésekkel és eredményekkel, amelyeket az üzemeltető reálisan megvalósíthatónak és elérhetőnek vél a számára odaítélt szerződés időszaka alatt és az adott teljesítési feltételek mellett a gazdasági körülményekre, a szerződés sajátos jellemzőire és a légi fuvarozás kilátásaira, illetve a platform helyzetére és konkrét környezetére is tekintettel.

⁽¹⁸⁾ A proaktív forgatókönyv célja a menetrend szerinti kereskedelmi szolgáltatások fejlesztésének biztosítása. Vizsgálja a repülőtér könyvelésére és – adott esetben – az üzemeltető javadalmazására gyakorolt hatást, illetve a *syndicat* által a szerződésen kívül nyújtandó további pénzügyi hozzájárulások pénzügyi hatásait.

⁽¹⁹⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló, már hivatkozott határozat (30) preambulumbeközlését, 3. táblázat.

⁽²⁰⁾ Az SMAC közlése, 2011. június 23.

3.1.3. Az állami feladatokkal kapcsolatos költségek finanszírozása

- (24) A 2002. évi megállapodás kifejezetten kizárja a hatálya alól az állami feladatokkal közvetlenül kapcsolatban álló beruházásokat. A francia hatóságok szerint ezek a költségek ⁽²¹⁾ magukban foglalják az üzemeltetési kiadásokat, a repülőtér-biztonsági felszerelést ⁽²²⁾ és az utasbiztonsági felszerelést ⁽²³⁾. A kiadások az alábbi tételekből állnak:

3. táblázat

Biztonsági és utasbiztonsági kiadások

(EUR)

Tárgyév	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Repülőtér-biztonság	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
Utasbiztonság	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
Általános költségek	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
Összesen	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

- (25) Ezeket a kiadásokat az amortizációs költségekkel arányosan a repülőtéri illetékből és a repülőterek és a légi közlekedés intervenciók alapjából (*Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien – FIATA*) származó kiegészítő támogatásokból finanszírozták; ez utóbbit 2008-tól kezdődően kiváltották a repülőtéri illeték megemelésével. Az általános adókodekx 1609w. cikkében megállapított repülőtéri illetéket azok a repülőtéri üzemeltetők szedhetik be, amelynek bejövő és kimenő utasforgalma az előző naptári évben meghaladta az 5 000 főt. A miniszteri rendelet határozza meg az érintett repülőterek jegyzékét és az egyes repülőterek által beszedhető illeték mértékét ⁽²⁴⁾.

- (26) A francia hatóságok szerint a beszedett források a következő tételekre bonthatók:

4. táblázat

Állami tevékenységek finanszírozására fordított forrásokból származó bevételek

(EUR)

Tárgyév	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Az illetékből származó bevételek	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Növekedés	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
FIATA	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
Összesen	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. Üzemeltetési támogatás

- (27) 2008-ig a CG16, a COMAGA és a CCBC fedezte az üzemeltetési veszteségeket és fizette a törlesztőrészleteket a 2002. évi megállapodásnak megfelelően; a veszteségek összegét az Angoulême-i CCI állta a gazdálkodási részlegétől származó hozzájárulásokból ⁽²⁵⁾. A 2002. évi megállapodás részes felei által fizetendő éves veszteség felső határértékét – amelyet kezdetben 350 000 EUR-ban határoztak meg – 2004-től megemelték. Végül 2008-tól és 2009. január 1-től – amikor az SMAC kötelezettséget vállalt a 2009. évi alvállalkozói szerződésben – az SMAC ellensúlyozta a CCI-repülőtér teljes üzemeltetési veszteségét.

⁽²¹⁾ Az ennek a határozatnak a (24) preambulumbekzdésében említett állami beruházásokkal kapcsolatos pénzügyi forgalom mellett az üzemeltetéssel összefüggő pénzügyi forgalmat az eljárás megindításáról szóló határozat (43) preambulumbekzdésében található 4. táblázat tartalmazza.

⁽²²⁾ Tűzoltóautók, vad- és madárveszélyt elhárító járművek, kerítés.

⁽²³⁾ Utas- és poggyásellenőrző berendezés.

⁽²⁴⁾ Lásd e határozat 8.1.1.2. szakaszát.

⁽²⁵⁾ Lásd az eljárást megindító határozat (36) preambulumbekzdését.

- (28) Összességében a CCI-repülőtér számára az angoulême-i repülőtér üzemeltetéséért kifizetett hozzájárulások összege 2004–2011 között a következőképpen alakult:

5. táblázat

A CCI-repülőtér számára nyújtott üzemeltetési támogatás összege

(ezer EUR)

Tárgyév	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Támogatás	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

- (29) 2012 óta az SNC-Lavalin közbeszerzési szerződés alapján üzemelteti a repülőtérrel. A fent ismertetett alapforgatókönyv és proaktív forgatókönyv (lásd a 17. és a 18. lábjegyzeteket) az előre jelzett üzemeltetési eredmény alapján határozza meg az SMAC által finanszírozott kiegyenlítő hozzájárulás felső határát és az átruházott hatáskörökkel rendelkezőnek odaítélt általános javadalmazást. Az SNC-Lavalin által benyújtott ajánlatok a következők:

6. táblázat

Az üzemeltetési támogatás és az SNC-Lavalin számára nyújtott javadalmazás felső határa (adókkal együtt) – Alapforgatókönyv

(EUR)

Tárgyév	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kiegyenlítő hozzájárulás	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Ellentételezés	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Összesen	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

7. táblázat

Az üzemeltetési támogatás és az SNC-Lavalin számára nyújtott javadalmazás felső határa (adókkal együtt) – Proaktív forgatókönyv

(EUR)

Tárgyév	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kiegyenlítő hozzájárulás	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Ellentételezés	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Összesen	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. Az angoulême-i repülőtér díjazási keretrendszere

- (30) Az Angoulême-i CCI négy egymást követő döntést hozott a díjakról, amelyek közül az utolsó kettőt az SMAC is jóváhagyta:

8. táblázat

Légiforgalmi díjak az angoulême-i repülőtéren

(EUR)

Tárgyév	2003.6.15.-től érvényes díjak	2005.12.1.-től érvényes díjak	2009.1.1.-től érvényes díjak	2010.6.1.-től érvényes díjak
Leszállás	Több kategória	Több kategória	Több kategória	Több kategória

(EUR)

Tárgyév	2003.6.15.-től érvényes díjak	2005.12.1.-től érvényes díjak	2009.1.1.-től érvényes díjak	2010.6.1.-től érvényes díjak
B737-800 leszállás	284,56	296,77	296,81	305,94
Kifutó világítás	26,25	27,35	27,35	35,00
Parkolás (óránként és tonnánként 2 óra felett)	0,25	0,26	0,26	0,27
Uniós utasok	3,61	3,76	2,76	2,85
Fogyatékkal élő/mozgáskorláto- zott személyek után fizetendő díj⁽¹⁾	—	—	—	0,42

⁽¹⁾ A fogyatékkal élő és mozgáskorlátozott személyek után fizetendő díj (*passagers handicapés et à mobilité réduite – PHMER*).

- (31) A menetrend szerinti járatokat tervező társaságok az igényelt szolgáltatásoktól függően külön elbírálás alá eshetnek. Ennek keretében visszatérítés nyújtható ⁽²⁶⁾.

3.3. Kapcsolat a Ryanairrel

3.3.1. A Ryanairrel és az Airport Marketing Services-zel közötti szerződések

- (32) Egy európai projektfelhívás ⁽²⁷⁾ közzétételét követően az SMAC két szerződést kötött 2008. február 8-án: az első a Ryanairrel, a második pedig az Airport Marketing Services-zel, a Ryanair kizárólagos tulajdonában álló leányvállalatával (a továbbiakban: AMS). E két szerződés (a továbbiakban: a 2008. évi szerződések) célja az volt, hogy menetrend szerinti légi járatot létesítsenek Angoulême és London Stansted között.
- (33) A Ryanairrel kötött szerződés repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozott (a továbbiakban: a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés). Az AMS-szel kötött szerződés (a továbbiakban: a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés) az útvonal népszerűsítését és hirdetését célozza.
- (34) A 2008. évi szerződéseket az útvonal elindításától számított ötéves időszakra kötötték meg ⁽²⁸⁾. Bár más légitársasággal nem kötöttek hasonló szerződést, az illetékekre vonatkozó 2009. március 1-i határozat az illetékekkel kapcsolatos összes intézkedést tartalmazza. Ez a határozat az útvonal elindításától számított három évre utasonként 15 EUR, 12 EUR, majd 9 EUR összegű, „a járat fejlesztéséhez való hozzájárulásról” tesz említést, melynek felső korlátja 400 000 EUR, 300 000 EUR, illetve 225 000 EUR. Az utolsó intézkedést nem említi az illetékekre vonatkozó 2010. évi határozat.

3.3.2. A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés

- (35) A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben a Ryanair vállalta, hogy heti három járatot működtet a nyári időszakban ⁽²⁹⁾. Ezen túlmenően, ahogy azt az eljárás megindításáról szóló határozat ⁽³⁰⁾ is kimondja, az SMAC bizonyos csökkentéseket engedélyezett a Ryanairnek a hatályos általános díjtáblázathoz képest:

9. táblázat

A Ryanairre vonatkozó repülőtéri illetékek

(EUR)

Tárgyév	2008	2009	2010	2011	2012
Illeték utasonként	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

⁽²⁶⁾ A Ryanairrel kapcsolatban lásd ennek a határozatnak a (35) preambulumbekzdését, a 9. táblázatot.

⁽²⁷⁾ HL S 144–179348., 2007.7.28.

⁽²⁸⁾ 2.1. cikk mindkét szerződésben.

⁽²⁹⁾ A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 4.1. cikke.

⁽³⁰⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (55) és azt követő preambulumbekzdéseit.

(EUR)

Tárgyév	2008	2009	2010	2011	2012
Leszállási illeték járatpáronként	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Földi kiszolgálási illeték járatpáronként	195	245	245	245	245

- (36) Az SMAC vállalta, hogy a szerződés időtartama alatt nem változtat az illetékek mértékén és nem vet ki újabb illetékeket közvetve és közvetlenül sem ⁽³¹⁾. Végül a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés előírta, hogy a Ryanairnek a szerződés felmondása esetén büntetést kell fizetnie ⁽³²⁾. Ha a Ryanair a szerződés teljesítése harmadik évének letelte előtt mondja fel a szerződést, a rendelkezés előírja, hogy a Ryanairnek 17 000 EUR-t kell fizetnie a negyedik évre, illetve 8 500 EUR-t az ötödik évre.

3.3.3. A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés

- (37) A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés kizárólag a Ryanair azon vállalására alapul, hogy működtetni fogja a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződésben ismertetett Angoulême–London Stansted járatot ⁽³³⁾. Az említett szerződésben az AMS vállalta, hogy marketingszolgáltatásokat nyújt a Ryanair weboldalán a szerződés időtartamának első három évében, amennyiben az SMAC-tól ezért pénzt kap ⁽³⁴⁾.
- (38) Ezenkívül, bár a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést az AMS írta alá, a szerződés ⁽³⁵⁾ azt kötötte ki, hogy ha a Ryanair a szerződés teljesítése harmadik évének letelte előtt felmondja a szerződést, úgy az Ryanairnek a negyedik évre 50 000 EUR-t, illetve az ötödik évre 25 000 EUR-t kell fizetnie az SMAC-nek.

3.3.4. A szerződés SMAC, Angoulême-i CCI és Ryanair/AMS általi teljesítése

- (39) 2008-ban és 2009-ben a Ryanair kereskedelmi tevékenysége az angoulême-i repülőtér forgalmának 95–97 %-át tette ki. Ez a tevékenység a repülőtér teljes elméleti kapacitásának – amely a francia hatóságok becslései szerint évi 100 000 utast jelent – 25–28 %-át foglalta le.
- (40) A repülőtér vezetője, az SMAC, a Ryanair és az AMS között 2008–2010 között lezajlott pénzügyi forgalom lebontása a következő:

10. táblázat

2008–2010 közötti pénzügyi forgalom

(EUR)

Tárgyév	2008	2009	2010	Összesen
Illetékek	54 086	70 294	0	124 380
Marketing támogatás ⁽¹⁾	400 000	300 000	0	700 000
Nettó átutalás ⁽²⁾	454 086	370 294	0	824 380

⁽¹⁾ A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés szerinti kifizetéseket közvetlenül az SMAC bonyolította az AMS felé.

⁽²⁾ A nettó átutalás nem tartalmazza a Ryanair tevékenységével összefüggő egyéb bevételeket vagy kiadásokat.

- (41) A 2008. évi szerződéseket 2009 után nem hajtották végre. A Ryanair, miután a szolgáltatásnyújtás folytatását 2010-ben először a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés által előírt 225 000 EUR (a harmadik évre) és 400 000 EUR (a negyedik évre) összegű kifizetés megszüntetésétől, majd pedig a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben előírt szolgáltatások volumenének fenntartásától tette függővé úgy, hogy a nyári időszakban a szerződésben foglalt nyolc hónap helyett két hónapra korlátozta a szolgáltatásnyújtást, bejelentette, hogy beszünteti a járatot.

⁽³¹⁾ A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 6. cikke.

⁽³²⁾ A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 10. cikkének (3) bekezdése.

⁽³³⁾ A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 1. cikke.

⁽³⁴⁾ Lásd az eljárást megindító határozat (60) preambulumbekzdését.

⁽³⁵⁾ A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 7. cikke.

- (42) 2010. június 28-án az SMAC járatok megszüntetése miatt elszenvedett károkért kártérítési keresetet nyújtott be a poitiers-i közigazgatási bíróságon. A Ryanair az ügyet a Londoni Nemzetközi Választott bírósághoz továbbította, amelynek joghatóságát az SMAC azóta az államtanács előtt megtámadta. Az eljárás még folyamatban van.

4. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

- (43) A Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában kétségeit fejezte ki a repülőtér üzemeltetőinek pénzügyi támogatását illetően ⁽³⁶⁾.
- (44) A Bizottság először azon nem gazdasági tevékenységek hatáskörével kapcsolatban fejezte ki kétségeit, amelyeket valószínűleg a hatóság fog finanszírozni. A Bizottság hangsúlyozta, hogy azt, hogy az angoulême-i repülőtér összes tevékenységét egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás hatáskörébe vonták, az *Altmark* ügyben hozott ítéletben ⁽³⁷⁾ megállapított első kritériumra tekintettel valószínűleg meg fogja cáfolni egy nyilvánvaló értékelési hiba.
- (45) Másodszor, a Bizottság kétségbe vonta az *Altmark* ügyben hozott ítéletben említett második kritériumnak való megfelelést, mely szerint a végzett tevékenységekre vonatkozó ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket előzetesen kell megállapítani.
- (46) Harmadszor, a Bizottság kételyeit fejezte ki az SNC-Lavalin számára a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek fedezésére nyújtott ellentételezés mértékével kapcsolatban (az *Altmark* ítéletben megállapított harmadik kritérium). Negyedszer, a Bizottságnak komoly kételyei voltak a szolgáltatók kiválasztására (az *Altmark* ítéletben megállapított negyedik kritérium), többek között a versenyben lévő ajánlatról szóló információ hiányában az SNC-Lavalin által garantált üzemeltetési időszakra vonatkozóan.
- (47) A Bizottságnak továbbá kételyei voltak a Ryanair számára odaítélt intézkedésekkel kapcsolatban. A Bizottság, miután megállapította a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés közötti lehetséges kapcsolat meglétét, arra az álláspontra helyezkedett, hogy a Ryanair nem a piaci árat fizette a repülőtéri szolgáltatások igénybe vételéért ⁽³⁸⁾.

5. FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

5.1. A repülőtér számára nyújtott pénzügyi támogatás

5.1.1. A támogatásként való besorolásról

5.1.1.1. A gazdasági tevékenység fogalmáról

a) A repülőtér-üzemeltetők

- (48) A francia hatóságok először is hangsúlyozzák, hogy az SMAC felelősséget vállalt a beruházásokért és a kereskedelmi politikáért. Az SMAC a Ryanairrel kötött megállapodások kizárólagos részes fele. A francia hatóságok úgy vélik, hogy a repülőtér üzemeltetésébe való beavatkozást igazolják a hatóságok felelősségi körébe tartozó közérdekű feladatok.

b) Az infrastruktúra állami finanszírozása vizsgálatának jogalapja

- (49) A francia hatóságok úgy vélik, hogy a repülőtéri infrastruktúra finanszírozásának vizsgálatát az 1994. évi iránymutatás alapján kellene elvégezni ⁽³⁹⁾. Tehát a hatóságok úgy vélik, hogy az iránymutatás 12. pontja az állami támogatási szabályok alapján kizárja az ilyen finanszírozások vizsgálatát. Hozzáteszik, hogy a repülőtéri tevékenységek és infrastruktúra besorolása a 2005. évi iránymutatás hatálybalépése előtt jogilag bizonytalan volt. Az Európai Unió Bíróságának álláspontja nem volt elegendő a repülőterek vezetési és üzemeltetési tevékenységei gazdasági jellegének egyértelmű megállapításához.

⁽³⁶⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló, már hivatkozott határozat (175) preambulumbekendését.

⁽³⁷⁾ A C-280/00. sz., Trans GmbH and Regierungspräsidium kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ügyben hozott ítélet (EBHT 2003, I-7747. o.).

⁽³⁸⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló, már hivatkozott határozat (240) preambulumbekendését.

⁽³⁹⁾ Az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légi közlekedés állami támogatására való alkalmazásáról szóló közösségi iránymutatás (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.).

c) A hatóságok előjogai

- (50) A francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy a Bizottság a lipcsei repülőtérrel szóló határozatában⁽⁴⁰⁾ arra a következtetésre jutott, hogy a közbiztonsággal, tűzoltással és üzembiztonsággal kapcsolatos előjogok gyakorlásához kapcsolódó repülőtéri infrastruktúrák nem tekinthetők gazdasági tevékenységnek. A francia hatóságok szerint ezeket a védelmi és biztonsági intézkedéseket⁽⁴¹⁾ a repülőtéri illetékből⁽⁴²⁾ származó bevételből finanszírozzák. Az illetéket minden évben az 5000 forgalmi egységet⁽⁴³⁾ meghaladó tevékenységet végző repülőteret üzemeltető közjogi vagy magánjogi szervezetek által fedezendő és beszerezendő költségekre tekintettel állapítják meg. Ezt a mechanizmust igazolják azok a konkrét védelmi és biztonsági korlátozások, amelyek túlmutatnak az egyszerű üzemeltetési követelményeken.
- (51) A francia hatóságok megjegyzik, hogy a kiadások egy része csak részben fedezett⁽⁴⁴⁾. Továbbá a repülőtéri üzemeltetők által bevallott adatokat összemérhetik az aktuális évvel és az előző két évvel.
- (52) A francia hatóságok azt állítják, hogy ez a mechanizmus nem okoz túlkompenzációt. Először, a repülőtéri illetéket addig nem használják a kiadások megtérítésére, amíg a bevallott adatokat nem ellenőrizték. Másodszor, a beruházásokat a beruházási keretösszeggel arányosan kompenzálják. Ezenfelül pozitív egyenleg esetén az összeget átviszik a következő évekre, és a pozitív egyenleg díját az üzemeltető fizeti meg. A francia hatóságok e tekintetben megemlítik a megnövekedett védelmi és biztonsági költségek⁽⁴⁵⁾ miatt felmerülő gyakori hiányt a repülőtéri illetékekből származó bevételben.
- (53) A francia hatóságok továbbá hangsúlyozzák, hogy az Angoulême-i CCI a közhatalom gyakorlásával összefüggő egyéb költségeket is fedez a szerződésnek és a koncessziós előírásoknak megfelelően. Ehhez kapcsolódóan az üzemeltető biztosította a repüléstájékoztató szolgálatot⁽⁴⁶⁾ akkor, amikor az állam nem nyújtott légiforgalmi irányítást. Ezen túlmenően, amikor az állam felelt ezért a tevékenységért, az üzemeltető a szolgálat költségeihez hozzájárulást fizetett az államnak⁽⁴⁷⁾. A CCI és az SMAC által aláírt alvállalkozói szerződés alkalmazásában az Angoulême-i CCI sürgette egy repüléstájékoztató szolgálat bevezetését az állam által nyújtott légiforgalmi irányítás üzemidején kívül eső időszakokra. A francia hatóságok szerint az ezekből a feladatokból eredő, az Angoulême-i CCI által fedezett költségek a következők:

(ezer EUR)

Tárgyév	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Légiforgalmi irányítás	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Összesen	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

- (54) Végül a francia hatóságok arra hivatkoznak, hogy az Angoulême-i CCI, a regionális és a helyi hatóságok, illetve az SMAC finanszírozta az irányítórónt 2004-es és 2005-ös, összesen 84 800 EUR összegbe kerülő felújítási munkálatait, továbbá a kifutópálya világításának és a forgalmi előterek szünetmentes tápegységgel való ellátásának 2008-as, összesen 89 300 EUR-ba kerülő munkálatait.

5.1.1.2. Szelektív előny megléte

- (55) Az infrastruktúra és az állami tevékenységek hatáskörén kívül eső műveletek finanszírozását illetően a francia hatóságok azt emelik ki először, hogy az angoulême-i repülőtér finanszírozásában részt vevő hatóságok nem kizárólag nyereségszerzési céllal tevékenykedtek. A hatóságok a régió számára nyújtott gazdasági és társadalmi előnyöket is figyelembe vették. Ennek eredményeképpen a piaccgazdasági befektető elvének próbája nem elegendő

⁽⁴⁰⁾ A Bizottság 2008. július 23-i 2008/948/EK határozata a Németország által a DHL és a lipcse-hallei repülőtér javára tett intézkedésekről C 48/06 (ex N 227/06) (HL L 346., 2008.12.23., 1. o.).

⁽⁴¹⁾ A francia hatóságok úgy vélik, hogy ezek a tevékenységek a vadveszély elleni cselekvéseket is magukban foglalják.

⁽⁴²⁾ A repülőtéri illetékre vonatkozó szabályokat az általános adóködex 1609w. cikke és a repülőtéri illeték utasonként megállapított mértékének meghatározása érdekében a repülőtéri üzemeltetők által elérendő bevételről szóló, 2009. december 30-i miniszteri rendelet tartalmazza.

⁽⁴³⁾ Egy forgalmi egység egy utasnak vagy 100 kg levélnek vagy szállítmánynak felel meg.

⁽⁴⁴⁾ Például a kerítésépítésnek csak az 50 %-át fedezi.

⁽⁴⁵⁾ A védelmi és biztonsági költségek 1999 és 2010 között az eredeti összeg 6,4-szeresére nőttek.

⁽⁴⁶⁾ Repüléstájékoztató szolgálat (Air Flight Information Service, AFIS).

⁽⁴⁷⁾ A francia hatóságok jelzik, hogy a 2008. pénzügyi évre befizetésre került ez a hozzájárulás.

ennek a finanszírozásnak az igazolására. A francia hatóságok ugyanakkor megemlítik, hogy az SMAC optimalizálni kívánja a repülőtér üzemeltetését az általa fizetendő hozzájárulás csökkentése érdekében. A francia hatóságok álláspontjuk bizonyítására a garantált hiány szerződéses felső korlátjára hivatkoznak, amelyet az ajánlati felhívás és a megállapodás időtartamára előírányzott beruházások arányának ésszerűsítése után vezettek be.

5.1.1.3. A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt hatás

- (56) A francia hatóságok fenntartják azt az álláspontjukat, hogy az angoulême-i repülőtérnek odaítélt állami pénzügyi támogatás nem befolyásolja a versenyt. Figyelembe véve, hogy Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle és Bordeaux repülőterei több mint egy órányi autópályára⁽⁴⁸⁾ vannak az angoulême-i repülőtértől, úgy vélik, hogy ezeket a repülőtereket nem kellene beleszámítani ez utóbbi repülőtér vonzáskörzetébe.
- (57) Ezen túlmenően a niorti repülőtér nem alkalmas kereskedelmi járatok fogadására. Ilyen forgalom ott gyakorlatilag nem létezik. A périgueux-i repülőtér kizárólag 60 férőhelyesnél kisebb, két turbólégcsavaros repülőgépet tud fogadni, ami nem egyezik meg a legtöbb fapados légitársaság által üzemeltetett középtávú útvonalakon használt repülőgépek jellemzőivel. A London és Bordeaux, Limoges, illetve La Rochelle közötti utasforgalom felülvizsgálata nem tár fel az Angoulême–London Stansted útvonal megnyitása és megszüntetése által okozott jelentős változást a forgalomban:

Pax London	Angoulême	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
2007	0	0	112 257	83 171
2008	24 494	0	100 312	88 826
2009	27 490	94 133	60 432	80 073
2010	0	81 817	54 773	143 171 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Ez a jelentős forgalmi növekedés a Billi terminál 2010 júniusában történt üzembe helyezéséhez köthető, amelyet kifejezetten a fapados légitársaságoknak terveztek.

- (58) A francia hatóságok továbbá úgy vélik, hogy az Angoulême-mel fennálló vasúti összeköttetések nem versenyeznek a londoni légi útvonallal. Ezek a piacok világosan elkülönülnek egymástól az árak és a TGV és Eurostar nagysebességű vonatszolgáltatásaival összehasonlított időbeli különbség miatt. Emellett a TGV és a bordeaux-i repülőtér közötti intermodalitás gyakorlatilag nem létezik, mert Tours, Angoulême és Bordeaux között nincs gyorsvonat-csatlakozás.
- (59) Még általánosabban véve, a francia hatóságok a légitársaságokra vonatkozó 2005. évi iránymutatásra hivatkoznak, mely kimondja, hogy „a kis regionális repülőtereknek (D kategória) ítélt támogatások kisebb mértékben torzíthatják a versenyt vagy befolyásolhatják a kereskedelmet a közérdekkel ellentétes mértékben”. A fenti megfontolások ellenére a francia hatóságok úgy vélik, hogy csak Bordeaux, Limoges és La Rochelle repülőterei fekszenek potenciálisan az angoulême-i repülőtér vonzáskörzetén belül, figyelembe véve a forgalmukat és a jellemzőiket.
- (60) Az azonban, hogy a Ryanair járatokat indított London Stanstedre La Rochelle-ből és Limoges-ből, azt jelenti, hogy a légitársaságok külön piacoknak tekintik őket. Hasonlóképpen az Angoulême és a bordeaux-i, limoges-i és La Rochelle-i repülőterek közötti menetidő – amely majdnem megegyezik az Angoulême és London Stansted közötti repülési idővel – visszatartó erejű az angoulême-i lakosok számára.
- (61) Következésképpen a francia hatóságok úgy vélik, hogy a versenyre való hatás feltétele nem teljesül, és a Bizottság kifogásai az angoulême-i repülőtér állami finanszírozásával kapcsolatban nem támaszthatók alá, mert az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése alkalmazásának lényeges feltételei közül egy ebben az esetben nem teljesül.

⁽⁴⁸⁾ A francia hatóságok ezt a küszöbértéket az NN 21/06. sz. egyesült királyságbeli Derry város repülőtérre vonatkozó, 2006. május 16-i bizottsági határozatra (HL C 272., 2006.11.9.) alapozzák. Ezenkívül a menetidőt a Michelin útvonaltervezőjével számolják ki, mely során a leggyorsabb menetidőt veszik alapul.

5.1.2. Összeegyeztethetőség a belső piaccal

5.1.2.1. Az EUMSZ 106. cikk (2) bekezdése szerinti összeegyeztethetőség

- (62) A francia hatóságok úgy vélik, hogy az angoulême-i repülőtér vezetői számára nyújtott pénzügyi támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal, és nem vonatkozik rá a bejelentési kötelezettség még akkor sem, ha az *Altmark* ítéletben megállapított összes kritérium nem is teljesül. Azon az állásponton vannak, hogy a repülőtér összességében egy általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak kell tekinteni, melynek célja, hogy részt vegyen a regionális gazdaságfejlesztésben. A francia hatóságok szerint az ilyen összeegyeztethetőség közvetlenül az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésén, illetve 2005/842/EK bizottsági határozatra (a továbbiakban: az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2005. évi határozat) ⁽⁴⁹⁾ alapul a 2012. január 30. előtti időszakra. Ezenkívül a 2012/21/EU bizottsági határozatra (a továbbiakban: az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat) ⁽⁵⁰⁾ is alapul.
- a) Az Angoulême-i CCI és az SMAC-kel társult Angoulême-i CCI irányítása alatti időszak
- i) A megbízás megléte
- (63) A francia hatóságok úgy vélik, hogy az Angoulême-i CCI közszolgáltatási feladattal való megbízása a kereskedelmi törvénykönyv 170–1. cikkéből következik. E rendelkezés szerint a létesítmény hozzájárul „a gazdaságfejlesztéshez, a terület vonzerejének növekedéséhez és fejlesztéséhez, illetve a vállalkozások és társulásai támogatásához úgy, hogy teljesíti [...] a közszolgáltatási feladatokat és az ezen feladatok elvégzéséhez szükséges közérdekű feladatokat”. E célból „minden létesítmény [...] hozhat létre és vezethet [...] létesítményeket, így különösen [...] repülőtereket [...]”.
- (64) A francia hatóságok hozzátézik, hogy ez a jogi keret kiegészíti a repülőtér vezetésének és üzemeltetésének felelősségét az Angoulême-i CCI-re ruházó törvényeket. Ez azt eredményezte, hogy az Angoulême-i CCI-t bízták meg a repülőtéri infrastruktúra felépítésével és irányításával. Ugyanez igaz azokra a határozatokra is, amelyekkel az Angoulême-i CCI és a részt vevő regionális és helyi hatóságok elhatározták, hogy részt vesznek a repülőtér finanszírozásában.
- ii) Az ellentételezés összege
- (65) A francia hatóságok úgy vélik, hogy az Angoulême-i CCI-re vonatkozó költségvetési és számviteli keret ⁽⁵¹⁾ úgy alakították ki, hogy elkerüljék a túlkompenzációt.
- (66) Általánosságban egy külön költségvetési tételt rendeltek a repülőtéri tevékenységekhez. Ezen túlmenően a repülőtér költségvetéséről szóló szavazás eredménye az ellenőrzés lett, miután érvényesítette azt az Angoulême-i CCI Elnöksége ⁽⁵²⁾, vagyis az Angoulême-i CCI választott tagjai. A francia hatóságok e tekintetben kiemelik, hogy a költségvetés előkészítését a működési ügyletek állapotát érintő dokumentumok, az önfinanszírozó kapacitás, a tőkeügyletek, a nyújtott szolgáltatások ütemterve, a részlegek közötti hozzájárulások, illetve a munkavállalók beosztása és bértáblája is segíti.
- (67) A francia hatóságok emellett azt is állítják, hogy az SMAC alapszabálya ennek a megbízatására vonatkozik, amely kizárólag nyilvános repülőtéri szolgáltatásnyújtásból áll. A repülőtéri tevékenységekre külön költségvetés áll rendelkezésre. A francia hatóságok hozzátézik, hogy a költségvetést az SMAC bizottsága szavazza meg. Emellett bármilyen új intézkedést vagy az előző költségvetést 5 %-kal meghaladó intézkedést a minősített többségnek kell jóváhagynia.
- (68) Végül a francia hatóságok úgy vélik, hogy a rendszeres jelentéstétel lehetővé teszi annak ellenőrzését, hogy a megszavazott költségvetést megfelelő módon végrehajtották, ami kizárja a túlkompenzációt. A közgyűlés az n+1. évben újra szavaz a végrehajtott költségvetések elfogadásáról. Az ellenőrzés utolsó szintjét az Angoulême-i CCI beszámolóinak a prefektúrára való megküldése biztosítja, ahol ellenőrzik, hogy a beszámolókat megfelelően készítették-e el. 2006. december 31-ig a Polgári Légi Közlekedési Hatóság tette közzé a megfelelésről szóló véleményét. Az SMAC ajánlatkérőként hagyja jóvá a kezdeti, a módosított és a végrehajtott költségvetéseket.

⁽⁴⁹⁾ 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.).

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

⁽⁵¹⁾ Az Angoulême-i CCI-re vonatkozó költségvetési és számviteli szabályok megállapításáról szóló, 1992. március 30-i 111. sz. körlevél.

⁽⁵²⁾ Az Angoulême-i CCI Elnöksége választott tagokból áll, akik a módosítások megtétele után döntenek a költségvetés tervezetéről.

b) Az SNC-Lavalin és az SMAC irányítása alatti időszak

i) A megbízás megléte

- (69) A francia hatóságok úgy vélik, hogy az SNC-Lavalinra átruházott általános gazdasági érdekű feladatok meghatározása megtalálható az ajánlati felhívás dokumentációjában és a műszaki előírásokban⁽⁵³⁾. Azt állítják, hogy a repülőtéri platform fejlesztése ennek szerves részét képezi.

ii) Az ellentételezés összege

- (70) A francia hatóságok szerint a CCI-repülőtér eredménykimutatásai nem mutatnak túlkompenzációt.
- (71) Az SNC-Lavalin leányvállalatának létrehozása által garantált számviteli szétválasztás⁽⁵⁴⁾ mellett a túlkompenzáció hiányát az SMAC által végzett ellenőrzés⁽⁵⁵⁾ is biztosítja, melynek célja, hogy elkerülje az általános gazdasági érdekű feladatok költségeihez való hozzájárulásának túlkompenzációját.
- (72) A francia hatóságok emellett úgy vélik, hogy az SNC-Lavalin javadalmazása nem volt ésszerűtlen. Először, az ajánlattevőnek meg kellett határoznia az SMAC által előírt maximális garanciát a működése kiegyenlítésére az alapforgatókönyv (kereskedelmi forgalom nélküli működés) és a proaktív forgatókönyv (kereskedelmi forgalmat is tartalmazó működés) szerint. Ha a proaktív forgatókönyvet választották, akkor a francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy az SNC-Lavalin ajánlata volt pénzügyi szempontból a legalacsonyabb ajánlat. Másodszor, úgy vélik, hogy az SMAC által a 2012. pénzügyi évben viselt kiadás – kereskedelmi forgalom nélkül – 644 000 EUR volt a 2010. évi 810 000 EUR-hoz képest.
- (73) Végül a francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy az ingatlanadó terhei is az SMAC-ra hárultak, amely ingatlantulajdonosként úgy döntött, hogy azt nem hárítja át az üzemeltetőre.
- (74) A francia hatóságok tehát úgy vélik, hogy az angoulême-i repülőtér üzemeltetőinek nyújtott finanszírozás a 2012. január 30-át megelőző időszakban az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése és az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2005. évi határozat alapján, illetve az ezt követő időszakban az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat alapján összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal.

5.1.2.2. Az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerinti összeegyeztethetőség

a) Infrastrukturális beruházások

- (75) A francia hatóságok úgy vélik, hogy ha a Bizottság úgy döntene, hogy az infrastrukturális beruházások számára nyújtott állami segítségnyújtás az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése alapján állami támogatásnak minősül, a segítségnyújtást a 2005. évi iránymutatásnak megfelelően összeegyeztethetőnek kell tekinteni a belső piaccal.

i) Világosan meghatározott közérdekű célkitűzés (1. kritérium)

- (76) A francia hatóságok úgy vélik, hogy Charente megye gazdasági és turisztikai fejlesztése egy világosan meghatározott közérdekű célkitűzés. Úgy gondolják, hogy a Bizottság gyakorlata⁽⁵⁶⁾ felhatalmazza a közigazgatást, hogy a regionális repülőtér fejlesztését ilyen célkitűzésnek tekintse.

ii) A beruházások szükségesek a kitűzött cél eléréséhez, és arányosak azzal (2. kritérium)

- (77) Ezek a beruházások teljesítették a szükségesség és arányosság kritériumát. A francia hatóságok ebben a kontextusban egy olyan tanulmányra⁽⁵⁷⁾ hivatkoztak, amely megindokolja a valamennyi regionális és helyi hatóságot és állami és szakmai turisztikai szövetet tömörítő szervezet létrehozását azzal a kifejezett céllal, hogy az angoulême-i repülőtérrel, és ne más infrastruktúrával fejlesszenek, és elvégezzék a minimálisan szükséges beruházások vizsgálatát.

⁽⁵³⁾ A dokumentáció és a műszaki előírás 8. cikke szerint az SNC-Lavalin köteles az állami feladatokat elvégezni, egy repüléstájékoztató szolgálatot létrehozni, a repülőtér biztonságos használatát biztosító feladatokat végrehajtani, a repülőtér területét és a hálózatokat karbantartani, továbbá biztosítani, hogy a repülőtér képes legyen a menetrend szerinti kereskedelmi járatok fogadására.

⁽⁵⁴⁾ Société d'exploitation de l'aéroport d'Angoulême Cognac.

⁽⁵⁵⁾ A francia hatóságok úgy vélik, hogy ezt az ellenőrzést az ajánlati felhívás dokumentációja írja elő.

⁽⁵⁶⁾ Az N 491/2006 sz., 2007. január 27-i bizottsági határozat, Olaszország – Tortoli-Arbatax (HL C 133., 2007.6.15., 3. o.).

⁽⁵⁷⁾ A tanulmányt az Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires készítette, amely 2006. június 14-én került közzétételre.

- iii) Kielégítő középtávú kilátások a kihasználtságra vonatkozóan (3. kritérium)
- (78) A francia hatóságok azt állítják, hogy ugyanez a tanulmány középtávon évente 100 000 fős utasforgalmat prognosztizál, amely a kihasználtságot illetően kielégítő középtávú kilátást jelentene. A francia hatóságok szerint az előrejelzések az első londoni útvonal sűrűsödésének és egy második útvonal megnyitásának feltételezésén alapultak.
- iv) Egyenlő és megkülönböztetéstől mentes hozzáférés az infrastruktúrához (4. kritérium)
- (79) A francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy az infrastruktúrához való hozzáférés megkülönböztetéstől mentes volt. Az angoulême-i repülőtér infrastruktúrájának használatára vonatkozó egyetlen megkötés a forgalmi előtér és a terminál kapacitásából eredő korlátozáshoz kapcsolódott. Az ösztönzők valamennyi új útvonalat indító légitársaság számára nyitva álltak, ám azokból ténylegesen csak a Ryanair húzott hasznot.
- v) A kereskedelemre a közös érdekekkel ellentétes mértékben gyakorolt hatás hiánya (5. kritérium)
- (80) A francia hatóságok azt állítják, hogy csupán az a tény, hogy az angoulême-i repülőtér a légitársaságokra vonatkozó 2005. évi iránymutatás szerinti D kategóriába sorolták, elegendő annak bizonyításához, hogy a versenyt nem befolyásolják a közös érdekekkel ellentétes mértékben.
- vi) A támogatás szükségessége és arányossága (6. kritérium)
- (81) A francia hatóságok úgy vélik, hogy a beruházásokat a repülőtér potenciáljának és fejlődésének fenntartása érdekében szükséges volt 100 %-ban állami pénzügyi támogatásból fedezni. Azon az állásponton vannak, hogy ez a követelmény igazolta a 2009. január 22-i alszerződéssel a beruházás finanszírozásának megosztását az SMAC és az üzemeltető között. Ez a helyzet nem összekeverendő azzal a helyzettel, amely miatt az SMAC-nek 2012-től évi 179 400 EUR összeg ellentételezést kellett fizetnie a szolgáltatásnyújtásért egy ajánlati felhívást követően. A francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy ez a jogi keret nem írta elő az SMAC számára a beruházások kivitelezését, hanem csak azt, hogy projektmenedzserként járjon el a szolgáltató által javasolt vagy az SMAC által elhatározott beruházások során.
- b) Működési finanszírozás
- (82) A francia hatóságok először is azt állítják, hogy az Angoulême-i CCI 1984 és 2001 között előlegeket fizetett a repülőtérnek. Úgy gondolják, hogy ezt az időszakot nem kellene a Bizottság vizsgálatába bevonni. Ezen időszak után a másik támogatást működési támogatás útján fizették.
- (83) Majd – a beruházások finanszírozását félretéve – a francia hatóságok azt állítják, hogy a regionális és helyi hatóságok által fedezett hiány 350 000 EUR-ra korlátozódott a 2002. és 2003. pénzügyi években⁽⁵⁸⁾. Hozzáteszik, hogy a 2004–2006 közötti pénzügyi években nem készült jegyzőkönyv a repülőtéri tanács határozatairól. Az Angoulême-i CCI gazdálkodási részlege biztosította a végrehajtott költségvetés kiegyenlítéséhez szükséges összeget.
- (84) Végül a francia hatóságok úgy vélik, hogy a működési finanszírozás az e határozat (56)–(61) preambulumbeközlésében említett indokok miatt nem befolyásolja a versenyt. Ennek megfelelően úgy vélik, hogy a versenyre gyakorolt hatás feltétele nem teljesül, és az angoulême-i repülőtér állami működési finanszírozása az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem tekinthető támogatásnak.
- (85) A francia hatóságok azt is állítják, hogy ha a szóban forgó finanszírozás támogatás lenne, akkor azt a belső piaccal összeegyeztethetőnek kellene tekinteni és a bejelentési kötelezettség alól mentesíteni. E tekintetben a 2005. évi iránymutatásra és az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2005. évi határozatra támaszkodnak.

5.2. Kapcsolat a Ryanairrel

5.2.1. A támogatásként való besorolásról

- (86) Először, a francia hatóságok úgy vélik, hogy a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést együtt kellene vizsgálni. Másodszor, az e határozat (55) preambulumbeközlésében foglalt indokok alapján úgy vélik, hogy az SMAC nem óvatos piacgazdasági befektetőként érvelt. A francia hatóságok szerint a nemzetközi légi útvonalak megnyitására indított ajánlati felhívásra várt válaszok hiánya késztette az Angoulême-i CCI-t arra – az SMAC által jóváhagyott felhatalmazás után –, hogy tárgyaljon a Ryanairrel a London Stansted és Angoulême közötti útvonal megnyitásáról.

⁽⁵⁸⁾ Ezt a határértéket a 2002. május 23-i partnerségi megállapodás határozta meg.

- (87) Azt is hangsúlyozzák, hogy a 2006-ban kezdődött javítási munkálatok ⁽⁵⁹⁾ célja nem az volt, hogy egy bizonyos társaságnak a kedvére tegyenek, hanem hogy fogadni tudják a légitársaságokat. Azt ugyanakkor kiemelik, hogy mivel nem akadt a repülőtér rendszeresen használó más légitársaság, így az összes beruházást gyakorlatilag a Ryanairhez rendelték hozzá.
- (88) A Ryanairrel való kereskedelmi kapcsolatok költségeit illetően a francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy a repülőtéri üzemeltetőnek kellett állnia a további személyzeti költségeket. Az előrejelzés és a tényleges költségek közötti eltérésekre hívják fel a figyelmet:

Biztonság	Referenciaérték 2007	Változás 2008/2007		Változás 2009/2007		Változás 2010/2007
		Becsült	Tényleges	Becsült	Tényleges	Becsült
Személyzet létszáma	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Teljes munkaidős egyenérték	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Béreköltségek (ezer EUR)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Biztonság	Referenciaérték 2007	Változás 2008/2007		Változás 2009/2007		Változás 2010/2007
		Becsült	Tényleges	Becsült	Tényleges	Becsült
Személyzet létszáma	10	—	—	—	—	—
Teljes munkaidős egyenérték	0,7	+ 1,4	1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Béreköltségek (ezer EUR)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Segítségnyújtás és fogadás	Referenciaérték 2007	Változás 2008/2007		Változás 2009/2007		Változás 2010/2007
		Becsült	Tényleges	Becsült	Tényleges	Becsült
Személyzet létszáma	1	—	—	—	—	—
Teljes munkaidős egyenérték	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Béreköltségek (ezer EUR)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

- (89) Ugyanez vonatkozik a Ryanair kereskedelmi tevékenységével kapcsolatos, személyzeti költségeken kívül fellépő egyéb költségekre:

Biztonság	Referenciaérték 2007	Változás 2008/2007		Változás 2009/2007		Változás 2010/2007
		Becsült	Tényleges	Becsült	Tényleges	Becsült
(ezer EUR)	0	—	—	—	—	—

⁽⁵⁹⁾ A kifutópálya 50 méterrel való meghosszabbítása és a terminál kiterjesztése, helyreállítása és berendelése, hogy képes legyen 200 fős repülőgépek fogadására. A beruházások teljes összegét 977 000 EUR-ra értékelték.

Biztonság	Referen- ciaérték 2007	Változás 2008/2007		Változás 2009/2007		Változás 2010/ 2007
		Becsült	Tényleges	Becsült	Tényleges	Becsült
Egyéb költségek	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
ideérve a járműlizingelést	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5
(ezer EUR)						

Biztonság	Referen- ciaérték 2007	Változás 2008/2007		Változás 2009/2007		Változás 2010/ 2007
		Becsült	Tényleges	Becsült	Tényleges	Becsült
Nyújtott szolgáltatások	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
(ezer EUR)						
Egyéb költségek (ezer EUR)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

Segítségnyújtás és fogadás	Referen- ciaérték 2007	Változás 2008/2007		Változás 2009/2007		Változás 2010/ 2007
		Becsült	Tényleges	Becsült	Tényleges	Becsült
Nyújtott szolgáltatások	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
(ezer EUR)						
Egyéb költségek (ezer EUR)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2. Összeegyeztethetőség a belső piaccal

- (90) A francia hatóságok úgy vélik, hogy a 2005. évi iránymutatás egyes feltételei nem teljesültek.
- (91) Először, azt állítják, hogy a Ryanair nem nyújtott be üzleti tervet. Úgy érezték, hogy a 2008. évi szerződések aláírásához vezető csökkenő támogatás lehetővé tette a légitársaság számára, hogy elégséges kereskedelmi árrést érjen el.
- (92) Ebből következően hangsúlyozzák, hogy az üzleti terv hiányában lehetetlen igazolni, hogy a támogatási intenzitás feltétele teljesül-e. Az Angoulême-i CCI és az SMAC azonban a közszolgáltatási kötelezettséggel terhelt útvonalak létrehozásáról rendelkezésre álló információ alapján úgy gondolja, hogy ez a kritérium teljesült.
- (93) A francia hatóságok továbbá azt is állítják, hogy az éves utasszámnak a járatpárok növelése nélkül 2008-ban és 2009-ben elért [...] (*) %-os növekvő tendenciája valószínűleg 2010-ben is folytatódott volna.
- (94) Végül az e határozat (56)–(60) preambulumbekzdésében foglaltaknak megfelelően a francia hatóságok azon a véleményen vannak, hogy az elfogadott intézkedések nem befolyásolják a kereskedelmet a közérdekkel ellentétes mértékben.

5.3. Az új iránymutatás

- (95) Franciaország észrevételeket fogalmazott meg az új iránymutatás értelmezéséről, formájáról és lényegéről, és egyetértését fejezte ki az iránymutatásnak a közzétételét megelőzően végrehajtott intézkedésekkel kapcsolatos esetekre való alkalmazásáról.

(*) Bizalmas információk

- (96) Megjegyzik, hogy az új iránymutatás a működési támogatást illetően rugalmasabb, mint a korábbiak. Franciaország fenntartja az álláspontját, hogy az iránymutatás visszamenőleges alkalmazása minden támogatásra így lehetővé tenné, hogy egyes repülőterek korábban történt eseteit kevésbé hátrányosan kezeljék.

6. A HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI

6.1. Az Air France észrevételei

- (97) Az Air France úgy véli, hogy a Ryanair és leányvállalata (AMS) javára nyújtott intézkedések különösen jól jellemzik a Ryanair kereskedelmi gyakorlatát.
- (98) Az Air France az új iránymutatásnak erre az ügyre való alkalmazásával kapcsolatban is nyújtott be észrevételeket a Bizottságnak. Az Air France ellenzi az új iránymutatás alkalmazását a repülőterek működési támogatásával kapcsolatos ügyekre, még akkor is, ha a támogatást az iránymutatás közzétételét megelőzően fizették ki.
- (99) Először, az Air France úgy ítéli meg, hogy ez az új iránymutatás visszamenőleges alkalmazása, amely a tisztességtelen üzemeltetőknek kedvez azzal, hogy legitimálja az olyan magatartást, amely a magatartás tanúsításának idejére alkalmazandó szabályoknak nem felelt meg. Ezzel szemben az említett megközelítés megbünteti azokat az üzemeltetőket, amelyek az állami támogatás elfogadásától való tartózkodással teljesítették a korábbi iránymutatásokat.
- (100) Másodszor, az Air France hangsúlyozza, hogy az új iránymutatás visszamenőleges alkalmazása a repülőterek számára odaítélt működési támogatásra az általános jogelvekkel és az európai ítélkezési gyakorlattal is ellentétes.

6.2. A Ryanair észrevételei

- (101) A Ryanair légitársaság (a továbbiakban: Ryanair) vitatta azt az állítást, hogy az általa az angoulême-i repülőtérrel kötött, repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés állami támogatásnak minősül.
- (102) Azt állítja, hogy a London Stansted és Angoulême közötti útvonal elindítására irányuló döntése azt a szándékát tükrözte, hogy alacsony költségű bázist biztosítson, amelynek környezete illet az angoulême-i repülőtér jellemzőihez. Továbbá az angoulême-i repülőtér konkrét jellemzői arra ösztönözték, hogy versenyképes repülőtéri díjtáblázatot ajánljon. Az új útvonal megnyitásához kapcsolódó bizonytalanságok⁽⁶⁰⁾ ellenére és a vállalt kockázatok eredményeképpen a Ryanair úgy véli, hogy a repülőtér ésszerűen remélhette azt, hogy nyereséget termel a megkötött megállapodásból a többi útvonalon elért sikerei miatt.
- (103) A Ryanair azt is hangsúlyozza, hogy a London Stansted–Angoulême közötti útvonal bezárására irányuló döntést kereskedelmi indokok miatt hozták meg. Azt állítja, hogy a bevételkiesés 2008-hoz képest 2009-ben elérte a [...] %-ot⁽⁶¹⁾. Azt is kiemeli, hogy jóhiszeműen, a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 9. cikkének megfelelően tárgyalt az angoulême-i repülőtérrel egy életképes gazdasági megállapodás megkötéséről. Azt állítja, hogy 2009 szeptemberében kérte a repülőtéri illetékek csökkentését. Miután az SMAC 2010. február 3-án elutasította a kérelmét, a Ryanair állítása szerint azt javasolta, hogy kizárólag július és augusztus hónapban üzemelteti tovább az útvonalat, amit az SMAC egyből elutasított, így a megállapodást felbontották.

6.2.1. Állami források és az államnak való betudhatóság

6.2.1.1. Állami források megléte

- (104) A Ryanair kiemeli, hogy a CCI-nek nem az összes forrása származik illetékekből. Úgy ítéli meg, hogy a polgári légi közlekedési törvény R. 224-6. cikke előírja a CCI által irányított repülőterek számára, hogy a repülőtéri műveletekből származó bevételekből finanszírozzák a kiadásokat. A Ryanair úgy véli, hogy az Angoulême-i CCI biztosította túlnyomórészt a repülőtér finanszírozását. Ezzel szemben az SMAC-nek nem volt tapasztalata repülőtér működtetésében⁽⁶²⁾.

⁽⁶⁰⁾ A Ryanair hangsúlyozza, hogy azelőtt olyan repülőgéppel nem teljesítettek menetrend szerinti kereskedelmi szolgáltatást az Angoulême-re, mint amilyeneket a Ryanair használ, és nem állt rendelkezésre semmilyen referenciaérték, amely alapján ki lehetett volna számolni az útvonal nyereségességét.

⁽⁶¹⁾ A Ryanair a bevételkiesést a személyszállítási díjak Egyesült Királyságban bekövetkezett növekedésének, az olajárak emelkedésének és összességében a gazdasági válságnak tulajdonítja.

⁽⁶²⁾ A Ryanair hangsúlyozza, hogy az Angoulême-i CCI vezette a tárgyalásokat.

6.2.1.2. Az intézkedések államnak való betudhatósága

- (105) A Ryanair úgy véli, hogy pusztán az, hogy az Angoulême-i CCI állami irányítás alatt van és a forrásai illetékek, nem elegendő az államnak való betudhatóság kritériumának teljesüléséhez.
- (106) Azt állítja, hogy a szervezetre vonatkozó feltétel, vagyis egy szervezet állami jellege önmagában nem elég az intézkedés államnak való betudhatóságának megállapításához⁽⁶³⁾. Ebben az esetben különbséget kell tenni a CCI-k és más állami szervezetek között⁽⁶⁴⁾. A Ryanair e tekintetben megállapítja, hogy a 2005 júniusában hatályos kereskedelmi törvénykönyv L. 711-1. cikke a CCI-ket állami gazdasági alanyokként (*établissements publics économiques*) osztályozza, továbbá egy parlamenti jelentés megállapítja a „kettős intézményi jellegüket” és kétségeit fejezi ki ezek besorolásának módjával kapcsolatban⁽⁶⁵⁾. A Ryanair azt is kiemeli, hogy az államot nem vonják be a döntéshozó folyamatokba, annak szerepe a közigazgatási felügyeletre korlátozódik⁽⁶⁶⁾.

6.2.2. Szelektív előny

6.2.2.1. A Ryanair és az AMS számára nyújtott gazdasági előny közös vizsgálata

- (107) A Ryanair úgy véli, hogy őt és az AMS-t nem kellene a szóban forgó intézkedések egyedüli kedvezményezettjeként tekinteni.
- (108) Először, a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés kedvezményezettje a repülőtér volt; a cél az volt, hogy ne nőjön a Ryanair útvonalainak kihasználtsági mutatója vagy hozama. Másodszor, sem az AMS részvényesi struktúrája, sem az eszközei nem szolgáltatnak alapot annak vitására, hogy a szóban forgó szerződéseknek eltérő céljai voltak. A Ryanair azt is hangsúlyozza, hogy a két szerződést a Bizottság által hangsúlyozott közös vezetés ellenére különböző személyek írták alá⁽⁶⁷⁾.
- (109) A Ryanair azt is megállapítja, hogy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés megkötése nem előfeltétele az útvonal megnyitásának. Ez a gyakorlat azonban gyakoribb a regionális repülőterek esetében⁽⁶⁸⁾.

6.2.2.2. A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés közös vizsgálata

- (110) A Ryanair vitatja a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés közös vizsgálatát. Hangsúlyozza, hogy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések az AMS, a Ryanair leányvállalatának hatáskörébe tartoznak. A szerződéseket a Ryanairnek a repülőterekkel kötött szerződéseitől külön tárgyalják és kötik meg.
- (111) A Ryanair azonban hangsúlyozza, hogy maga a társaság hajtja végre az úti céljai reklámkampányait. Azt is hozzáteszi, hogy hirdetést helyezett el a weboldalán harmadik felek javára az AMS bevonása nélkül. Végezetül a Ryanair úgy véli, hogy a Bizottság a pozsonyi repülőtérre vonatkozó határozatában⁽⁶⁹⁾ elismerte, hogy a társaság weboldalán elhelyezett reklámkampánynak van értéke.

6.2.2.3. Az óvatos piacgazdasági befektető elve

a) Üzleti terv

- (112) A Ryanair azt állítja, hogy a befektetési döntéseket nem mindig előzi meg üzleti terv. Az, hogy a Ryanair, más társaságok és bizonyos versenyhivatalok⁽⁷⁰⁾ nem tekintik az üzleti terveket szisztematikusan hasznosnak, elegendő annak megállapításához, hogy nem életszerű azokat a piacgazdasági befektető magatartását jellemző tényezőként kezelni.

⁽⁶³⁾ A Ryanair a C-482/99. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott bírósági ítéletre (EBHT 2002., I-4397. o.) hivatkozik.

⁽⁶⁴⁾ A Ryanair az államtanács által 1992. június 16-án közzétett, 351 654. sz. véleményre hivatkozik.

⁽⁶⁵⁾ Catherine Vautrin asszony a gazdasági ügyek bizottsága nevében készített 2388. sz. jelentése a konzuli hálózati struktúráról szóló törvénytervezetről.

⁽⁶⁶⁾ A Ryanair azt állítja, hogy e felügyelet gyakorlása ebben az esetben nem jelenti azt, hogy az állam véleményt mond a szóban forgó megállapodásokról.

⁽⁶⁷⁾ A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést Michael Cawley, a Ryanair alelnöke írta alá, míg a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést Eddie Wilson, az AMS igazgatója.

⁽⁶⁸⁾ A Ryanair a repülőtér igényére utal, mely szerint fejleszteni kell a márka arculatát és növelni kell a bejövő utasok számát a repülőtéren áthaladó utasok összlétszámán belül.

⁽⁶⁹⁾ A Bizottság 2010. január 27-i 2011/60/EU határozata a C 12/08. számú (ex NN 74/07) állami támogatásról – Szlovákia – Megállapodás a pozsonyi repülőtér (Bratislava Airport) és a Ryanair között (HL L 27., 2011.2.1., 24. o.).

⁽⁷⁰⁾ A Ryanair az Egyesült Királyság Versenyjogi Fellebbviteli Bírósága 1145/4/8/09. sz., *Stagecoach group Plc kontra Versenyjogi Bizottság* ügyben 2010. május 21-én közzétett álláspontjának 75. pontjára hivatkozik.

b) Észrevételek a piacgazdasági befektető elve alkalmazásának feltételeiről

- (113) A Ryanair úgy véli, hogy a Bizottság nem alkalmazhatja szelektíven a piacgazdasági befektető elvét. A Törvényszék álláspontjára hivatkozással ⁽⁷¹⁾ hangsúlyozza, hogy a Bizottságnak a kereskedelmi ügyletet egészben kell elképzelnie, és az intézkedések valamennyi kapcsolódó jellemzőjét és azok kontextusát is vizsgálnia kell ⁽⁷²⁾.
- (114) A Ryanair továbbá úgy ítéli meg, hogy a Bizottságnak össze kell hasonlítania a Ryanair és az állami repülőterek között kötött megállapodásokat a részben vagy teljesen magánbefektetők által birtokolt repülőterekkel kötött megállapodásaival. A Ryanair ezen elemzés alkalmazásában egy tanulmányra ⁽⁷³⁾ hivatkozik. A Bíróság ítélkezési gyakorlatát felidézve ⁽⁷⁴⁾ azt állítja, hogy a Bizottságnak csak ott érdemes a költségeken alapuló megközelítést alkalmaznia, ahol magánbefektetőre nem tesznek hivatkozást.
- (115) A Ryanair úgy véli, hogy téves a Bizottság azon megközelítése, hogy kizárólag az adott repülőtérrel egy vonzástörzsetben található repülőtereket fogadja el összehasonlító alapként ⁽⁷⁵⁾.
- (116) A Ryanair azt állítja, hogy az összehasonlító alapot nyújtó repülőterektől kapott piaci referenciaárakat nem befolyásolták a környező repülőterek számára nyújtott állami támogatások. Ezért csak nagyjából lehet meghatározni a piacgazdasági magánbefektető elvének próbájához a piaci referenciaértékeket.
- (117) Tulajdonképpen
- az összehasonlító elemzéseket széles körben alkalmazzák a piacgazdasági magánbefektető elvének próbájában az állami támogatás területén kívül;
 - a társaságok csak annyiban vannak hatással egymás árképzési döntéseire, amennyire a termékeik helyettesítő vagy kiegészítő termékeknek minősülnek;
 - az ugyanabban a vonzástörzsetben található repülőterek nem szükségszerűen versenyeznek egymással, és a benyújtott jelentésekben szereplő, összehasonlító alapot nyújtó repülőterek számára csak korlátozott versenyt jelentenek a vonzástörzseten belül található állami tulajdonú repülőterek. Az összehasonlító alapot nyújtó repülőterek vonzástörzsetén belül található kereskedelmi repülőterek kevesebb mint egyharmada van teljes mértékben állami tulajdonban, és az összehasonlító alapot nyújtó repülőterek vonzástörzsetén belül található egyik repülőtér sem volt folyamatban lévő, állami támogatással kapcsolatos ügyek alanya (2013 áprilisától);
 - még akkor is, ha az ugyanabban a vonzástörzsetben belül található állami tulajdonú repülőterek versenyt is jelentenek az összehasonlító alapot nyújtó repülőterek számára, alapos okkal feltételezhető, hogy a viselkedésük összhangban van a piacgazdasági magánbefektető elvével (például ahol magas a magántulajdonosi hányad vagy a repülőtér magánirányítás alatt van);
 - a piacgazdasági befektető repülőterek nem fognak a többletköltségeknél alacsonyabb árakat meghatározni.
- (118) A Ryanair azt állítja, hogy a piacgazdasági befektető elvének a regionális repülőterek alacsony gazdasági értékét a tevékenységük gyors fejlődését megelőzően kell figyelembe vennie. A bezárásukkal vagy a működésük fenntartásával kapcsolatos költségeket illetően a Ryanair úgy véli, hogy – a Törvényszék ítélkezési gyakorlatát felidézve ⁽⁷⁶⁾ – bármilyen kevésbé költséges alternatívát a piacgazdasági befektető elvével összhangban lévőnek kell tekinteni.
- (119) A Ryanair ezért úgy ítéli meg, hogy a Bizottságnak az átlagköltségek helyett a többletköltségeket kellene figyelembe vennie. Az angoulême-i repülőtérnek gazdaságilag ésszerű érdeke volt a marginális (vagy még alacsonyabb) költségek szerinti árképzést választani.

⁽⁷¹⁾ A T-196/04 sz., Ryanair kontra Bizottság ügy (EBHT 2008., II-03643. o.).

⁽⁷²⁾ A Ryanair e tekintetben a nem repüléstechnikával kapcsolatos bevételekre és a hálózati externáliákra hivatkozik.

⁽⁷³⁾ Az Oxera által 2012. június 25-én készített tanulmány.

⁽⁷⁴⁾ A Ryanair a C-83/01P, C-93/01 P. és C-94/01 P sz., Chronopost SA egyesített ügyekben hozott bírósági ítéletre (EBHT 2008., I-6993. o.) hivatkozik. Hivatkozik továbbá a közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keret szabályra (2011).

⁽⁷⁵⁾ A piacgazdasági magánbefektető elvének próbájához kapcsolódó összehasonlító elemzésben a piaci referenciaérték meghatározása. A Ryanair állami támogatással kapcsolatos ügyei, készítette az Oxera a Ryanair részére, 2013. április 9.

⁽⁷⁶⁾ A T-98/00. sz., Linde kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., II-3961. o.) 43–54. pontja.

- (120) Először, minél nagyobb versennyel nézett szembe a repülőtér, annál inkább ösztönözte ez az árainak a marginális költségekre való leszállítására.
- (121) Hasonlóképpen a Ryanair szerint a Bizottságnak figyelembe kellene vennie minden egyes repülőtér egyedi jellegét⁽⁷⁷⁾. E tekintetben az a véleménye, hogy a regionális repülőterek közötti erős versenykörnyezet arra ösztönzi őket, hogy versengjenek azért, hogy szerződést köthessenek vele. Ilyenkor ezek a repülőterek a magánbefektetőkkel megegyező módon viselkednek.
- (122) A repülőtér arculatának javítási vágya arra ösztönzi a repülőteret, hogy reklámkampányt vigyen véghez. Ez a hatás ott a legerősebb, ahol a regionális repülőterek piaci ereje korlátozott, és érdekükben áll az olyan légitársaságok bevonása, amelyek növelhetik a forgalmukat.
- (123) A Ryanair továbbá úgy véli, hogy az ezekre a repülőterekre alkalmazható üzleti tervben jelezni kell, hogy az állandó és az infrastrukturális költségeknek csak egy része vissza nem térülő költség. Az üzleti terv időintervallumát a szokásos 5 év helyett legalább 15 évre kellene változtatni.
- (124) E tekintetben a Ryanair úgy véli, hogy a „közös kassza” megközelítést kellene alkalmazni. A Bizottságnak a pozsonyi repülőtérre vonatkozó határozatában⁽⁷⁸⁾ foglalt álláspontjára hivatkozva a Ryanair úgy véli, hogy a nem repüléstechnikával kapcsolatos bevételek – amelyek a repülőtér bevételeinek körülbelül 50 %-át adják – különösen fontosak a nem kellően kihasznált regionális repülőterek számára. A szándék az, hogy növeljék a bevételeket, hogy azok a lehető legtöbb állandó költséget fedezzék, ami megmagyarázza a Ryanairrel kötött szerződésekben előírt kötbérfizetést, amennyiben a Ryanair nem teljesítené a vállalásait. A Ryanair tevékenysége emeli a repülőtér gazdasági értékét, és a repülőtér szabadon kihasználhatja ezt más légitársaságok odavonzásával.
- (125) A Ryanair szerint az új útvonal megnyitásával kapcsolatos hálózati hatások megállapodások kötésére ösztönzik a regionális repülőtereket olyan légitársaságokkal, mint a Ryanair⁽⁷⁹⁾. A Ryanair úgy véli, hogy az angoulême-i repülőtér érdeke a vele való megállapodás megkötésében sokkal nagyobb volt, hiszen az egyetlen alternatíva a közszolgáltatási kötelezettséggel terhelt útvonalak megnyitása lett volna, melyeket kis – például sugárhajtóműves – repülőgépeket használó légitársaságok működtettek volna. A Ryanair azonban hangsúlyozza, hogy ez a második lehetőség alternatív költségekkel járt volna a repülőtér számára, mert a nagyobb légitársaságok alacsonyabb költséget termelnek utasonként.
- (126) A Ryanair továbbá úgy ítéli meg, hogy a Bizottságnak figyelembe kellene vennie a tevékenysége által létrehozott hálózati externáliákat. Egy, a Ryanairrel kötött szerződés mágnesként vonzza a nagyobb láthatóságra és jobb infrastruktúrára törekvő légitársaságokat. Ezek a hálózati hatások pozitívan hatnak a repüléstechnikai és a nem repüléstechnikai bevételekre⁽⁸⁰⁾. A Ryanair úgy véli, hogy a Bizottság ezt a megközelítést alkalmazta a pozsonyi repülőtérre vonatkozó határozatában⁽⁸¹⁾. A repülőtereknek ezért érdekükben áll a forgalommal kapcsolatos vállalásokat nyújtó légitársaságokkal megállapodást kötni.
- (127) A Ryanair hangsúlyozza, hogy az általa kötött megállapodások nem kizárólagosak. A Ryanair szolgáltatásaival megegyező szolgáltatásokat kínáló bármely más légitársaságnak is ugyanilyen működési feltételeket nyújthattak.
- (128) A nyereségességi elemzést illetően a Ryanair úgy véli, hogy egy, a magánszektorban tevékenykedő ésszerű befektető az alábbi elveket követné⁽⁸²⁾:
- az elemzést fokozatosan növekvő alapon végzik;
 - előzetes üzleti terv nem feltétlenül szükséges;
 - egy nem túlterhelt repülőtér esetében a „közös kassza” megközelítés a megfelelő árképzési módszertan;
 - csak az üzemelő repülőtér gazdasági tevékenységével összefüggő bevételeket kell figyelembe venni;

⁽⁷⁷⁾ A Ryanair a Bizottságnak a 69. lábjegyzetben említett, 2010. január 27-i határozatának (111) preambulumbekzdésében foglalt álláspontjára hivatkozik.

⁽⁷⁸⁾ Lásd a 69. lábjegyzetben hivatkozott határozatot.

⁽⁷⁹⁾ A Ryanair szerint ezek az externáliák például: 1. Az, hogy egy útvonal megnyitása egy regionális repülőtérre pozitív jelzést küld a többi légitársaság számára a nyereségességi kilátásokról; pontosabban a Ryanair azt állítja, hogy a Cityline majdnem megállapodást kötött az angoulême-i repülőtérrel egy hetente többször működő menetrend szerinti járatra több héttel azelőtt, hogy a Ryanair bezárta volna az útvonalat. 2. Egy nagy légitársaság jelenléte által fejlődnek a nem repüléstechnikai szolgáltatások, amelyek viszont a nagyobb forgalom generalálásához járulnak hozzá.

⁽⁸⁰⁾ A nem repüléstechnikai bevételeket különösen a nem közbülső leszállást végző utasok által a repülőtérre töltött minél hosszabb idő. Ez a jellemző vonzza a repülőtereken működő kereskedelmi láncokat.

⁽⁸¹⁾ Lásd a 69. lábjegyzetben hivatkozott határozatot.

⁽⁸²⁾ A piaczgazdasági magánbefektető elvének próbájához kapcsolódó nyereségességi elemzést alátámasztó elvek. A Ryanair állami támogatással kapcsolatos ügyei, készítette az Oxera a Ryanair részére, 2013. április 9.

- a megállapodás teljes időtartamát – ideértve a hosszabbításokat is – figyelembe kell venni;
- a jövőbeni pénzügyi forgalmat le kell számítani a megállapodások nyereségességének vizsgálata során.

(129) A repülőterek számára a Ryanairrel kötött megállapodások többletnyereségességét a belső megtérülési ráta vagy a nettó jelenérték mértékének megbecslése alapján kell megvizsgálni.

c) A piacgazdasági befektető elvének alkalmazása

- (130) A Ryanair általánosságban úgy véli, hogy az Angoulême-i CCI valódi magánbefektetőként viselkedett, mert az államtól független státusa önmagában bizonyítja megfelelőségét a piacgazdasági befektető elvével. Az, hogy a repülőtéri beruházások finanszírozását az SMAC egy tagja biztosította, újabb bizonyítéka ennek, hiszen a repülőtér tulajdonosainak érdekében állt a repülőtér értékének növelése.
- (131) A Ryanair hangsúlyozza, hogy az általa fizetett repülőtéri illetékek vizsgálatát a kisebb mértékű igényei ellenében kellene elvégezni. Más légitársaságokkal összehasonlítva a Ryanair azt állítja, hogy az üzleti modelljéhez kevesebb utasfelvételi pult, berendezés és szolgáltatás kell, és az, hogy nem alkalmaz közbülső leszállást, csökkenti a repülőgépei földi kiszolgálásának időtartamát és intenzitását, továbbá növeli a személyzet termelékenységét a repülőtéri szolgáltatásoktól való függés csökkentése érdekében.
- (132) Azt is állítja, hogy a piacgazdasági befektető elve értelmében egyes európai repülőterek a hasonlóságok miatt helyettesíthetők az angoulême-i repülőtérrel⁽⁸³⁾. A Ryanair e tekintetben egy összehasonlító tanulmányt nyújt be, amely arra a következtetésre jut, hogy az angoulême-i repülőtérhez hasonló [...], [...], [...] és [...] repülőterek által kiszabott repülőtéri illetékek átlagban alacsonyabbak az angoulême-i repülőtér illetékeinél⁽⁸⁴⁾.

11. táblázat:

Az angoulême-i repülőtérhez hasonló repülőterek

A repülőterek összehasonlított jellemzői	Angoulême	(...)	(...)	(...)	(...)
A repülőtér helye szerinti város népessége	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Távolság a várostól (km)	14	12	45	46	11,5
Legnagyobb város 150 km-es körzetben (népesség)	Bordeaux (241 000)	[...] (441 000)	[...] (481 000)	[...] (76 000)	[...] (1 119 000)
Legközelebbi nagy repülőtér (utasszám 2009-ben)	Bordeaux (3,3 millió)	[...] (1,8 millió)	[...] (7,7 millió)	[...] (2,8 millió)	[...] (19 millió)

- (133) A Ryanair azt is állítja, hogy az angoulême-i repülőtér azután hozott döntései, miután bezárta a London Stanstedre vezető útvonalat, annak megállapításához vezettek, hogy a repülőtér úgy vélte, hogy a fapados légitársaság által üzemeltetett, Egyesült Királyságba vezető menetrend szerinti kereskedelmi szolgáltatás hihető megoldás. Ezzel kapcsolatban az SNC-Lavalinnal kötött megállapodásra hivatkozik, akinek felhatalmazása volt egy agresszív fejlesztési forgatókönyv bevezetésére.
- (134) A Ryanair továbbá úgy véli, hogy a garantált utasszám – például amire ő is kötelezte magát – behatárolná a repülőtér által vállalt gazdasági kockázatot. Következésképpen a garancia alacsonyabb szintű nyereségességet igazol, mint amennyit egy magánbefektető igényelne e rendelkezés előnyei nélkül.

⁽⁸³⁾ Ezek a hasonlóságok a (nagyvárosoktól kevesebb mint 150 km-re található és más repülőterekkel versengő) repülőterek sajátosságainak és az őket körülvevő régió bevételi szintjének köszönhetőek.

⁽⁸⁴⁾ A vizsgált időszakban az angoulême-i repülőtér repülőtéri illetékei átlagosan [...] %-kal voltak magasabbak járatpáronként és [...] %-kal magasabbak utasonként. Az Oxera azonban kiemeli, hogy a Ryanair nem volt felelős a 2009. évi repülőtéri illetékekért.

- (135) A Ryanair azt is megállapítja, hogy a „közös kassza” megközelítés⁽⁸⁵⁾ megmagyarázza, hogy egy repülőtér miért a repülőtéri illetékek csökkentésével igyekszik maximalni a bevételeit. A Ryanair ezért kifogásolja azt a megállapítást, hogy a negatív ár nem lehet piaci ár. Úgy véli, hogy a negatív repülőtéri illeték összeegyeztethető a piacgazdasági befektető elvével, ha a nem repüléstechnikai bevételek várható szintje kellően magas. Ebben az esetben a Ryanair úgy ítéli meg, hogy egy magánbefektető ésszerűen feltételezheti, hogy a nem repüléstechnikai bevételek – amelyek nem voltak – az általa generált forgalom következtében növekedni fognak⁽⁸⁶⁾.
- (136) Azt állítja, hogy ez a megközelítést támasztja alá az angoulême-i repülőtér különleges helyzete. Úgy ítéli meg, hogy a piacgazdasági befektetőnek az infrastrukturális költségeket és az állandó üzemeltetési költségeket vissza nem térülő költségeknek kellene tekintenie. Ez fokozottan érvényes erre az esetre, mert az angoulême-i repülőtér számára valószínűsíthetően versenyt jelentett a TGV nagysebességű vonatszolgáltatás⁽⁸⁷⁾. A Ryanair emellett fenntartja, hogy ha a repülőtér bezárása is opció lett volna, az eszközöknek a bezárási költségekkel csökkentett piaci értéke nem lett volna jelentős. Ezeket a vissza nem térülő költségeket tehát figyelmen kívül kell hagyni.
- (137) Szem előtt tartva továbbá azt, hogy a Ryanair vállalta, hogy minimális forgalomszintet garantál, amelynek elmulasztása kötbérfizetést von maga után, úgy véli, hogy bármilyen kereskedelmi ajánlat javulást jelentene az angoulême-i repülőtér jellemzőivel rendelkező repülőtér helyzetében. Az egyetlen feltétel, hogy a marginális bevételeinek magasabbnak kell lennie a marginális költségeinél, ami megkülönbözteti az angoulême-i repülőtér helyzetét a Bíróság által a *Chronopost* ítéletben⁽⁸⁸⁾ vizsgált helyzettől. Ebből következően a Ryanair azt állítja, hogy ebben az esetben egy magánbefektető a piacgazdaságban nem feltétlenül a beruházások megtérülésére törekedne a meglévő infrastruktúra esetében. A Ryanair szerint az ilyen befektető nem várná el a szerződő légitársaságtól, hogy részt vegyen a megállapodás megkötése előtt felmerült üzemeltetési költségek fedezésében.
- (138) Végül a Ryanair azt állítja, hogy az angoulême-i repülőtér által hozott döntéseket nem kifejezetten neki címezték.
- (139) Ez a helyzet elsősorban az angoulême-i repülőtér átalakítására vonatkozó döntésekkel. A legtöbb ilyen beruházást a megérkezése előtt hajtották végre. Emellett hangsúlyozza, hogy sok esetben a személyzet toborzási szerződéseit azután kötötték vagy hosszabbították meg, hogy a Ryanair távozott. Ezek a döntések tehát egy nagyobb terv részei voltak, amely értelmében az angoulême-i repülőtér a fapados légitársaságok piacán pozicionálják⁽⁸⁹⁾. Az SMAC által a Ryanair távozása után hozott döntések – úgymint az SNC-Lavalin választása a forgatókönyvek közül – bizonyítják ezt.
- (140) Végül a Ryanair hangsúlyozza, hogy a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 3. cikke kikötötte, hogy a neki odaítélt működési feltételek más légitársaság számára is megadhatók. Azt állítja, hogy a repülőtéri illeték mértékét minden esetben az angoulême-i repülőtér tette közzé.

d) Az AMS felé tett kifizetésekkel kapcsolatos észrevételek

- (141) A Ryanair nem ért egyet a Bizottság előzetes értékelésével, hogy az AMS felé tett kifizetések a repülőtér számára költségek, mert ez a megközelítés nem veszi figyelembe az AMS-nek a repülőtérnek nyújtott szolgáltatásai értékét. A Ryanair továbbá úgy véli, hogy a piacgazdasági szereplő elemzése értelmében az értékes marketingszolgáltatások megvásárlását piaci árakon elkülönítve kell kezelni egy repülőtér és légitársaság közötti kapcsolódó szerződéses megállapodástól.
- (142) Ennek alátámasztására a Ryanair benyújtja az AMS által felszámított referenciaáraknak és a más utazási weboldalak által kínált hasonló szolgáltatások árainak az elemzését⁽⁹⁰⁾. Az elemzés arra a következtetésre jut, hogy az AMS által felszámított árak az átlagnál alacsonyabbak voltak, vagy az összehasonlított weboldalak árfekvésének középmezőnyében helyezkedtek el.
- (143) A Ryanair szerint ez azt mutatja, hogy az AMS árai összhangban vannak a piaci árakkal, és a nemzeti repülőterek az AMS szolgáltatásainak megvásárlására vonatkozó döntése összeegyeztethető a piacgazdasági szereplő próbájával. A Ryanair továbbá bizonyítékot szolgáltat az AMS szerződése alapján a repülőtereknek nyújtott szolgáltatásokról, aminek az a célja, hogy megmutassa, hogy mennyit jelentenek ezek a szolgáltatások a repülőtereknek.

⁽⁸⁵⁾ Lásd e határozat (124) preambulumbekzdését.

⁽⁸⁶⁾ A Ryanair felveti a lehetőséget, hogy az említett befektető La Rochelle repülőtérét vegye példának, amely szerinte hasonló.

⁽⁸⁷⁾ Az Angoulême– Bordeaux közötti vonal megépítését 2006 júliusában döntötték el, míg a Tours–Angoulême vonal kiépítéséről 2009 júniusában határoztak.

⁽⁸⁸⁾ A C-83/01P, C-93/01 P. és C-94/01 P sz., *Chronopost SA* egyesített ügyekben hozott bírósági ítélet (EBHT 2008., I-6993. o.). A Ryanair azonban elismeri, hogy ezt a megközelítést finomítani kell, ha az állandó költségek jelentősen emelkednek, miután elérték a tevékenység bizonyos határértékét. Ebben az esetben úgy ítéli meg, hogy hosszabb távon jobb lenne inkább a nettó jelenértéket figyelembe venni.

⁽⁸⁹⁾ A Ryanair úgy véli, ezeket a beruházásokat a jelenléte nélkül is végrehajtották volna, mert az infrastrukturális beruházások a nagyon alacsony utasszám mellett is folytatódtak.

⁽⁹⁰⁾ Oxera: „Az AMS árai összhangban vannak a piaci árakkal?”, készült a Ryanair számára, 2013. december 20.

- (144) A Ryanair szerint, ha a Bizottság a Ryanair e megközelítés elleni tiltakozása ellenére kitart amellett, hogy beleveszi az AMS szerződéseit és a Ryanair repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéseit az egységes piac gazdasági szereplőjének próbájába, úgy az AMS-szolgáltatásoknak a repülőterek számára nyújtott értékét sem szabad figyelmen kívül hagynia.
- (145) A Ryanair emellett számos jelentés következtetéseire is utal, amelyek megerősítik, hogy ő egy erős páneurópai márka, amely képes díjtöbbletet termelni a reklámszolgáltatásaiból.
- (146) A Ryanair a gazdasági tanácsadója, az Oxera által készített jelentést is benyújtotta azokról az elvekről, amelyek mind a Ryanair és az repülőterek között létrejött légitársasági szerződéseket, mind az AMS és ugyanezen repülőterek között megkötött marketingszerződéseket magában foglaló, egy piacgazdasági szereplő nyereségességét mérő tesztben is alkalmazandók⁽⁹¹⁾. A Ryanair hangsúlyozza, hogy ez nem sérti azt az álláspontját, hogy az AMS-szerződéseket és a légitársasági szerződéseket külön kellene alávetni a piacgazdasági szereplő próbájának.
- (147) A jelentés kimondja, hogy az AMS-hez kapcsolódó bevételt a közös nyereségességi elemzés értelmében a bevételi oldalon kellene szerepeltetni, míg az AMS-szel kapcsolatos kiadásokat a költség oldalon. Ehhez a jelentés egy pénzügyi forgalomra alapuló módszert javasol, amiben az AMS-re költött kiadásokat működési többletkiadásoknak tekintik.
- (148) A jelentés azt állítja, hogy a marketingtevékenységek hozzájárulnak a márka értékének létrehozásához és javításához, ami a marketingszerződés időtartama alatt és utána is valószínűleg üzletet szerez és profitot termel. Ez lenne a helyzet ott, ahol a Ryanairrel kötött szerződés miatt más légitársaságokat is bevonz a repülőtér, ami cserébe kereskedelmi szereplőket vonz és növeli a repülőtér nem repüléstechnikai bevételeit. A Ryanair szerint, ha a Bizottság vállalná a közös nyereségességi elemzést, az említett előnyöket figyelembe kellene venni azzal a feltétellel, hogy az AMS-re költött kiadásokat működési többletkiadásoknak tekintik, és a járulékos nyereséget az AMS-kifizetések nélkül számítják.
- (149) A Ryanair emellett úgy véli, hogy egy végső értéket is meg kell határozni az előirányzott többlet nyereségben a légitársasági szerződés időtartamának végén annak érdekében, hogy megismerjék a szerződés lejáta után termelődött értéket. A végső értéket ki lehetne igazítani annak a nyereségességére vonatkozó óvatos feltételezéssel, hogy a szerződést megújítják-e a Ryanairrel vagy más légitársaságokkal hasonló feltételekben állapodnak-e meg. A Ryanair úgy véli, hogy ez az AMS és a légitársasági szerződésekből együttesen eredő előnyökre alacsonyabb határérték megadását tenné lehetővé, figyelembe véve a légitársasági szerződés lejáta után termelődő többlet nyereség bizonytalanságát.
- (150) E megközelítés alátámasztására a fent említett jelentés a márkaérték hirdetésének hatásairól szóló tanulmányok eredményeinek összegzését is tartalmazza. Ezek a tanulmányok elismerik, hogy a hirdetések építhetik a márka értékét és növelhetik az ügyfélhűséget. A jelentés szerint különösen a ryanair.com weboldalon való hirdetés növeli a repülőterek márkájának expozícióját. A jelentés hozzáteszi, hogy a forgalmuk növelését célzó kisebb regionális repülőterek az AMS-szel való hirdetési megállapodások megkötésével építhetik márkaértéküket.
- (151) A jelentés azt javasolta, hogy a pénzügyi forgalomra alapuló megközelítést kell előnyben részesíteni az aktiválási megközelítés helyett, mely szerint az AMS-re szánt kiadásokat immateriális javakra (vagyis a repülőtér márkaértékére) vonatkozó tőkekiadásokként kezelnék. A marketingkiadásokat immateriális javakként aktiválnák és ezután amortizálnák őket a hasznos élettartamuk alatt, majd a légitársasági szerződés lejárat ideje végén csak maradványérték maradna. Ez a megközelítés azonban nem jeleníti meg a Ryanairrel kötött légitársasági szerződés aláírásának eredményeképpen a repülőtér számára nyújtott további előnyöket, és nehéz megbecsülni az immateriális javak értékét a márkakiadások és a javak hasznos élettartamának hossza miatt.

6.3. Az AMS észrevételei

- (152) Az AMS vitatta azt az állítást, hogy az általa az angoulême-i repülőtérrel kötött marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés állami támogatásnak minősül. A szerződés nem nyújt számára semmilyen szelektív előnyt.

6.3.1. A Ryanair és az AMS számára nyújtott gazdasági előny közös vizsgálata

- (153) Az AMS hangsúlyozza, hogy valós vállalati céljai vannak, azaz marketingszolgáltatásokat nyújt az interneten. Azt állítja, hogy a tevékenysége nagy részét a Ryanair weboldalán található reklámfelület értékének növelésére irányozza.

⁽⁹¹⁾ Oxera: „Hogyan kezeljük az AMS-szerződéseket a piacgazdasági szereplő próbájának részeként képező nyereségességi elemzés során?”. Készült a Ryanair számára, 2014. január 17.

- (154) Azt is kiemeli, hogy a Ryanair úgy döntött, hogy más közvetítő szervezetekkel dolgozik együtt az egyéb reklámfelületei hirdetésében.
- (155) Ebből az következik, hogy nincs ok azt feltételezni, hogy el kell végezni a Ryanair és az AMS számára odaítélt gazdasági előnyök közös vizsgálatát.

6.3.2. *A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés közös vizsgálata*

- (156) Az AMS úgy véli, hogy az utasszám Ryanair szolgáltatásainak segítségével történő növelése nem az egyetlen előny, mely az angoulême-i repülőtér számára adódik a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésből. Először, az AMS megállapítja, hogy a repülőtér által az AMS-szel megkötött szerződés különbözik a Ryanairrel kötött szerződéstől. Másodszor, hangsúlyozza, hogy a Ryanair a saját forrásai felhasználásával reklámozza a szolgáltatásait. Ennek megfelelően az angoulême-i repülőtér nem segít a Ryanair szolgáltatásainak reklámozásában azzal, hogy marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést köt az AMS-szel.
- (157) Példaképpen az AMS megállapítja, hogy a Ryanair kihasználtsági mutatója általában mindig [...] %, függetlenül attól, hogy vele marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést kötöttek-e vagy sem. Az AMS továbbá azt állítja, hogy a repülőtérre való érkezéskor vagy onnan való induláskor a Ryanair által termelt bevételek minden utas esetében megegyeznek.
- (158) Általánosságban az AMS megállapítja, hogy a reklámkampányok magának a reklámfelületet szolgáltatónak előnyösek⁽⁹²⁾. Ebben az esetben ezt az externáliát tükrözi a Ryanair weboldalának növekvő népszerűsége, függetlenül attól, hogy reklámkampány mögött álló szervezet állami vagy magánszervezet-e. Mivel a magánbefektető nem lépne vissza egy befektetéstől azért, mert harmadik felek hasznot húznának belőle, az AMS úgy véli, hogy az angoulême-i repülőtérnek nem kellett figyelembe vennie azt, hogy a Ryanairnek szintén előnye származott a reklámbefektetéséből.
- (159) Az AMS úgy ítéli meg, hogy ebben az esetben a Ryanair úttörő szerepet játszott, mert manapság a legtöbb légitársaság értékesíti a weboldalán elérhető felületet. Am azt véli, hogy a Ryanair weboldala szokatlan volt, mert kivételes értékkel bírt⁽⁹³⁾. E szerint nem lehetett összehasonlítani más légitársaságok weboldalával.

6.3.3. *Az óvatos piacgazdasági befektető feltétele*

6.3.3.1. *Az AMS számára nyújtott előny megléte*

- (160) Az AMS úgy véli, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem húzott hasznot semmilyen gazdasági előnyből. Azt állítja, hogy szolgáltatásait a magán- és a közszféra szervezetei számára is kínálja. Ezért egy magántársaság által nyújtott ugyanolyan intézkedésből is hasznot húzhatott volna. Hozzáteszi, hogy nem kényszeríti a repülőtereket a marketingszolgáltatásai megvásárlására⁽⁹⁴⁾, és az általa hirdetett reklámfelület egy szükséges erőforrás, amelyre nagy igény van.

6.3.3.2. *Az AMS-szolgáltatások és az ügyfelei igényei közötti kapcsolat*

- (161) Az AMS úgy véli, hogy reklámkampányok rendezése a regionális repülőterek számára szükségszerű. A céljuk az, hogy növeljék az általuk kínált szolgáltatások profilját. Hozzáteszi, hogy a nagyobb repülőtéri csomópontok manapság úgy érzik, hogy a reklámkampányok kívánatosak. Az ebből fakadó arculatjavulás hasznára válik a szóban forgó repülőtérnek⁽⁹⁵⁾. Ehhez kapcsolódóan az AMS megállapítja, hogy ezt a kiadás például a Coca-Cola, a McDonald's és a Nike befektetéseihez hasonló stratégiai befektetés.
- (162) Ez a befektetés még perdöntőbb, mert a repülőterek bevételeinek majdnem a fele nem repüléstechnikai tevékenységekből származik. Ebben az esetben az angoulême-i repülőtérnek még több érdeke fűződött a nemzetközi ügyfelekből álló forgalom termelése, mert szokásos utasforgalom szinte nem létezett. Épp ellenkezőleg, az AMS úgy ítéli meg, hogy a Ryanairnek nem fűződött érdeke ahhoz, hogy hozzájáruljon a reklámbefektetésekhez, mert az nem termel semmilyen többletbevételt az érkező vagy az induló utasokból.

⁽⁹²⁾ Az AMS egy újságban közzétett reklámkampány példáját hozza fel, amely megerősíti támogató szerepét az ilyen marketingműveletek végrehajtásában, így lehetővé téve számára, hogy növelje a díjait vagy több reklámfelületet értékesítsen, vagy egy üdítőital példáját, amelynek a reklámkampánya növeli a forgalmazó eladásait.

⁽⁹³⁾ Az AMS a Zénobie Conseil által 2011 májusában közzétett jelentésre alapozza a vizsgálatát. Azt is hangsúlyozza, hogy a Ryanair weboldala évente 4,5 milliárd oldalmegtekintést kap, a közvetlen látogatók száma 80 %, a visszafordulási arány 17 %, az átlagos látogatási idő 9 perc és 36 másodperc látogatónként és a nagy kapacitással rendelkezik a potenciális ügyfelek megcélzásában.

⁽⁹⁴⁾ Az AMS hangsúlyozza, hogy sok repülőtér úgy dönt, hogy nem reklámozik a Ryanair weboldalán.

⁽⁹⁵⁾ A bejövő forgalom növelése azon légitársaság segítségével, amelynek a weboldalon a reklámkampány szerepel vagy bármely más légitársaság segítségével; a nem repüléstechnikai bevételek növelése a kereskedelmi szereplők telepítésével.

- (163) Az AMS azt állítja, hogy a repülőterek – és különösen a regionális repülőterek – „márkájának” reklámozása bevált gyakorlattá vált. Ezzel kapcsolatban a repülőtér értékének és profiljának növelésére vonatkozó igényre utal, ami által az utazók által választott úti céllá válik, továbbá arra, hogy ezek a befektetések gazdaságilag ésszerűek mind az állami, mind a magánbefektetők számára, hogy ezeket a befektetéseket a csomópontok is végrehajtsák, hogy a repülőtereknek érdekében áll az induló utasok számának növelése, illetve hogy az különbözteti meg a regionális repülőtereket a csomópontoktól, hogy az előbbieknél nem ugyanaz a nemzetközi profiljuk. Ez a stratégia független az utazók által választott légitársaságtól, mivel a repülőterek marketing célú befektetéseiket ahhoz mérten határozzák meg, hogy a reklámfelület mennyire képes megcélózni a potenciális ügyfeleket.

6.3.3.3. Az AMS által nyújtott szolgáltatások ára

- (164) Az AMS kijelenti, hogy az angoulême-i repülőtér számára nyújtott árai piaci árak. A(z) [...] és a(z) [...] repülőterekkel között szerződésekké összehasonlítva fenntartja, hogy nem különbözteti meg a repülőtér ügyfeleket a nem repülőtér ügyfelektől. Továbbá úgy ítéli meg, hogy a Ryanair weboldalán elérhető felület kereskedelmi felhasználása⁽⁹⁶⁾ valószínűleg annak a megállapításához vezet, hogy az angoulême-i repülőtér számára nyújtott szolgáltatás ára piaci ár.
- (165) Az AMS azt állítja, hogy a Bizottság az e határozat (111) preambulumbekzdésében hivatkozott, pozsonyi repülőtérrel szóló határozatában úgy vélte, hogy nem zárható ki az, hogy bizonyos érték társítható egy repülőtér nevének a Ryanair weboldalán való pusztá megjelenéséhez, feltéve, hogy a repülőteret úti célként tüntetik fel.
- (166) Az AMS továbbá megállapítja, hogy a tarifája objektív és elérhető a weboldalán⁽⁹⁷⁾. Az angoulême-i repülőtérrel kötött szerződésre alkalmazott árak egybeesnek ezzel a kerettel. Az árakat a szóban forgó oldaltípus⁽⁹⁸⁾, az elhelyezés típusa⁽⁹⁹⁾, a napi látogatók száma és a repülőtérre vezető és onnan induló útvonalak alapján határozták meg.
- (167) Végül az AMS azt állítja, hogy az általa nyújtott szolgáltatások hatékonyabbak – mert célzottabbak – mint más hagyományos hirdetési platformon, például újságokon keresztül nyújtott szolgáltatások. Ez annál inkább is igaz, mivel az általa a Ryanair weboldalán megjelentetett hirdetés „fix”, míg más weboldalak cserélgetnek, és az angoulême-i repülőtérrel kötött marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben foglalt árakat a 2007. évi árak alapján határozták meg, miközben a Ryanair egyesült királyságbeli honlapjának forgalma 2008 és 2012 között 55 %-kal nőtt.

6.4. A Transport & Environment észrevételei

- (168) Ennek a nem kormányzati szervezetnek az ebben az eljárásban benyújtott észrevételei az új légi közlekedési iránymutatás érdemeinek és a Bizottságnak a légi közlekedési ágazatra vonatkozó határozatainak megkérdőjelezésére korlátozódnak azok környezetvédelmi hatásai miatt.

7. FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIRŐL

- (169) A francia hatóságok jelezték, hogy nincs további kiegészítésük az érdekelt felek észrevételeihez.

8. AZ EGYMÁST KÖVETŐ REPÜLŐTÉR-VEZETŐK JAVÁRA HOZOTT TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

8.1. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás megléte

- (170) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzíja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

⁽⁹⁶⁾ Az AMS a Mindshare Ireland által 2004 júniusában készített jelentésre támaszkodik.

⁽⁹⁷⁾ www.airportmarketingservices.com

⁽⁹⁸⁾ Főoldal vagy az úti célokat tartalmazó oldal.

⁽⁹⁹⁾ Hivatkozás, szalaghirdetés, szövegbekezdés, formátum.

- (171) Ahhoz, hogy egy nemzeti intézkedést állami támogatásnak minősítsenek, az alábbi kumulatív feltételeknek kell teljesülniük: 1) a kedvezményezettnek vagy kedvezményezetteknek a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásoknak kell lenniük; 2) az intézkedést állami forrásokból kell finanszírozni és annak az államnak betudhatónak kell lennie; 3) az intézkedésnek szelektív előnyhöz kell juttatnia a kedvezményezett(ek)et; és 4) az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy versenytorzítással kell fenyegetnie, és képesnek kell lennie a tagállamok közötti kereskedelem befolyásolására.

8.1.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

- (172) Annak meghatározásához, hogy a fent ismertetett támogatások állami támogatásnak minősülnek-e, meg kell bizonyosodni afelől, hogy a kedvezményezettek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozások.
- (173) A Bizottság e körben hangsúlyozni kívánja, hogy az állandó ítélezési gyakorlat szerint a vállalkozás meghatározása bármilyen gazdasági tevékenységet végző alany, függetlenül a jogállásától és a finanszírozási formájától⁽¹⁰⁰⁾. Továbbá minden olyan tevékenység, amely egy adott piacon áruk és szolgáltatások nyújtására irányul, gazdasági tevékenységnek minősül⁽¹⁰¹⁾.
- (174) A Bíróság a *lipcse-hallei repülőtérrel* kapcsolatos ügyben hozott ítéletében megerősítette, hogy egy repülőtér kereskedelmi céllal való működtetése, valamint a repülőtér infrastruktúrájának kiépítése gazdasági tevékenységnek számít⁽¹⁰²⁾. Egy gazdasági tevékenységet végző repülőtéri üzemeltető – függetlenül a jogállásától és finanszírozási módjától – feltétlenül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak minősül, és ezért a Szerződés állami támogatásra vonatkozó szabályai alkalmazandók⁽¹⁰³⁾.
- (175) A jelenlegi ügyben a Bizottság hangsúlyozni kívánja, hogy az infrastruktúrát, amelyet az állami támogatások által finanszírozott befektetésekkel – különösen a kifutó meghosszabbításával és a terminálon végzett munkálatokkal – fejlesztettek, a későbbi repülőtéri üzemeltetők kereskedelmi alapon tovább üzemeltették. Ezek az üzemeltetők ennek megfelelően díjat számoltak fel az érintett infrastruktúra használatáért.
- (176) A repülőtéri infrastruktúra finanszírozása és az ide tartozó potenciális működési támogatás ezért elsősorban arra szolgált, hogy a későbbi üzemeltetők által végzett, a repülőtér kereskedelmi üzemeltetésével kapcsolatos gazdasági tevékenységet finanszírozza. Ebből az következik, hogy az ezen infrastruktúrát üzemeltető szervezet vállalkozásnak minősül az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése alkalmazásában.

8.1.1.1. A repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos gazdasági tevékenységet végző szervezetek

- (177) A Bizottság hangsúlyozni kívánja, hogy 2002 és 2006 között a CCI-repülőtér végezte egyedül az angoulême-i repülőtér irányítását és ebből fakadóan a kereskedelmi üzemeltetését.
- (178) A 2006 utáni időszakot illetően a Bizottság hangsúlyozni kívánja, hogy az állami támogatásra vonatkozó szabályok értelmében két különálló jogalany akkor végzi közösen a gazdasági tevékenységet, ha egy adott piacon tényleg közösen kínálnak árukat vagy szolgáltatásokat. Másrészt a piacon árukat és szolgáltatásokat nem kínáló jogalany nem tekinthető vállalkozásnak kizárólag azon az alapon, hogy részesedést – még ha irányítást megalapozó részesedésről is van szó – birtokol, ha az csak a részvényes vagy tag jogállásához kapcsolódó jogok gyakorlásával jár⁽¹⁰⁴⁾. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 2007–2011 közötti időszakban az SMAC és a CCI-repülőtér közösen végezte az angoulême-i repülőtér kereskedelmi üzemeltetését. A repülőtéri szolgáltatások nyújtásából származó kereskedelmi bevételeket a CCI-repülőtér szabtta ki és szedte be, amely a repülőtér operatív irányításáért is felelt. Ugyanakkor az SMAC rendelkezett felhatalmazással arra, hogy a repülőtér nevében kereskedelmi vállalatokat kössön harmadik felekkel. Az SMAC továbbá operatív és pénzügyi felelősséggel tartozott a repülőtér területén végrehajtott

⁽¹⁰⁰⁾ A C-35/96. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet (EBHT 1995., I-3851. o.) 36. pontja; a C-41/90. sz., Höfner és Elser ügyben hozott ítélet (EBHT 1991., I-1979. o.) 21. pontja; a C-244/94. sz., Fédération Française des Sociétés d'Assurances kontra Ministère de l'Agriculture et de la Pêche ügyben hozott ítélet (EBHT 1995., I-4013. o.) 14. pontja; és a C-55/96., Munkaügyi Központ ügyben hozott ítélet (EBHT 1997., I-7119. o.) 21. pontja.

⁽¹⁰¹⁾ A 118/85. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet (EBHT 1987., 2599. o.) 7. pontja; a C-35/96. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet (EBHT 1995., I-3851. o.) 36. pontja; és a C-180/98–C-184/98. sz., Pavlov és társai egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2000., I-6451. o.), 75. pontja.

⁽¹⁰²⁾ A T-443/08–T-455/08. sz., Freistaat Sachsen and Others kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélet („lipcse-hallei repülőtéri ügy”) (EBHT 2011, II-1311. o.), megerősítette a C-288/11 P. sz., Mitteldutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig-Halle GmbH kontra Bizottság ügyben 2012. december 19-én hozott (még be nem jelentett) bírósági ítélet 42. és 43. pontja; lásd még az Elsőfokú Bíróság T-128/98. sz., Aéroports de Paris kontra Bizottság ügyben hozott ítéletét (EBHT 2000., II-3929. o.), megerősítette a C-82/01P. sz., Aéroports de Paris kontra Bizottság ügyben hozott bírósági ítélet (EBHT 2002., I-9297. o.); és az Elsőfokú Bíróság T-196/04. sz., Ryanair kontra Bizottság ügyben hozott ítéletének (EBHT 2008., II-3643. o.) 88. pontja.

⁽¹⁰³⁾ Lásd a C-159/91–C-160/91 P. sz., Poucet kontra AGV és Pistre kontra Cancava egyesített ügyekben hozott bírósági ítéletet (EBHT 1993., I-637. o.).

⁽¹⁰⁴⁾ A C-222/04. sz., Ministero dell'Economia e delle Finanze kontra Cassa di Risparmio di Firenze ügyben hozott ítélet (EBHT 2006., I-289. o.) 107–118. és 125. pontja.

kereskedelmi jellegű beruházásokért. Az SMAC közvetlenül részt vett a repülőtéri szolgáltatások nyújtásában, különösen azáltal, hogy ebben az időszakban közreműködött – például a 2008. évi szerződések megkötésével – a repülőtér kereskedelmi irányításában.

- (179) A Bizottság hasonlóképpen hangsúlyozni kívánja, hogy az angoulême-i repülőtér irányításának átadása 2012. január 1-től az SNC-Lavalin részére nem mentette fel az SMAC-t a feladatai alól. A 2011. július 6-i közbeszerzési eljárás által meghatározott szerződéses keret alapján bizonyos kötelezettségek továbbra is az SMAC hatáskörében maradnak a szerződés időtartama alatt.
- (180) Először, az SMAC kizárólagos felelősséggel tartozik a befektetési döntésekért. Ő finanszírozza a kapcsolódó kiadásokat⁽¹⁰⁵⁾ még akkor is, ha ezek a kiadások a repülőtér üzemeltetési tevékenységének elválaszthatatlan részét képezik⁽¹⁰⁶⁾. Ezen túlmenően az SMAC vállalja a működési kockázat jelentős részét azzal, hogy az éves felső határértékig garantálja a repülőtér könyveinek egyensúlyban tartását⁽¹⁰⁷⁾. Végül az SMAC abbéli szándékát fejezte ki, hogy közvetlenül finanszírozza az angoulême-i repülőtér és a Brit-szigetek közötti útvonal ismételt megnyitására fókuszáló kereskedelmi politika végrehajtását célzó légitársaságok támogatását.
- (181) A Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy a 2012. január 1-jén kezdődő időszakban továbbra is az SMAC a repülőtér közös üzemeltetője.
- (182) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy az angoulême-i repülőtér kereskedelmi üzemeltetésével kapcsolatos gazdasági tevékenységet megszakítás nélkül továbbítte az alábbi három szervezetszoport:

- a CCI-repülőtér 2002 és 2006 között;
- az SMAC és a CCI-repülőtér közösen 2007 és 2011 között; és
- az SMAC és az SNC-Lavalin közösen 2012. január 1-től kezdődően.

8.1.1.2. A közhatalom gyakorlása

- (183) A Bizottság kiemeli, hogy a repülőtér vezetése által végzett nem minden tevékenység szükségszerűen gazdasági jellegű. A közhatalom gyakorlásával kapcsolatos tevékenységek főszabály szerint nem gazdasági jellegűek.
- a) A francia repülőtereken az állami feladatok finanszírozásának nemzeti rendszere
- (184) Az angoulême-i repülőtér egymást követő vezetői által végzett, légiközlekedés-biztonsághoz, a biztonsághoz vagy a környezetvédelemhez kapcsolódó feladatokat 2002 és 2012 között állami hatóságok finanszírozták. Ez a finanszírozás a jelenlegi hivatalos vizsgálati eljárás hatálya alá tartozik.
- (185) Ezzel kapcsolatban Franciaország a francia repülőtereken végzendő állami feladatoknak a nemzeti jogban megállapított és lent ismertetett általános finanszírozási rendszerére hivatkozott.
- (186) Ez a rendszer adóra, a repülőtéri illetékekre és egy kiegészítő finanszírozási instrumentumra alapul. Ezen eszközök háttere és a rájuk irányadó szabályok, illetve az általuk finanszírozott feladatok ismertetése alább található.
- (187) 1998-ban az államtanács a SCARA ügyben hozott ítéletében⁽¹⁰⁸⁾ kimondta, hogy a repülőtereken az utas- és repülésbiztonsági feladatok az államra háruló szuverén feladatkörök, és ezért ezeket nem lehet felszámítani a repülőtér használói számára. Ezen ítéletből következően az egyes légi közlekedési szolgáltatások szervezéséről szóló, 1998. december 18-i 98-1171. törvény és az 1998. december 30-i 98-1266. törvény (1999. évi költségvetési törvény)⁽¹⁰⁹⁾ 136. cikke 1999. július 1-jétől bevezette a repülőtéri illetéket. Ez egy elkülönített illeték, mivel a belőle származó bevételek csak bizonyos kiadások fedezésére használhatók fel, vagyis azon feladatok finanszírozására, amelyeket Franciaország a repülőtereken felmerülő szuverén feladatköröknek tekint. A fent említett jogi rendelkezések egy kiegészítő instrumentumot is bevezetett az ilyen feladatok finanszírozására. A repülőtéri illeték és a kiegészítő finanszírozási instrumentum által finanszírozott feladatokat, illetve a repülőtéri illetékekre és a kiegészítő instrumentumra irányadó szabályokat az alábbiakban ismertetjük.

⁽¹⁰⁵⁾ A dokumentáció és a műszaki előírások 11. cikke.

⁽¹⁰⁶⁾ A *lipce-hallei repülőtér* ügyében hozott ítélet 107. pontja, lásd a 102. lábjegyzetet.

⁽¹⁰⁷⁾ A dokumentáció és a műszaki előírások 15. cikke.

⁽¹⁰⁸⁾ A *Syndicat des Compagnies aériennes autonomes* ("SCARA") ügyben 1998. május 20-án hozott államtanácsi ítélet.

⁽¹⁰⁹⁾ Jelenlegi kodifikált változata az általános adóködex 1609w. cikkében található.

- (188) A francia jogalkotás a részletesebb szabályozási rendelkezésekkel együtt állapítja meg pontosan, hogy mely feladatokat finanszírozhatnak a repülőtéri illetékből. Ezek a repülőgépek mentési és tűzoltási feladatai, vadveszély megelőzése⁽¹¹⁰⁾, a feladott poggyászok, utasok és kézipoggyászok átvizsgálása, a korlátozás alá tartozó területekhez való nyilvános hozzáférési pontok ellenőrzése⁽¹¹¹⁾, környezetvédelmi intézkedések⁽¹¹²⁾ és biometrikus azonosítást használó automata határellenőrzés. A biometrikus azonosítást használó automata határellenőrzésre való hivatkozást 2008-ban vették be a jogalkotásba. Egyébként a repülőtéri illetékből való finanszírozásra jogosult feladatkörök változatlanok maradtak az illeték bevezetése óta, és megegyeznek a SCARA ítélet által lefedett feladatokkal. Számos tagállami és európai szabályozási instrumentum határozza meg az ezen feladatok teljesítésével kapcsolatban a repülőtéri üzemeltetőkre háruló kötelezettségeket. Például a repülőgépek mentési és tűzoltási feladatai esetében a szabályozás pontosan meghatározza a repülőtér jellemzőitől függően felhasználandó emberi és anyagi erőforrásokat.
- (189) Bármely repülőtér esetében a repülőtéri illetéket a repülőtérrel használó légitársaságok fizetik meg. Az illeték az utasok számától és a légitársaság által szállított szállítmány és postai küldemények tömegétől függ. Az utasonként vagy egy tonna szállítmány vagy postai küldemény után számított illeték mértékét évente határozzák meg minden egyes repülőtérre, az illeték által fedezendő feladatok elvégzésének becsült költsége alapján.
- (190) A repülőtéri üzemeltetők minden évben éves beszámolót készítenek a költségekről és a forgalomról. Ezek a beszámolók az előző évre megállapítják a forgalom ténylegesen megfigyelt értékét és az utas- és repülésbiztonsági feladatok elvégzésének költségeit⁽¹¹³⁾, továbbá az ezen feladatok finanszírozására kiszabott repülőtér illeték és kiegészítő instrumentum útján beszedett összegeket. Ezek az utas- és repülésbiztonsági feladatokkal kapcsolatosan a forgalomra, költségekre és bevételekre vonatkozó becsléseket is tartalmazzák a jelenlegi évre és a következő két évre. A beszámolókat a közigazgatási hatóságok ellenőrzik, amelyek helyszíni ellenőrzéseket is végezhetnek. Az illeték mértékét ezután egy tárcaközi rendeletben határozzák meg ezek alapján.
- (191) Mivel az illeték mértékét a költségek és a forgalom becslései alapján határozzák meg, egy utólagos kiigazítási mechanizmust indítottak el, hogy biztosítsák, hogy az adott esetben a lent ismertetett kiegészítő finanszírozási instrumentumból származó bevételekkel kiegészített repülőtériilleték-bevételek nem haladják meg a kapcsolódó feladatok végzése során ténylegesen felmerülő költségeket. Az érintett költségek magukban foglalják az említett feladatok végzése során felmerülő működési és személyzeti költségeket, a feladatokkal kapcsolatban végzett beruházások amortizációját, illetve az általános költségeknek a feladatokra vonatkozó részét⁽¹¹⁴⁾. Az üzemeltetőknek többéves könyveket kell őrizniük a repülőtéri illetékből és a kiegészítő finanszírozási instrumentumból befolyó bevételekről, illetve a kapcsolódó feladatok végzése során felmerülő költségekről. Amennyiben pozitív egyenleget észlelnek, a többletet az előző évekre vonatkozó kumulatív könyvekre viszik át, ami pozitív vagy negatív mérleget is eredményezhet. Ezt az egyenleget veszik figyelembe a következő évi illeték mértékének megállapításakor. Ezenkívül a pozitív mérleg az üzemeltető által fizetendő pénzügyi díjakat is hordoz magában.
- (192) A kezdetekben a repülőtéri illeték útján történő finanszírozást ki kellett egészíteni egy kiegészítő finanszírozási instrumentummal. Ez azért történt, mert a biztonság és az utasbiztonság költségei – a repülőtéri illeték bevételeitől eltérően – nem arányosak a légi forgalom volumenével. Nyilvánvalóvá vált, hogy az alacsony forgalmú repülőtereken a repülőtéri illeték mértékét a felhasználók által nehezen elfogadható módon magasra kellett volna tenni, ha a biztonság és az utasbiztonság költségeit le akarták vele fedni. Ezekre a repülőtereken tehát elrendelték, hogy a repülőtéri illetéket a költségek fedezéséhez szükséges szintnél alacsonyabb szinten kell meghatározni, és egy kiegészítő finanszírozási instrumentumot kell használni a vonatkozó feladatok finanszírozására, ahol szükséges.
- (193) E tekintetben számos különböző kiegészítő instrumentum követte egymást. Először is a francia hatóságok egy konkrét alapot használtak, a repülőterek és a légi közlekedés intervenciók alapját (FIATA), amelyet a repülőtéri illeték mellett szintén a fent említett 1998. december 30-i 98-1266. törvény hozott létre. Ez volt a légi közlekedési kiegyenlítési alap (FPTA) utódja, amelyet kezdetben a területfejlesztés és -rendezés előmozdítását célzó légi összeköttetések finanszírozására különítették el. A polgári légi közlekedési illeték egy része ide folyt be. A FIATA-t az FPTA által finanszírozott feladatokkal megegyező feladatok finanszírozására használták fel, és kiterjesztették a repülőtéri illeték által lefedett feladatokkal azért, hogy a kis repülőterek esetében kiegészítsék az illetéket. A gyakorlatban a FIATA feladatkörét alapvetően két külön szakaszra bontották: egy repülőtéri szakaszra a kis

⁽¹¹⁰⁾ A vadveszély fogalma magában foglalja a madárral történő ütközés veszélyét, vagyis a repülőgép és egy madár ütközését, amely veszélyezteteti a fedélzeten lévő utasokat és árukat.

⁽¹¹¹⁾ E feladat végzése magában foglalhatja például a nyilvános és a korlátozás alá tartozó területeket leválasztó határvonalak felállítását és karbantartását vagy a korlátozás alá tartozó területen videós megfigyelőrendszer létesítését.

⁽¹¹²⁾ Ez feladat magában foglalja a zajcsökkentő intézkedéseket a repülési útvonalal összefüggésben, amennyiben szükséges, illetve a víz- és levegőminőségi ellenőrzést a repülőtereket körülvevő területeken.

⁽¹¹³⁾ Vagyis a fentiekkel megegyezően a repülőtéri illetékből finanszírozható feladatok.

⁽¹¹⁴⁾ Az általános költségek elsősorban a támogatási funkciókhoz kapcsolódnak, úgymint emberierőforrás-menedzsment, pénzügy, befektetések pénzügyi felügyelete, beszerzés, nem specializált IT rendszerek, jogi osztály, általános szolgáltatások, általános vezetés, számvitel és vezetékségi felügyelet.

repülőtereken az utas- és repülésbiztonsági feladatok kiegészítő fedezésére és egy légi közlekedési szakaszra a területfejlesztés és -rendezés előmozdítását célzó légi összeköttetések finanszírozására. Az utas- és repülésbiztonsági feladatok kiegészítő finanszírozására vonatkozó FIATA-támogatások kifizetésére irányuló döntéseket azután hozták meg, hogy tárgyaltak a FIATA repülőtéri szakaszának irányítóbizottságával.

- (194) A FIATA-t 2005-ben megszüntették, és a vonatkozó finanszírozást közvetlenül az állami költségvetés vette át két évre változatlan feltételek mellett, különösen az irányítóbizottság véleményére tekintettel. 2008-tól az állam a repülőtéri illeték felemelésével helyettesítette az instrumentumot, amely maga után vont, hogy magasabb illetéket határoztak meg, mint ami az egyes repülőtereken az utas- és repülésbiztonsági feladatok fedezéséhez szükséges lett volna. Az ebből eredő többletet újraosztják a kisebb repülőterek között az általuk beszedett repülőtériilleték-bevételek kiegészítésére.
- (195) A fentiekben foglaltak szerint a repülőtéri üzemeltetők éves beszámolóit – amelyeket a közigazgatási hatóságok ellenőriztek – megjelölik mind a repülőtéri illetékből, mind a kiegészítő instrumentumból származó becsült és tényleges költségeket és bevételeket is. Hasonlóképpen az üzemeltetők által vezetett éves könyvek, amelyeket pozitív egyenleg esetén az adó lefelé történő kiigazításához és az üzemeltetők számára pénzügyi terhek megállapításához vezető tényleges költségek és bevételek egyenlegének kiszámításához használnak, mind a repülőtéri illetékből, mind a kiegészítő instrumentumból származó bevételeket megmutatják. A ténylegesen viselt költségek felett az állami támogatások kifizetésének megakadályozására irányuló finanszírozás bevallásának, ellenőrzésének és kiigazításának mechanizmusa így mind a repülőtéri illetékre, mind a kiegészítő instrumentumra alkalmazható.

b) A francia repülőterekre átruházott állami feladatok finanszírozása általános rendszerének vizsgálata

- (196) Ahogy azt a Bizottság az új iránymutatásban megállapította, a Bíróság szerint az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során rendszeren hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és általában nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá ⁽¹¹⁵⁾. Az új iránymutatás ⁽¹¹⁶⁾ értelmében egy repülőtér az olyan tevékenységeket, mint például a légi forgalom irányítása, rendészet, vámügy, tűzoltóság, a polgári repülés jogellenes beavatkozások elleni védelméhez szükséges tevékenységek, az ilyen tevékenységek végzéséhez szükséges infrastruktúrával és berendezéssel összefüggő beruházások, általában nem gazdasági természetű tevékenységeknek számítanak.
- (197) Emellett az új iránymutatás előírja, hogy ahhoz, hogy a nem gazdasági tevékenységek állami finanszírozása ne minősüljön állami támogatásnak, azt szigorúan a miattuk felmerült költségek ellentételezésére kell korlátozni és az nem vezethet a repülőterek között hátrányos megkülönböztetéshez. A második feltételt illetően az iránymutatás kimondja, hogy bár egy adott jogrend szerint normális, hogy a polgári repülőtereknek az üzemeltetésükből eredő bizonyos költségeket viselniük kell, míg más repülőtereknek nem, ez utóbbiak előnyben részesülhetnek függetlenül attól, hogy ezek a költségek egy általánosságban nem gazdasági jellegű tevékenységhez kapcsolódnak-e ⁽¹¹⁷⁾.
- (198) A 8.1.1.2. szakaszban ismertetetteknek megfelelően a francia repülőtereken az állami feladatok nemzeti finanszírozási rendszere által finanszírozott tevékenységek a polgári légi közlekedésnek a jogellenes beavatkozás-hoz ⁽¹¹⁸⁾, a rendőri feladatokhoz ⁽¹¹⁹⁾, a repülőgép-mentési és -tűzoltási feladatokhoz ⁽¹²⁰⁾, a légi közlekedés biztonságához ⁽¹²¹⁾ és a természeti és emberi környezet védelméhez ⁽¹²²⁾ kapcsolódó cselekményektől való védelmére irányulnak. Ezek a tevékenységek jogosan tekinthetők az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során hatáskörébe tartozó tevékenységeknek. A Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy Franciaország helyesen tekinti ezeket a feladatokat az államra háruló, és ezért az állami támogatásra vonatkozó szabályok értelmében nem gazdasági jellegű feladatoknak.
- (199) Ebből következik, hogy Franciaország szintén előírhatja az állami finanszírozást az említett feladatok teljesítése során a repülőtér vezetői által viselt költségek ellentételezésére, amennyiben a feladatteljesítést minden repülőtérre válogatás nélkül előírják nemzeti törvényben, és feltéve, hogy a finanszírozás nem vezet túlkompenzációhoz vagy a repülőterek megkülönböztetéséhez.

⁽¹¹⁵⁾ A C-118/85. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet (EBHT 1987., 2599. o.) 7. és 8. pontja és a C-30/87. sz., Bodson kontra Pompes funèbres des régions libérées ügyben hozott ítélet (EBHT 1988., 2479. o.) 18. pontja.

⁽¹¹⁶⁾ 35. pont.

⁽¹¹⁷⁾ 36. és 37. pont.

⁽¹¹⁸⁾ A feladott poggyász, az utasok és a kézipoggyász átvilágítása és az ebbe a kategóriába tartozó, korlátozás alá tartozó területekhez való nyilvános hozzáférési pontok ellenőrzése.

⁽¹¹⁹⁾ A biometrikus azonosítást használó automata határellenőrzés tartozik ebbe a kategóriába.

⁽¹²⁰⁾ A fentiek szerint kifejezetten ezt a három kategóriát említi az új iránymutatás a nem gazdasági jellegű tevékenységek illusztrálásához.

⁽¹²¹⁾ A vadveszély megelőzése tartozik ebbe a kategóriába.

⁽¹²²⁾ A környezetvédelmi intézkedések tartoznak ebbe a kategóriába.

- (200) Először, ki kell emelni, hogy a fent ismertetett rendszer minden franciaországi polgári repülőtérre vonatkozik, mind a kompenzációt eredményező feladatok hatályát, mind a finanszírozási instrumentumokat illetően. A hátrányos megkülönböztetés tilalmának követelménye tehát teljesül. Bár a francia jog az állami feladatok ellátásával a repülőtér vezetőit bízza meg, az említett feladatok finanszírozásának kötelezettségét az államra hárítja, és nem a repülőtér vezetésére. Így az említett feladatok ellátásából eredő költségeket ellentételező állami támogatás nem csökkenti a francia jog szerint normális esetben a repülőtér vezetése által viselt költségeket.
- (201) Másodszor, a 8.1.1.2. szakaszban foglalt ismertetésből egyértelművé válik, hogy a francia jogban meghatározott rendszer egy előtte és utána alapon működő, szigorú költségellenőrző mechanizmusokra támaszkodik, így biztosítva, hogy a repülőtér vezetése a repülőtéri illetéken és a kiegészítő instrumentumon keresztül kizárólag a költségek fedezéséhez feltétlenül szükséges összeget kapja meg.
- (202) Ebből következik, hogy a francia repülőterek – köztük az angoulême-i repülőtér – vezetői által ebben a rendszerben kapott pénzforrások nem minősülnek állami támogatásnak.

8.1.2. Állami források és az államnak való betudhatóság

8.1.2.1. Állami források megléte

- (203) A 2002. évi megállapodás és a 2009. évi alvállalkozói szerződés által meghatározott jogi keret értelmében számos helyi hatóság és más hatóság nyújtott támogatást a repülőtér egymást követő vezetői számára. Ezek a hatóságok a CG16, a COMAGA, a CCBC, az SMAC és az Angoulême-i CCI voltak.
- (204) Annak meghatározásához, hogy az Angoulême-i CCI forrásai állami forrásoknak minősülnek-e, a Bizottság megjegyzi, hogy egy közigazgatási szervezet (*établissement public à caractère administratif*) a francia állam központi ügyvezetésének szigorú felügyelete alatt álló független közigazgatási szervezetnek minősül⁽¹²³⁾. Az Angoulême-i CCI általános költségvetése továbbá a cégjegyzékben nyilvántartott társaságoktól beszedett adóbevételt is magában foglalja. A Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy az Angoulême-i CCI forrásai állami források.
- (205) Ezenkívül a helyi hatóság forrásai az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami forrásoknak minősülnek⁽¹²⁴⁾. Az SMAC tagjai – akik szerződésben vállalták, hogy a saját forrásaikból bevásárolnak az SMAC könyveibe – kereskedelmi és iparkamarák, helyi hatóságok⁽¹²⁵⁾ vagy helyi hatóságokból álló közjogi szervezetek. A Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy az SMAC forrásai állami források.

8.1.2.2. Az intézkedések államnak való betudhatósága

- (206) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó támogatásokat odaítélő közjogi szervezetek döntései az államnak betudható döntések⁽¹²⁶⁾.
- (207) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy az SMAC egy közjogi szervezet, amelynek nincsenek alkalmazottai és közigazgatásilag a helyi hatóságok része; ezeket a hatóságokat tömöríti össze közvetve vagy közvetlenül. Ezenkívül a költségvetési döntéseit – amelyek a tagjaira nézve kötelező érvényűek – a tagjainak a képviselőiből álló közös bizottság hozza meg. E tényezők figyelembevételével a Bizottság megállapítja, hogy az SMAC a repülőtér tevékenységéhez kapcsolódó döntései az államnak tudhatók be.

⁽¹²³⁾ Franciaországban a kereskedelmi és iparkamarák közigazgatási szervezetek. Általánosságban azt lehet mondani, hogy ők képviselik a vonzáskörzetükben a kereskedelem, az ipar és a szolgáltatások általános érdekeit. A feladataikat és előjogaikat törvény állapítja meg, továbbá az állam közigazgatási és pénzügyi felügyelete alatt állnak a pénzügyekért, az infrastruktúráért, a területfejlesztésért és a közigazgatásért felelős minisztériumok ügynökségén keresztül a saját felelősségi körükön belül. A regionális és helyi kereskedelmi és iparkamarák a régió prefektusának hatásköre alá tartoznak, akit a regionális költségvetési vezető segít a munkájában (a kereskedelmi törvénykönyv R 712-2. cikke). A felügyeleti jogkörrel rendelkező hatóságnak joga van tájékozódni. Ez azt jelenti, hogy egyes törvénytipusoknak ő a címzettje. A törvények csak akkor végrehajthatók, ha azokat a felügyeleti jogkörrel rendelkező hatóságnak címezték. A kereskedelmi és iparkamarákat a vonzáskörzetükben lévő ipari képviselők közül választott gyűlés irányítja.

⁽¹²⁴⁾ A Törvénysszék T-267/08. és T-279/08. sz., Région Nord-Pas-de-Calais kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítéletének (EBHT 2011., II-1999. o.) 108. pontja.

⁽¹²⁵⁾ A CG16 esetében.

⁽¹²⁶⁾ Lásd például a C-482/99. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., I-4397. o.), 52–56. pontját.

- (208) Az Angoulême-i CCI által hozott intézkedéseket illetően a Bizottság annak a kiemelésével kezdi, hogy a kereskedelmi és iparkamarák közigazgatási szervek, és mint ilyen, a közjog hatálya alá tartoznak. A Bizottság azt is hangsúlyozza, hogy a francia jog a kereskedelmi és iparkamarákat az állam közvetítő szervezeteinek (*corps intermédiaires de l'État*) tekinti, és a gazdaságfejlesztéshez, a terület vonzerejének növekedéséhez és fejlesztéséhez való hozzájárulás és a vállalkozások és társulásaik támogatásának feladatát bízta rá⁽¹²⁷⁾. A kereskedelmi és iparkamarákra átruházott repülőtér-üzemeltetés szintén a helyi és regionális fejlesztés támogatására irányuló szerepükből ered, még akkor is, ha a repülőtér üzemeltetése önmagában gazdasági tevékenységnek minősül⁽¹²⁸⁾.
- (209) A Bizottság azt is kiemeli, hogy a kereskedelmi törvénykönyv R712-2. és azt követő cikkei szerint a kereskedelmi és iparkamarák az állam képviselőinek felügyelete alá tartoznak. A felügyeletet gyakorló hatóság ebben a minőségében részt vehet a CCI valamennyi közgyűlésén és újabb pontokat adhat hozzá a napirendhez. A kezdeti, a módosított és a végrehajtott költségvetésekkel kapcsolatos döntések csak azután lesznek kötelező érvényűek, hogy azokat – akár hallgatólágosan is – jóváhagyta a felügyeletet gyakorló hatóság. A szóban forgó ügyben az említett költségvetésekben pénzügyi átutalások láthatók a repülőtér üzemeltetői számára – ideértve a CCI-repülőtér⁽¹²⁹⁾ – az ennek a határozatnak⁽¹³⁰⁾ a (28) és (29) preambulumbekzdésében megállapítottaknak megfelelően.
- (210) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy az Angoulême-i CCI – ideértve a CCI-repülőtér – a közigazgatás⁽¹³¹⁾ része, és az általa az angoulême-i repülőtér üzemeltetői javára hozott intézkedések feltétlenül az államnak tudhatók be.

8.1.3. A repülőtér üzemeltetői számára nyújtott szelektív előny

- (211) Annak megállapításához, hogy egy vállalkozás számára nyújtott állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kérdéses társaság olyan gazdasági előnyt élvez-e, amelynek segítségével elkerül bizonyos költségeket, amelyeket egyébként a saját pénzforszáiból kellene kifizetnie, vagy olyan előnyt élvez, amelyet rendes piaci körülmények között nem kapott volna meg⁽¹³²⁾.
- (212) A szóban forgó ügyben a francia hatóságok úgy ítélik meg, hogy az angoulême-i repülőtér teljes egészében általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekinthető a régió területfejlesztésében és gazdasági és társadalmi fejlesztésében játszott szerepének okán. A számára nyújtott finanszírozás ezért az *Altmark* ítélet értelmében nem tekinthető állami támogatásnak, mert nem nyújt valódi előnyt a repülőtér számára.
- (213) Mivel a francia hatóságok azt állítják, hogy az angoulême-i repülőtér vezetése számára nyújtott pénzügyi hozzájárulások az *Altmark* ítélet szerint nem biztosítanak szelektív előnyt, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy az abban az ítéletben meghatározott feltételek teljesülnek-e ebben az esetben. E tekintetben érdemes emlékeztetni arra, hogy a Bíróság abban az ügyben kimondta, hogy a kötelező közszolgáltatással kapcsolatos költségek ellentételezése az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül támogatásnak, ha az alábbi négy kritérium teljesül:

— a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és e kötelezettségnek egyértelműen meghatározottnak kell lennie (első kritérium);

— az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani (második kritérium);

⁽¹²⁷⁾ A kereskedelmi törvénykönyv L 710-1. cikke előírja, hogy: „Az osztályok kamarái vagy a kereskedelmi és iparkamarák hálózatába tartozó létesítmények az állam közvetítő szervezeteinek minőségében mind képviselik az ipar, a kereskedelem és a szolgáltatások érdekeit a hatóságok vagy a külföldi hatóságok felé. ... A hálózat és ezen belül minden létesítmény hozzájárul a gazdaságfejlesztéshez, a terület vonzerejének növekedéséhez és fejlesztéséhez, illetve a vállalkozások és társulásaik támogatásához úgy, hogy teljesíti a rendelet által meghatározott feltételek mellett a közszolgáltatási feladatokat és az ezen feladatok elvégzéséhez szükséges közérdekű feladatokat.”

⁽¹²⁸⁾ A fent említett L 710-1. cikk kimondja, hogy: „E célból az osztályok kamarái vagy a hálózatba tartozó létesítmények a vonatkozó ágazati terveknek megfelelően végezhetik: ... 5. a létesítmények, így különösen a kikötők és repülőtér létrehozásának és vezetésének feladatát”.

⁽¹²⁹⁾ A Bizottság hangsúlyozza, hogy az állami támogatásra vonatkozó szabályok értelmében nem kell különbséget tenni az Angoulême-i CCI és a konkrét repülőtér-vezetési osztály, vagyis a CCI-repülőtér között, mivel a repülőtér-vezetési osztálynak nincs külön jogi személyisége, amely eltérne az Angoulême-i CCI-étől, hanem egyszerűen az utóbbi belső szervezeti struktúrájának a döntéshozatalban autonómiával nem rendelkező része, a repülőtér mindennapi vezetése ügyeinek kivételével. Ezen túlmenően sem Franciaország, sem a harmadik felek nem állították, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás alá tartozó intézkedéseket egyedül ennek az osztálynak kellene tulajdonítani.

⁽¹³⁰⁾ Lásd például a 67., 68. és 70/85. sz., van der Kooy kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1988., 219. o.), 37. pontját.

⁽¹³¹⁾ Lásd a Bizottság N563/2005. sz., Franciaország által a Ryanairnek nyújtott állami támogatás ügyében hozott határozatát (Toulon-London útvonal) (HL C 204., 2006.8.26., 4. o.).

⁽¹³²⁾ Lásd például a C-301/87. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1990., I-307. o.), 41. pontját.

- a kompenzáció mértéke nem lépi túl a közszolgáltatási kötelezettségek ellátása során felmerülő költségek teljes vagy részleges fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az azokhoz kapcsolódó bevételeket, valamint az e kötelezettségek elvégzésével járó ésszerű hasznot is (harmadik kritérium); valamint
 - ha a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozást nem közbeszerzési eljárással választották ki, a szükséges kompenzáció mértékét egy olyan költségelemzéssel kell megállapítani, amely költségek egy átlagos, jól vezetett és megfelelően felszerelt, az igényelt közszolgáltatás követelményeinek megfelelni képes vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerültek volna, tekintetbe véve az azzal kapcsolatos bevételeket, valamint a kötelezettségek teljesítéséért felszámított ésszerű hasznot (negyedik kritérium).
- (214) Az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló közleményében ⁽¹³³⁾ (a továbbiakban: az ÁGÉSZ közlemény) a Bizottság útmutatást nyújtott az általános gazdasági érdekű szolgáltatások ellentételezése követelményeinek tisztázásához. A közlemény az *Altmark* ítéletben megállapított számos kritériummal foglalkozik, vagyis az EUMSZ 106. cikke értelmében az általános gazdasági érdekű szolgáltatás fogalmával, egy megbízási aktus szükségességével, az ellentételezés paraméterei meghatározásának kötelezettségével, a túlkompensáció elkerülésének szükségességével kapcsolatos elvekkel és a szolgáltató kiválasztási elveivel.
- (215) Mivel az *Altmark* ítéletben megállapított kritériumok halmozott kritériumok, bármely kritérium teljesítésének elmulasztása azt fogja eredményezni, hogy az intézkedést az uniós jog értelmében állami támogatásnak minősítik. Ebből következően és a vizsgált intézkedésekre tekintettel a Bizottság megfelelőnek és alkalmasnak találja azt, hogy a szóban forgó valamennyi időszakra az első és a negyedik *Altmark*-kritériumot vizsgálja.

8.1.3.1. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatás (első kritérium) meghatározása

a) A vizsgálat kerete

- (216) Az első *Altmark*-kritérium az általános gazdasági érdekű szolgáltatás meghatározására vonatkozik. Ez a követelmény egybevág az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésében foglalt követelménnyel ⁽¹³⁴⁾, amelyből kiderül, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott vállalkozásokat „sajátos feladattal” bízzák meg ⁽¹³⁵⁾. Általánosságban azt lehet mondani, hogy a „sajátos közszolgáltatási feladattal” való megbízási általában olyan szolgáltatások nyújtására vonatkozik, amelyeket egy vállalkozás saját üzleti érdekeinek figyelembevétele mellett nem, vagy nem olyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezne el ⁽¹³⁶⁾. Mivel a nyújtott szolgáltatások közérdekűek, a tagállamok vagy az Unió az ilyen szolgáltatásokhoz különleges kötelezettségeket társíthat.
- (217) A Bizottság azonban úgy ítéli meg, hogy nem lenne helyénvaló meghatározott közszolgáltatási kötelezettséget előírni olyan tevékenységek kapcsán, amelyeket rendes piaci körülmények között működő vállalkozások már nyújtanak, vagy azok által kielégítően nyújthatók a közérdek állam által meghatározott feltételei – például az ár, objektív minőségi jellemzők, a folytonosság és a szolgáltatáshoz való hozzáférés – mellett. Ami azt a kérdést illeti, hogy a piac képes-e biztosítani valamely szolgáltatást, nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a Bizottság feladata az általános gazdasági érdekű szolgáltatás meghatározása tekintetében annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy követett-e el a tagállam nyilvánvaló hibát, amikor a szolgáltatást általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítette ⁽¹³⁷⁾.
- (218) Az esetleg létező releváns egyedi uniós szabályok tovább szűkítik a tagállamok mérlegelési jogkörét, nem sértve a Bizottság annak értékelésére irányuló feladatát, hogy az állami támogatások ellenőrzése céljából helyesen határozták-e meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatást ⁽¹³⁸⁾.
- (219) Általánosságban azt lehet mondani, hogy a Bizottság nem zárja ki annak a lehetőségét, hogy egy repülőtér teljes vezetését általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítse. Az új légi közlekedési iránymutatás e tekintetben megjegyzi, hogy az ilyen minősítés csak alaposan indokolt esetekben lehetséges ⁽¹³⁹⁾, például akkor, amikor egy régió a repülőtér nélkül oly mértékben el lenne szigetelve az Unió többi részétől, amely már veszélyezteteti a társadalmi és gazdasági fejlődését. A valós közszolgáltatási követelmények fennállásának vizsgálata során kellően figyelembe kell venni a többi közlekedési módot, például a nagysebességű vasúti szolgáltatásokat vagy a kompok által kiszolgált

⁽¹³³⁾ Az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.).

⁽¹³⁴⁾ A Bíróság T-289/03. sz., BUPA kontra Bizottság ügyben hozott ítéletének (EBHT 2008., II-81. o.), 171. és 224. pontja.

⁽¹³⁵⁾ Lásd különösen a Bíróság C127/73. sz., BRT kontra SABAM ügyben hozott bírósági ítéletet (EBHT 1974.3.21., 313. o.).

⁽¹³⁶⁾ Lásd a fent említett ÁGÉSZ közlemény 46–47. pontját.

⁽¹³⁷⁾ Lásd a fent említett ÁGÉSZ közlemény 47. pontját.

⁽¹³⁸⁾ Lásd a fent említett ÁGÉSZ közlemény 46. pontját.

⁽¹³⁹⁾ Lásd az új iránymutatás (69)–(73). pontját.

tengeri összeköttetéseket. Ilyen esetekben a hatóságok közszolgáltatási kötelezettséget róhatnak ki egy repülőtérre annak biztosítására, hogy a repülőtér a kereskedelmi forgalom számára nyitva maradjon.

- (220) A Bizottság e tekintetben azt is hangsúlyozza, hogy ahhoz, hogy egy tevékenységet általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítsenek, a hatóságok által kitűzött közérdekű céloknak túl kell mutatniuk a az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjában előírt egyes gazdasági tevékenységek vagy térségek fejlesztésén. A Bíróság kimondta, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások olyan szolgáltatások, amelyek meghatározott jegyekben különböznek más gazdasági tevékenységektől⁽¹⁴⁰⁾, és az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott vállalkozásokat „sajátos feladattal” bízzák meg⁽¹⁴¹⁾. Általános alapelvként a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a repülőtér vezetése által végzett feladatok általános gazdasági érdekű szolgáltatásokként való minősítése kizárólag akkor indokolható, ha a repülőtér által kiszolgált régió egy része vagy egésze a repülőtér nélkül oly mértékben el lenne szigetelve az Unió többi részétől, amely már veszélyezteti a társadalmi és gazdasági fejlődését.
- (221) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában úgy ítélte meg, hogy míg a meghatározott közszolgáltatási kötelezettséget magában foglaló repülőtér-vezetési feladatok – például a repülőtér működképes állapotban tartásával vagy az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos feladatok – általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekinthetők, addig a repülőtér a kereskedelmi járatok fogadása céljából történő fejlesztése – függetlenül a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó útvonalak létezésétől – nem tekinthető közérdekű szolgáltatásnak.
- (222) A Bizottság ezzel kapcsolatban először is kiemeli, hogy az angoulême-i repülőtérhez legközelebbi menetrend szerinti szolgáltatásokat nyújtó repülőterek több mint másfél órányi autótútra vannak⁽¹⁴²⁾. Másodszor, bár Angoulême a szárazföldi Franciaország nyugati részének központi helyén található, mégsem kapcsolódik az ország keleti felét kiszolgáló autópálya-hálózatban vagy nagysebességű vasúti hálózathoz. Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket az angoulême-i és a lyoni repülőtér közötti útvonalra a vonatkozó uniós jognak megfelelően írták elő a vizsgált időszak egy részére⁽¹⁴³⁾. A vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek garantálták Angoulême-ről és Angoulême-re a kellő mennyiségű menetrendszerű közlekedési szolgáltatásokat⁽¹⁴⁴⁾.
- (223) A Bizottság továbbá hangsúlyozza, hogy az angoulême-i repülőtér átlagos forgalma a vizsgált időszakokban csökkent és bőven elmaradt az évi 200 000 utastól⁽¹⁴⁵⁾, továbbá a repülőtér pénzügyi mérlege strukturálisan veszteséges volt, ahogy az a fenti (17) preambulumbekezdésből is kitűnik.
- (224) Tekintve az angoulême-i repülőtér sajátos jellegzetességeit feltételezhető, hogy a saját üzleti érdekeit figyelembe vevő gazdasági szervezet egyáltalán nem, illetve rendes üzleti körülmények között biztosan nem vállalná ennek a repülőtérnek a vezetését.
- (225) Ennek megfelelően tekintettel Angoulême földrajzi elhelyezkedésére a közlekedési hálózatra figyelemmel, továbbá arra, hogy a közelben nincs olyan repülőtér, amely megfelelő alternatívát biztosítana az utasok számára, illetve az igen alacsony forgalomra és a repülőtér veszteséget termelő helyzetére, a Bizottság megállapítja, hogy Franciaország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor az angoulême-i repülőtér vezetésének kizárólag a repülőtér működképes állapotban tartásával és az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos feladatait általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítette. Ennek ellenére a repülőtérnek új útvonalak bevezetésével vagy nem repüléstechnikai tevékenységek kiterjesztésével járó üzleti fejlesztése főszabály szerint önmagában nem teljesíti az általános gazdasági érdekű szolgáltatásként való meghatározás közérdekűsége vonatkozó kritériumát. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásakor felmerülő nettó költségek hatóságok általi ellentételezése nem befolyásolhatja a repülőtér vezetőjének arra irányuló gazdasági érdekét, hogy kereskedelmi kapcsolatokat létesítsen légitársaságokkal.
- (226) Ennek értelmében a Bizottságnak meg kell határoznia minden egyes szóban forgó vezetési időszakra, hogy az angoulême-i repülőtér vezetésének mely tevékenységei tartoznak egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás alá, és melyek nem.

⁽¹⁴⁰⁾ A C-179/90. sz., *Merci Convenzionali Porto di Genova* ügyben hozott ítélet (EBHT 1991., I-5889. o.) 27. pontja, a C-242/95. sz., *GT-Link* ügyben hozott ítélet (EBHT 1997., I-4449. o.) 53. pontja és a C-266/96. sz., *Corsica Ferries* ügyben hozott ítélet (EBHT 1998., I-3949. o.) 45. pontja.

⁽¹⁴¹⁾ Lásd például a *BRT kontra SABAM* ügyben hozott fent említett ítéletet.

⁽¹⁴²⁾ Lásd ennek a határozatnak a (14) preambulumbekezdését, 1. táblázat.

⁽¹⁴³⁾ A Tanács 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelete a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról (HL L 240., 1992.8.24., 8. o.), azóta a helyébe lépett az Európai Parlament és a Tanács 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK rendelete a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.).

⁽¹⁴⁴⁾ A fent említett 2408/92/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja.

⁽¹⁴⁵⁾ Lásd a 2. táblázatot.

b) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatás hatálya

- (227) A 2002. évi megállapodást a 2002–2006 közötti időszakra – amikor a CCI-repülőtér üzemeltette a repülőtér – kötötték meg annak biztosítására, hogy a repülőtér körüli földhasználat-tervezés szabályozásával és a közszolgáltatás folytonosságával kapcsolatos közszolgáltatási feladatok ⁽¹⁴⁶⁾ elvégezhetők legyenek. A megállapodás másik célja a repülőtér fejlesztése volt. A megállapodás preambuluma e tekintetben megjegyzi, hogy az aláíró felek „*úgy döntöttek, hogy egyesítik erőfeszítéseiket az angoulême-i repülőtér fejlesztésének, tervezésének és üzemeltetésének meghatározása és finanszírozása érdekében*”.
- (228) A (221)–(226). preambulumbekzdésben megállapított érvelést szem előtt tartva a Bizottság megállapítja, hogy a koncessziós szerződésben és a kapcsolódó dokumentációban ismertetett, a repülőtér működőképes állapotban tartásával és az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos vezetési feladatok közérdekű feladatnak tekinthetők, és e feladatok általános gazdasági érdekű szolgáltatásként való besorolását nem cáfolja meg semmilyen nyilvánvaló értékelési hiba.
- (229) Ennek ellenére a repülőtérnek új útvonalak bevezetésével vagy nem repüléstechnikai tevékenységek kiterjesztésével járó üzleti fejlesztésének célkitűzése önmagában nem teljesíti az általános gazdasági érdekű szolgáltatásként való meghatározás közérdekűsége vonatkozó kritériumát. Ez nem igazolható a francia hatóságok által említett regionális fejlesztési célkitűzéssel.
- (230) Ebben az ügyben azonban az egyetlen ténylegesen kifizetett ellentételezés nem új útvonalak megnyitásának költségeiből, az új légitársaságokkal való szerződések megkötéséből vagy az angoulême-i repülőtér a nem repüléstechnikai tevékenységek kiterjesztéséből származott, hanem kizárólag az általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősíthető tevékenységekhez kapcsolódott.
- (231) A 2007–2011 közötti időszakot illetően – amikor az SMAC és a CCI-repülőtér közösen üzemeltette a repülőtér – először is fontos megjegyezni, hogy az SMAC 2006. december 21-én kelt alapszabálya megbízza az SMAC-t az angoulême-i repülőtér felszerelésének, berendezésének, karbantartásának, vezetésének és üzemeltetésének feladatával. Másodszor, az SMAC és az Angoulême-i CCI között 2009. január 22-én kelt üzemeltetési alvállalkozói szerződés a CCI-repülőtérrel az SMAC-re ruházza át a repülőtér üzemeltetéséhez kapcsolódó befektetésekkel járó felelősséget. Az üzemeltetési alvállalkozói szerződés értelmében a repülőtér üzemeltetéséhez kapcsolódó további feladatokat a CCI-repülőtérre osztották.
- (232) Ezenfelül az SMAC alapszabálya szerint az SMAC célja Angoulême és Cognac repülőtérén „*a kereskedelmi légiutas-vagy árufuvarozási szolgáltatások, üzleti, szabadidős vagy turistajáratok, képzések és az e célkitűzést támogató kapcsolódó tevékenységek fejlesztése*”.
- (233) A (225) preambulumbekzdésben foglaltak szerint a kizárólag a repülőtér működőképes állapotban tartásával és az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos vezetési feladatok közérdekű feladatnak tekinthetők; csak ezek a feladatok tekinthetők általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak nyilvánvaló hiba elkövetése nélkül.
- (234) Ettől eltérően, ahogy azt a (225) preambulumbekzdés is ismerteti, a kereskedelmi járatok fejlesztése nem tekinthető általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak még akkor sem, ha annak célja a regionális fejlesztés előmozdítása. Ám csak a Ryanairrel fennálló üzleti kapcsolat idézett elő az SMAC és a CCI-repülőtér által viselendő, kifejezetten az új közlekedési szolgáltatások fejlesztéséhez kapcsolódó költségeket. Mivel a Ryanairrel szemben az SMAC-re és a CCI-repülőtérre úgy kell tekinteni, hogy azok közösen látták el a repülőtér vezetésének gazdasági tevékenységét, az SMAC által a 2008. évi szerződésekkel kapcsolatban felmerült többletköltségekért nyújtott ellentételezést az azokban a szerződésekben foglalt támogatási elemek vizsgálatának részeként kell elemezni.
- (235) Az SMAC 2001. június 23-i határozata előírta, hogy a repülőtér üzleti fejlesztésére irányuló, szerződésen kívüli kifizetéseket az SMAC közvetlenül a légitársaságoknak folyósította. Ennek eredményeképpen az új közlekedési szolgáltatások fejlesztéséhez kapcsolódó pénzügyi intézkedések nem tekinthetők általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, és azokat a Ryanairnek kifizetett támogatás vizsgálatának részeként elemzik majd ⁽¹⁴⁷⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Ezeket a kötelezettségeket a 2002. évi koncesszió dokumentációjának 20. és 21. cikke említi.

⁽¹⁴⁷⁾ Lásd e határozat 9. szakaszát.

- (236) Végül a repülőtérnek az SMAC és az SNC-Lavalin általi közös üzemeltetésének – 2012. január 1-jén kezdődött – időszakára vonatkozó dokumentáció és műszaki előírások nemcsak a repülőtér működőképes állapotban tartásával és az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos feladatokra, hanem a repülőtér népszerűsítésével és tevékenysége fejlesztésével kapcsolatos feladatokra is vonatkozik. A dokumentáció és a műszaki előírások 9. cikke ennek megfelelően kimondja, hogy *„az üzemeltető köteles a helyi gazdaság és turizmus érdekében minden eszközt megragadni a repülőtér tevékenységének és a turizmusnak a fejlesztésére”*. Továbbá azt is előírja, hogy az üzemeltető köteles *„a célból népszerűsíteni a repülőtérrel a meglévő és a potenciális felhasználók, illetve a kereskedelmi és üzleti légi közlekedés, a turizmus, a légi árufuvarozás, a képzés és a repülőgép-karbantartás területén tevékenykedő szervezetek vagy a repülőtér tevékenységével kapcsolatos kiegészítő vagy kapcsolódó tevékenységet végző szervezetek körében”*.
- (237) Ezzel kapcsolatban az SMAC-nek a pályázatértékelő bizottsághoz benyújtott jelentése azt mutatja, hogy az SNC-Lavalin által a proaktív forgatókönyv részeként bemutatott fejlesztési terv kulcsfontosságú szerepet játszott az ajánlata kiválasztásában. Ezenfelül az odaítélésről szóló határozatból és az ajánlatban megállapított ellentételezésből egyértelművé válik, hogy az üzemeltetőnek abban az időben az volt a szándéka, hogy egy fapados légitársasággal újraindítsa a Nagy-Britannia és Írország közötti személyszállítási útvonalat. A tervezett menetrend szerint három útvonalat nyitnának meg egymás után a következő hat évben úgy, hogy kétévente nyitnak meg egy új útvonalat.
- (238) A (225) preambulumbekzdésben foglaltak szerint a kizárólag a repülőtér működőképes állapotban tartásával és az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos vezetési feladatok közérdekű feladatnak minősülnek, és ezek nyilvánvaló hiba elkövetése nélkül tekinthetők általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak.
- (239) Ettől eltérően, ahogy azt a (225) preambulumbekzdés is ismerteti, a kereskedelmi járatok fejlesztése nem tekinthető általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak még akkor sem, ha annak célja a regionális fejlesztés előmozdítása. Az ezekhez a tevékenységekhez kapcsolódó pénzügyi intézkedések tehát nem tekinthetők általános gazdasági érdekű szolgáltatást finanszírozó intézkedéseknek.
- (240) A repülőtér vezetésének 2012 januárja után ténylegesen kifizetett egyetlen ellentételezés azonban nem kapcsolódott a kereskedelmi járatok fejlesztése során felmerült költségekhez. A francia hatóságok vállalták, hogy értesítik a Bizottságot minden, az SMAC vagy a kapcsolódó szervezetei által az angoulême-i repülőtérrel induló útvonalak üzemeltetésére a légitársaságok számára a jövőben odaítélt támogatásról.

c) A megbízás megléte

- (241) A Bizottságnak kizárólag azon feladatokat illetően, amelyeket a francia hatóságok indokoltan általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősíthetnek, meg kell állapítania, hogy a vizsgálat alatt álló időszakokra az angoulême-i repülőtér vezetőjét vagy vezetőit ténylegesen megbízták-e közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtásával egy megbízási aktus által. Ezzel kapcsolatban nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a közszolgáltatási feladattal való megbízásnak olyan aktus vagy aktusok sorozata keretében kell történnie, amely a tagállami szabályozástól függően lehet jogi vagy szabályozási eszköz vagy egy szerződés. A Bizottság megközelítése – amelyet az ÁGÉS közleményben kodifikáltak – szerint az aktusban vagy az aktusokban legalább a következőket kell meghatározni ⁽¹⁴⁸⁾:

- a közszolgáltatási kötelezettségek tartalma és időtartama;
- az érintett vállalkozás és adott esetben az érintett terület;
- bármilyen olyan kizárólagos vagy speciális jog jellege, amellyel a szóban forgó hatóság a vállalkozást megbízta;
- az ellentételezés kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei; valamint
- a túlkompensáció elkerülésére és visszafizetésére hozott intézkedések.

i) A 2002–2006 közötti időszak

- (242) A 2002–2006 közötti időszakban a repülőtér építésének, fenntartásának és üzemeltetésének koncesszióját az Angoulême-i CCI kapta egy miniszteri rendelet útján. A koncesszióra irányadó feltételeket a légi közlekedésért felelős miniszter és a CCI-repülőtér között öt éves időtartamra megkötött koncessziós szerződésben állapították meg.

⁽¹⁴⁸⁾ Lásd a fent említett ÁGÉS közlemény 52. pontját.

Ezenfelül a CCI által fizetett támogatások egy részét és a helyi önkormányzatok által a CCI-repülőtér⁽¹⁴⁹⁾ részére kifizetett hozzájárulásokat a 2002. évi megállapodás alapján ítélték oda. Végezetül a repülőtér költségvetésének elfogadási folyamata – melyet az Angoulême-i CCI-re alkalmazandó költségvetési, számviteli és pénzügyi szabályok megállapításáról szóló, 1992. március 30-i 111. sz. körlevélben határoztak meg – biztosította, hogy a kérdéses összegek ténylegesen kompenzációt nyújtottak és túlkompensáció nem történt. Azt is meg kell jegyezni, hogy a folyamat ellenőrzési mechanizmusokat is tartalmazott a túlkompensáció elkerülésének biztosítására⁽¹⁵⁰⁾. Ezenkívül egészen 2006. december 31-ig továbbították a repülőtér könyveit és költségvetéseit a Polgári Légi Közlekedési Hatósághoz, amelynek véleményt kellett nyilvánítania az Angoulême-i CCI felett felügyeletet gyakorló hatósághoz a könyvek és költségvetések elfogadása előtt, ahol a repülőtér esetében az állam játszotta az ajánlatkérő szerepét.

- (243) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy a repülőtér vezetését az *Altmark*-kritériumoknak megfelelő, megbízási aktussal ruházzák át az Angoulême-i CCI-re.

ii) A 2007–2011 közötti időszak

- (244) Ebben az időszakban a közszolgáltatási feladatokat több aktussal ruházták át a vezetőkre. Először, az SMAC 2006. december 21-i alapszabálya az SMAC-et bízta meg az angoulême-i repülőtér felszerelésének, berendezésének, karbantartásának, vezetésének és üzemeltetésének feladatával. Szintén az alapszabály írja elő, hogy az SMAC költségeit automatikusan vezessék át a tagjai költségvetésébe⁽¹⁵¹⁾. Másodszor, az SMAC és az Angoulême-i CCI között 2009. január 22-én kötött üzemeltetési alvállalkozói szerződés a CCI-repülőtérrel az SMAC-re ruházza át a repülőtér üzemeltetéséhez kapcsolódó befektetésekkel járó felelősséget három évre. Az üzemeltetési alvállalkozói szerződés értelmében a repülőtér üzemeltetéséhez kapcsolódó további feladatokat a CCI-repülőtérre osztották.

- (245) Végezetül a repülőtér költségvetésének elfogadási folyamata – melyet az Angoulême-i CCI-re alkalmazandó költségvetési, számviteli és pénzügyi szabályok megállapításáról szóló, 1992. március 30-i 111. sz. körlevélben határoztak meg – biztosította, hogy a kérdéses összegek ténylegesen kompenzációt nyújtottak és túlkompensáció nem történt. A folyamatba ellenőrzési mechanizmusokat is építettek⁽¹⁵²⁾. Ezen túlmenően a CCI – amely 2008. december 31-ig a koncesszió birtokosa, és ezután 2011. december 31-ig alvállalkozó volt – az alapszabályának megfelelően elküldte a kezdeti, a módosított és a végrehajtott költségvetését (eredménykimutatás, forrás- és felhasználástáblák, önfinanszírozó képesség) az ajánlatkérő szerepét betöltő SMAC-nek jóváhagyásra.

- (246) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy a repülőtér vezetését az *Altmark*-kritériumoknak megfelelő megbízási aktussal ruházzák át az SMAC-ra és Angoulême-i CCI-re.

iii) A 2012. január 1-jén kezdődő időszak

- (247) Az angoulême-i repülőtér vezetését és üzemeltetését hat évre az SNC-Lavalinra ruházták át az ajánlatának 2011. augusztus 8-án történt elfogadásával, illetve a dokumentációval és a műszaki előírásokkal⁽¹⁵³⁾. Bár az SMAC-nek számos kötelezettsége maradt⁽¹⁵⁴⁾, ezek az aktusok határozták meg a repülőtér üzemeltetési feladatának részeként a felek kötelezettségeit.

- (248) A repülőtér üzemeltetési feladatának részeként az SNC-Lavalinra bízott kötelezettségek felsorolását és részletes ismertetését a dokumentáció és a műszaki előírások tartalmazzák. A dokumentáció 8. cikke szerint az SNC-Lavalint a következő feladatokkal bízták meg: állami feladatok elvégzése, repüléstájékoztató szolgálat létrehozása, a repülőtér biztonságos használatát biztosító feladatok elvégzése, a repülőtér területének és a hálózatoknak a karbantartása, illetve annak biztosítása, hogy a repülőtér képes legyen a menetrend szerinti kereskedelmi járatok fogadására. A vonatkozó aktusok az SMAC által az SNC-Lavalin számára fizetendő ellentételezés kiszámításának módját is meghatározzák. Az SMAC által fizetett legmagasabb kompenzáció az SNC-Lavalin ajánlatából ered. Végül, a túlkompensáció elkerülését célzó rendszeres ellenőrzéseket illetően az ajánlattételhez szükséges dokumentáció III. címében foglalt rendelkezések megállapították az SMAC által végzendő, azt ellenőrző nyomon követés részleteit,

⁽¹⁴⁹⁾ Lásd e határozat (18) preambulumbekzdését.

⁽¹⁵⁰⁾ A folyamat a következő: Az Angoulême-i CCI minden évben meghatározza a költségvetési iránymutatást, és minden részleg eszerint állapítja meg a költségvetését. Minden év őszén a repülőtér gazdálkodási részlege költségvetés-tervezetet nyújt be az n, n+1 és n+2 évekre vonatkozóan. Az Angoulême-i CCI Elnökségének választott tagjai megvizsgálják a költségvetés-tervezeteket és elvégzik a szükséges módosításokat. Amint az Elnökség jóváhagyja azt, a repülőtér költségvetését a többi részleg költségvetésével együtt előadják az Angoulême-i CCI választott tagjainak a közgyűlésen, akik ezután szavaznak róluk. A költségvetések végrehajtása a választott tagok helyeslő szavazatától függ. Ezenkívül rendszeres időközönként jelentéseket készítenek annak igazolására, hogy az elfogadott költségvetést helyesen hajtják-e végre. Az n+1 évben az n évre vonatkozó költségvetést az esetleges eltérésekre irányuló észrevételekkel együtt nyújtják be a közgyűlésnek. A közgyűlés ismét szavaz a végrehajtott költségvetések elfogadásáról.

⁽¹⁵¹⁾ Az SMAC alapszabályának 17. cikke.

⁽¹⁵²⁾ Lásd a 150. lábjegyzetet.

⁽¹⁵³⁾ Az SNC-Lavalin által benyújtott 2011. július 19-i ajánlattételi dokumentáció, melyet az SMAC 2011. augusztus 8-án fogadott el a 2011. június 23-i döntést követően.

⁽¹⁵⁴⁾ Lásd e határozat (23) preambulumbekzdését.

hogy az SNC-Lavalinra ruházott általános gazdasági érdekű feladatok teljesítésének költségeihez képest az SMAC-tól származó hozzájárulások nem tartalmazzanak-e túlkompenzációt.

- (249) A repülőtér vezetésének feladatát tehát szintén úgy kell tekinteni, hogy azt az SNC-Lavalinra ruházták át egy, az *Altmark*-kritériumoknak megfelelő megbízási aktussal.
- (250) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy az angoulême-i repülőtér üzemeltetésének minden egyes vizsgált időszakában egy megbízási aktussal ruházták át a repülőtér működőképes állapotban tartásával és az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségeket a vezetőre vagy vezetőkre. Az első *Altmark*-kritérium tehát a fent említett feladatokra tekintettel teljesült.

8.1.3.2. A szolgáltató kiválasztása (negyedik kritérium)

- (251) A Bizottság szükségesnek tartja megvizsgálni a negyedik *Altmark*-kritériumot is az érintett időszakok tekintetében.
- (252) Ennek a feltételnek megfelelően a felajánlott ellentételezésnek egy közbeszerzési eljárásból kell erednie, amely lehetővé teszi, hogy azt a jelöltet válasszák, amely a közösségnek legkevesebb költséggel járó kapcsolódó szolgáltatást tudja nyújtani (első alszempont), vagy egy átlagos, jól vezetett és megfelelően felszerelt, az igényelt közszolgáltatás követelményeinek megfelelni képes vállalkozással való összehasonlítható elemzésből kell származnia (második alszempont).
- a) Első alszempont
- i) A 2002–2006 és a 2007–2011 közötti időszak
- (253) A 2002–2006 közötti időszakban a repülőtér üzemeltetésének koncesszióját a 2002. október 5-i Francia Köztársaság Hivatalos Közlönyben közzétett, 2002. szeptember 20-i miniszteri rendelettel⁽¹⁵⁵⁾ ítélték oda az Angoulême-i CCI-nek. A 2007–2011 közötti időszakban az SMAC létrehozásáról szóló, 2006. december 21-i prefektusi rendelet és a 2009. évi alvállalkozói szerződés bízta meg az SMAC-et az angoulême-i repülőtér közvetett vagy közvetlen felszerelésének, berendezésének, karbantartásának, vezetésének és üzemeltetésének feladatával.
- (254) Ezeket az egyoldalú és szerződéses közigazgatási aktusokat nyilvánvalóan nem egy nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes közbeszerzési eljárásban fogadták el, ahol a potenciális ajánlatok egy része összehasonlítható lenne és az ellentételezés úgy lenne meghatározva, hogy kizárja az állami támogatás meglétét.
- (255) Ennek megfelelően a fent említett időszakokra a Bizottság megállapítja, hogy az alkalmazott eljárási szabályok nem biztosítottak hatékony versenyt az angoulême-i repülőtér vezetési feladata vonatkozásában. Az angoulême-i repülőtér vezetőinek kiválasztási folyamata tehát nem teljesíti a negyedik *Altmark*-kritérium első felét, mivel nem tette lehetővé, hogy azt a jelöltet válasszák, amely a közösségnek legkevesebb költséggel járó kapcsolódó szolgáltatást tudja nyújtani.
- ii) A 2012. január 1-jén kezdődő időszak
- (256) A repülőtér vezetésével és üzemeltetésével a 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁵⁶⁾ 21. cikkével összhangban egy közbeszerzési eljárást követően bízták meg az SNC-Lavalin vállalkozást. Ezenkívül az említett eljárást megelőzően a francia hatóságok közszolgáltatási megbízásra irányuló ajánlattételi felhívást tettek közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.
- (257) A francia hatóságok azonban nem voltak kötelesek a rendes közbeszerzési eljárást lefolytatni, a vállalkozó kiválasztásában széles mérlegelési joggal rendelkeztek⁽¹⁵⁷⁾. Az elbíráló hatóságot ilyen széles mérlegelési joggal felruházó eljárás visszaszoríthatja az érdekelt szolgáltatók részvételét a pályázatban.

⁽¹⁵⁵⁾ Az Angoulême-Brie-Champniers-i repülőtér koncessziójának az Angoulême-i Kereskedelmi és Iparkamara számára történő átruházásáról szóló rendelet (*Arrêté portant concession de l'aéroport d'Angoulême-Brie-Champniers à la Chambre de commerce et d'industrie d'Angoulême*).

⁽¹⁵⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 31-i 2004/18/EK irányelve az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról (HL L 134., 2004.4.30., 114. o.).

⁽¹⁵⁷⁾ Az odaítélési szempontok az alábbiakat tartalmazták: „a dokumentációban, az ajánlati/részvételi felhívásban, az ajánlattételi felhívásban, illetve az ismertetőben meghatározott részszerződések alapján értékelt, gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat”.

- (258) A Bizottság ennek megfelelően úgy értékeli, hogy az e körben alkalmazott eljárás önmagában nem elegendő a negyedik *Altmark*-kritérium teljesítéséhez ⁽¹⁵⁸⁾.
- (259) A Bizottságnak ezért meg kell vizsgálnia, hogy az e körben alkalmazott közbeszerzési eljárás lehetővé tette-e, hogy azt a jelöltet válasszák, amely a közösségnek legkevesebb költséggel járó kapcsolódó szolgáltatásokat tudja nyújtani.
- (260) A legfontosabb szerződéses elemek a következők: i. hatéves időtartam; ii. szerződéses kötelezettségvállalás a szolgáltató részéről az SMAC által a repülőtér könyveinek egyensúlyban tartásáért fizetendő hozzájárulás felső határára vonatkozóan; iii. általános ellentételezés a nyújtott szolgáltatásért; és iv. a teljesítményt ösztönző záradék. A lehetséges ajánlattevőket felkérték, hogy tegyenek egy alapajánlatot (kereskedelmi forgalom nélkül) és egy másik ajánlatot a proaktív forgatókönyv esetére (kereskedelmi forgalommal). A pályázatértékelő bizottsághoz benyújtott beszerzési jelentés megállapítja, hogy két versenyben lévő ajánlat került benyújtásra. Az SNC-Lavalinon kívül az APCO ⁽¹⁵⁹⁾ társaság is benyújtott egy alapforgatókönyvet és egy proaktív forgatókönyvet. Az SNC-Lavalin proaktív forgatókönyvre adott ajánlatának – amely később a nyertes ajánlat lett – technikai értékével megegyező érték vonatkozásában a két versenyben lévő ajánlatban szereplő, az egész időszakra vonatkozó árak a következők:

(ezer EUR)

	Kiegyenlítő hozzájárulás	Ellentételezés	Az SMAC összes kiadása
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

- (261) Ezen túlmenően az SMAC pályázatértékelő bizottsághoz benyújtott beszerzési jelentése azt mutatja, hogy mindkét ajánlattevő benyújtott egy alapforgatókönyvet és egy proaktív forgatókönyvet is ⁽¹⁶⁰⁾. Ez utóbbi – az átruházó hatóság által később kiválasztott – forgatókönyv megegyezik az angoulême-i repülőtér kereskedelmi fejlesztését célzó stratégiai tervvel. A pályázatértékelő bizottsághoz benyújtott beszerzési jelentés megállapítja, hogy az SNC-Lavalin – a későbbi nyertes ajánlattevő – ellentételezése mindkét forgatókönyvben egyforma volt. Az SMAC által finanszírozott kiegyenlítő hozzájárulás felső határa azonban – ahogy azt a társaság az ajánlatában javasolta – eltérést mutat a garantált kiegyenlítő hozzájárulás felső határaiban. Ahogy azt a jelentés is megjegyzi, az átlagos éves többletköltség 30 000 EUR a proaktív forgatókönyv esetében, bár a többletköltség nem oszlik el egyenletesen a szerződés teljesítésének időtartama alatt. Az alap- és a proaktív forgatókönyv közötti különbségek alább találhatók

(ezer EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Alapforgatókönyv	405	364	374	357	350	342
Proaktív forgatókönyv	465	425	448	384	341	296
Különbség	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	-9	-46

- (262) A Bizottság ezek alapján megállapítja, hogy az átruházó hatóság nem a közösségnek legkevesebb költséggel járó kapcsolódó szolgáltatás nyújtására képes ajánlatot választotta ki. Az SNC-Lavalin által javasolt alapforgatókönyv előnyösebb volt az APCO által javasolt alapforgatókönyvnél, és biztosítani tudta az angoulême-i repülőtérrel a hozzáférhetőséget és az üzemeltetési feltételek fenntartását. Másrészt viszont a proaktív forgatókönyvet arra tervezték, hogy biztosítsa a repülőtér kereskedelmi fejlesztését. Ez a szolgáltatás nem volt létfontosságú az első biztosításához, és egyébként sem tekinthető általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak. Ezért a szolgáltató kiválasztása nem a közösségnek legkevesebb költséggel járó közszolgáltatás nyújtására képes, gazdaságilag legelőnyösebb ajánlatra alapult.

⁽¹⁵⁸⁾ Lásd a fent említett ÁGÉSZ közlemény 66. pontját.

⁽¹⁵⁹⁾ A 2011 januárjában létrehozott APCO a Limoges-i és az Haute-Vienne-i CCI kizárólagos tulajdonában álló leányvállalat. Tevékenysége kiterjed a repülőtér-vezetési tanácsadásra, a repülőtéri személyzet képzésére, a repülőtérre vezetésére és fejlesztésére, a földi kiszolgálásra és a repülőtér-védelemre.

⁽¹⁶⁰⁾ Lásd e határozat (20) preambulumbekzdését.

- (263) A repülőtér kereskedelmi fejlesztésével kapcsolatos, szerződésen kívüli kifizetéseket illetően, amelyekről a Bizottság úgy tartja, hogy nem tartoznak jogszerűen az általános gazdasági érdekű szolgáltatás hatáskörébe⁽¹⁶¹⁾, a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatában kifejtett kétségei megszűntek. Az SMAC 2001. június 23-i döntése értelmében ezeket az intézkedéseket közvetlenül az SMAC fizeti a légitársaságok számára. Ezeket tehát a Ryanairnek/AMS-nek odaítélt intézkedések vizsgálatának részeként az állami támogatási szabályok fényében fogják vizsgálni⁽¹⁶²⁾.
- (264) Ennek megfelelően a Bizottság megállapítja, hogy a szerződés SNC-Lavalin részére történő odaítélésére alkalmazott eljárási szabályok nem tették lehetővé, hogy azt a jelöltet válasszák, amely a közösségnek legkevesebb költséggel járó kapcsolódó szolgáltatásokat tudja nyújtani, ezért a negyedik *Altmark*-kritérium első alszempontja nem teljesült.
- b) Második alszempont
- (265) A francia hatóságoknak bizonyítaniuk kellett, hogy a 2002–2006 és a 2007–2011 közötti időszakra egy közepes, jól vezetett és a szükséges forrásokkal megfelelően felszerelt vállalkozáshoz igazodó ellentételezést állapítottak meg.
- (266) A Bizottság e tekintetben megállapítja, hogy Franciaország ilyen jellegű információt nem szolgáltatott. A Bizottság azt is megállapítja, hogy az ellentételezést nem egy előre meghatározott költségalaphoz igazodóan, illetve nem a hasonló repülőtéri vezetők költségstruktúrájával való összehasonlítással alakították ki. A Bizottságnak ezért a vonatkozó időszakokra nem állnak rendelkezésére a szükséges összehasonlító adatok annak vizsgálatához, hogy a kritérium teljesült-e a szolgáltató kiválasztásának vonatkozásában.
- (267) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a 2002–2006 és a 2007–2011 közötti időszakokra nem teljesül a negyedik *Altmark*-kritérium.
- (268) Ugyanez vonatkozik a 2012. július 1-jétől kezdődő időszakra is, mivel a Bizottságnak nem állnak rendelkezésére a szükséges összehasonlító adatok annak vizsgálatához, hogy a kritérium teljesült-e a szolgáltató kiválasztásának vonatkozásában. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a negyedik *Altmark*-kritérium erre az időszakra sem teljesül.
- (269) Mivel a negyedik *Altmark*-kritérium nem teljesül, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó intézkedések nem nyújtottak olyan előnyt az angoulême-i repülőtér egymást követő üzemeltetőinek, amelyet rendes piaci körülmények között nem kaptak volna meg.

8.1.4. Az EU-n belüli kereskedelemre és versenyre gyakorolt hatás

- (270) Amikor egy tagállam olyan pénzügyi támogatást nyújt, amely megerősíti egy vállalkozás helyzetét a Közösségen belüli kereskedelemben versenytársnak számító más vállalkozásokhoz képest, úgy kell tekinteni, hogy ez utóbbiakat befolyásolja a támogatás. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatával összhangban⁽¹⁶³⁾ ahhoz, hogy egy intézkedés a versenytorzító hatású legyen, elegendő, hogy a támogatás címzettje a verseny számára nyitott piacokon más vállalkozásokkal versenyezzen.
- (271) Még általánosabban véve, ahogy azt a Ryanair is megerősített észrevételeiben, a repülőtér-vezetők a légitársaságok odavonzása érdekében versenyeznek egymással az Unióban. A légitársaságok több szempont alapján döntenek el, hogy melyik útvonalakat működtetik és milyen gyakorisággal. Nemcsak az érintett útvonalakon várható potenciális utaslétszám, hanem az útvonal két végén lévő repülőtér jellegzetességei is e szempontok közé tartoznak.
- (272) A légitársaságok olyan szempontokat is figyelembe vesznek, mint a repülőtéren nyújtott szolgáltatástípusok, a repülőtér környékének népessége vagy gazdasági tevékenysége, terheltség, a szárazföldi megközelíthetőség biztosított-e, illetve a repülőtér infrastruktúrájának és szolgáltatásainak használatáért fizetendő illetékek mértéke és ezek üzleti feltételei. Az illetékek mértéke létfontosságú, mivel a repülőtér számára nyújtott állami támogatással mesterségesen alacsonyan lehet tartani az illetékeket a légitársaságok odavonzása érdekében, és ez jelentősen torzíthatja a versenyt⁽¹⁶⁴⁾.

⁽¹⁶¹⁾ Lásd e határozat (225) preambulumbekzdését.

⁽¹⁶²⁾ Lásd e határozat 9. szakaszát.

⁽¹⁶³⁾ A Bíróság T-214/95. sz., Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság ügyben hozott ítélete (EBHT 1998., II-717. o.).

⁽¹⁶⁴⁾ Lásd az új iránymutatás (43) pontját.

- (273) A légitársaságok ezért több útvonalra osztják szét a forrásaikat – különösen a repülőgépeket és a személyzetet –, figyelembe véve különösen a repülőtér-vezetők által nyújtott szolgáltatásokat és a szolgáltatásaikért felszámolt díjakat.
- (274) Mivel a repülőtéri szolgáltatások piaca az Unión belül a versenyre nyitott piac, az angoulême-i repülőtér egymást követő üzemeltetői számára nyújtott előnyök ezért befolyásolhatják a tagállamok közötti kereskedelmet úgy, hogy a rendes piaci körülményekhez képest mesterségesen szélesítik az ott nyújtott szolgáltatások körét. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a szóban forgó intézkedések befolyásolhatják a kereskedelmet, valamint versenytorzuláshoz vezethetnek az Unión belül.

8.1.5. A támogatás meglétével kapcsolatos következtetés

- (275) A fenti megfontolások fényében a Bizottság az alábbi következtetésekre jut:

- Az angoulême-i repülőtér egyedi jellegzetességeire figyelemmel Franciaország az e határozatban vizsgált egyik időszakban sem követett el nyilvánvaló vizsgálati hibát akkor, amikor a kizárólag a repülőtér működőképes állapotban tartásával és az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos vezetési feladatokat általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekintette.
- Ennek ellenére a repülőtér kereskedelmi célú gazdasági fejlesztése egyik érintett időszakban sem tekinthető általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak.
- Az általános gazdasági érdekű szolgáltatás hatálya alá tartozó közszolgáltatási feladatok finanszírozására nyújtott állami ellentételezés az e határozatban vizsgált egyik időszakban sem teljesíti az *Altmark* ítélet negyedik kritériumát. Ezért az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése értelmében ezek az intézkedések állami támogatásnak minősülnek.

8.2. A repülőtér üzemeltetői javára hozott intézkedések belső piaccal való összeegyeztethetősége

- (276) Előzetes észrevételként meg kell jegyezni, hogy kizárólag az angoulême-i repülőtér egymást követő vezetői számára az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos feladatok ellátására nyújtott állami ellentételezések összeegyeztethetőségét kell vizsgálni a belső piaccal. Mint a fenti (225) preambulumbekkezdésben szerepel, a repülőtér kereskedelmi tevékenységének fejlesztéséhez kapcsolódó tevékenységek – ideértve a regionális fejlesztési célú tevékenységeket – nem tekinthetők általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak. Ebben az esetben az említett tevékenységek nem vezettek az angoulême-i repülőtér egymást követő vezetői számára bármilyen ellentételezés kifizetéséhez az e határozat hatálya alá tartozó időszakokban.

8.2.1. A repülőtér üzemeltetői számára nyújtott támogatás összeegyeztethetősége

- (277) A Bizottság nézete szerint az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat vonatkozik az e határozat hatálya alá tartozó időszakokban nyújtott támogatásokra. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat 10. cikkének b) pontja szerint „minden olyan, [2012. január 31-e] előtt létrehozott támogatás, amely a 2005/842/EK határozat alapján nem volt összeegyeztethető a belső piaccal, és amelyre a bejelentési követelmény vonatkozott, de megfelel az e határozatban meghatározott feltételeknek, a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősül, és mentesül az előzetes bejelentés követelménye alól”.
- (278) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat 4. cikkének f) pontja – amely előírja, hogy a megbízási aktusnak kifejezetten hivatkoznia kell az említett határozatra – azonban erre az ügyre nem alkalmazható. Mivel a szóban forgó támogatást az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat hatálybalépése előtt ítélték oda, nem lehet elvárni, hogy az érintett megbízási aktusok hivatkozzanak az említett határozatra anélkül, hogy a 10. cikk b) pontját ne fosztanák meg az értelmétől. Ezenkívül a hatékonyabb eljárás érdekében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy anélkül vizsgálhatja az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozatnak a 2012. január 31-e előtt odaítélt támogatásra való alkalmazását, hogy először megvizsgálja a támogatásnak az 2005/842/EK határozattal való összeegyeztethetőségét. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat 10. cikkének b) pontjának célja, hogy kiterjessze a határozat hatályát a hatálybalépése előtt odaítélt összeegyeztethetetlen támogatásokra anélkül, hogy kizárná a 2005/842/EK határozattal összeegyeztethetőnek vélt támogatásokat.

8.2.1.1. A hatály feltétele

- (279) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat alapján az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal, amennyiben olyan repülőtereknek ítélik oda, amelyek átlagos éves utasforgalma az általános gazdasági érdekű szolgáltatással való megbízást megelőző két pénzügyi évben nem haladta meg a 200 000 főt. Az angoulême-i repülőtér éves utasforgalma 2000 és 2012 között egyszer sem haladta meg a 200 000 főt.

- (280) A szóban forgó intézkedések ezért az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat hatálya alá tartoznak, és azokat az abban szereplő feltételek alapján kell megvizsgálni.

8.2.1.2. A megbízás feltétele (az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat 4. cikke)

- (281) Az első és második *Altmark*-kritériumnak való megfelelés Bizottság általi vizsgálatából következik, hogy egy valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatással bízták meg az angoulême-i repülőtér vezetőit, és a megbízási aktus meglétével kapcsolatos feltételek teljesültek. Kizárólag a repülőtér működőképes állapotban tartásával és az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos repülőtér-vezetési feladatok minősülnek általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak.

8.2.1.3. Az ellentételezés feltétele (az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat 5. és 6. cikke)

a) A 2002–2006 és a 2007–2011 közötti időszak

- (282) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat 5. cikkének (1) bekezdése értelmében az ellentételezés összege nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges nettó költséget, beleértve egy ésszerű nyereséget is. A szóban forgó esetben az ellentételezés a közszolgáltatási kötelezettségeknek a repülőtérhez rendelt költségvetés megállapítására irányuló eljárás által való teljesítéséhez szükséges költségekre korlátozódik. Az ezt az eljárást ismertető körlevél 2.6. pontja előírja az Angoulême-i CCI számára, hogy a költségvetés előkészítése érdekében határozza meg az alábbiakat: i. a működési ügyletek állapota; ii. az önfinanszírozó kapacitás állapota; és iii. a tőkeügyletek állapota. Ezenkívül számos dokumentumot kell a jóváhagyandó költségvetés-tervezethez csatolni (a nyújtott szolgáltatások ütemterve, a részlegek közötti hozzájárulások, illetve a munkavállalók beosztása és bértáblája stb.). A költségvetés előkészítését megelőzően érvényben lévő ellenőrzések előre biztosítják, hogy csak az Angoulême-i CCI feladatainak fényében legszükségesebbeknek és indokoltnak tűnő ellenőrzésekre korlátozódjanak. A francia hatóságok által benyújtott információk szerint az odaítélt támogatás kizárólag arra szolgált, hogy ellentételezze az angoulême-i repülőtér vezetéséhez kapcsolódó üzemeltetési veszteséget. Ezen túlmenően a végrehajtott költségvetés utólagos ellenőrzésének az SMAC alapszabályában foglalt részletei meg tudták akadályozni a túlkompenzációt. Ennek eredményeképpen az ellentételezés összege nem haladta meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges költséget.
- (283) A külön könyvelés megléte továbbá azt jelentette, hogy az angoulême-i repülőtér vezetését számviteli szempontból külön lehetett kezelni. A CCI-repülőtér könyveiben külön tétel volt fenntartva a repülőtér tevékenységei számára. Ez elegendő volt annak biztosításához, hogy más tevékenységek javára ne történjen keresztfinanszírozás. A repülőtér könyveit és költségvetéseit szintén továbbították a Polgári Légi Közlekedési Hatósághoz, amelynek véleményt kellett nyilvánítania az Angoulême-i CCI felett felügyeletet gyakorló hatóság felé a könyvek és költségvetések elfogadása előtt, mivel a repülőtér esetében az állam játszott az ajánlatkérő szerepét. Az ellentételezést tehát ténylegesen az érintett szolgáltatás nyújtására fordították, és a hatóságok már bevezettek egy, a túlkompenzáció elkerülését biztosító eljárást. A Bizottság ezek ellenére kiemeli, hogy ez a vizsgálat nem terjed ki a Ryanair – a kereskedelmi fejlesztés feladatának részét képező ⁽¹⁶⁵⁾ – tevékenységével kapcsolatban felmerülő költségekre.
- (284) Végezetül a Bizottság hangsúlyozza, hogy a francia hatóságok által benyújtott információk igazolják, hogy a szóban forgó támogatás kizárólag arra szolgált, hogy ellentételezze a repülőtérnek a vonatkozó időszakban felmerült üzemeltetési veszteségét, illetve a repülőtér vezetésének ebből nem származott nyeresége.

b) A 2012. január 1-jén kezdődő időszak

- (285) Az ajánlati felhívás elég egyértelműen jelezte, hogy az ajánlattevőnek a szolgáltatásnyújtásért várt ellentételezését nem kereskedelmi üzemeltetésre (alapforgatókönyv) és kereskedelmi üzemeltetésre (proaktív forgatókönyv) is meg kell adnia. Az ajánlattevőnek továbbá meg kellett adnia az SMAC-tól a pénzügyi mérleg kiegyenlítésére kért maximális garanciát mindkét forgatókönyvben. Az SMAC az ajánlati felhívásban egy teljesítményt ösztönző záradékot (50 %/50 %) is elhelyezett arra az esetre, ha az SMAC hozzájárulása alacsonyabb lenne az ajánlatban meghatározott felső értéknél; ezt a záradékot a dokumentáció tartalmazza. Amint a fenti (262) preambulumbekkezdés is említi, az SNC-Lavalin által javasolt alapforgatókönyv, amely előnyösebb volt az APCO által javasolt alapforgatókönyvnél, biztosítani tudta az angoulême-i repülőtér hozzáférhetőségét és az üzemeltetési feltételek fenntartását.
- (286) Ezen túlmenően az ellentételezést elsősorban a repülőtér elkülönített számláján belül ténylegesen felmerült hiányra tekintettel számítják ki ⁽¹⁶⁶⁾. Az üzemeltetőnek hitelesítenie kell ezt az elkülönített számlát egy könyvvizsgálóval, és az éves beszámolót be kell nyújtania az SMAC-nek.

⁽¹⁶⁵⁾ Lásd e határozat (225) preambulumbekkezdését.

⁽¹⁶⁶⁾ A dokumentáció és a műszaki előírások 14-1. cikke.

- (287) Létezik egy olyan rendelkezés is, mely szerint az SNC-Lavalin számára kifizetett állami kiegyenlítő hozzájárulást csökkenteni kell, amennyiben a repülőtér számláinak kiegyenlítéséhez szükséges összeg bizonyítottan alacsonyabb, mint az elfogadott ajánlatban megállapított felső határérték. Ez a visszakövetelési rendelkezés csökkenti az utólagos túlkompenzáció kockázatát.
- (288) A túlkompenzáció elkerülését célzó rendszeres ellenőrzéseket illetően az ajánlattételhez szükséges dokumentáció III. címében foglalt rendelkezések megállapították az SMAC által végzendő, azt ellenőrző nyomon követés részleteit, hogy az SNC-Lavalinra ruházott általános gazdasági érdekű feladatok teljesítésének költségeihez képest az SMAC-tól származó hozzájárulások nem tartalmazzanak-e túlkompenzációt.
- (289) Az ellentételezés összegét illetően a Bizottság mindenesetre kiemeli, hogy az SMAC és az SNC-Lavalin között kötött szerződés szerződéses egyenlege nem az ésszerű nyereség előzetes megállapításán, hanem átalányos javadalmazáson alapszik. A Bizottság emellett tudomásul veszi a repülőtér igen korlátozott jelenlegi forgalmát, az ellentételezés kiszámításának és ellenőrzésének jelenleg érvényes mechanizmusát, a fent említett teljesítményt ösztönző záradékot és azt, hogy pénzügyi szempontból az SNC-Lavalin ajánlata volt a legelőnyösebb. E tényezőkre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy az SMAC és az SNC-Lavalin között kötött szerződés alapján odaítélt ellentételezés összegegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal, amennyiben a francia hatóságok biztosítják, hogy az SNC-Lavalin számára a szerződés időtartama alatt kifizetendő ellentételezés végső összege nem haladja meg a kizárólag a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges nettó költséget, ide nem értve a repülőtér kereskedelmi fejlesztésének költségeit, ám beleértve a befektetett tőkére nyújtott ésszerű megtérülést.
- (290) Ezzel kapcsolatban a francia hatóságok kötelesek az SMAC és az SNC-Lavalin között kötött szerződés lejártától számított négy hónapon belül jelentést küldeni a Bizottságnak, amely igazolja, hogy az utóbbinak nyújtott ellentételezés összege – ideértve a befektetett tőkére nyújtott ésszerű megtérülést – a szerződés teljes időtartama alatt megfelelt az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat 5. cikkének.

8.2.2. A 2002 és 2017 között nyújtott támogatás összegegyeztetetőségére vonatkozó következtetések

- (291) A fentiekre tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az angoulême-i repülőtér vezetése számára 2002 óta folyósított támogatás – függetlenül a vezetők személyétől – az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése és az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat értelmében összegegyeztethető a belső piaccal⁽¹⁶⁷⁾.
- (292) Az SNC-Lavalint illetően azonban a Bizottság megállapítja, hogy az SMAC és az SNC-Lavalin között kötött szerződés alapján odaítélt ellentételezés akkor tekinthető összegegyeztethetőnek a belső piaccal, ha a francia hatóságok igazolják a Bizottság felé, hogy az SNC-Lavalin számára a szerződés időtartama alatt kifizetendő ellentételezés végső összege nem haladja meg a kizárólag a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges nettó költséget, ide nem értve a repülőtér kereskedelmi fejlesztésének költségeit, ám beleértve a befektetett tőkére nyújtott ésszerű megtérülést.
- (293) Ezzel kapcsolatban a francia hatóságok kötelesek az SMAC és az SNC-Lavalin között kötött szerződés lejártától számított négy hónapon belül jelentést küldeni a Bizottságnak, amely igazolja, hogy az utóbbinak nyújtott ellentételezés összege – ideértve a befektetett tőkére nyújtott ésszerű megtérülést – a szerződés teljes időtartama alatt megfelelt az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat 5. cikkének.

9. A RYANAIR ÉS AZ AMS JAVÁRA HOZOTT TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

9.1. Az EUMSZ 107. Cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás megléte

- (294) Bár a 2008. évi szerződéseket hivatalosan az SMAC és a Ryanair/AMS kötötte meg, a Bizottság úgy véli, hogy a Ryanair és az AMS számára odaítélt támogatási intézkedések megvizsgálásához az SMAC és a CCI-repülőtér viselkedését együtt kell értékelni. Ahogy azt már korábban a (178) preambulumbekkezdésben is megemlíttette, a Bizottság úgy véli, hogy 2007–2011 között az SMAC és a CCI-repülőtér közösen üzemeltetette az angoulême-i repülőtérteret.

⁽¹⁶⁷⁾ A Bizottság célszerűnek tartja megemlíteni, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2005. évi határozat hatálya alá tartozó támogatási intézkedések ugyanezen indokok miatt és az említett határozat értelmében szintén összegegyeztetetők a belső piaccal. Az ebben az ügyben végzett vizsgálat értelmében az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2005. évi határozat szerinti összegegyeztetetőségi feltételek és a 2011. évi határozat feltételei között nincs számottevő különbség.

9.1.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

- (295) Annak megállapítása érdekében, hogy a 2008. évi szerződésekben foglalt intézkedések állami támogatásnak minősülnek-e, meg kell bizonyosodni afelől, hogy a kedvezményezettek (Ryanair és AMS) az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozások. Azt nem vitatható, hogy ez a két társaság légi közlekedési és marketingszolgáltatásokat nyújtó szervezet. Mint ilyen, ezek a társaságok gazdasági tevékenységet folytatnak.

9.1.2. Állami források és az államnak való betudhatóság

9.1.2.1. Állami források megléte

- (296) A 2008. évi szerződéseket közvetlenül az SMAC kötötte meg. Az e határozat (203)–(205) preambulumbekkezdésében foglalt bizonyítékok alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az SMAC forrásai állami források.

9.1.2.2. Az intézkedések államnak való betudhatósága

- (297) Az SMAC 2008. évi szerződések aláírását engedélyező döntését azok a közjogi szervezetek fogadták el egyhangúlag, amelyek egyben az SMAC tagjai; az SMAC-et közvetve vagy közvetlenül helyi hatóságok és kereskedelmi és iparkamarák alkotják. A Bizottság úgy véli, hogy ezen szervezetek jellemzőiből az következik, hogy az SMAC-nek a repülőtér tevékenységeivel kapcsolatos döntései az államnak tudhatók be ⁽¹⁶⁸⁾.
- (298) Ebből következően a Bizottság megállapítja, hogy a szerződések megkötése az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami források felhasználását foglalja magában, és hogy a megkötésükre irányuló döntések az államnak tudhatók be.

9.1.3. Szelektív előny

- (299) Annak megállapításához, hogy egy állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kedvezményezett társaság szelektív gazdasági előnyt élvez-e, amelyet rendes piaci körülmények között nem kapott volna meg ⁽¹⁶⁹⁾.
- (300) E tekintetben a Bizottság először is megjegyzi, hogy a szóban forgó intézkedések szelektívek, mivel kizárólag a Ryanairre vonatkoznak. A 2008. évi szerződéseket a hasonló intézkedést említő, 2009. március 1-től hatályos közszolgáltatói díjszabásról szóló döntések az angoulême-i repülőtérrel üzemeltetni kívánó valamennyi társaság számára való közzétételét megelőzően kötötték meg. Ezenkívül a Londoni Nemzetközi Választott bíróság (LCIA) a 2008. évi szerződések Ryanair általi felmondásáról szóló, 2012. június 18-i ítélete azt mutatja, hogy a Ryanair angoulême-i repülőtérén végzett tevékenységeinek feltételeiről szóló kétoldalú tárgyalásokon a Ryanair és az Angoulême-i CCI képviselői vettek részt. A tárgyalásokat 2009 szeptemberében tartották, amikor a Ryanair képviselői tájékoztatták a CCI-repülőtér képviselőit a légitársaság által a London Stansted–Angoulême közötti útvonalon tapasztalt pénzügyi nehézségekről. A megbeszélések azt mutatják, hogy a repülőtér vezetője és a Ryanair kizárólagosnak tekintették a kapcsolatukat, mivel az előbbi kizárta a más légitársasággal való kapcsolatfelvétel lehetőségét.
- (301) Másodszor, annak megállapítása érdekében, hogy a megkötött szerződések gazdasági előnyt biztosítottak-e a Ryanair számára, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy az SMAC és a CCI-repülőtér helyett eljáró és nyereségesség szempontjai által vezérelt feltételezett piacgazdasági szereplő kötött-e volna hasonló szerződéseket.
- (302) Ezen elv alkalmazása érdekében – figyelembe véve ennek az ügynek a tényállását – a Bizottság úgy véli, hogy először a következő kérdésekre kell választ kapni:

— Az ugyanazon a napon aláírt marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést és repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést külön vagy együtt érdemes vizsgálni?

— A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésből milyen előnyökre számíthatott a CCI-repülőtér helyett eljáró feltételezett piacgazdasági szereplő?

⁽¹⁶⁸⁾ Lásd e határozat 8.1.2.2. szakaszát.

⁽¹⁶⁹⁾ Lásd különösen a C-342/96. sz., *Spanyolország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 1999., I-2459. o.), 41. pontját.

— A piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása értelmében mi a relevanciája a hivatalos vizsgálati eljárásban említett repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés feltételeinek a más repülőtereken felszámolt repülőtéri illetékekkel való összehasonlításának?

- (303) E kérdések megválaszolása után a Bizottság számára a következő lépés az, hogy alkalmazza a piacgazdasági szereplő elvét a szóban forgó intézkedésekre.

9.1.3.1. A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés együttes elemzése

- (304) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság előzetes észrevételként kiemelte, hogy a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása érdekében az SMAC és a Ryanair és AMS között megkötött repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést és marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést együtt érdemes megvizsgálni. Ezzel kapcsolatban érdemes felidézni, hogy az Elsőfokú Bíróság⁽¹⁷⁰⁾ szerint a kereskedelmi ügyletet összességében kell elképzelni annak megállapításához, hogy a közjogi szervezet ésszerű piacgazdasági szereplőként járt-e el. A Bizottságnak ezért a szóban forgó intézkedések értékelésekor az intézkedések valamennyi releváns jellemzőjét és azok környezetét is meg kell vizsgálnia.
- (305) Franciaország az észrevételeiben támogatta a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában alkalmazott megközelítését, mely az ugyanabban az időpontban megkötött marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést és repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés együttes vizsgálatát szorgalmazta. Egyes érdekelt felek azonban – például a Ryanair – megtámadták ezt a megközelítést, azt állítva, hogy a marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést elkülönítve kell vizsgálni.
- (306) A Bizottság ugyanakkor úgy véli, hogy az ügy valamennyi elemének vizsgálata megerősíti az eljárás megindításáról szóló határozatban alkalmazott megközelítés helyességét (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (215)–(220) preambulumbekzdését). Ezzel kapcsolatban le kell szögezni, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás során benyújtott információk nem kérdőjelezték meg a Bizottság előzetes vizsgálatát.
- (307) Először, a marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéssel egy napon, ugyanazokkal a felekkel kötötték meg. Az AMS a Ryanair kizárólagos tulajdonában lévő leányvállalata, melynek igazgatói magas rangú vezetők a Ryanairnél. A Ryanair és az AMS tehát egy gazdasági egységet alkotnak abban az értelemben, hogy az AMS a Ryanair érdekei szerint és ellenőrzése alatt jár el, és az általa termelt nyereség a Ryanairt illeti osztalék vagy a társaság értéknövelése formájában. Ezenkívül – ahogy azt később részletesebben is kifejtjük – a marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés a Ryanairnek az angoulême-i repülőtérrel induló útvonala működtetéséhez kapcsolódik. A marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés kimondja, hogy a Ryanairnek az említett útvonal működtetésére irányuló vállalásából született, és azt az említett útvonalhoz kapcsolódó repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéssel egy időben kötötte meg az SMAC és a Ryanair. Ebből következően az, hogy az SMAC a marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést az AMS-szel, és nem a Ryanairrel kötötte meg, nem akadályozza meg, hogy az ugyanakkor kötött marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést és repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést egy ügyletnek tekintsék.
- (308) Ezenkívül a Bizottság emlékeztet arra, hogy a marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés az angoulême-i repülőtérre irányuló légi közlekedési szolgáltatások Ryanair általi üzemeltetéséhez kapcsolódik. A Bizottság úgy véli, hogy egyrészt az SMAC és a Ryanair közötti, másrészt az SMAC és az AMS közötti kereskedelmi kapcsolat csak az Angoulême–London Stansted közötti útvonal Ryanair általi megnyitásának egyedi kontextusában képzelhető el. E tekintetben fontos megjegyezni, hogy a charente-i helyi hatóságok nevében végzett audit⁽¹⁷¹⁾ a Ryanairt a légitársaság által egy lehetséges diszkont szolgáltatás elindításához igényelt „marketing-támogatás” közvetlen kedvezményezettjeként szerepelteti. Ezért a francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy a 2008. évi szerződések oszthatatlan, következetes és átfogó szerződéses megállapodások. Ebből tehát úgy tűnik, hogy az SMAC szempontjából elválaszthatatlan kapcsolat áll fenn a marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a Ryanair által az angoulême-i repülőtérrel üzemeltetett légi közlekedési szolgáltatások között.
- (309) Ezt a vizsgálatot erősíti meg a marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés rendelkezései, amelyekből kitűnik, hogy a szerződés a Ryanairnek azon szolgáltatás üzemeltetésére irányuló vállalására alapszik, amely egyben a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés tárgya is. A marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 1. cikke a tárgyat illetően kiköti, hogy „ez a szerződés a Ryanairnek az angoulême-i repülőtér és London közötti útvonal működtetésére irányuló vállalásán alapul. A kezdeti menetrend szerint hetente három járat üzemel a tavaszi/nyári időszakban, kivéve, ha az *vis maior* miatt nem lehetséges”. A Bizottság azt is megállapítja, hogy a marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés egyes bekezdései oly mértékig tesznek közvetlen hivatkozást a Ryanairre, hogy az már a szerződés részes felének is tekinthető annak ellenére, hogy a megállapodás az SMAC és az AMS között jött létre. A marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 7. cikke például előírja, hogy „ha a Ryanair a szerződés harmadik évének letelte előtt bármikor felmondja a

⁽¹⁷⁰⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-196/04. sz., Ryanair kontra Bizottság ügyben hozott ítélete (EBHT 2008., II-3643. o.).

⁽¹⁷¹⁾ Az Alliance ELSA által készített, 2006. június 14-én kelt tanulmány az Angoulême Brie-Champnier és Cognac-Chanteaubernard repülőterek kilátásairól 2007. január 1-je után.

szerződést, a Ryanair köteles 50 000 EUR büntetést fizetni a negyedik évre és 25 000 EUR büntetést az ötödik évre az évek és a menetrend arányában”. Ezen túlmenően a pályázatértékelő bizottsághoz benyújtott bemutató jelentés kimondja, hogy az SNC-Lavalin egy diszkont légitársaság által üzemeltetendő új útvonal megindítását tervezte a Brit-szigetekre 2013-ban, amennyiben az SMAC odaítélne az igényelt marketingtámogatást, amelyet induló utasonként 30-35 EUR összegben határozott meg. Tehát ezek a megállapodások összekapcsolják az angoulême-i repülőtér vezetésében hozott döntéseket a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéssel.

- (310) A Ryanair ezen eljárás során tett kijelentése – mely szerint a repülőtér és az AMS között kötött marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésnek nem volt célja a Ryanair által az Angoulême–London közötti útvonalon üzemeltetett járatok férőhely-kihasználtságának növelése – nem kérdőjelezheti meg e következtetést. A marketingszerződés célja az volt, hogy reklámfelületet biztosítson a Ryanair weboldalán Angoulême úti célként való népszerűsítése érdekében a Ryanair weboldalának látogatói és ezáltal a légitársaság ügyfelei között. Feltéve, hogy a Ryanair állítása igaz és a marketingszerződésről nem várták el, hogy növelje a Ryanair által Angoulême-re és Angoulême-ről szállított utasok számát, nehezen értelmezhető, hogy a repülőtér számára miért volt előnyös egy ilyen marketingmegállapodás megkötése.
- (311) Ennek megfelelően a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéssel kapcsolatos költségek az SMAC esetében az Angoulême–London Stansted közötti útvonal megnyitásának voltak tulajdoníthatók. Az SMAC szempontjából a szerződés kizárólag az Angoulême–London Stansted közötti útvonal – a Ryanair egyetlen angoulême-i repülőtérre üzemeltetett útvonala – utasforgalmához köthető többletbevételek miatt lehetett előnyös.
- (312) A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés tehát elválaszthatatlan a vele egyszerre kötött repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéstől, illetve az annak tárgyát képező légi közlekedési szolgáltatásoktól. A fent ismertetett tények továbbá azt mutatják, hogy a szóban forgó útvonalak (és így a hozzájuk kapcsolódó repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés) hiányában a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés megkötésének nem lett volna logikus gazdasági értelme az angoulême-i repülőtér számára, ezért azt nem kötötték volna meg. Abban az időben a Ryanair volt az egyetlen nagy légitársaság, amely a repülőtérre repült, és amely növelhette volna a forgalmat. Ha a repülőtér a Ryanair konkurens légitársaságai által kiszolgált más útvonalakon szeretne volna növelni a forgalmat, akkor ésszerűen feltételezhető, hogy a repülőtér nem a Ryanair weboldalán fog hirdetni. Mint már a korábbiakban említettük, a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés kifejezetten kijelenti, hogy a Ryanairnek az angoulême-i repülőtér és a London Stansted között légi közlekedési szolgáltatás nyújtására irányuló vállalására alapul, és ezenfelül olyan marketingszolgáltatásokat ír elő, amelyek alapvetően az említett útvonal népszerűsítésére irányulnak.
- (313) Összefoglalva, a fentiekre tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést és a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést (a 2008. évi szerződések) – amelyek egyetlen ügyletet alkotnak – együttesen kell vizsgálni annak meghatározásához, hogy állami támogatásnak minősülnek-e.

9.1.3.2. Előnyök, amelyeket egy piacgazdasági szereplő a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéstől várhatott, illetve az az ár, amelyet ezekért a szolgáltatásokért kész lett volna kifizetni

- (314) Ahhoz, hogy a szóban forgó ügyre alkalmazni lehessen a piacgazdasági szereplő elvét, össze kell hasonlítani a 2008. évi szerződések aláíró feleinek, az Angoulême-i CCI-nek és az SMAC-nek a magatartását az angoulême-i repülőtér üzemeltetéséért felelős feltételezett piacgazdasági szereplő magatartásával.
- (315) A szóban forgó ügylet elemzése során azt is meg kell vizsgálni, hogy ez a – várható nyereség által motivált – feltételezett piacgazdasági szereplő milyen hasznot húzhat a marketingszolgáltatásokból. Ezen elemzés során nem kell figyelembe venni az említett szolgáltatások turizmusra és a régió gazdasági tevékenységére gyakorolt általános hatásait. Kizárólag az ezen szolgáltatásoknak a repülőtér jövedelmezőségére gyakorolt hatása számít, mivel egyedül emiatt aggódna egy feltételezett piacgazdasági szereplő.
- (316) Tehát a marketingszolgáltatások növelhetik az utasforgalmat a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a kapcsolódó repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó légi útvonalakon, mert ezek az említett légi útvonalak népszerűsítését célozzák. Bár ez a hatás főleg az érintett légitársaság számára lesz előnyös, abból a repülőtér vezetője is hasznot húzhat. A repülőtér vezetője számára az utasforgalom növekedése egyes repülőtéri illetekekből származó bevételek, valamint a repülésen kívüli szolgáltatásokból (például parkolókból, éttermekből és más üzletekből) származó bevételek emelkedéséhez vezethet.

- (317) Ezért nem lehet kétség afelől, hogy az angoulême-i repülőtér a CCI-repülőtér és az SMAC helyett üzemeltető piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna ezt a pozitív hatást a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a kapcsolódó repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések megkötésének elhatározása során. A piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna a szóban forgó útvonalnak a jövőbeni bevételekre és költségekre gyakorolt hatását ezen esetben oly módon, hogy megbecsüli az említett útvonalakat igénybe vevő utasok számát, ami tükrözte volna a marketingszolgáltatások pozitív hatását. Ezenfelül ezt a hatást a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben megállapítottak szerint a szóban forgó légi útvonalak működtetésének teljes időtartamára vonatkozóan megvizsgálták volna.
- (318) Ha a repülőtéri vezetők megállapodást kötnek egyes légi útvonalak népszerűsítése érdekében, előre ki tudják számítani a kihasználtsági tényezőt (vagy a kihasználtsági mutatót) ⁽¹⁷²⁾ a szóban forgó légi útvonalakra, és ezeket figyelembe tudják venni a jövőbeni bevételek megbecslésekor. A Bizottság e tekintetben megemlíti a Ryanair véleményét, mely szerint a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések nemcsak költségeket termelnek a repülőtér vezetőjének, hanem lehetséges előnyökkel is járnak.
- (319) Azt is meg kell határozni, hogy az angoulême-i repülőtér a CCI-repülőtér és az SMAC helyett üzemeltető feltételezett piacgazdasági szereplő logikusan más előnyökre is várhatott és számíthatott-e, vagyis olyan előnyökre, amelyek eltérnek a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben és a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben megállapítottak szerint a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó légi útvonalakon az említett útvonalak működtetésének időtartama alatt az utasforgalomra gyakorolt pozitív hatás előnyeitől.
- (320) Néhány érdekelt fél támogatja ezt az érvet, ideértve a Ryanairt is a 2014. január 17-i tanulmánya szerint. A 2014. január 17-i tanulmány arra az előfeltevésre alapult, hogy a repülőtér-vezető (például a CCI-repülőtér és az SMAC) által igényelt marketingszolgáltatások javítani fogják a repülőtér márkájának arculatát, és ennek következtében tartósan növelni fogják a repülőtérrel használatba vevő utasok számát, és nem csak a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó légi útvonalak utasszámát az említett szerződésekben meghatározott működtetési időtartama alatt. A Ryanair megállapította a tanulmányában, hogy ezeknek a marketingszolgáltatásoknak a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés lejártá után is érezhető, hosszú távú pozitív hatásuk lesz a repülőtér utasforgalmára.
- (321) Először is meg kell jegyezni, hogy semmi sem utal arra, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás által vizsgált marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés megkötésekor a repülőtér vezetője figyelembe vette volna – és ami még valószínűleg, számszerűsítette volna – a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésnek a légi útvonalakra gyakorolt esetleges pozitív hatásait a szerződésben foglaltakon felül, vagy azt, hogy ezek a hatások a szerződés lejártát követően is érzékelhetők lesznek. Franciaország továbbá nem javasolt semmilyen módszert arra, hogy az angoulême-i repülőtér a CCI-repülőtér és az SMAC helyett üzemeltető feltételezett piacgazdasági szereplő hogyan becsülje meg a 2008. évi szerződések megkötésének eldöntésekor az ilyen hatásokhoz a szereplő által társított értéket. Ennek megfelelően ezeket a hatásokat semmiképpen sem vették figyelembe a repülőtér vezetői az AMS-szel és a Ryanairrel kötött szerződések aláírásakor, még akkor sem, ha azok bizonyítottak voltak.
- (322) A rendelkezésre álló információkból továbbá kitér, hogy ezen hatások tartóssága erősen bizonytalan. Elképzelhető, hogy Angoulême és a régió népszerűsítése a Ryanair weboldalán a hirdetés első megjelenésekor vagy röviddel azután arra ösztönözte a weboldal látogatóit, hogy a Ryanairtől vegyenek jegyet Angoulême-be. Az azonban nem valószínű, hogy ennek a hirdetésnek hosszú távú hatása lett volna a látogatókra vagy a Ryanair weboldalán való megjelenése után néhány hétnél tovább hatott volna a jegyeladásokra. Egy reklámkampánynak várhatóan akkor van hosszú távú hatása, ha a hirdetési akciók között olyan médium vagy médiumok is vannak, amelyeknek a fogyasztók egy adott időszakban rendszeresen ki vannak téve. Például a meghatározó televízió- és rádiócsatornákat, népszerű internetes oldalakat és/vagy a nyilvános helyek külső vagy belső felületén elhelyezett reklámplakátokat is igénybe vevő reklámkampányok maradandó hatást érhetnek el, ha a fogyasztók rendszeresen ki vannak téve ezeknek a médiumoknak. A kizárólag a Ryanair internetes oldalára korlátozott hirdetési akció azonban valószínűleg nem okoz jóval a reklámkampány lezárultát követően is maradandó hatást. Ezen túlmenően még a jól ismert márkák tulajdonosai is tovább hirdetik a márkájukat marketingkampányok segítségével, aminek a Ryanair okfejtését követve nem lenne semmilyen ésszerű gazdasági indoka.
- (323) Igen valószínű, hogy a legtöbb ember nem látogatja meg a Ryanair oldalán elég gyakran ahhoz, hogy az egyedül ott megjelentetett hirdetés az oldalon szerepeltetett egyik régió népszerűsítéséről kitörölhetetlen nyomot hagyjon bennük. Ezt az észrevételt két tényező is alátámasztja. Először, a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés értelmében az angoulême-i régió hirdetését a Ryanair weboldalának nyitó oldalán helyezték el, mely az Angoulême-Cognac úti célról szóló, öt bekezdésből, összesen 150 szóból álló reklám volt „az öt legnépszerűbb úti cél” részben, amely továbbá egy egyszerű hivatkozást tartalmazott egy, az SMAC által meghatározott oldalra a www.ryanair.com nyitó oldalán és csak nagyon rövid időszakokra volt látható (24, 17 és 12 napig egy évben az első három

⁽¹⁷²⁾ A kihasználtsági tényező vagy kihasználtsági mutató a szóban forgó légi útvonalon működő repülőgépen elfoglalt helyek arányát jelenti.

évben). Ezeknek a hirdetési akcióknak mind a jellege (egy egyszerű, korlátozott hirdetési értékkel rendelkező hivatkozás megjelentetése) mind a rövid élettartama jelentősen csökkentette az akciók hatásfokát a hirdetés lejárta után, főleg azért, mert ezek az akciók csak a Ryanair internetes oldalán jelentek meg, és azokat másik médium nem közvetítette. Másodszor, az AMS-szel kötött szerződésben előírt többi marketingszolgáltatás csak az Angoulême-hez mint úti célhoz kapcsolódó internetes oldalra korlátozódott. Igen valószínű, hogy a legtöbb ember nem látogatja gyakran ezt az oldalt, és ha mégis megteszi, akkor csak azért, mert már ezelőtt is potenciálisan érdekelte őket ez az úti cél.

- (324) Így bár a marketingszolgáltatások a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó légi útvonalakon ösztönözték az utasforgalmat a szerződés teljesítésének időtartama alatt, igen valószínű, hogy ez a hatás megszűnt vagy elenyésző volt ezen időszak letelte után, és a más légi útvonalakra gyakorolt hatás ugyanilyen jelentéktelen volt.
- (325) Ezenkívül a Ryanair 2014. január 17-i és 31-i tanulmányaiban megállapították, hogy annak a valószínűsége, hogy ezek az előnyök túlmutatnak a szerződések hatálya alá tartozó légi útvonalakon, vagy az említett útvonalak működtetésének időtartamán túl is tartósak maradnak – ahogy azt a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben és a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben is megállapították – igen alacsony, és nem számszerűsíthető olyan bizonyossággal, amelyet egy óvatos piacgazdasági szereplő elegendőnek vélne.
- (326) Például a 2014. január 17-i tanulmány szerint „[...] a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés ütemezett lejárta után termelődő jövőbeni többletnyereség a természetéből adódóan bizonytalan”. Ezenkívül a tanulmány két módszert javasol a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés pozitív hatásainak előzetes vizsgálatára: a pénzügyi forgalomra alapuló megközelítést és az aktiválásra alapuló megközelítést.
- (327) A pénzügyi forgalomra alapuló megközelítés a marketingszolgáltatásokra és a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések előnyeinek értékelését jelenti oly módon, hogy megbecsüli a repülőtér vezetője által a marketingszolgáltatásokra és a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések által termelendő, a kapcsolódó költségekkel csökkentett jövőbeni bevételeket. Az aktiválásra alapuló megközelítés a repülőtér márkája arculatának a marketingszolgáltatásokon keresztül történő javítását immateriális eszközként kezeli, amelyet a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben megállapított árérték szereztek meg.
- (328) A tanulmány azonban hangsúlyozza az aktiválásra alapuló megközelítés által keltett nehézségek súlyát, így bizonyítva, hogy az ilyen módszerrel nyert eredmények nem megbízhatóak, és a tanulmány is inkább a pénzügyi forgalomra alapuló megközelítést részesíti előnyben. A tanulmány kimutatja, hogy: „Az aktiválásra alapuló megközelítésnek csak a repülőtér immateriális eszközeinek tulajdonítható marketingkiadások arányát kell figyelembe vennie. Am – ellentétben a repülőtér jelenlegi bevételeit termelő marketingkiadásokkal – nehéz megállapítani a repülőtér jövőbeni bevételeinek termelését célzó marketingkiadások arányát (vagyis a repülőtér immateriális eszközalapjába való befektetést)”. Azt is hangsúlyozza, hogy „az aktiválásra alapuló megközelítés végrehajtásához meg kell becsülni azt az átlagos időtartamot, amíg a repülőtér az AMS marketingkampányának segítségével képes megtartani egy ügyfelet. A gyakorlatban a megfelelő adatok hiányában nagyon nehéz lenne megbecsülni az AMS kampányát követően az ügyfélmegtartás átlagos hosszát”.
- (329) A 2014. január 31-i tanulmány a pénzügyi forgalomra alapuló megközelítés gyakorlati alkalmazását javasolta. E megközelítés szerint a marketingszolgáltatásokra és a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéseknek a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés lejárta után is érezhető előnyei a szerződés lejártának napján érvényes „végső értéként” szerepelnek. A végső érték a repülőtéri szolgáltatásokra és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésektől a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés alkalmazásának utolsó évében várható többletnyereségre alapul. Ezt a nyereséget vetítik előre a következő időszakra, amelynek hossza megegyezik a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés időtartamával, kiigazítva az európai légi közlekedési piac növekedési arányával és azzal a valószínűségi tényezővel, amely megmutatja, hogy a repülőtéri szolgáltatásokra és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések a lejáratuk után mennyire képesek növelni a repülőtér nyereségét. A 2014. január 31-i tanulmány szerint a tartós előnyök teremtésére irányuló képesség számos tényezőtől függ, „ideértve a nagyobb jelenlétet és az erősebb márkát, illetve a hálózati externáliákat és visszatérő utasokat”, bár erről további részleteket nem fed fel. Ez a módszer továbbá figyelembe veszi a tőkeköltségeket megmutató leszámítolási kamatlábat.
- (330) A tanulmány 30 %-os valószínűségi tényezővel számol, amit óvatosságnak ítél meg. Ez a nagyon elméleti tanulmány azonban nem támasztja alá semmilyen komoly bizonyítékkal ezt a tényezőt sem minőségi, sem mennyiségi szempontból. A tanulmány nem vesz alapul a Ryanair tevékenységéhez, a légi közlekedési piachoz vagy a repülőtéri szolgáltatásokhoz kapcsolódó semmilyen tényezőt a 30 %-os tényező alátámasztásához. Nem létesít kapcsolatot az említett tényező és a tanulmányban futólag említett tényezők (jelenlét, erős márkák, hálózati externáliák és visszatérő utasok) között, mely utóbbiakról a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés előnyeinek kiterjesztését remélik a szerződések lejáratát követően. Végül egyáltalán nem támaszkodik az AMS-szel kötött szerződésekben előírt marketingszolgáltatások konkrét tartalmára, amikor azt elemzi, hogy ezek a szolgáltatások milyen mértékig tudják befolyásolni a fent említett tényezőket.

- (331) Azt sem bizonyítja, hogy a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések és a marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések lejártát követően a repülőtér vezetésének a szerződések alkalmazásának utolsó évében a szerződésekből származó nyeresége valószínűsíthetően tovább termelődik-e a jövőben is. Hasonlóképpen azt sem bizonyítja, hogy az európai légi közlekedési piac növekedési aránya egy repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és egy marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés adott repülőtérre gyakorolt hatásának hasznos mutatója.
- (332) A Ryanair által javasolt módszerrel kiszámított „végső értéket” így igen valószínűtlen, hogy egy óvatos piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna, amikor a szerződés megkötéséről vagy meg nem kötéséről döntött.
- (333) A 2014. január 31-i tanulmány tehát azt mutatja, hogy a pénzügyi forgalomra alapuló megközelítés csak nagyon pontatlan és megbízhatatlan eredményekhez vezetne, csakhogy, mint az aktiválásra alapuló megközelítés.
- (334) Sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem szolgáltak bizonyítékkal arról, hogy a Ryanair által az ebben a tanulmányban javasolt módszert vagy más, a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéseket vagy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéseket túlélő előnyök számszerűsítésére irányuló módszereket sikeresen bevezették volna az angoulême-i repülőtérhez hasonló regionális repülőterek vezetői. Franciaország nem kommentálta a 2014. január 17-i és 31-i tanulmányokat, ezért ebben az eljárásban nem hagyta jóvá azok következtetéseit sem.
- (335) A fentiek szerint továbbá a hivatalos vizsgálati eljárás során vizsgált marketingszolgáltatások egyértelműen a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó útvonalat várhatóan használó személyeket célozza meg. Ha ezt az útvonalat nem hosszabbítják meg a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés lejártát után, akkor igen valószínűtlen, hogy a marketingszolgáltatások továbbra is pozitívan hatnak majd a repülőtér utasforgalmára a lejáratot követően. Egy repülőtér-vezetőnek igen nehéz kiszámítania annak a valószínűségét, hogy egy légitársaság továbbra is működteti-e az útvonalat az általa a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben vállalt időtartam lejártát után. Különösen a diszkont légitársaságok az útvonalak megnyitásának és lezárásának igen dinamikus kezeléséről tettek tanúbizonyságot. Ezért egy olyan ügylet megkötésekor, mint amelyet ez a hivatalos vizsgálati eljárás is vizsgál, egy óvatos piacgazdasági szereplő nem számítana arra, hogy egy légitársaság a szerződés lejártát után továbbra is működtetni fogja a vonatkozó útvonalat.
- (336) Ráadásul a teljesség érdekében meg kell állapítani, hogy a Ryanair 2014. január 31-i tanulmányában javasolt módszertan szerint kiszámított végső érték csak akkor pozitív (és ezáltal csak akkor van pozitív hatással a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés várható nyereségességére), ha az ilyen szerződésektől a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés alkalmazásának utolsó évében várható többletnyereség is pozitív. A módszertan a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés alkalmazásának utolsó évében várható többletnyereségből indul ki, és azt az alábbi két tényező alkalmazásával vetíti előre a jövőre. Az első tényező az európai légi közlekedési piac összesített növekedése, és a várható forgalomműködést tükrözi. A második a 30 %-os tényező, amely annak a hozzávetőleges valószínűségét mutatja, hogy a nemrég lejárt szerződések teljesítése mennyire segíti elő a várhatóan hasonló pénzügyi forgalmat előidéző, hasonló szerződések jövőbeni megkötését. Így ha a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés alkalmazásának utolsó évében várható jövőbeni többletnyereség negatív, a végső érték szintén negatív lesz, ami azt tükrözi, hogy a nemrég lejárt szerződésekhez hasonló szerződések az előbbiekhöz hasonlóan minden évben rontanak a repülőtér nyereségességét.
- (337) A 2014. január 31-i tanulmány igen röviden említi ezt az ügyet; csupán arra vállalkozik egy lábjegyzet erejéig, hogy kijelentse észrevételek vagy magyarázatok nélkül, hogy: „[...] a végső érték nem számítható ki, ha az AMS kifizetései csökkentett többletnyereség a szóban forgó időszak utolsó évében negatív”⁽¹⁷³⁾. Ahogyan azonban az alábbiakban bemutatásra kerül, az ebben az ügyben érintett valamennyi szerződés annak a többletpénzforgalomnak az előrejelzését okozták, amelyek minden évben negatívak – tehát nem globálisan – az aktualizált nettó értéken. Így ezeknél a szerződéseknél a Ryanair által javasolt módszertan szerint kiszámított „végső érték” nulla, illetve akár negatív is lehetne. Az ilyen végső érték figyelembevétele tehát nem kérdőjelezné meg azt a megállapítást, hogy a szerződések gazdasági előnyt jelentenek.
- (338) Összefoglalva, a fentiekből kitűnik, hogy az egyetlen előny, amelyet egy óvatos piacgazdasági szereplő a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéstől várhat és számszerűsíthet, amikor a szerződés megkötéséről vagy meg nem kötéséről dönt – ideértve a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést is –, az, hogy a marketingszolgáltatásoknak a szerződésekből foglaltak értelmében pozitív hatásuk lenne a szóban forgó szerződések hatálya alá tartozó légi útvonalakat használó utasok számára az útvonalak működésének időtartama alatt. A Bizottság úgy véli, hogy a többi előny túl bizonytalannak tűnik ahhoz, hogy számszerűsíteni lehetne őket, és az ilyen elméleti előnyöket az angoulême-i repülőtér vezetői sem vették figyelembe a szóban forgó szerződések megkötésekor.

⁽¹⁷³⁾ 2014. január 31-én kelt tanulmány, 17. lábjegyzet.

9.1.3.3. Az angoulême-i repülőtér összehasonlíthatósága más európai repülőterekkel

- (339) A piacgazdasági szereplő elve alkalmazásának új iránymutatása alapján főszabály szerint kizárható az egy bizonyos repülőtér használatát légitársaság számára nyújtott támogatás megléte, ha a repülőtéri szolgáltatásokért felszámolt díjak összege megfelel a piaci áraknak, vagy egy előzetes elemzés – vagyis a támogatás odaítélésekor rendelkezésre álló információra és az akkoriban előre látható fejleményekre alapuló elemzés – alapján kimutatható, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás többletnyereséget fog eredményezni a repülőtér részére ⁽¹⁷⁴⁾.
- (340) Ezenkívül az új iránymutatás szerint „a repülőtér és a légitársaság között fennálló megállapodások értékelésekor a Bizottság azt is figyelembe fogja venni, hogy a vizsgált megállapodások milyen mértékben tekinthetők egy átfogó stratégia végrehajtása részének, amely várhatóan legalább hosszú távon a repülőtér nyereségességét szolgálja” ⁽¹⁷⁵⁾. Az első megközelítés (a „piaci árral” való összehasonlítás) szerint ugyanakkor a Bizottság oldalán aggályok merültek fel azzal kapcsolatban, hogy ilyen körülmények között egyáltalán megállapítható-e megfelelő referenciaérték a repülőtér által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározására, és jelenlegi véleménye szerint a repülőtér által az egyes légitársaságokkal kötött megállapodások elemzésére a legmegfelelőbb kritérium az előzetes többletnyereségesség vizsgálata ⁽¹⁷⁶⁾.
- (341) Itt érdemes megjegyezni, hogy általában a piacgazdasági szereplő elvének a hasonló piacok átlagos árait alapuló alkalmazása hasznos lehet, ha ezt az árat ésszerűen meg lehet állapítani vagy ki lehet következtetni más piaci mutatókból. Ennek a módszernek azonban a repülőtéri szolgáltatások esetében nem lehet ugyanilyen relevanciája. Ennek az az oka, hogy a repülőtér költség- és bevételi struktúrája nagyban eltér egymástól. Ez azért van, mert a költségek és a bevételek attól függenek, hogy mennyire fejlett a repülőtér, a repülőtér hány légitársaság használja, mekkora az utasforgalmi kapacitása, milyen az infrastruktúrájának és a kapcsolódó beruházásoknak az állapota, milyen a szabályozási keret, amely tagállamonként változó, illetve a múltban volt-e a repülőtérnek adóssága vagy kötelezettsége ⁽¹⁷⁷⁾.
- (342) A légi közlekedési piac liberalizálása bonyolítja a tisztán összehasonlító elemzéseket. Ahogy az a jelent esetben is látszik, a repülőtér és légitársaságok közötti kereskedelmi gyakorlat nem az egyes szolgáltatások nyilvános árlistáján alapszik. Ezek a kereskedelmi kapcsolatok igen változatosak. Magukban foglalják az utasforgalommal és más kapcsolódó kereskedelmi és pénzügyi kötelezettséggel kapcsolatos kockázatok megosztását, a standard ösztönző programokat és a kockázatok megosztásának változtatását a szerződések időtartama alatt. Ebből következően egy ügyletet nem lehet igazán összehasonlítani egy másikkal a járatpárok díjai vagy az utasonként fizetendő díjak alapján.
- (343) A Ryanair úgy véli, hogy egyes európai repülőtér referenciaként való használatával alkalmazható lehet a tájékozott piacgazdasági befektető elve. Ezzel kapcsolatban megjegyzi, hogy néhány európai repülőtér a hasonlóságok miatt helyettesíthető az angoulême-i repülőtérrel ⁽¹⁷⁸⁾. A Bizottság számára e témában benyújtott tanulmány összehasonlítja a Ryanair által az angoulême-i repülőtér számára fizetett illetékeket azokkal az illetékekkel, amelyeket a légitársaság az összehasonlíthatónak vélt repülőtérnek fizet. A Ryanair azt állítja, hogy a többi repülőtér által alkalmazott illetékek alacsonyabbak az angoulême-i repülőtér illetékeinél.
- (344) A Bizottság azonban úgy véli, hogy a fenti tanulmány vonatkozásában elfogadott módszertan érvénytelen, mivel csak a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésből eredő előnyökre és kifizetésekre szorítkozik, és figyelmen kívül hagyja a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést. A fentieknek megfelelően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a piacgazdasági szereplő elvét a két összefüggő szerződéses instrumentum együttes elemzése után kell alkalmazni. Ennek megfelelően a Ryanair által biztosított összehasonlító elemzés nem fogadható el.
- (345) Így a Ryanair által más repülőtérre a repülőtéri szolgáltatásokért fizetett illetékek nem szolgálhatnak referenciaként a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása során.

⁽¹⁷⁴⁾ Az új iránymutatás (53) pontja.

⁽¹⁷⁵⁾ Az új iránymutatás (66) pontja.

⁽¹⁷⁶⁾ Lásd az új iránymutatás (59) és (61) pontját.

⁽¹⁷⁷⁾ Lásd a 69. lábjegyzetben hivatkozott bizottsági határozat (88) és (89) preambulumbekzdését.

⁽¹⁷⁸⁾ A Ryanair az elemzését az Oxera által 2012. június 25-én készített tanulmányára alapozza.

- (346) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy a Ryanair által az angoulême-i repülőtér szolgáltatásaiért fizetett tényleges összeg 2008-ban és 2009-ben negatív volt. Valóban, egy repülőtéri vezető által egy légitársaság számára repülőtéri illetékként kiszabott negatív díj, amely nem fedezi az igénybevett szolgáltatások költségeit, összhangban állhat a piacgazdasági szereplő ésszerű számításával. Ez azonban azzal a feltétellel történhet, hogy a negatív díjat egy ideig ellensúlyozza a légitársaság üzemeltetéséből származó bevételek várható növekedése, függetlenül attól, hogy ezek a bevételek repüléstechnikai vagy nem repüléstechnikai forrásból származnak. Ebben az esetben a nem repüléstechnikai bevételek nem voltak elegendőek, és valószínűtlennek tűnt, hogy a szükséges és megfelelő mértékig nőnek a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés öt éves időtartama alatt.
- (347) Végül kevés olyan repülőtér van, amely esetében a negatív díj indokolt, és ezek nem szerepelnek a vizsgált mintában. A Bizottság e tekintetben úgy véli, hogy a mintát alkotó repülőterek jellegzetességei túlságosan eltérőek ahhoz, hogy kielégítő alapot adjanak az elemzéshez ⁽¹⁷⁹⁾.
- (348) A Ryanair továbbá nem mutatta be, hogy a tanulmányban említett repülőterek megfelelően összehasonlíthatók-e az utasforgalom és a forgalom típusa, a repülőtéri szolgáltatások típusa és szintje, a repülőtér közelében egy nagyobb város esetleges jelenléte, a vonzaskörzetben élő lakók száma, a környező terület gazdagsága, illetve az utasok vonzására képes, változatos földrajzi területek megléte alapján ⁽¹⁸⁰⁾. Sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem említettek olyan repülőtereket, amelyek megfelelően összehasonlíthatók lennének az angoulême-i repülőtérrel az említett kritériumok mentén.
- (349) Ilyen feltételek mellett a Bizottság úgy véli, hogy ebben a kontextusban és figyelembe véve az összes rendelkezésre álló információt, nincs ok eltérni az új légi közlekedési iránymutatásban javasolt, a piacgazdasági szereplő elvének a repülőterek és a légitársaságok közötti kapcsolatokra való alkalmazására vonatkozó megközelítéstől, vagyis az előzetes kiegészítő (vagy többlet-) nyereségesség vizsgálatától. Ezt a megközelítést igazolja, hogy a repülőtér vezetőjének világos érdeke fűződik a légitársaságokkal ügyletet kötni, amennyiben ésszerűen feltételezhető, hogy ez az ügylet a meg nem kötött ügylet alternatív helyzetével összehasonlítva növeli a nyereségét (vagy csökkenti a veszteségeit), függetlenül bármilyen összehasonlítástól.

9.1.3.4. A piacgazdasági befektető elve alkalmazásának módszerére vonatkozó következtetés

- (350) Az előzőekből következik, hogy a piacgazdasági szereplő elvének a 2008. évi szerződésekre való alkalmazásához a Bizottságnak együttesen kell vizsgálnia az egyszerre kötött marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést és repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést, és meg kell állapítania, hogy a nyereségesség szempontjai által vezérelt és a CCI-repülőtér és az SMAC helyett az angoulême-i repülőtér vezető feltételezett piacgazdasági szereplő kötött-e volna hasonló szerződéseket. E célból meg kell vizsgálni a 2008. évi szerződések többletnyereségességét a szerződések időtartama alatt úgy, ahogy azt a piacgazdasági szereplő tette volna a szerződések megkötésekor az alábbiak megbecslésével:
- a 2008. évi szerződések végrehajtásától remélt jövőbeni többletforgalom, figyelembe véve a marketingszolgáltatások hatásait a szerződés hatálya alá tartozó útvonalak kihasználtsági tényezőjére;
 - a 2008. évi szerződések végrehajtásától remélt jövőbeni többletbevételek, ideértve a szerződések hatálya alá tartozó útvonalak által termelt repüléstechnikai díjakból és földi kiszolgálási szolgáltatásokból származó bevételeket, illetve a szerződések végrehajtása által okozott forgalomnövekedésből származó nem repüléstechnikai bevételeket;
 - a 2008. évi szerződések végrehajtásának várható jövőbeni többletköltségei, ideértve a működési költségeket és a szerződések hatálya alá tartozó útvonalak által okozott befektetési többletköltségeket, valamint a marketing-szolgáltatások költségeit.
- (351) Ezek a számítások adják a többletbevételek és -költségek közötti eltérésnek megfelelő jövőbeni éves pénzügyi forgalmat, amelyeket szükség esetén csökkenteni kell a repülőtér vezetőjének a tőkeköltségeit megmutató leszámítolási kamatlábbal. A pozitív aktualizált nettó érték elvben azt mutatja, hogy a kapcsolódó szerződések nem nyújtanak gazdasági előnyt, míg a negatív aktualizált nettó érték jelzi az ilyen előny meglétét.

⁽¹⁷⁹⁾ Az egyik kiválasztott összehasonlító alapot nyújtó repülőtér az évi egy millió utasnál kevesebb forgalmat bonyolító repülőtér kategóriájából választották ki. Mivel az angoulême-i repülőtér által kiszabott repülőtéri illetékeket az évi több száz ezres utasforgalmat bonyolító repülőterek illetékeivel hasonlították össze, a végső összehasonlító elemzést olyan alapra helyezték, amely nem elég pontos ahhoz, hogy elfogadható legyen.

⁽¹⁸⁰⁾ Lásd az új iránymutatás (60) pontját.

- (352) Meg kell jegyezni, hogy az ilyen vizsgálat kontextusában a Ryanair érvei, melyek szerint az SMAC által kért marketingszolgáltatások díja az ilyen szolgáltatások „piaci árának” felelt meg vagy annál alacsonyabb volt, nem releváns. A nyereségesség szempontjai által vezérelt piaczgazdasági szereplő nem lenne kész ilyen szolgáltatások igénylésére még akkor sem, ha azok a „piaci ár” olcsóbbak vagy azzal megegyeznek, ha azt irányozta elő, hogy az ilyen szolgáltatásoknak a kapcsolódó útvonalakra való pozitív hatása ellenére a szerződések által gerjesztett többletköltségek meghaladták a többletbevételeket aktualizált nettó értéken. Ebben az esetben a „piaci ár” meghaladná a fizetési hajlandóságát, és ezért logikusan le kellene mondania a szóban forgó előnyökről.
- (353) Ugyanezen indokok miatt az, hogy a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben foglalt díjak esetleg jobbakként, mint a valamennyire hasonló repülőterek vezetői által kiszabott díjak, vagy összhangban vannak azokkal, ennek a vizsgálatnak a szempontjából irreleváns, mert ezektől nem lehet elvárni, hogy a többletköltségek fedezésére elegendő többletbevételt termeljenek.

9.1.3.5. A piaczgazdasági szereplő elvének alkalmazása

- (354) A 2008. évi szerződések vizsgálatának értelmében és a fenti megfontolások fényében érdemes emlékezni arra, hogy a támogatás meglétét és mértékét is vizsgálni kell a szerződések megkötésekor uralkodó helyzet fényében⁽¹⁸¹⁾, pontosabban figyelembe kell venni az akkoriban elérhető információkat és előre látható fejleményeket.
- (355) A francia hatóságok által biztosított információk hangsúlyozzák, hogy az SMAC a 2006. június 14-én benyújtott, előremutató tanulmány készítésébe fogott⁽¹⁸²⁾. A tanulmány az angoulême-i repülőtér 2007. január 1-je utáni kilátásaival foglalkozik. Anélkül, hogy belemennénk a tanulmány részleteibe, ez a dokumentum bemutatja a Ryanair által Angoulême és London között működtetett útvonal megnyitásával kapcsolatos nagyobb aggregátumokat. Évi 100 000 fő becsült utasforgalom mellett a tanulmány az alábbiakat állapítja meg:

	1. év	2. év	3. év
Eredménykimutatás negatív egyenlege	56 000	56 000	56 000
Marketingtámogatás	560 000	560 000	560 000
Az SMAC által fizetendő éves kiadások	616 000	616 000	616 000

- (356) Ez a dokumentum nem egy üzleti terv, amelynek fényében a Bizottság a piaczgazdasági szereplő kritériumának való megfelelés vizsgálatát lefolytathatná. Az előrejelzésekben használt referenciaadatokat nem adták meg pontosan, és a feltételezések nem eléggé részletesek. A becslést emellett egy három éves időszakra adták meg annak ellenére, hogy a 2008. évi szerződések megkötése előtt előírták, hogy azokat egy öt éves időszakra kell meghatározni. Végül a tanulmányt jóval a 2008. évi szerződések előtt készítették. A tanulmánynak nem volt célja, hogy megállapítsa, hogy a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződések – ahogy azt a megkötésük előtt már előírányozták – kellően nyereségesek-e a repülőtér vezetője számára.
- (357) Mindenesetre a Bizottság megállapítja, hogy a becslések azt mutatják, hogy az SMAC mint az angoulême-i repülőtér vezetője nem egy óvatos piaczgazdasági szereplő magatartása szerint járt el. A 2006. évi előremutató tanulmányból egyértelműen látszik, hogy az nem lehetett, hogy az SMAC akkoriban nem volt tudatában annak, hogy egy diszkont légitársaság által Angoulême és London között működtetett útvonal megnyitása jelentős működési veszteséget okoz, és ebből következően erős finanszírozási igényt teremt.
- (358) Annak ellenére, hogy az SMAC a 2008. évi szerződések megkötésekor birtokában volt ennek az információnak, nem tartotta szükségesnek, hogy üzleti tervet készítsen vagy bármilyen más előzetes gazdasági elemzést végezzen a Ryanairrel és az AMS-szel kötendő szerződéseken annak érdekében, hogy gazdasági szempontból alátámassza ezen kötelezettségvállalások elfogadására irányuló döntését.

⁽¹⁸¹⁾ Lásd például az Elsőfokú Bíróság T-318/00. sz., Freistaat Thüringen kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2005., II-4179. o.), 125. pontját.

⁽¹⁸²⁾ A tanulmányt az Alliance ELSA készítette.

- (359) A Ryanair szerint a szerződések – például a hivatalos vizsgálati eljárás hatálya alá tartozó szerződések – megkötésekor az üzleti terv hiánya nem használható a piactgazdasági szereplő elvének való megfelelés elmulasztásának bizonyítására.
- (360) Az üzleti terv hiánya, vagy még általánosabban a szerződések megkötése előtt egy mennyiségi költség-haszon elemzés készítésének a hiánya súlyos jele annak, hogy a piactgazdasági szereplő elvének való megfelelést elmulasztották. Ez még inkább igaz erre az esetre, hiszen az angoulême-i repülőtér vezetője a 2008. évi szerződések megkötése előtt rendelkezett olyan információval, amely megkérdőjelezhetette a gazdasági életképességét egy Londonba közlekedő fapados szolgáltatás megnyitására irányuló szerződés megkötése esetén.
- (361) A Bizottság e körben szükségesnek tartja megemlíteni, hogy Franciaország nem nyújtott be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a repülőtér vezetője a 2008. évi szerződések megkötésekor a szerződésektől várható nyereséggel összefüggésben vállalt kockázatokról végzett-e elemzést. Franciaország azt állítja helyett, hogy az SMAC döntése arra a szándékra alapult, hogy biztosítsa az angoulême-i repülőtér folyamatos létezését, és a regionális fejlesztés célkitűzése vezérelte. Ez az állítás azonban csak újabb jele annak, hogy a 2008. évi szerződések Ryanairrel és AMS-szel történő megkötését elsősorban nem a nyereségesség szempontjai vezérelték.
- (362) A Bizottság úgy véli, hogy ezt a szerződéskötést az az értékelés támasztja alá, amely egy óvatos piactgazdasági szereplő esetében a 2008. évi szerződésekkel összefüggésben végzett költség-haszon elemzésnek felelne meg.
- (363) A Bizottság e célból pusztán a 2008. évi szerződések többletköltségeire és -bevételeire hagyatkozva elvégezte a saját elemzését úgy, ahogy egy piactgazdasági szereplő *a priori* értékelte volna azokat az új iránymutatásnak megfelelően. Az elemzés során megfogalmazott feltételezéseket és eredményeket az alábbiakban ismertetjük.
- (364) A Bizottság érdemesnek tartja ennek az elemzésnek a kontextusában felidézni, hogy az új iránymutatás elfogadását követően Franciaországot és az érdekelt feleket is felkérték az új iránymutatás rendelkezéseinek az erre az ügyre való alkalmazásával kapcsolatos észrevételeik benyújtására (lásd a (8) és a (9) preambulumbekendést). Ebben az esetben sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem kifogásolták a Bizottság megközelítésének lényegét, mely szerint mivel lehetetlen megfelelő referenciaértéket megállapítani a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározására, ezért a két fél között kötött megállapodások elemzésére a legmegfelelőbb kritérium az előzetes többletgyerességük vizsgálata.

a) Időkeret

- (365) Egy piactgazdasági szereplő annak eldöntésekor, hogy megkösse-e a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést és/vagy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést, az értékeléshez vagy a szóban forgó szerződések időtartamát vagy a külön megkötött minden egyes szerződésben meghatározott időtartamot jelölte volna meg időkeretnek. Más szóval a többletköltségeket és -bevételeket a szerződések teljesítésének időtartama alatt elemezte volna.
- (366) Ennél hosszabb időtartam választása indokolatlannak tűnik. A szerződések megkötésének napján egy óvatos piactgazdasági szereplő nem számított volna arra, hogy a szerződéseket a lejáratuk után ugyanazokkal vagy más feltételekkel meghosszabbítják. Ez még inkább igaz, hiszen az nem lehetett, hogy egy általában óvatos vezető nem volt tudatában annak, hogy a fapados légitársaságok – például a Ryanair – most és a múltban is ismertek voltak arról, hogy üzleti ügyekben igen fogékonyak a piaci fejleményekre az útvonalak megnyitásának és lezárásának, illetve a járatszámok növelésének és csökkentésének tekintetében.
- (367) Azt is érdemes megjegyezni, hogy a piactgazdasági szereplő elvének alkalmazása során azt, hogy a Ryanair egyes útvonalakat nem működtetett a 2008. évi szerződésekben előírt időszak teljes hossza alatt, nem vették figyelembe, mivel ez a tényező a szerződések megkötésekor nem volt sem ismert, sem előre látható.
- (368) A továbbiakban a Bizottság meg fogja vizsgálni a Ryanairrel/AMS-szel kötött 2008. évi szerződések elemzésénél alkalmazott feltételezéseket a többletbevételek, -költségek és -forgalom vonatkozásában, mielőtt közzétenné a szerződések elemzésének eredményeit.

b) A többletforgalom és a járatpárok becsült száma

- (369) A Bizottság által végzett elemzés arra a többletforgalomra (vagyis a további utasok számára) alapul, amelyre az angoulême-i repülőtér az SMAC helyett vezető piactgazdasági szereplő számíthatott a 2008. évi szerződések megkötése idejében. Más szóval az a cél, hogy megbecsüljék azt az utasszámot, amire 2008-ban az angoulême-i repülőtér vezetője számíthatott a szerződés időtartama alatt a Ryanair által üzemeltetett Angoulême–London-útvonal használatához.

- (370) A többletforgalom becsült értékét az Angoulême–London-útvonal repülőtéri szolgáltatásokra és a marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben előírt járatgyakorisága és az éves járatpárok végső száma alapján számították ki.
- (371) A Bizottság emellett figyelembe vette a Ryanair által használt repülőgép (189 üléses Boeing 737-800 repülőgépek) kapacitását is.
- (372) A Bizottság ezek alapján 85 %-os kihasználtsági tényezővel számol járatonként. Ez a Ryanair számára előnyös feltevés, mivel a 85 %-os arány igen magas. Ez az arány továbbá kissé magasabb a Ryanair által a hálózatában üzemeltetett járatok átlagánál⁽¹⁸³⁾, és megegyezik a Franciaország által a költség-haszon elemzéseinek rekonstruálásakor a különböző szerződések vonatkozásában javasolt kihasználtsági tényezővel, vagy meghaladja azt. A Bizottság azonban úgy véli, hogy ez a magas kihasználtsági tényező alkalmazható – még akkor is, ha jóhiszemű feltételezés – a marketingszolgáltatások lehetséges pozitív hatásainak kimutatására a szerződések hatálya alá tartozó útvonalakon, illetve olyan elemek hiányában, amelyek számszerűsítenék az említett szolgáltatásoknak a kihasználtsági tényezőre gyakorolt előre látható hatásait.

Ha egy szerződés időtartama nem teljes naptári éveket fedett le, a Bizottság úgy vette ezt figyelembe, hogy kiszámította az előre jelzett forgalmat a szerződés minden egyes évére az szerződése hatálya alá tartozó évek napjainak száma alapján.

c) Többletbevételek

- (373) A vizsgált 2008. évi szerződéseket illetően a Bizottság igyekezett megállapítani a többletbevételeket, vagyis az ügylet által termelt bevételeket, ahogy azokat egy piacgazdasági szereplő előre jelezte volna.
- (374) A „közös kassza” elvének alkalmazásában a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a repüléstechnikai és a nem repüléstechnikai bevételeket is figyelembe kell venni.
- (375) A repüléstechnikai bevételek a légitársaság által a repülőtér vezetője számára fizetendő többféle illetékből származó bevételeket jelenti, név szerint:
- „leszállási illeték”, vagyis a járatpárok után fizetendő illeték;
 - „személyszállítási illeték”, vagyis az utasok után fizetendő illeték; és
 - a földi kiszolgálásért fizetendő illeték, amely a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés szerint járatpáronként fizetendő, rögzített illeték.
- (376) A 2008. évi szerződések határozzák meg közvetlenül a leszállási és a személyszállítási illetéket. A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 7.1. cikke szerint az utasok után fizetendő illetéket az angoulême-i repülőtér által elfogadott díjszabás alapján számították ki. A szerződés 7.3. cikke azonban az első három évben azonban promóciós célú kedvezményeket ír elő. Ez a kedvezmény az első évben 57,25 % vagy 1,18 EUR, a második évben 48 % vagy 1,44 EUR és a harmadik évben 24 % vagy 2,10 EUR. A szerződés 7.2. cikke emellett leszállásonként 252,29 EUR-ban állapította meg a leszállási illetéket. Ezért a szerződésben megállapított összegeket bevették az elemzésbe.
- (377) A szerződés 7.4. cikke szerint a földi kiszolgálás illetéke 195 EUR volt az első évben. Azt is előírta, hogy a második évtől 245 EUR-ra emelik a illetéket. A Bizottság ezért ezt az összeget használta fel az elemzéséhez.
- (378) A három fent említett, a piacgazdasági szereplő által remélt repüléstechnikai illetékből származó bevétel kiszámításához a Bizottság a járatpárok számára (a leszállási illetékre és a földi kiszolgálás illetékére) és a többletforgalomra (a személyszállítási illetékre) vonatkozó előrejelzéseket használta fel a szerződésnek megfelelően, megszorozva a fent említett illetékek egységnyi összegével.
- (379) A nem repüléstechnikai bevételek főszabály szerint nagyjából arányosak az utasok számával. A repülőtéren a parkolók, éttermek és más üzletek tevékenysége az utasok számának megegyezően ingadozik. Ugyanez vonatkozik a repülőtér vezetője által az e tevékenységekkel kapcsolatban beszedett bevételekre is. Ebben az ügyben azonban a nem repüléstechnikai bevételek nagy része a vezető és más vállalkozások alkalmazottainak költségéből ered olyan időszakokban, amikor az angoulême-i repülőtér utasforgalma alacsony.

⁽¹⁸³⁾ Lásd <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>

- (380) A nem repüléstechnikai többletbevételeket illetően a Bizottság valószínűnek tartja, hogy egy logikus piacgazdasági szereplő a szerződések megkötésekor kiszámolta volna őket a repülőtér által közvetlenül a szóban forgó szerződés megkötését megelőzően beszedett nem repüléstechnikai bevételei alapján. Ebben az esetben a nem repüléstechnikai bevételek főként a vezető és a repülőtéren található vállalkozások alkalmazottainak költségéből származnak olyan időszakokban, amikor a repülőtér utasforgalma alacsony. Végezetül, a Franciaország által benyújtott információ szerint a kizárólag kereskedelmi forgalomból származó nem repüléstechnikai többletbevétel összege évi [...] EUR-ra tehető. A Bizottság úgy véli, hogy ez egy ésszerű becslés.

d) Többletköltségek

- (381) Azok a többletköltségek, amelyeket az angoulême-i repülőteret a repülőtér vezetői helyett vezető piacgazdasági szereplő az ügyletektől (köztük adott esetben egy repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéstől vagy marketingsszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéstől) normális esetben várna, az alábbi három kategóriába sorolhatók:

- a marketingszolgáltatások megvásárlásának költségei;
- az ügylet miatt végrehajtott befektetésből származó befektetési többletköltségek;
- működési többletköltségek, vagyis az ügylet végrehajtása által várhatóan okozott működési költségek (személyzet, egyéb vásárlások).

- (382) A marketingszerződések költségeit illetően a Bizottság figyelembe vette a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben előírt összegeket. A Ryanairrel kötött marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 3.1. cikk az első évben 400 000 EUR összegű, a második évben 300 000 EUR, míg a harmadik évben 225 000 EUR összegű marketingszolgáltatást tartalmazott. Ezért a Bizottság ezeket az összegeket nevezte meg a marketingszolgáltatások költségeinek.

- (383) Ahogy a forgalmi előrejelzések, az előre jelzett marketingköltségek sem feltétlenül egyeznek meg a ténylegesen kifizetett összegekkel, mert a szerződések megkötése után történő egyes események megváltoztathatják az eredetileg tervezett összegeket. Ez történik például, ha egy szerződést a lejáratá előtt szüntetnek meg. Ezeket az eseményeket azonban a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazásakor nem kell figyelembe venni, mert azok a szerződések megkötése után fognak történni. A 2008. évi szerződések nyereségességének megbecslése érdekében az összes piacgazdasági szereplő a szerződés aláírásakor rendelkezésre bocsátott összegekre támaszkodott volna.

- (384) A befektetési többletköltségekből egyet sem fogadtak el, mert az iratanyagban semmi sem mutatta, hogy egy piacgazdasági szereplő főleg a hivatalos vizsgálati eljárás hatálya alá tartozó szerződések miatt számított volna arra, hogy bizonyos befektetéseket végre kell hajtania.

- (385) A 2008. évi szerződések megkötésekor előre látható befektetési többletköltségek megbecsléséhez a Bizottságnak a repülőtér vezetőjének elemzésére kell hagyatkoznia, mert egyedül nem tudta megbecsülni, hogy egy adott szerződés hogyan befolyásolhatja a repülőtér különböző költségeit.

- (386) A Bizottság megállapítja, hogy a CCI-repülőtér és az SMAC elvégezte a becslést a 2008. évi szerződések aláírását megelőzően, amely emiatt a szóban forgó szerződés megkötésének idejében rendelkezésre állt.

e) A Ryanairrel és az AMS-szel megkötött szerződésekre vonatkozó eredmények bemutatása

- (387) Az összes olyan többletbevétel és -költség ily módon történő megállapítását követően, amelyre egy piacgazdasági szereplő számított volna, a Bizottság meg tudja állapítani a 2008. évi szerződések és a szerződések időtartama alatt azok minden egyes évére vonatkozóan a várható többletpénzforgalmat (bevételek mínusz költségek). Ezek eredményét a következő táblázat tartalmazza.

12. táblázat:

A 2008. évi szerződésektől várható többletpénzforgalom

	2008	2009	2010	2011	2012
Kihasználsági tényező	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Utasszám járatonként	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Utasszám járatpáronként	322	322	322	322	322
Járatpárok áprilistól októberig	93	93	93	93	93
Utasszám összesen	29 946	29 946	29 946	29 946	29 946

Illetékek	2008	2009	2010	2011	2012
Illetékek járatpáronként	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Leszállási illeték járatpáronként	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Földi kiszolgálási illeték járatpáronként	195	245	245	245	245

Többletbevételek	2008	2009	2010	2011	2012
Személyszállítási illetékből származó bevételek	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Személyszállítási illetékből származó bevételek	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Személyszállítási illetékből származó bevételek	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Nem repüléstechnikai bevételek	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Összesen	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Többletköltségek	2008	2009	2010	2011	2012
Földi kiszolgálás és fogadás	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
amelyből: Személyzet	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
amelyből: Egyéb	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Marketing	400 000	300 000	225 000	0	0
Összesen	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

	2008	2009	2010	2011	2012
Bevétel	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kiadás	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Eredmény	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

- (388) A Bizottság megállapítja, hogy a 2008. évi szerződésekben az összes éves többletpénzforgalom negatív – ahogy a 12. táblázat is mutatja – a Ryanair számára előnyös olyan feltételezések ellenére, amelyeket a Bizottság tett különösen a többletforgalommal és -költségekkel kapcsolatban. A Bizottság azt is megállapítja, hogy ez a következtetés akkor is érvényes marad, ha a működési többletköltségeket teljesen kizárják, és csak a marketingszolgáltatások megvételének költségét tekintik többletköltségnek.
- (389) Ebből következően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az SMAC által a Ryanairrel és az AMS-szel kötött 2008. évi szerződések gazdasági előnyt biztosítanak ennek a két társaságnak. Mivel ez az előny az adott légitársasággal megállapodott konkrét szerződéses rendelkezésekből ered, ezért szelektív.

9.1.4. A kereskedelemre és versenyre gyakorolt hatás

- (390) Amikor egy tagállam olyan támogatást nyújt, amely megerősíti egyes vállalkozások helyzetét az Unión belüli kereskedelemben versenytársnak számító más vállalkozásokhoz képest, úgy kell tekinteni, hogy a kereskedelmet befolyásolja a támogatás. Az állandó ítélkezési gyakorlattal összhangban⁽¹⁸⁴⁾ ahhoz, hogy egy intézkedés a versenytorzító hatású legyen, elegendő, hogy a támogatás címzettje a verseny számára nyitott piacokon más vállalkozásokkal versenyezzen.
- (391) A harmadik légi közlekedési liberalizációs csomag⁽¹⁸⁵⁾ 1993. január 1-i hatálybalépését követően a légi fuvarozók az Európai Közösség területén járatokat üzemeltethetnek és korlátlan engedélyt kapnak kabotázsszolgáltatások nyújtására. A Bíróság kimondja, hogy „amikor egy vállalkozás olyan ágazatban tevékenykedik, melyben 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 visszatart az attól, hogy növeljék piaci részesedésüket, ugyanakkor pedig csökkenti esélyeiket arra, hogy növeljék exportjukat”⁽¹⁸⁶⁾.
- (392) Ebben az esetben figyelembe kell venni, hogy a szóban forgó intézkedések várhatóan csökkentették a légitársaságok működési költségeit és arra ösztönözték az üzemeltetőket, hogy egyik repülőtérrel a másik repülőtérre vigyék át az útvonalakat. Ebből következően a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó intézkedések torzíthatják a versenyt és befolyásolják az Unión belüli kereskedelmet.

9.1.5. A támogatás meglétével kapcsolatos következtetés

- (393) A fentiekre figyelemmel a Bizottság megállapítja, hogy a Ryanair és az AMS a 2008. évi szerződéseken keresztül állami támogatásban részesült.

9.2. Összeegyeztethetőség a belső piaccal

- (394) A szóban forgó támogatás működési támogatásnak minősül. Az ilyen támogatás összeegyeztethetőnek nyilvánítására csak kivételes és kellően indokolt esetben van lehetőség.
- (395) A Bíróság ítélkezési gyakorlatából⁽¹⁸⁷⁾ az is kitűnik, hogy Franciaországnak kellett bemutatnia azt a jogalapot, amelyre alapulva a szóban forgó támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősíthető, és azt, hogy az összeegyeztethetőségi feltételek ebben az esetben teljesültek. A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában ezért felkérte Franciaországot, hogy mutassa be az összeegyeztethetőség potenciális jogalapjait és bizonyítsa, hogy a vonatkozó összeegyeztethetőségi feltételek teljesültek, különösen ha a szóban forgó támogatás új útvonalak indítására nyújtott indulási célú támogatásnak minősül. Franciaország azonban sosem állította, hogy a vizsgálat alatt álló intézkedések a belső piaccal összeegyeztethető indulási célú támogatásnak minősülnek, és nem terjesztett elő az összeegyeztethetőséget alátámasztó indokokat vagy olyan érvelést, amely alapján az összeegyeztethetőséget el lehetne ismerni. Ezenfelül egyik érdekelt fél sem tudta hitelt érdemlően bizonyítani az említett intézkedések összeegyeztethetőségét a belső piaccal.
- (396) A Bizottság mindenestre érdemesnek tartja megvizsgálni, hogy az ilyen támogatásoknak az új útvonalak indításához való hozzájárulása alapján összeegyeztethetőnek tekinthetők-e a belső piaccal.

⁽¹⁸⁴⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-214/95. sz., Vlaams Gewest kontra Bizottság ügyben hozott ítélete (EBHT 1998., II-717. o.).

⁽¹⁸⁵⁾ A Tanács 1992. július 23-i 2407/92/EGK rendelete légi fuvarozók engedélyezéséről (HL L 240., 1992.8.24., 1. o.), a Tanács 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelete a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról (HL L 240., 1992.8.24., 8. o.) és a Tanács 1992. július 23-i 2409/92/EGK rendelete a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól (HL L 240., 1992.8.24., 15. o.).

⁽¹⁸⁶⁾ Lásd különösen a Bíróság C-305/89. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott bírósági ítéletét (EBHT 1991., I-1603. o.).

⁽¹⁸⁷⁾ A C-364/90. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1993., I-2097. o.) 20. pontja.

- (397) Ezzel kapcsolatban az új iránymutatás kimondja, hogy: „A légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás tekintetében a Bizottság ebben az iránymutatásban foglalt elveket fogja alkalmazni valamennyi bejelentett indulási célú támogatási intézkedésre vonatkozóan, amellyel kapcsolatban 2014. április 4-ét követően kell határozatot hoznia, még akkor is, ha az intézkedéseket ezen időpont előtt jelentették be. A jogellenes állami támogatás értékelésére alkalmazandó szabályok megállapításáról szóló bizottsági közleménnyel összhangban a Bizottság a légitársaságoknak nyújtott jogellenes támogatásokra a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos szabályokat alkalmazza. Ennek megfelelően a Bizottság az ebben az iránymutatásban foglalt elveket nem fogja alkalmazni a légitársaságoknak 2014. április 4-ét megelőzően nyújtott jogellenes indulási célú támogatás esetén”⁽¹⁸⁸⁾.
- (398) A 2005. évi iránymutatás előírja, hogy „a Bizottság ezen iránymutatások alapján megvizsgálja a repülőtéri infrastruktúrák finanszírozására nyújtott valamennyi támogatást vagy az engedélye nélkül – tehát a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével – nyújtott indulási támogatást, ha a támogatást az Európai Unió Hivatalos Lapjában való közzétételét megelőzően ítélték oda. A többi esetben a Bizottság a vizsgálatot a támogatásnyújtás kezdetekor alkalmazandó szabályok alapján végzi”⁽¹⁸⁹⁾.
- (399) Mivel a 2008. évi szerződéseket a 2005. évi iránymutatás hatálybalépése után kötötték, az iránymutatás az alkalmazandó jogalap.
- (400) A 2005. évi iránymutatás (27) pontja e tekintetben kijelenti, hogy a légitársaságoknak nyújtott működési támogatások (mint például az indulási támogatások) csak kivételes esetben és szigorú feltételek mellett nyilváníthatók összeegyeztethetőnek a belső piaccal, Európa hátrányos helyzetű régióiban, azaz az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontjában említett eltérésre jogosult régiókban, a legkülső régiókban és az alacsony népsűrűségű régiókban.
- (401) Mivel az angoulême-i repülőtér nem ilyen típusú régióban található, ezért ez az eltérés rá nem alkalmazható.
- (402) A Bizottság megállapítja, hogy sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem bizonyították, hogy az intézkedések a 2005. évi iránymutatás alapján vagy bármilyen más alapon összeegyeztethetők a belső piaccal.
- (403) Mivel a 2005. évi iránymutatás (79) pontjában megállapított, indulási támogatásról szóló feltételek halmozott feltételek, a Bizottság helyénvalónak véli, hogy megvizsgálja az iránymutatás 5.2. szakaszában, a fent említett pont i) és k) alpontjában meghatározott feltételeket.
- (404) Az i) pont tekintetében (az útvonalnak az életképességét bemutató üzleti terv és az új útvonalnak a konkurens útvonalakra gyakorolt hatásáról szóló hatásvizsgálat) a Bizottság felkérte Franciaországot, hogy tájékoztassa, készít-e ilyen üzleti terv, és pozitív válasz esetén nyújtsa be annak másolatát. Franciaország és az érdekelt felek nem jelezték ilyen üzleti tervek meglétét. A Ryanair/AMS állításaiból emellett kiderül, hogy nem készült olyan üzleti terv, amely huzamosabb időn keresztül igazolná az útvonalnak a támogatás megszűnését követő életképességét. Olyan előzetes hatásvizsgálat sem készült a 2008. évi szerződések megkötésekor a légitársaság számára rendelkezésre álló információk alapján, amely megállapítaná az Angoulême–London Stansted közötti légi közlekedési szolgáltatás életképességét. Ebből következően az i) pontban említett feltétel nem teljesül.
- (405) A k) pontban említett feltétel (Jogorvoslat) előírja, hogy a tagállamok szintjén kell jogorvoslati mechanizmusokat meghatározni a támogatások odaítélésekor esetlegesen előforduló diszkrimináció orvoslása érdekében. A Bizottság megállapítja, hogy a 2008. évi szerződések megkötésekor semmilyen jogorvoslati mechanizmust nem határoztak meg az indulási támogatások odaítélésekor előforduló diszkrimináció orvoslása érdekében. Ezért a k) pontban említett feltétel sem teljesül.

9.3. Következtetés

- (406) Az SMAC által a Ryanairrel és az AMS-szel kötött 2008. évi szerződések, ezen eljárás tárgyai, ezért a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősülnek.

10. ÁLTALÁNOS KÖVETKEZTETÉS

- (407) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében a tagállamoknak be kell jelenteniük minden olyan tervüket, amely révén támogatás jön létre, vagy módosul. Amíg ebben az eljárásban végső határozat nem születik, az érintett tagállam a tervezett intézkedéseket nem hajthatja végre. Ebben az esetben a francia hatóságok nem jelentették be az angoulême-i repülőtér vezetői számára nyújtott ellentételezést, sem a 2008. évi szerződéseket. Ezen túlmenően a támogatást azelőtt ítélték oda, mielőtt a Bizottság meghozta volna végső határozatát a támogatásról.

⁽¹⁸⁸⁾ Az új iránymutatás (174) pontja.

⁽¹⁸⁹⁾ A 2005. évi iránymutatás (85) pontja.

- (408) A fentiek tükrében a Bizottság megállapítja, hogy az angoulême-i repülőtér számára odaítélt ellentételezés jogellenes állami támogatásnak minősül, amely ennek ellenére az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.
- (409) A 2008. évi szerződések alatt a Ryanair és az AMS tevékenységével összefüggésben folyósított kifizetések azonban jogellenes és a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősülnek.

11. VISSZATÉRÍTÉS

- (410) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint amennyiben meggyőződött arról, hogy a támogatás a belső piaccal összeegyeztethetetlen, a Bizottság jogosult annak eldöntésére, hogy az érintett államnak meg kell-e szüntetnie vagy módosítania kell-e a támogatást⁽¹⁹⁰⁾. A 659/1999/EK tanácsi rendelet⁽¹⁹¹⁾ 14. cikke úgy rendelkezik, hogy „amennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére (a továbbiakban: visszatérítési határozat). A Bizottság nem követeli meg a támogatás visszatérítését, amennyiben az ellentétes a közösségi jog valamelyik általános elvével”.
- (411) A Bizottság célja az érintett tagállamoknak a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatás visszakövetésére vonatkozó felszólításával az eredeti állapot visszaállítása⁽¹⁹²⁾. Ezzel összefüggésben a Bíróság megállapította, hogy ezt a célkitűzést teljesítettnek kell tekinteni, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatással nyújtott összegeket, ezáltal elveszítve azt az előnyt, amelyet a piacon versenytársaival szemben élvezett. Ezáltal a támogatás nyújtása előtti helyzet helyreáll⁽¹⁹³⁾.
- (412) Ebben az esetben úgy tűnik, hogy egyik uniós jog alapelv sem gátolná a bizonyítottan jogellenesen nyújtott támogatás visszakövetelését. Sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem mutattak fel ezzel kapcsolatos érveket.
- (413) Ebből következően Franciaországnak minden lehetséges intézkedést meg kell hoznia, hogy a Ryanair és az AMS számára a 2008. évi szerződések által nyújtott jogellenes állami támogatást visszakövetelje.
- (414) A visszakövetelendő támogatás mértékét az alábbi módon kell kiszámítani. A 2008. évi szerződésekre úgy kell tekinteni, hogy minden egyes évben, amelyre a szerződések vonatkoztak, egy évre vonatkozó támogatásban részesítették a kedvezményezettet. Ezeket a támogatási összegeket a 2008. évi szerződések megkötésekor érvényes várható többletpénzforgalom (bevételek mínusz költségek, lásd 12. táblázat) negatív részéből kell kiszámítani. Ezek megegyeznek azokkal az összegekkel, amelyeket minden évben le kellett volna vonni a marketingszolgáltatások összegéből (vagy amelyeket hozzá kellett volna adni a légitársaság számára kiszámlázott repülőtéri illetékekhez és a földi kiszolgálási illetékekhez) annak biztosítása érdekében, hogy a szerződés aktualizált nettó értéke pozitív legyen, azaz megfeleljen a piacgazdasági szereplő elvének.
- (415) A Ryanair és az AMS által a 2008. évi szerződések alapján felhasznált tényleges előny meghatározásához az előző preambulumbekkezdésben említett összegeket ki kell igazítani a Franciaország által benyújtott bizonyítékoknak megfelelően attól függően, hogy i. mekkora a Ryanair által a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés szerint fizetett leszállási illeték, személyszállítási illeték és földi kiszolgálási illeték vonatkozásában utólag megállapított tényleges kifizetések és az ezekre a bevételi tételekre és a 12. táblázatban felsorolt tételekre vonatkozó (előzetes) előrejelzések különbözete, és ii. mekkora a Ryanair és az AMS számára a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés alapján ténylegesen kifizetett, utólag megállapított marketingköltségek és a 12. táblázatban megjelölt (előzetes) előre jelzett marketingköltségek különbözete.
- (416) A Bizottság azt is megállapítja, hogy a Ryanair és az AMS által élvezett tényleges előny a 2008. évi szerződések végrehajtásának tényleges időtartamára korlátozódik. A szerződések lejárta után a Ryanair és az AMS nem kapott semmilyen támogatást marketing célú befizetés formájában. Ebből következően a lent ismertetett módon kiszámított és a 2008. évi szerződésekhez kapcsolódó támogatások összegét nullára csökkentették azokra az évekre, amikor a szerződés már nem volt alkalmazható (különösen ha ez a szerződésnek a felek közös megegyezése általi idő előtti megszüntetése miatt történt).

⁽¹⁹⁰⁾ Lásd például a Bíróság C-70/72. sz., Bizottság kontra Németország ügyben hozott ítéletének (EBHT 1973., 813. o.) 13. pontját.

⁽¹⁹¹⁾ A Tanács 659/1999/EK rendelete az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

⁽¹⁹²⁾ Lásd a Bíróság C-278/92., C-279/92. és C-280/92. sz., Spanyolország kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítéletének (EBHT 1994., I-4103. o.) 75. pontját.

⁽¹⁹³⁾ A Bíróság C-75/97. sz., Belgium kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1999., I-3671. o.) 64. és 65. pontja.

- (417) A 13. táblázat tartalmazza az azokra az összegekre vonatkozó információkat, amelyekből kiszámítják a visszszakövetelendő összegeket. Ezek az összegek tartalmazzák a piactgazdasági szereplő elvének alkalmazásából származó, előre jelzett többletpénzforgalmat (bevételek mínusz költségek) az azon évekre vonatkozó csökkentésekkel, amikor a lejáratú időt nem érték el.

13. táblázat

– Információ a 2008. évi szerződésekből visszszakövetelendő összegekről

A támogatási program keretében felvett indikatív összeg (EUR) ⁽¹⁾					Az indikatív visszakövetelendő összeg (EUR) (Tőke)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	405 630	0	0	0	868 695

⁽¹⁾ A kamat számítását illetően a támogatás odaítélésének napja a szóban forgó év december 31-ike.

- (418) A fentieknek megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy az állami támogatási szabályok alkalmazása értelmében a Ryanair és az AMS egy gazdasági egységet alkot és az egy napon, 2008. február 8-án kötött marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés egy ügyletnek tekinthető. Ebből következően a Bizottság úgy véli, hogy a Ryanair és az AMS együttesen felel a 2008. évi szerződések alapján számukra nyújtott támogatás teljes visszafizetéséért.
- (419) A 2008. évi szerződések alapján 2008 és 2009 között ténylegesen folyósított támogatási összeg összesen körülbelül 868 695 EUR-t tesz ki.
- (420) A francia hatóságoknak az e határozat közlésétől számított négy hónapon belül vissza kell követelniük a fent említett összeget.
- (421) A francia hatóságoknak továbbá visszakövetelési kamatot is fel kell számolniuk a támogatás összegére, amely attól a naptól esedékes, amikor a jogellenes támogatást a vállalkozások rendelkezésére bocsátották – azaz az egyes támogatások tényleges kifizetésének napjától –, addig a napig, amíg visszafizetésre nem került ⁽¹⁹⁴⁾ a 794/2004/EK bizottsági rendelet V. fejezetének megfelelően ⁽¹⁹⁵⁾. Mivel ebben az esetben a támogatást alkotó pénzügyi forgalom összetett és évente több alkalommal is mozog, a bevételek egyes kategóriái esetében pedig folyamatosnak tekinthető, a Bizottság úgy véli, hogy a visszakövetelési kamat kiszámításánál elfogadható az a megközelítés, hogy az érintett támogatás kifizetésének időpontját év végére, minden év december 31-ére határozzák meg.
- (422) Ha egy tagállam előre nem látott nehézségekkel, vagy a Bizottság által figyelmen kívül hagyott következményekkel szembesül, e problémákat – a megfelelő módosításokra vonatkozó javaslatokkal együtt – megfontolásra a Bizottság elé terjesztheti. Ilyen esetekben a Bizottságnak és az érintett tagállamnak jóhiszeműen együtt kell működniük, hogy a nehézségeket megoldják, miközben teljes mértékben figyelembe veszik az EUMSZ rendelkezéseit ⁽¹⁹⁶⁾.
- (423) A Bizottság ezért felkéri Franciaországot, hogy késedelem nélkül értesítse az e határozat végrehajtása során esetlegesen felmerült problémákról,

ELFOGADTA A KÖVETKEZŐ HATÁROZATOT:

1. cikk

1. A Charente megye, a Communauté d'agglomération du grand Angoulême és a Communauté des communes de Braconnie Charente által az Angoulême Brie Champniers-i repülőtér üzemeltetésével és fejlesztésével kapcsolatos pénzügyi feltételekről szóló, 2002. május 23-i megállapodás alapján, továbbá a Syndicat mixte des aéroports de Charente által a

⁽¹⁹⁴⁾ A (fent említett) 659/99/EK rendelet 14. cikkének (2) bekezdése.

⁽¹⁹⁵⁾ A Bizottság 2004. április 21-i 794/2004/EK rendelete (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.).

⁽¹⁹⁶⁾ Lásd a C-94/87. sz., Bizottság kontra Németország ügyben hozott ítélet (EBHT 1989., 175. o.) 9. pontját és a C-348/93. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet (EBHT 1995., 673. o.) 17. pontját.

2009. január 22-én kelt üzemeltetési alvállalkozói szerződés és a 2011. augusztus 8-i ajánlattételi dokumentáció alapján az Angoulême-i Kereskedelmi és Iparkamara, illetve az SNC-Lavalin javára folyósított kifizetések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében Franciaország által jogellenesen, az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésének megsértésével nyújtott állami támogatásnak minősülnek.

2. A Syndicat mixte des aéroports de Charente által a 2008. február 8-án kötött repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés alapján a Ryanair és az Airport Marketing Services számára folyósított kifizetések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében Franciaország által jogellenesen, az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésének megsértésével nyújtott állami támogatásnak minősülnek.

2. cikk

1. A Charente megye, a Communauté d'agglomération du grand Angoulême és a Communauté des communes de Braconne Charente által az Angoulême Brie Champniers-i repülőtér üzemeltetésével és fejlesztésével kapcsolatos pénzügyi feltételekről szóló, 2002. május 23-i megállapodás alapján, továbbá a Syndicat mixte des aéroports de Charente által a 2009. január 22-én kelt üzemeltetési alvállalkozói szerződés alapján az Angoulême-i Kereskedelmi és Iparkamara javára folyósított kifizetések az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése értelmében a belső piaccal összeegyeztethető állami támogatásnak minősülnek.

2. A Syndicat mixte des aéroports de Charente által a 2011. augusztus 8-i ajánlattételi dokumentáció alapján az SNC-Lavalin javára folyósított kifizetések az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőek, amennyiben Franciaország bizonyítja a Bizottság felé, hogy a szerződés időtartama alatt kifizetett teljes összeg nem haladja meg a kizárólag a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges nettó költséget, ide nem értve a repülőtér kereskedelmi fejlesztésének költségeit, ám beleértve a befektetett tőkére nyújtott ésszerű megtérülést.

3. Franciaország a Syndicat mixte des aéroports de Charente és az SNC-Lavalin között 2011-ben kötött szerződés lejártától számított négy hónapon belül jelentést küld a Bizottságnak, amely igazolja, hogy az SNC-Lavalinnak nyújtott ellentételezés összege – ideértve a befektetett tőkére nyújtott ésszerű megtérülést – a szerződés teljes időtartama alatt megfelel a 2012/21/EU határozat 5. cikkének.

4. A 2008. február 8-án a Ryanairrel és az Airport Marketing Services-zel kötött, repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés alapján a Syndicat mixte des aéroports de Charente által a Ryanair és az Airport Marketing Services számára nyújtott támogatás nem összeegyeztethető a belső piaccal.

3. cikk

1. Franciaország visszafizetési a kedvezményezettekkel a 2. cikk (4) bekezdésében említett támogatást. A Ryanair és az Airport Marketing Services együttesen felel a támogatás visszafizetéséért.

2. A visszatérítendő összegek a támogatás kedvezményezetteknek történt nyújtásától a tényleges visszatérítésig terjedő időszakra számított kamattal növekszenek.

3. A kamatokat a 794/2004/EK rendelet V. fejezetével és a 794/2004/EK rendelet módosítására vonatkozó 271/2008/EK bizottsági rendelettel⁽¹⁹⁷⁾ összhangban, kamatos kamattal kell kiszámítani.

4. Franciaország e határozat elfogadásának időpontjától kezdve megszünteti a 2. cikk (4) bekezdésében említett támogatás valamennyi függőben lévő kifizetését.

4. cikk

1. A 2. cikk (4) bekezdésében említett támogatás visszatérítése azonnali és tényleges.

2. Franciaország biztosítja e határozatnak az arról szóló értesítéstől számított négy hónapon belüli végrehajtását.

⁽¹⁹⁷⁾ A Bizottság 2008. január 30-i 271/2008/EK rendelete az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló 794/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 82., 2008.3.25., 1. o.).

5. cikk

1. E határozat közlésétől számított két hónapon belül Franciaország benyújtja a Bizottságnak a következő információkat:

- a) A 3. cikk szerint visszakövetelendő támogatás mértéke;
- b) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott, illetve tervezett intézkedések részletes bemutatása;
- c) az azt bizonyító dokumentumok, hogy a kedvezményezetteket hivatalosan felszólították a támogatás visszafizetésére.

2. Franciaország a 2. cikk (4) bekezdésében említett támogatás teljes visszafizetéséig folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében elfogadott nemzeti intézkedések előrehaladásáról. A Bizottság kérésére az ennek a határozatnak való megfelelés érdekében Franciaország azonnal benyújtja az összes információt a már elfogadott és a tervezett intézkedésekről. Ugyancsak részletes tájékoztatást nyújt a kedvezményezettek által már visszafizetett támogatásokról és kamatokról.

6. cikk

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2014. július 23-án.

a Bizottság részéről

Joaquín ALMUNIA

alelnök

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1227 HATÁROZATA**(2014. július 23.)****a Franciaország által a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara, a Ryanair, az Airport Marketing Services és a Transavia javára nyújtott SA.22614 (C 53/07) állami támogatásról***(az értesítés a C(2014) 5085. számú dokumentummal történt)***(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy a fent említett cikkek ⁽²⁾ értelmében nyújtsák be észrevételeiket, és tekintettel ezekre az észrevételekre,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) A 2007. január 25-én kelt levelükben a francia hatóságok az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (3) bekezdése értelmében értesítették a Bizottságot az Airport Marketing Services Limited („AMS”) – a Ryanair Limited (a továbbiakban: Ryanair) 100 %-os tulajdonú leányvállalata – javára hozott intézkedésről, egy marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás aláírásáról. Ezt az intézkedést a francia hatóságok állami támogatásként jelentették be. Mivel a francia hatóságok már végrehajtották az intézkedést, a Bizottság a jogellenes támogatások nyilvántartásába vette fel, NN 12/07 számon.
- (2) A francia hatóságok kérésére 2007. február 20-án és 2007. július 16-án találkozót szerveztek a Bizottsággal.
- (3) A 2007. február 26-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért a francia hatóságoktól. Mivel a megadott határidőn belül nem érkezett válasz, a Bizottság 2007. június 15-én emlékeztetőt küldött a francia hatóságoknak. A francia hatóságok a 2007. július 12-i levelükben megadták a kért tájékoztatást.
- (4) A Bizottság a 2007. november 28-án kelt levelében értesítette a francia hatóságokat az EUMSZ 108. cikke (2) bekezdésének megfelelő hivatalos vizsgálati eljárás megindítására irányuló határozatáról.
- (5) A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozata 2008. február 15-én jelent meg az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽³⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be a szóban forgó intézkedéssel kapcsolatos észrevételeiket.
- (6) 2007. december 18-án és 2008. január 29-én a francia hatóságok kérték az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeik benyújtására kitűzött határidő meghosszabbítását. A 2008. január 4-i és február 1-jei levelében a Bizottság beleegyezett a határidő 2008. február 28-ig történő meghosszabbításába.
- (7) A francia hatóságok 2008. június 2-án nyújtották be észrevételeiket a Bizottságnak.

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

⁽²⁾ HL C 41., 2008.2.15., 11. o. és HL C 96., 2012.3.31., 22. o.

⁽³⁾ HL C 41., 2008.2.15., 11. o.

- (8) A Bizottsághoz 2008. február 25-én észrevételek érkeztek a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamarától (a továbbiakban: CCIPB) ⁽⁴⁾, egy 2008. március 14-én kelt levélben az AMS-től ⁽⁵⁾, a Ryanairtól és az Európai Légitársaságok Szövetségétől (a továbbiakban: AEA), valamint 2008. március 19-én az Air France légitársaságtól ⁽⁶⁾. A Bizottság a 2008. június 11-én kelt levelében továbbította ezeket az észrevételeket Franciaországnak, és lehetőséget adott a válaszadásra.
- (9) A francia hatóságok a 2008. július 7-én kelt levelükben értesítették a Bizottságot, hogy nem kívánnak válaszolni a harmadik felek észrevételeire.
- (10) A francia hatóságok kérésére 2008. november 4-én találkozóra került sor a Bizottság és a CCIPB képviselői között. A találkozón a Bizottság tájékoztatta a francia hatóságokat, hogy felkértek egy független tanácsadót (a továbbiakban: tanácsadó), hogy segítsen elemezni a szóban forgó megállapodásokat. A tanácsadó 2011. március 30-án benyújtotta a jelentését.
- (11) A 2011. március 17-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért a francia hatóságoktól. A 2011. április 13-i levelükben a francia hatóságok kérték a határidő 2011. június 1-jéig történő meghosszabbítását. A Bizottság a 2011. május 6-i levelében beleegyezett a határidő meghosszabbításába. A francia hatóságok a 2011. május 30-án kelt levelükben válaszoltak.
- (12) A Bizottság a 2011. április 11-i levelében további tájékoztatást kért a Ryanairtól, amely a 2011. augusztus 31-én kelt levelében válaszolt. A Bizottság a 2011. október 11-én kelt levelével továbbította ezeket az észrevételeket Franciaországnak. A francia hatóságok a 2011. november 21-i levelükben értesítették a Bizottságot, hogy nem kívánnak válaszolni ezekre az észrevételekre.
- (13) A 2012. január 25-én kelt levelében a Bizottság értesítette Franciaországot arról, hogy a 2007-ben indított hivatalos vizsgálati eljárást kiterjeszti a pau-i repülőtérrel használó légitársaságok és a repülőtér-üzembentartó javára hozott különböző intézkedésekre. A Bizottság határozata 2012. március 31-én jelent meg az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁷⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be a szóban forgó intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket.
- (14) A 2012. február 22-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért a francia hatóságoktól. 2012. február 28-án a francia hatóságok kérték a 2012. január 25-i határozattal kapcsolatos észrevételeik benyújtására kitűzött határidő, illetve a Bizottság 2012. február 22-i levelében megszabott határidő meghosszabbítását. A Bizottság beleegyezett a határidők 2012. március 27-ig történő meghosszabbításába. A francia hatóságok a 2012. március 29-én kelt levelükben válaszoltak a Bizottság 2012. február 22-i levelére, és benyújtották észrevételeiket az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat tekintetében.
- (15) Az eljárás kiterjesztésével kapcsolatban a Bizottsághoz észrevételek érkeztek a CCIPB-től 2012. április 30-án ⁽⁸⁾, az AMS-től 2012. április 30-án ⁽⁹⁾, illetve a Ryanairtól 2012. április 30-án ⁽¹⁰⁾. A Bizottság a 2012. május 31-én kelt levelében továbbította ezeket az észrevételeket Franciaországnak. Franciaország a 2012. június 13-i levelében jelezte, hogy nem fűznek hozzájuk észrevételeket.
- (16) A 2012. április 26-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért a francia hatóságoktól. A francia hatóságok a 2012. május 10-én kelt levelükben válaszoltak.
- (17) A 2013. április 10-i levelében a Ryanair továbbította a Bizottságnak az Oxera nevű vállalat két feljegyzését és Damien P. McLoughlin professzor elemzését. A Bizottság a 2013. május 3-án kelt levelében továbbította ezeket a dokumentumokat a francia hatóságoknak. A 2013. június 7-i levelében Franciaország jelezte, hogy nem fűz hozzájuk észrevételeket.

⁽⁴⁾ 2008. április 14-én a Bizottság bekérte a CCIPB-től az észrevételei nyilvános változatát. 2008. április 16-án a CCIPB megerősítette, hogy az észrevételei nem tartalmaznak olyan bizalmas információkat, amelyek nem továbbíthatók a francia hatóságoknak.

⁽⁵⁾ 2008. április 10-én a Bizottság bekérte az AMS-től az észrevételei nyilvános változatát. 2008. május 19-én az AMS a Bizottság rendelkezésére bocsátotta az észrevételei nyilvános változatát.

⁽⁶⁾ A 2008. március 13-án kelt levelében az Air France kérte a 2007. november 28-i határozattal kapcsolatos észrevételeik benyújtására kitűzött határidő meghosszabbítását. A Bizottság 2008. március 17-én beleegyezett a határidő meghosszabbításába. HL C 96., 2012.3.31., 22. o.

⁽⁸⁾ 2012. május 14-én a CCIPB megerősítette, hogy az észrevételei nem tartalmaznak olyan bizalmas információkat, amelyek nem továbbíthatók a francia hatóságoknak.

⁽⁹⁾ 2012. május 1-jén az AMS a Bizottság rendelkezésére bocsátotta az észrevételei nyilvános változatát.

⁽¹⁰⁾ A Ryanair megerősítette, hogy az észrevételei nem tartalmaznak bizalmas információkat.

- (18) A 2013. november 14-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Franciaországtól.
- (19) A Bizottság a 2013. december 16-án kelt levelében továbbította a tanácsadó jelentését a francia hatóságoknak. Franciaország nem válaszolt a megadott határidőn belül.
- (20) 2013. december 19-én Franciaország kérte a 2013. november 14-i tájékoztatás iránti kérésre adott válasz határidejének meghosszabbítását. A Bizottság beleegyezett a határidő 2014. január 23-ig történő meghosszabbításába. Mivel e határidőn belül nem érkezett válasz, a Bizottság a 2014. január 24-i levelében emlékeztetőt küldött Franciaországnak, és újabb 10 munkanappal meghosszabbította a határidőt. Franciaország a 2014. február 6-án kelt levelében válaszolt.
- (21) A Bizottsághoz észrevételek érkeztek a Ryanairtól 2013. december 20-án, 2014. január 17-én és 2014. január 31-én. Ezeket a további észrevételeket levélben továbbították Franciaországnak 2014. január 9-én, 2014. január 23-án és 2014. február 4-én. Franciaország a 2014. január 29-én, a 2014. február 3-án és a 2014. május 21-én kelt levelében tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván észrevételeket fűzni hozzájuk.
- (22) A Bizottság 2014. február 24-én, március 13-án és 19-én, a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló iránymutatás⁽¹¹⁾ (a továbbiakban: az új iránymutatás) elfogadását követően felkérte Franciaországot és az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket az új iránymutatás ezen ügyre való alkalmazásával kapcsolatban. Franciaország 2014. március 19-én benyújtotta az észrevételeit.
- (23) Emellett 2014. április 15-én felhívás jelent meg az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*⁽¹²⁾, amelyben az észrevételeik benyújtására szólítják fel a tagállamokat és az érdekelt feleket – többek között ebben az ügyben is – az új iránymutatás hatálybalépésének vonatkozásában. Az Air France, a Transport & Environment nem kormányzati szervezet és a CCIPB a megadott határidőn belül benyújtotta az észrevételeit. A Bizottság a 2014. május 28-án kelt levelében továbbította ezeket az észrevételeket a francia hatóságoknak. Franciaország a 2014. június 6-án kelt levelében tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván észrevételeket fűzni hozzájuk.
- (24) A 2014. február 27-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Franciaországtól. 2014. március 17-én Franciaország kérte a 2014. február 27-i tájékoztatás iránti kérésre adott válasz határidejének meghosszabbítását. A Bizottság beleegyezett a határidő 2014. április 27-ig történő meghosszabbításába. Franciaország a 2014. április 25-én kelt levelében válaszolt⁽¹³⁾.
- (25) A 2014. május 16-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Franciaországtól, amely a 2014. június 6-án kelt levelében válaszolt.

2. A REPÜLŐTÉR ÁLTALÁNOS ISMERTETÉSE

- (26) Ahogy a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban olvasható, a Pau-Pyrénées repülőtér (a továbbiakban: pau-i repülőtér) Aquitániában, Pyrénées-Atlantiques megyében található.
- (27) A repülőtér kezdetben az állam tulajdonában volt, majd az állam egy állami eszközökre irányuló koncesszióval 2015. december 31-ig a CCIPB-re ruházta az üzemeltetését az 1965. március 12-i tárcaközi rendelet (a továbbiakban: 1965. évi rendelet) révén, amelyhez mellékeltek különösen az állam és a CCIPB kötelezettségeit meghatározó feltételeket. A tárcaközi rendeletet és a koncessziós feltételeket négy alkalommal módosították.
- (28) A CCIPB a kereskedelmi és iparkamarák hálózatának tagja. Franciaországban a kereskedelmi és iparkamarák közigazgatási szervek. A kereskedelmi és iparkamarák alapvetően az adott terület általános kereskedelmi, ipari és szolgáltatásokkal kapcsolatos érdekeit képviselik. A kereskedelmi és iparkamarák feladatait és hatáskörét törvény szabályozza. Ezek a kamarák az állami közigazgatási és pénzügyi ellenőrzés hatálya alá tartoznak a pénzügy- és infrastrukturális miniszter, illetve a tervezésért és a helyi közigazgatásért felelős miniszter révén a saját hatáskörükön belül. A kereskedelmi törvénykönyv R.7122. cikke értelmében „a regionális és helyi kereskedelmi és iparkamarák feletti felügyeletet a régió prefektusa gyakorolja, akit a regionális költségvetési vezető segít a munkájában”. A felügyeleti hatóságot ezért tájékoztatni kell bizonyos, a jogszabályokban meghatározott fontos határozatoktól (például a költségvetés, a hitelek felvétele, a harmadik feleknek nyújtott garanciák, illetve a civil vagy kereskedelmi vállalatokban való pénzügyi részesedés átruházása, megszerzése vagy kiterjesztése vonatkozásában). Ezek csak azután hajthatók végre, hogy értesítették a felügyeleti hatóságot, amely kifogásokkal élhet. A kereskedelmi és iparkamarákat az adott területen működő vállalkozások képviselőiből álló választott közgyűlés irányítja.

⁽¹¹⁾ HL C 99., 2014.4.4., 3. o.

⁽¹²⁾ HL C 113., 2014.4.15., 30. o.

⁽¹³⁾ Ezzel a levéllel Franciaország a CCIPB feljegyzését is benyújtotta, de jelezte, hogy a francia hatóságok nem értenek egyet az abban olvasható értékeléssel. Ez a feljegyzés alapján véve megismétli a CCIPB által a közvetlenül a Bizottságnak benyújtott korábbi észrevételeket.

- (29) A pau-i repülőtérre vonatkozóan saját könyvelést vezetnek, amely elkülönül a CCIPB általános könyvelésétől.
- (30) 2007. január 1-jén, a helyi szabadságjogokról és kötelezettségekről szóló, 2004. augusztus 13-i 2004-809. sz. törvény 28. cikke értelmében az állam átruházta a repülőtér tulajdonját a helyi hatóságokból álló, *syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées* (a továbbiakban: *syndicat mixte*) néven ismert csoportra. Aquitánia regionális tanácsa, a Pyrénées-Atlantiques megyei tanács, a Pau Porte des Pyrénées városi közösség és 14 önkormányzati csoport alkotja a *syndicat mixte*-t. Az állam és a *syndicat mixte* ebből a célból megállapodást írt alá, amely 2007. március 1-jén lépett hatályba. Ezt a megállapodást 2009. augusztus 12-én módosították.
- (31) Amikor a repülőtér tulajdonosává vált, a *syndicat mixte* lépett az állam mint koncessziós hatóság helyébe. A fent említett, 2004. augusztus 13-i törvény 28-VI-2.^o cikke értelmében átvette a korábbi megállapodásokat, különösen a CCIPB-vel kötött koncessziós megállapodást. Ezért a CCIPB volt a repülőtér-üzembentartó, mielőtt a repülőtér tulajdonját átruházták a *syndicat mixte*-re, és továbbra is az maradt.
- (32) A repülőtér polgári és katonai repülőgépeket is kiszolgál. Az alábbi táblázat ismerteti a repülőteret 2000–2013 között igénybe vevő beutazó és kiutazó utasok számát.

1. táblázat

A pau-i repülőtér forgalma (utasszám) 2000–2013 között

Év	Összesen
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Forrás: a Franciaország által szolgáltatott információk és a CCIPB honlapja

- (33) A Ryanair 2003 áprilisában kezdte meg működését a pau-i repülőtéren. A Ryanair a vizsgált időszakban (2003–2011) járatokat üzemeltetett Londonba, Charleroi-ba, Bristolba és Beauvais-be.
- (34) 2010-ben a repülőteret használó utasok körülbelül 16 %-a a Ryanair szolgáltatásait vette igénybe. A Ryanair a szerződéses kötelezettségeinek lejárta után (2011. április 1.) nem üzemeltetett több járatot Pau-ba.

- (35) A Ryanair mellett az Air France a pau-i repülőtérrel használó legfontosabb kereskedelmi légitársaság. Az Air France üzemelteti a Pau-ból induló járatok többségét, és ő bonyolítja le a repülőtéri forgalom nagy részét (ez az utasok körülbelül 80 %-át érinti).
- (36) A vizsgált időszakban már légitársaságok is használták a repülőtérrel, különösen a Transavia CV (a továbbiakban: Transavia), amely az Air France KLM csoport leányvállalata.

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT ÉS A TANÁCSADÓI JELENTÉS TÁRGYÁT KÉPEZŐ INTÉZKEDÉSEK

- (37) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat tárgyát képező intézkedések különösen a pau-i repülőtér és a London Stansted repülőtér közötti útvonal üzemeltetésére vonatkoznak. Az első intézkedés a CCIPB és az AMS között 2005-ben kötött, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás, a második intézkedés a CCIPB és a Ryanair között ugyanazon a napon kötött, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás. Ezt a két megállapodást (a továbbiakban: 2005. évi megállapodások) 2005. június 30-án írták alá ötéves időtartamra, és fenntartották annak a lehetőségét, hogy további öt évre meghosszabbítsák.

3.1. AZ AMS-SZEL ÉS A RYANAIRREL KÖTÖTT, 2005. ÉVI MEGÁLLAPODÁSOK

3.1.1. A MARKETINGSZOLGÁLTATÁSOKRÓL SZÓLÓ, AZ AMS-SZEL A PAU–LONDON STANSTED ÚTVONAL VONATKOZÁSÁBAN KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁS

- (38) Az AMS a Ryanair leányvállalata, és kizárólagos felhatalmazással rendelkezik, hogy marketingszolgáltatásokat nyújtson a Ryanair honlapján (www.ryanair.com). Az online marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel kötött megállapodás (a továbbiakban: a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás), amelyről Franciaország értesítést küldött, kimondja, hogy „Ennek a megállapodásnak az alapja a Ryanair kötelezettségvállalása, miszerint napi szintű járatokat üzemeltet Pau és London Stansted között” (1. cikk). A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás célja „meghatározni azokat a feltételeket, amelyek mellett az Airport Marketing Services a Pau/Béarn régió különböző idegenforgalmi és üzleti lehetőségeit népszerűsítő marketingszolgáltatásokat nyújt a CCIPB-nek”. A megállapodás kimondja, hogy „A megállapodás értelmében nyújtandó marketingszolgáltatások elsődleges eszköze a www.ryanair.com honlap, amely lehetővé teszi a Ryanair fapados légitársaság potenciális utasainak közvetlen elérését.” (1.1. cikk).
- (39) A marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás meghatározza, milyen formában nyújt az AMS bizonyos marketingszolgáltatásokat a Ryanair honlapján⁽¹⁴⁾. A szolgáltatási csomag az alábbiakat tartalmazza:
- „megfelelő felület a www.ryanair.com Pau mint úti cél oldalán 5 (öt) 150 szavas bekezdésnek az Airport Marketing Services Öt kihagyhatatlan látnivaló szakaszában (egy bekezdés éves díja a díjtáblázat alapján: 20 000 EUR);
 - „megfelelő felület a www.ryanair.com Pau mint úti cél oldalának jobb oldali sávjában 1 (egy), a CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linknek (egy link éves díja a díjtáblázat alapján: 15 000 EUR);
 - „megfelelő felület a www.ryanair.com Pau mint úti cél oldala Öt kihagyhatatlan látnivaló szakaszában 7 (hét), a CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linknek (egy link éves díja a díjtáblázat alapján: 10 000 EUR);
 - „évi 45 (negyvenöt) napon keresztül egy, a CCIPB által kiválasztott honlapra mutató link a www.ryanair.com angol honlapján (a napi díj a díjtáblázat alapján: 6 000 EUR)” (3. cikk).

- (40) A megállapodás alapján a CCIPB vállalta, hogy évi 437 000 EUR nagyságú összeget fizet az AMS-nek a megállapodás időtartama alatt.

3.1.2. A REPÜLŐTÉRI SZOLGÁLTATÁSOKRÓL SZÓLÓ, A RYANAIRREL A PAU–LONDON STANSTED ÚTVONAL VONATKOZÁSÁBAN KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁS

- (41) A repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötött megállapodás (a továbbiakban: a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás) meghatározza, hogyan kell elérhetővé tenni a pau-i repülőtér infrastruktúráját a légitársaság számára, különös tekintettel a földi kiszolgálásra és a magánterületek biztosítására. Ez a megállapodás a 2003 áprilisa óta üzemeltetett London Stansted–Pau útvonalra vonatkozik. A 2003. január 28-án kötött eredeti megállapodást váltja fel, amelyet a Pau-i Közigazgatási Bíróság 2005. május 3-án érvénytelenné nyilvánított.
- (42) A megállapodás célja „azoknak a működési és pénzügyi feltételeknek a megállapítása, amelyek mellett a Ryanair nemzetközi kereskedelmi járatokat indít és üzemeltet a repülőtérrel és a repülőtérre. A megállapodás továbbá meghatározza a leszállás, a földi kiszolgálás, és egyéb, a repülőtér által a Ryanairnek nyújtott szolgáltatások feltételeit.” (1.1. és 1.2. cikk)

⁽¹⁴⁾ <http://www.ryanair.com>.

- (43) A repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás 4. cikke értelmében a Ryanair menetrend szerinti napi járatokat üzemeltet a London–Pau útvonalon, és a 7.1. (szabályozott légiforgalmi díjak) és 7.2. cikkben (nem szabályozott légiforgalmi díjak) részletezett díjakat fizet a repülőtérnek.

3.2. A TANÁCSADÓ JELENTÉSE

- (44) A tanácsadó a jelentésében különösen a marketingszolgáltatások jellegét és a CCIPB által a légitársaságokkal kötött megállapodásokban szereplő repülőtéri szolgáltatások részleteit vizsgálta meg, különösen a Ryanairrel és az AMS-szel kötött 2005. évi megállapodások esetében ⁽¹⁵⁾.

3.2.1. A MARKETINGSZOLGÁLTATÁSOKRÓL SZÓLÓ, A RYANAIRREL ÉS AZ AMS-SZEL KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁSOK

- (45) A tanácsadó összefoglalta a marketingszolgáltatásokról szóló, a CCIPB által a Ryanairrel és az AMS-szel 2003–2008 között a pau-i repülőtér vonatkozásában kötött megállapodásokat. Az eljárás megindításáról szóló határozat ezek közül csak a 2005. évi megállapodásokat érintette.
- (46) A tanácsadó különösen az alábbi feladatokat végezte el:
- Ellenőrizte, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban foglalt díjak milyen mértékben egyeznek meg az AMS honlapján (<http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf>) online közzétett díjakkal. A tanácsadó szerint az AMS honlapján közzétett díjak megfelelnek a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodásban foglalt díjakkal.
 - Elemezte az AMS által kiszámlázott összegek és a Ryanair pau-i aktivitása közötti összefüggést. A tanácsadó szerint úgy tűnik, hogy a marketingszolgáltatások díja az üzemeltetett járatok számának megfelelően alakul.
 - Összehasonlította az AMS által a CCIPB-nek nyújtott szolgáltatásokat egyéb, hasonló módon általánosan kínált online marketingszolgáltatásokkal.
- (47) A tanácsadó az alábbi okokból kétségeit fejezi ki amiatt, hogy a CCIPB-nek érdekében állt-e ilyen marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás aláírása. Először, a Ryanair honlapja alapján véve jegyértékesítéssel foglalkozik, és nem általános utazásértékesítési honlap. A tanácsadó szerint a Ryanair honlapja ezért elsősorban más olyan légitársaságok honlapjával hasonlítható össze, amelyek általában csak korlátozott számú fizetett hirdetést tartalmaznak, és repülőterek nem szerepelnek a hirdetőik között. Másodszor, a tanácsadó megjegyzi, hogy a repülőterek nem hasonlíthatók össze a Ryanairhez hasonló légitársaságok honlapján jelen lévő más potenciális hirdetőkkel, mivel a repülőtér által a Ryanair utasainak nyújtott szolgáltatások természetüknél fogva elválaszthatatlanok a Ryanair szolgáltatásaitól, ellentétben az olyan kiegészítő szolgáltatásokkal, mint a szálláskeresés vagy autókölcsönzés. Végezetül a tanácsadó általánosságban véve kétségeit fejezi ki amiatt, vajon ésszerű-e, hogy a repülőterek a saját pénzüket költik a légitársaságokra, hogy ügyfeleket vonzzanak a repülőtérre érkező, illetve onnan induló járatokra, amikor ez a többletforgalom közvetlenül az említett légitársaságok számára jelent hasznot.
- (48) Ezekből kifolyólag a tanácsadó azt a következtetést vonja le, hogy egy repülőtérnek csak korlátozott kereskedelmi érdeke fűződik ahhoz, hogy a Ryanair honlapján hirdessen.
- (49) A tanácsadó továbbá úgy véli, hogy ha fenn is áll ilyen érdek, az nem mérhető a repülőtér vagy a Ryanair által. A tanácsadó azt is megállapítja, hogy a Ryanair honlapján található marketinginformációk meglehetősen rövidek és egyszerűek, és ha a hirdetést hatékonynak tartották volna (akár a repülőtér, akár a Ryanair), a minősége és megjelenése javítására irányuló beruházásokat hajtanak végre. A tanácsadó ezért azt a következtetést vonja le, hogy a marketingszolgáltatások kereskedelmi értéke nem kulcsfontosságú a megállapodásban részt vevő felek számára.
- (50) Ezzel szemben a tanácsadó véleménye szerint a célrégio hatékonyan kihasználhatta volna a hirdetési szolgáltatásokat, amelyek arra ösztönzik a Ryanair ügyfeleit, hogy több időt töltsenek vagy többet költsenek a régióban. Ugyanakkor, mivel a CCIPB a Ryanairrel vagy a leányvállalatával írta alá a megállapodást, a tanácsadó úgy véli, hogy a térség javát szolgáló bármilyen előnyt ki kell zárni a megállapodás elemzéséből.
- (51) A tanácsadó szerint az online marketing piacának nagyon bizonytalan helyzete és az AMS rögzített díjszabása közötti ellentmondás szintén megkérdőjelezi a vállalkozás valódi célját. A Ryanair szerint az AMS-szel kötött megállapodás opcionális, és a repülőtér-üzembentartók nem írnák alá, ha nem lenne kereskedelmi értéke. Ugyanakkor a tanácsadó szeretné tudni, milyen nyomást gyakorolt a Ryanair a repülőtérrel folytatott tárgyalások során az útvonalak üzemeltetésének vonatkozásában, különösen mivel számos közeli repülőtér (például Tarbes és Biarritz) versenyez a Ryanair megnyeréséért.

⁽¹⁵⁾ A tanácsadó a jelentésében megvizsgálta a marketingszolgáltatásokról szóló, a CCIPB által a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodásokat, a Transaviával a 2002–2008 közötti időszakra kötött megállapodást, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2002–2005 között kötött megállapodásokat, a repülőtér 2002–2007 közötti pénzügyi eredményeit, és a Ryanair által üzemeltetett Pau–London Stansted útvonal hatását a repülőtér számvitelére 2003–2008 között. Ez a jelentés ezért szélesebb körű, mint az eljárás megindításáról szóló határozat.

- (52) A tanácsadó szerint ezek a tényezők arra utalnak, hogy a Ryanairnek a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások aláírásával kapcsolatos stratégiája arra irányult, hogy támogatást szerezzen a repülőtértől, és ezzel alacsonyan tarthassa az árait.

3.2.2. A MARKETINGSZOLGÁLTATÁSOKRÓL SZÓLÓ, A TRANSVIAVAL KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁS

- (53) A tanácsadó a marketingszolgáltatásokról szóló, a CCIPB és a Transavia légitársaság között 2006-ban kötött megállapodást is megvizsgálta. Ez a megállapodás nem tárgya az eljárás megindításáról szóló határozatnak.

3.2.3. A REPÜLŐTÉRI SZOLGÁLTATÁSOKRÓL SZÓLÓ MEGÁLLAPODÁSOK

- (54) A tanácsadó elemzett több, a CCIPB és különböző légitársaságok (Ryanair, Air France és Transavia) által 2003–2005 között aláírt, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást.
- (55) A tanácsadó szerint a repülőtéri szolgáltatások árát az alábbiak szerint határozzák meg: a szabályozott díjakat (világítási díj, leszállási díj, parkolási díj és utaskiszolgálási díj) egy valamennyi légitársaságra vonatkozó árlistán szabják meg. Az alkalmazandó díjakat minden évben aktualizálják a repülőtéri gazdasági tanácsadó bizottságon belül folytatott tárgyalások eredményeként meghatározott díjszabás alapján. A tanácsadó szerint a szabályozott díjak ezért nem különbözhetnek az egyes légitársaságok esetében.
- (56) A tanácsadó szerint a nem szabályozott (például a földi kiszolgálás esetén alkalmazott) díjak légitársaságonként változnak, és kétoldali kereskedelmi tárgyalások eredményei.
- (57) A tanácsadó összehasonlítja a Ryanairnek, illetve más légitársaságoknak (Air France és Transavia) kiszámlázott nem szabályozott szolgáltatásokat. Ez az összehasonlítás a szolgáltatások jellegén és az alkalmazott árakon alapul.
- (58) A tanácsadó megállapítja, hogy a két légitársaság megállapodásainak tárgyát képező földi kiszolgálás megfelelőnek tűnik, és valódi különbség mutatkozik az egyes légitársaságoknak nyújtott szolgáltatások természetében. Az Air France átfogóbb szolgáltatási csomagot vesz igénybe. A Transaviával összehasonlítva a Ryanair esetében alacsonyabb az átalánydíj (de több szolgáltatás fejében).
- (59) Ugyanakkor a tanácsadó szerint, aki összehasonlította a Ryanair és a Transavia, illetve az Air France esetében alkalmazott átalánydíjakat az összehasonlítható szolgáltatások vonatkozásában egy összehasonlítható közös szolgáltatással, a Ryanair esetében alacsonyabb díjat ([...]) (*) EUR számítanak fel, mint az Air France ([...]) EUR vagy a Transavia ([...]) EUR esetében. Úgy tűnik, az ár a többi légitársaság által fizetett ár körülbelül [...] %-a.
- (60) Franciaország szerint a repülőtéri szolgáltatások (nem szabályozott szolgáltatások) tanácsadó általi összehasonlítása nem megfelelően foglalja össze a CCIPB különböző tárgyalásainak eredményeit. Franciaország számos példát hoz fel a díjszabás igazolására, különös tekintettel azokra az esetekre, amikor a Ryanair nem részesül bizonyos, az Air France-nak nyújtott szolgáltatásokból.

4. A KITERJESZTÉSRŐL SZÓLÓ HATÁROZAT TÁRGYÁT KÉPEZŐ INTÉZKEDÉSEK

- (61) A Bizottság úgy vélte, hogy a hivatalos vizsgálati eljárást ki kell terjeszteni, és a CCIPB által az AMS-szel és a Ryanairrel kötött valamennyi megállapodást meg kell vizsgálni annak a teljes időszaknak a vonatkozásában, amely során a Ryanair járatokat üzemeltetett a pau-i repülőtérrel (2003–2011), hogy meghatározzák, hogy a CCIPB által az AMS-szel és a Ryanairrel kötött megállapodások állami támogatásnak minősülnek-e.
- (62) A Bizottság emellett úgy határozott, hogy kiterjeszti a hivatalos vizsgálati eljárást a CCIPB által a Transavia légitársasággal 2006. január 23-án kötött megállapodásra, valamint a nyilvánosan működő gazdálkodó egységek által a vizsgálati időszakban a repülőtérnek nyújtott különböző pénzügyi hozzájárulásokra, amelyek listáját Franciaország a 2011. május 30-án kelt levelében eljuttatta a Bizottságnak.
- (63) Ezen intézkedések részletes leírása a 4.1–4.3. szakaszban olvasható.

(*) Bizalmas információk.

4.1. A CCIPB ÁLTAL AZ AMS-SZEL ÉS A RYANAIRREL KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁSOK

- (64) A kiterjesztésről szóló határozat a CCIPB által 2003–2011 között az AMS-szel és a Ryanairrel kötött különböző megállapodásokra terjed ki.

4.1.1. A 2003. JANUÁR 28-i MEGÁLLAPODÁS

- (65) A 2003. január 28-i megállapodást közvetlenül a CCIPB és a Ryanair kötötte (nem az AMS). Ez a megállapodás a repülőtéri szolgáltatásokra és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz.

- (66) A megállapodás 2. cikke meghatározza a Ryanair kötelezettségeit a CCIPB felé, valamint a repülőtéri díjak mértékét. A megállapodás 3. cikke meghatározza a CCIPB kötelezettségeit és különösen azt, hogy a CCIPB-nek a saját költségén kell elvégeznie az alábbi feladatokat:

- a) „repülőtéri terminállal/infrastruktúrával kapcsolatos szolgáltatások nyújtása vagy beszerzése a mellékelt A. mellékletben meghatározott szolgáltatások vonatkozásában;
- b) a mellékelt B. mellékletben meghatározott közönségszolgálati és marketingtevékenységek végrehajtása;
- c) egyszeri nyolcvanezer euro (80 000 EUR) kifizetése a Ryanairnek az új útvonal indításáért a megállapodás aláírását követően.
- d) A Ryanair honlapján a CCIPB számára biztosított linkeken keresztül, valamint az alacsony pau-i viteldíjaknak a nyomtatott médiában és egyéb, a Ryanair által választott módon, például rádióban, szabadtéren vagy televízióban történő hirdetéseken keresztül megvalósuló, Pau-t érintő marketingtevékenység vonatkozásában a CCIPB a pau-i repülőtérrel induló utasonként tizenegy eurót (11 EUR) fizet havonta utólag és/vagy a Ryanair által a CCIPB-nek fizetendő összegből kerül levonásra a fenti 2. cikk b) pontja értelmében, de a napi szolgáltatásokat tekintve ez évente legfeljebb négyszázezer euro (400 000 EUR) lehet.
- e) Ez a megállapodás csak a Pau–London útvonalra vonatkozik napi minimum egy járat esetén, évi 364 nap üzemelés mellett. Ha a Pau–London útvonal olyan mértékben fejlődik, hogy naponta több járatot indítanak, a CCIPB nem fizet kiegészítő összeget. Ha közös megállapodás alapján új útvonalak nyílnak Németországba, Belgiumba, Írországra vagy Olaszországba, ugyanilyen megállapodást kötnek kezdeti nyolcvanezer euro (80 000 EUR) és legfeljebb évi négyszázezer euro (400 000 EUR) kifizetéséről, induló utasonként tizenegy euróval (11 EUR) számolva. Minden új útvonal új megállapodás vagy ezen megállapodás módosításának tárgyát képezi.”

- (67) A megállapodás A. melléklete felsorolja a Ryanair által üzemeltetett járatokra vonatkozó földi kiszolgálási és kapcsolódó szolgáltatásokat. A B. melléklet a repülőtér közönségszolgálatával, értékesítésével és marketingtevékenységével kapcsolatos rendelkezéseket tartalmaz. Az értékesítésre és a marketingre vonatkozó rész különösen az alábbiakat tartalmazza:

„Repülőtér, amely értékesítési támogatást nyújt a Ryanairnek az időszakos értékesítési kampányok során a repülőtér vonzáskörzetében, beleértve az iroda, valamint a telefon- és faxvonalak ingyenes használatát a Ryanair számára. Repülőtér, amely ellenőrzi az alacsony költségvetésű hirdetési lehetőségeket (szabadtér, újságok, TV, rádió, egyéb), amelyeket a repülőtér jó lehetőségnek tart a térségben a Ryanair számára.”

- (68) A Pau-i Közigazgatási Bíróság 2005. május 3-án⁽¹⁶⁾ az alábbi okokból érvénytelenné nyilvánította ezt a megállapodást:

„A megállapodásban részt vevő felek egymással szembeni kötelezettségei közötti aránytalanság [...], tekintettel a Ryanair Limited Pau mint turisztikai célpont külföldön történő népszerűsítésére vonatkozó nem egyértelmű kötelezettségeire és arra, hogy nem rendelkeznek a kifizetett összegek akár részbeli visszatérítéséről arra az esetre, ha a kitűzött célok nem teljesülnek, azt jelenti, hogy a vitatott határozat pénzügyi támogatásnak minősül a Ryanair Limited javára.”

„A vitatott határozat, amely jóváhagyja a Ryanair Limited javára nyújtandó pénzügyi támogatásról szóló megállapodást, mivel nem értesítették róla előre az Európai Közösségek Bizottságát, jogellenes, és érvénytelenné kell nyilvánítani.”

⁽¹⁶⁾ Pau-i Közigazgatási Bíróság, 2005. május 3., *Air Méditerranée*. A Pau-i Közigazgatási Bíróság ítélete az *Air Méditerranée*, a pau-i repülőtér közelében lévő tarbes-i repülőtérrel üzemelő charter légitársaság által 2003 szeptemberében indított perben született. Az *Air Méditerranée* úgy ítélte meg, hogy sérti az általa tisztességtelennek tartott verseny a London és Délnyugat-Franciaország közötti útvonalain.

- (69) A Pau-i Közigazgatási Bíróság a 2005. május 3-i ítéletében megállapította, hogy a pau-i repülőtér üzemeltető CCIPB ellentételezés nélkül vállalta, hogy 80 000 EUR nagyságú összeget fizet a Ryanairnek, hogy kezdje meg a London Stansted–Pau útvonal üzemeltetését 2003-ban. A CCIPB azt is vállalta, hogy utasonként 11 EUR, de évi legfeljebb 400 000 EUR nagyságú összeget fizet a Ryanairnek a Pau városának népszerűsítésére irányuló tevékenységek ellentételezéseként. A bíróság ezért azt a következtetést vonta le, hogy a megállapodás a Ryanair javára nyújtott pénzügyi támogatásnak minősül.
- (70) Ezt a 2003. évi megállapodást ezért felváltotta a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat tárgyát képező, két 2005. évi megállapodás.

4.1.2. A 2005. ÉVI MEGÁLLAPODÁSOK ⁽¹⁷⁾

- (71) Aquitánia regionális számviteli kamarája (a továbbiakban: CRC) megvizsgálta a 2005. évi megállapodásokat.
- (72) A CRC-nek a CCIPB-ről szóló végleges jelentését 2006. október 19-én megvitatták, és a 2001. évet követő pénzügyi évekre vonatkozik. A jelentés részben egy fapados légitársaságnak nyújtott támogatásra vonatkozik (lásd a jelentés 3. fejezetét). E jelentést megelőzően a CRC megvizsgálta a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást. A CRC a végleges jelentésében különösen az alábbi észrevételeket tette:

„A közigazgatási bíróság határozatának (amely azt a következtetést vonta le, hogy a Ryanairrel kötött 2003. évi megállapodás jogellenes állami támogatáshoz vezetett) hatásait kikerülendő a kereskedelmi és iparkamara új jogi keretrendszerhez folyamodott.”

„Az AMS csupán a Ryanair »oldalhajtsa«, amelyet a Ryanair két vezető tisztviselője irányít.”

„A közigazgatási bíróságok érvelése alapján (Strasbourg-i Közigazgatási Bíróság, 2003. július 24., Brit Air kontra Strasbourg és a Bas-Rhini Kereskedelmi és Iparkamara; a Strasbourg-i Közigazgatási Fellebbviteli Bíróság, 2003. december 18., Strasbourg és Bas-Rhini Kereskedelmi és Iparkamara kontra Brit Air) a megállapodásban részt vevő felek kötelezettségei közötti aránytalanság egyértelmű. A honlapján történő hirdetés a Ryanair előnyére is válik, és nem minősülhet a pénzügyi kötelezettségek Kamara (a CCIPB) általi közvetlen ellentételezésének.”

- (73) A jelentés szerint a megállapodásban részt vevő felek egymással szembeni kötelezettségei aránytalanok.
- (74) A jelentés megállapítja, hogy az AMS és a Ryanair által előterjesztett érvek ellenére a CRC fenntartja az álláspontját. Így szól:
- „Az illetékes bíróság a belátása szerint úgy véli, hogy ez a szolgáltatási megállapodás valójában a Ryanairnek nyújtott pénzügyi támogatásnak minősül, és jogellenes, mert a támogatásról nem értesítették előzetesen a Bizottságot.”
- (75) A jelentés emellett értékeli a támogatás hatékonyságát (3.2. fejezet) és eredményességét (3.3. fejezet). Megállapítja, hogy a Pau–London Stansted útvonalnak a béarn-i régióra gyakorolt gazdasági hatása vitathatatlan:

A 2003-ban kitűzött cél – 50 000 utas Londonból – az üzemeltetés második évében majdnem megvalósult. A Kereskedelmi és Iparkamara által 2005-ben készített tanulmány szerint az útvonal gazdasági hatása nyilvánvalóan megközelíti az évi 8 millió EUR nagyságú összeget. E hatás mérésére az idegenforgalomhoz kapcsolódó gazdasági tevékenységeket vizsgáló bizottság alakult. Mintegy 700 béarn-i szakembert kérdeztek meg arról, hogyan járultak hozzá a brit ügyfelek a forgalmukhoz. Az útvonalnak a Béarn-t felkereső brit turisták teljes számához való hozzájárulását az utasok között végzett felmérés és a megyei idegenforgalmi bizottság adatai alapján értékelték.

- (76) A támogatás eredményességét illetően a jelentés megállapítja, hogy az útvonal 2004. évi teljes költsége a Kereskedelmi és Iparkamara számára az e tevékenység által generált bevételek figyelembevételével a becslések szerint megközelíti a 360 000 EUR nagyságú összeget.
- (77) A CRC kétségbe vonja, hogy a CCIPB képes lett volna ugyanezt az eredményt elérni Béarn gazdasági fejlődése szempontjából, ha kevesebb pénzügyi támogatást nyújt a Ryanairnek. Ebben az összefüggésben a jelentés utal a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó, 2005. évi közösségi iránymutatásban ⁽¹⁸⁾ („a 2005. évi iránymutatás”) megállapított összegyeztetetési szabályokra. A jelentés ebben a tekintetben azt a következtetést vonja le, hogy ezeket a szabályokat nem tartották be.

⁽¹⁷⁾ Ezekre a megállapodásokra már kiterjed az eljárás megindításáról szóló határozat, lásd a 3.1. szakaszt.

⁽¹⁸⁾ HL C 312., 2005.12.9., 1. o.

(79) Az AMS által kínált szolgáltatások és azok pénzügyi feltételei a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások 3. cikkében szerepelnek. A francia hatóságok szerint az AMS-nek fizetett összegek az új útvonalakhoz (Charleroi, Bristol) kapcsolódó új megállapodások aláírásától és a tervezett menetrendnek főként a Pau–London Stansted útvonalon történő változásaitól függően változnak. A 2005. június 30-i és 2007. szeptember 25-i megújított megállapodások lejártát követően új megállapodást írtak alá, amely figyelembe vette a 2010. március 30-a óta üzemeltetett valamennyi útvonalat.

- (80) A francia hatóságok szerint egyetlen új, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást sem írtak alá, miután 2010 áprilisában lejárt a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás. A 2010 áprilisa és 2011 áprilisa között a Ryanairnek számlázott díjak ezért azok a díjak, amelyeket a gazdasági tanácsadó bizottság elfogadott szabályozott díjként, és amelyeket a 2005. évi megállapodás a földi kiszolgálásra vonatkozóan előírt, mivel az új megállapodásra irányuló tárgyalások meghiúsultak. A francia hatóságok jelezték, hogy csak a marketingszolgáltatások képezték az új megállapodás tárgyát.
- (81) Franciaország szerint a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás tárgyát képező Pau–London és Pau–Charleroi útvonalat 2010. március 30-án, a Pau–Beauvais útvonalat 2010 áprilisában nyitották meg. A kezdeti időtartam ezért a 2010/2011. évi téli szezonnak felelt meg. A 2011. február 14-i levelében a CCIPB megállapította, hogy a határidőn belül nem hosszabbították meg újabb egy évre a megállapodást, és kérte az AMS-t, hogy vegye számításba a megállapodás 2011. április 1-jei automatikus lejártát.
- (82) A 2011. május 30-i és 2012. május 10-i levelében Franciaország összefoglalta a CCIPB és egyéb nyilvánosan működő gazdálkodó egységek által 2003–2011 között az AMS-nek (vagy a 2003. január 28-i megállapodás esetében a Ryanairnek) fizetett összegeket. A 2003–2011 közötti kifizetések teljes összege a (64)–(81) preambulumbekzdésben említett megállapodások vonatkozásában [4–6] millió EUR. A CCIPB és egyéb nyilvánosan működő gazdálkodó egységek által az AMS-nek (vagy a Ryanairnek) kifizetett összegek pontos nagyságát a 2. táblázat. táblázat tartalmazza.

2. táblázat

Az AMS-nek vagy a Ryanairnek nyújtott támogatás az egyes útvonalak esetében

(ezer EUR)

Az AMS-nek vagy a Ryanairnek nyújtott támogatás az egyes útvonalak esetében	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Összesen
Pau–London	(...)	(...)	(...)	437	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pau–Charleroi					(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pau–Bristol						(...)	(...)			(...)
Pau–Beauvais								(...)	(...)	(...)
Az AMS vagy a Ryanair részére történt kifizetések összege	(...)	(...)	(...)	437	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	4 000–6 000

Forrás: Franciaország 2011. május 30-i és 2012. május 10-i levele ⁽¹⁾⁽¹⁾ 2011 vonatkozásában az útvonalankénti részletes lebontás hiányában a Bizottság a 2010. évi arányoknak megfelelően szétosztotta a teljes összeget az egyes útvonalak között.

4.2. A CCIPB ÉS A TRANSAVIA KÖZÖTT KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁS

- (83) A CCIPB 2006. január 23-án megállapodást írt alá a Transavia légitársasággal. Ezt a megállapodást 2006. április 26-tól, a Pau–Amszterdam útvonal megnyitásának napjától számított három évre kötötték azzal, hogy további két évre meghosszabbítható. 2009 áprilisában hallgatólagosan meghosszabbították, de 2009 októberében felmondták, miután a Transavia úgy határozott, hogy nem nyújt tovább szolgáltatásokat.
- (84) Ez a megállapodás az első két évben évi 156 induló járat esetén 250 000 EUR értékű marketingszolgáltatás kifizetéséről rendelkezik. Ha a járatok száma nem haladja meg az évi 156-ot, a kifizetést arányosan ehhez kell igazítani. A harmadik évben a kifizetés nagysága induló utasonként [...] EUR (évente maximum [...] EUR).
- (85) A megállapodás emellett rendelkezik a további két évre történő megújítás lehetőségéről induló utasonként [...] EUR nagyságú összeggel a negyedik évre, illetve induló utasonként [...] EUR nagyságú összeggel az ötödik évre.
- (86) A megállapodás eredményeképpen a CCIPB összesen [700 000–900 000] EUR nagyságú összeget fizetett ki a Transaviának az utóbbi által 2006. április 26. és 2009. október 29. között nyújtott marketingszolgáltatásokért.

4.3. A KÜLÖNBÖZŐ NYILVÁNOSAN MŰKÖDŐ GAZDÁLKODÓ EGYSÉGEK ÁLTAL A PAU-I REPÜLŐTÉRHEZ NYÚJTOTT
PÉNZÜGYI HOZZÁJÁRULÁSOK

- (87) A 2011. május 30-án kelt levelében Franciaország a Bizottság rendelkezésére bocsátotta a repülőtér részére állami forrásokból nyújtott támogatásokról készített összefoglalót. Az eljárás kiterjesztése által érintett intézkedések a (88)–(107) preambulumbekzdésben olvashatók. Franciaország szerint a repülőtér nem részesül állami finanszírozásban vagy állami támogatásban a repülőtér pénzügyi mérlegének kiegyensúlyozása érdekében.
- (88) Ezeknek az intézkedéseknek az állami támogatásra vonatkozó rendelkezések tekintetében történő értékeléséhez a nyilvánosan működő gazdálkodó egységek által kifizetett „eszközbeszerzési” támogatásokat el kell különíteni az állam által nyújtott, a francia hatóságok szerint az állami feladatok költségeinek fedezésére nyújtott támogatásoktól.

3. táblázat

Pau-Pyrénées repülőtér: Az egyes nyilvánosan működő gazdálkodó egységek által a repülőtérnek juttatott pénzügyi hozzájárulások 2000–2010 között

A támogatás jellege	(ezer EUR)									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Összesen
FIATA állami támogatás (állami feladatok)			396		11		400	300		1 107
Állami eszközbeszerzési támogatás (állami beruházási támogatás)	166 (SSLIA helyszínek ⁽¹⁾)		1 782 (2 komputer-tomográf + jármű) SSLIA	466 (SSLIA jármű)						2 414
Az eszközbeszerzési támogatás teljes összege az állami feladatok vonatkozásában	166		2 178	466	11		400	300		3 521
Pyrénées-Atlantiques megyei tanács (eszközbeszerzési támogatás)	1 326 (teherforgalmi terminál)		91 (futópályához kapcsolódó eszközök)			478 (a gurulótak felújítása)				1 895
Aquitánia regionális tanácsa	1 413 (teherforgalmi terminál)	2 164 (utasforgalmi terminál)	232 (terminállok)			479 (a gurulótak felújítása)				4 288
Önkormányzatok csoportja és a Pau városi közösség	1 479 (teher- és utasforgalmi terminál)	1 683 (utasforgalmi terminál)	643 (utasforgalmi terminál)	5 (terminállok)						3 810
ERFA		1 559 (utasforgalmi terminál)	1 184 (terminállok)	291 (utasforgalmi terminál)		653 (a gurulótak felújítása)				3 687

A támogatás jellege	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Összesen
Gaz de France				38 (kapcsolt erőmű)								38
Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau-Pyrénées										4 030 (a futópálya és a tó pálya és a világítás felújítása)	100 (a futópálya és a világítás felújítása)	4 130
Az eszközbeszerzési támogatás teljes összege (az állami feladatok nélkül)	4 218	5 406	2 150	334		1 610				4 030	100	17 848
Pyrénées-Atlantiques megyei támogatás (a kölcsöntőke visszafizetése)	97	272	113	122	98	77						779
Beruházások	3 470	8 656	5 781	1 352	272	2 744	260	315	416	5 419	167	28 852

⁽¹⁾ Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (Légi Járművek Tűzvédelmi és Biztonsági Szolgálat).

4.3.1. „ESZKÖZBESZERZÉSI” TÁMOGATÁSOK

- (89) A 2000–2010 közötti időszakban a repülőtér pénzüsségeket (a továbbiakban: eszközbeszerzési támogatások) kapott a *syndicat mixte*-től, az államtól, különböző helyi hatóságoktól, az Európai Regionális Fejlesztési Alaptól („ERFA”) és a Gaz de France-tól különböző beruházások finanszírozására (utasforgalmi terminál, a futópálya felújítása, a világítás felújítása, teherforgalmi terminál, kapcsolt erőmű stb.) összesen körülbelül 17,8 millió EUR értékben (lásd a fenti 3. táblázatot).
- (90) A Pyrénées-Atlantiques megyei tanács 1,895 millió EUR összegű „eszközbeszerzési támogatást” nyújtott a repülőtérnek a teherforgalmi terminál, a futópályák és a gurulóutak finanszírozására. Franciaország azt is jelezte, hogy 2000–2005 között a Pyrénées-Atlantiques megyei tanács 779 000 EUR nagyságú összeget fizetett ki a kölcsöntőke visszafizetésére. Franciaország azt állítja, hogy ez az intézkedés a pau-i repülőtér finanszírozási tervéről szóló, a helyi hatóságok és a CCIPB között 1990. november 5-én kötött megállapodás eredménye. Ez a legfeljebb 5,680 millió EUR összértékű terv egyes területek és a világítás felújítására, valamint egy terminál bővítésére vonatkozik. A megállapodás értelmében a helyi hatóságok általi finanszírozás a formáját tekintve lehet eszközbeszerzési támogatás vagy az üzemeltető által a beruházások finanszírozására felvett hitelek visszafizetése, vagy mindkettő. A fent említett 779 000 EUR nagyságú összeget annak a kölcsöntőkének a visszafizetésére használták, amelyet a Pyrénées-Atlantiques megyei tanács az 1990. évi megállapodásnak megfelelően vett fel, és amely 2005-ben lejárt.
- (91) A repülőtér négy, összesen 4,288 millió EUR nagyságú támogatást kapott Aquitánia regionális tanácsától a teher- és utasforgalmi terminálok és a gurulóutak finanszírozására.
- (92) Az önkormányzatok csoportja és a Pau városi közösség 3,810 millió EUR nagyságú összeggel támogatta a repülőtér teher- és utasforgalmi terminálok finanszírozása céljából.
- (93) Az ERFA 3,687 millió EUR értékben támogatta az utasforgalmi terminál és a gurulóutak fejlesztését.
- (94) Emellett a Gaz de France 2003-ban 38 000 EUR nagyságú támogatást nyújtott a pau-i repülőtérnek a kapcsolt erőmű finanszírozására. E finanszírozás idején a Gaz de France állami ipari és kereskedelmi szerv volt.
- (95) Végül, a *syndicat mixte* 4,130 millió EUR értékben finanszírozott egy beruházási programot, amely magában foglalta a futópályák és a világítás felújítását, valamint a parkoló bővítését.
- (96) Az alábbi 4. táblázat áttekintést ad a különböző intézkedésekről, illetve más szóval a fent leírt eszközbeszerzési támogatásokat eredményező különböző jogi aktusokról. Az egyes intézkedések esetében megadja az eszközbeszerzési támogatás dátumát, a finanszírozott beruházások jellegét és összköltségét, az egyes intézkedések értelmében kapott eszközbeszerzési támogatások teljes összegét, valamint a kifizetési időszakot.

4. táblázat

Az eszközbeszerzési támogatásokat eredményező intézkedések áttekintése

A támogatás odaítélésének dátuma	A támogatást nyújtó nyilvánosan működő gazdálkodó egység	A beruházások jellege	A beruházások összköltsége (millió EUR)	A támogatás teljes összege (millió EUR)	A kifizetési időszak
1999–2000	Megyei tanács Regionális tanács Önkormányzatok csoportja és a Pau városi közösség Gaz de France	Teher- és utasforgalmi terminálok, futópályák, kapcsolt erőmű	15,3	11,9	2000–2003

A támogatás odaítélésének dátuma	A támogatást nyújtó nyilvánosan működő gazdálkodó egység	A beruházások jellege	A beruházások összköltsége (millió EUR)	A támogatás teljes összege (millió EUR)	A kifizetési időszak
2004	Megyei tanács Regionális tanács Európai Unió (ERFA)	Gurulóutak	2,6	1,6	2005
2009	Syndicat Mixte	A futópályák és a világítás felújítása, a parkoló bővítése	5,1 ⁽¹⁾	4,1	2009–2010

Forrás: A Franciaország által benyújtott dokumentumok

⁽¹⁾ Ebből 450 000 EUR állt rendelkezésre a parkoló bővítéséhez.

4.3.2. ÁLLAMI TÁMOGATÁSOK, AMELYEK CÉLJA FRANCIAORSZÁG SZERINT AZ ÁLLAMI FELADATOK FINANSZÍROZÁSA – A FRANCIA REPÜLŐTEREKHEZ KAPCSOLÓDÓ ÁLLAMI FELADATOK FINANSZÍROZÁSÁNAK RENDSZERE

- (97) A 3. táblázat emellett feltünteti a Franciaország szerint az állami feladatok finanszírozására szánt állami támogatásokat. Ezek az alábbiakat foglalják magukba (lásd a táblázat 1. és 2. sorát a 2000–2010 közötti időszak vonatkozásában):

— a repülőtéri és légi közlekedési támogatási alapból („FIATA”) származó támogatás 1,107 millió EUR értékben,

— eszközbeszerzési támogatás 2,414 millió EUR értékben.

- (98) A pau-i repülőtér 2000–2010 között 3,521 millió EUR nagyságú támogatást kapott ezen a címen.
- (99) Franciaország szerint ezek a támogatások fedezik azoknak az állami feladatoknak a költségeit, amelyeket a francia jog értelmében a repülőtér-üzembentartóknak kell elvégezniük és az államnak kell finanszírozniuk. A szóban forgó feladatokat a repülőtéri adókból és a kiegészítő rendszerből befolyó bevételekből fedezik. Az ilyen rendszerek történetét és mechanizmusát, valamint a támogatott feladatok típusát a (100)–(108) preambulumbekzdés ismerteti.
- (100) 1998-ban az Állami Tanács a SCARA-ügyben hozott ítéletében ⁽¹⁹⁾ kimondta, hogy a repülőtér repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatai állami feladatok, amelyek az állam felelőssége alá tartoznak, ezért nem finanszírozhatóak a repülőtér-használók által fizetett díjakból. Ezt az ítéletet követően az egyes légi közlekedési szolgáltatások szervezéséről szóló, 1998. december 18-i 98-1171. sz. törvény és az 1998. december 30-i 98-1266. sz. törvény (az 1999. évi pénzügyi törvény) ⁽²⁰⁾ 136. cikke 1999. július 1-jétől bevezette a repülőtéri adót. Ez specifikus adó abban az értelemben, hogy az ebből származó bevételek csak bizonyos kiadások finanszírozására fordíthatók, ebben az esetben azon feladatok költségeire, amelyeket Franciaország a repülőtér állami feladatainak tekint. A fent említett rendelkezések emellett bevezettek egy kiegészítő rendszert az ilyen feladatok finanszírozására, ahogy az a (105)–(107) preambulumbekzdésben olvasható.
- (101) Ez a jogszabály pontosan meghatározza a repülőtéri díjakból finanszírozható feladatokat. Ezek a feladatok a következők: a légi járműn történő tűzoltás és mentés, vadveszély megelőzése ⁽²¹⁾, a feladott poggyász átvizsgálása, az utasok és a kézipoggyász átvizsgálása, a zárt területekhez való hozzáférés ellenőrzése ⁽²²⁾, környezetvédelmi ellenőrző intézkedések ⁽²³⁾, valamint a biometrikus azonosítást használó automata határellenőrzés. A biometrikus azonosítást használó automata határellenőrzésre való hivatkozást 2008-ban vették bele a jogszabályba. Egyébként a

⁽¹⁹⁾ Az Államtanács 1998. május 20-i ítélete a *Syndicat des Compagnies aériennes autonomes* („SCARA”) ügyben.

⁽²⁰⁾ Jelenlegi kodifikált változata az általános adókodez 1609w. cikkében található.

⁽²¹⁾ A vadveszély különösen madárveszélyt jelent, azaz a repülőgépekkel ütköző madarakat, ami veszélyeztetheti a fedélzeten lévő személyek és áruk biztonságát.

⁽²²⁾ Ez a feladat magában foglalhatja például a nyilvános és a zárt területeket övező kerítések felállítását és karbantartását vagy videós megfigyelőrendszer létesítését a zárt terület körül.

⁽²³⁾ Ez a feladat különösen az alábbiakat foglalja magában: zajvédelmi intézkedések, adott esetben a repülőgép repülési útvonalával kombinálva, valamint a levegő- és a vízminőség ellenőrzése a repülőterek környékén.

repülőtéri adóból finanszírozható feladatok a rendszer bevezetése óta nem változtak, és megegyeznek a SCARA-ügyben hozott ítéletben meghatározott feladatokkal. A különböző nemzeti és európai rendeletek egyértelműen meghatározzák a repülőtér-üzembentartóknak az ilyen feladatok végrehajtására vonatkozó kötelezettségeit. Például a légi járműveken történő tűzoltás és mentés tekintetében a rendeletek pontosan meghatározzák, hogy a repülőtér jellemzőinek függvényében milyen emberi és fizikai forrásokat kell biztosítani.

- (102) A repülőtéri adót bármely repülőtér esetében a repülőtérrel használó légitársaságok fizetik. Az utasok számától, valamint a légitársaság által szállított rakomány és postai küldemények tömegétől függ. Az utasonként vagy egy tonna rakomány vagy postai küldemény után számított repülőtéri adó mértékét évente határozzák meg az egyes repülőterekre az adó által fedezendő feladatok elvégzésének becsült költsége alapján.
- (103) A repülőtér-üzembentartók minden évben nyilatkoznak az éves költségekről és forgalomról. Ez a nyilatkozat az előző év vonatkozásában tartalmazza a forgalom regisztrált mértékét, a repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatok költségét, valamint a repülőtéri adóból és az ilyen feladatok finanszírozására szolgáló kiegészítő rendszerből származó összegeket. A repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatokkal kapcsolatosan forgalomra, költségekre és bevételekre vonatkozó előrejelzéseket is tartalmaznak az aktuális évre és a következő két évre. Ezeket a nyilatkozatokat ellenőrzik a közigazgatási hatóságok, amelyek különösen helyszíni ellenőrzéseket végezhetnek. A repülőtéri adó mértékét ezután ezek alapján tárcaközi rendeletben határozzák meg.
- (104) Mivel a repülőtéri adó mértékét a költségekre és a forgalomra vonatkozó előrejelzések alapján számítják ki, utólagos kiigazítási mechanizmust vezettek be annak biztosítása érdekében, hogy a repülőtéri adóból származó, a (105)–(107) preambulumbekzdésben ismertetett kiegészítő rendszerből származó pénzüsszegekkel kiegészített bevételek adott esetben nem haladják meg a kapcsolódó feladatok elvégzése során ténylegesen felmerülő költségeket. Az érintett költségek magukban foglalják az említett feladatok elvégzése során felmerülő működési és személyzeti költségeket, a feladatokkal kapcsolatban végzett beruházások amortizációját, illetve az általános költségeknek a feladatokra vonatkozó részét⁽²⁴⁾. Az üzemeltetőknek többéves számviteli nyilvántartást kell őrizniük a repülőtéri adóból és a kiegészítő rendszerből befolyó bevételekről, valamint az érintett feladatok elvégzése során felmerülő költségekről. Pozitív mérleg esetén ez hozzáadódik az előző évek halmozott nyilvántartásához. Ebből kifolyólag a mérleg lehet pozitív vagy negatív, amelyet figyelembe vesznek a következő évi repülőtéri adó kiszámításánál. Ezenkívül a pozitív mérleget az üzemeltető által fizetendő költségekre irányozzák elő.
- (105) A repülőtéri adón alapuló finanszírozási mechanizmust a kidolgozása óta ki kellett egészíteni egy kiegészítő rendszerrel. A repülésbiztonsági és utasbiztonsági költségek a repülőtéri adóból származó bevételekkel ellentétben nem arányosak a repülőtéri forgalommal. Ebben az összefüggésben nyilvánvalóvá vált, hogy az alacsony forgalmú repülőtereken a repülőtéri adó mértékét a felhasználók számára nehezen megfizethető módon nagy összegben kellett volna meghatározni a repülésbiztonsági és utasbiztonsági költségek ellensúlyozására. Ezen repülőterek esetében tehát előírták, hogy a repülőtéri adó a költségek fedezéséhez szükséges szintnél alacsonyabb szinten határozható meg, és ahol szükséges, kiegészítő pénzügyi rendszer használható a repülőtéri adóból finanszírozható feladatok finanszírozására.
- (106) Ezután több kiegészítő rendszer követte egymást. A francia hatóságok először egy „fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien” („FIATA”), azaz repülőtéri és légi közlekedési támogatási alap nevű vagyongazdálkodási alapot használtak, amelyet ugyanaz a fent említett, 98-1266. sz., 1998. december 30-i törvény vezetett be, mint amelyik a repülőtéri adót, azzal egyidejűleg. Ez a részben a polgári légi közlekedési adóból finanszírozott alap a „fonds de péréquation des transports aériens”-t („FPTA”), azaz légi közlekedési kiigazítási alapot váltotta fel, amelyet kezdetben a regionális fejlesztést és területfejlesztést támogató útvonalak finanszírozására tartottak fenn. A FIATA-t az FPTA által finanszírozott feladatokkal megegyező feladatok finanszírozására használták, és annak érdekében, hogy a kis repülőterek esetében kiegészítsék az adót, kiterjesztették a repülőtéri adó által lefedett feladatokra. A FIATA feladatait alapjában véve két „részre” osztották: a „repülőtéri” rész kiegészítő fedezetet kínált a kisebb repülőterek repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatainak ellátásához, a „légi közlekedési” rész pedig támogatást nyújtott a regionális fejlesztést és területfejlesztést támogató útvonalak finanszírozásához. A „repülőtéri” részt kezelő FIATA-bizottság véleményét követően határoztak úgy, hogy a FIATA támogatást nyújt, amely kiegészítő finanszírozást jelent a repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatok ellátásához.
- (107) A FIATA-t 2005-ben megszüntették, és a kapcsolódó finanszírozást közvetlenül az állami költségvetés vette át két évre változatlan működési elvek mellett, különös tekintettel az irányítóbizottság véleményére. 2008-tól az állam a repülőtéri adó felemelésével helyettesítette ezt a mechanizmust, ami azt jelenti, hogy magasabb adót határoztak meg,

⁽²⁴⁾ Az általános költségek elsősorban a támogatási funkciókhoz kapcsolódnak, például az emberierőforrás-menedzsmenthez, a pénzügyekhez, a pénzügyi ellenőrzéshez, a beszerzésekhez, a nem exkluzív IT rendszerekhez, a jogi osztályhoz, az általános szolgáltatásokhoz, az általános vezetéshez, a számvitelhez és a vezetőségi felügyelethez.

mint ami bizonyos repülőtereken a repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatok fedezéséhez szükséges. Az ebből eredő többletet újraosztják a kisebb repülőterek között a repülőtéri adóból származó bevételeik kiegészítésére.

- (108) A fent ismertetettek szerint a repülőtér-üzembentartók éves, a közigazgatási hatóságok által ellenőrzött nyilatkozatai feltüntetik a repülőtéri adóból és a kiegészítő rendszerből származó becsült és tényleges költségeket és bevételeket is. Hasonlóképpen az üzemeltetők által vezetett éves számviteli könyvelés, amely alapján a tényleges költségek és bevételek egyenlege kiszámításra kerül (pozitív mérleg esetén csökken a repülőtéri adó, és hozzájárulnak az üzemeltetők által fizetendő költségekhez), a repülőtéri adóból származó bevételeket és a kiegészítő rendszerből származó finanszírozást is feltünteti. A nyilatkozat – a tényleges költségeket meghaladó állami források kifizetésének megakadályozására szolgáló ellenőrző és utólagos kiigazítási mechanizmus – ezért a repülőtéri adóra és a kiegészítő rendszerre is vonatkozik.

5. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK ÉS KITERJESZTÉSÉNEK OKAI

5.1. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT

- (109) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság – a Franciaország általi értesítéssel összhangban – megállapítja, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodáson alapuló kifizetés a CCIPB által az AMS-nek fizetett támogatásnak minősül. A CCIPB állami jellegét tekintve a Bizottság úgy véli, hogy a megállapodás állami források felhasználásával járt.
- (110) A gazdasági előnynek az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése értelmében való meglétének vonatkozásában a Bizottság kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy amikor a CCIPB aláírta ezeket a megállapodásokat az AMS-szel és a Ryanairrel, körültekintő piacgazdasági szereplőként viselkedett-e, amely globális vagy ágazati strukturális politikát követ, és többé-kevésbé hosszú távú jövedelmezőségi kilátások vezérlik.
- (111) Ebben az összefüggésben a rendelkezésre álló információk alapján a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviseli, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodást a hatékonyan biztosított szolgáltatások ellenére azért írták alá, hogy támogassák a Pau–London Stansted útvonalat, és a leányvállalatán, az AMS-en keresztül olyan gazdasági előnyhöz juttatta a Ryanairt, amelyhez az a szokásos piaci feltételek mellett nem jutott volna hozzá. A Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó intézkedés valószínűleg a CCIPB által az AMS-nek fizetett állami támogatásnak minősül, amelyet az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése a főszabály szerint tilt. Ez az álláspont a Franciaország által benyújtott információk és a megállapodás aláírásával kapcsolatos körülmények elemzésén alapul.
- (112) A repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás vonatkozásában a Bizottság kíváncsi, hogy a Ryanair a csökkentett repülőtéri díjak révén gazdasági előnyhöz jutott-e.
- (113) Végezetül a Bizottság kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy ezek az intézkedések a 2005. évi iránymutatás értelmében összeegyeztethetők-e a belső piaccal.

5.2. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS KITERJESZTÉSÉRŐL SZÓLÓ HATÁROZAT

- (114) A CCIPB által a Ryanairrel és az AMS-szel aláírt megállapodások (a repülőtéri szolgáltatásokról, illetve a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások) vonatkozásában a Bizottság a kiterjesztésről szóló határozatban úgy véli, hogy az egyidejűleg aláírt kétféle szolgáltatási megállapodást együttesen kell értékelni, mert a Ryanair és az AMS az érintett intézkedések egyedüli kedvezményezettje. Ennek eredményeképpen a Bizottság úgy véli, hogy annak megállapítása érdekében, hogy az egyes megállapodások állami támogatásnak minősülnek-e, a piacgazdasági magánszereplő tesztet azon dátumok vonatkozásában kell elvégezni, amelyeken a megállapodásokat aláírták⁽²⁵⁾, nevezetesen az alábbi napok vonatkozásában:

— 2003. január 28. (Pau–London Stansted útvonal),

— 2005. június 30. (Pau–London Stansted útvonal), illetve a megállapodás módosításának vonatkozásában 2009. június 16.,

— 2007. szeptember 25. (Pau–Charleroi útvonal), illetve a megállapodás módosításának vonatkozásában 2009. június 16.,

— 2008. március (a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2008. március 17-i megállapodás, és a marketing-szolgáltatásokról szóló, 2008. március 31-i megállapodás) (Pau–Bristol útvonal),

⁽²⁵⁾ Bizonyos megállapodások kivételével a megállapodás által érintett tevékenységek kezdő dátuma nem a megállapodás aláírásának napja. Lásd a (395) preambulumbekendést.

- 2009. június 16. (Pau–Bristol útvonal),
- 2010. január 28. (Pau–London, Pau–Charleroi és Pau–Beauvais útvonal).
- (115) A rendelkezésére álló információk alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy nem zárható ki annak lehetősége, hogy a vizsgált megállapodásokból kifolyólag a Ryanair és az AMS állami támogatásban részesült. Ugyanakkor úgy véli, nem áll rendelkezésére elegendő információ ahhoz, hogy meg hozza a végső határozatát ebben az ügyben. Az ügy értékelése érdekében a Bizottság a rendelkezésére álló információk alapján úgy véli, hogy a repülőteret irányító CCIPB-szolgálat, a CCIPB és egyéb nyilvánosan működő gazdálkodó egységek Ryanairrel és AMS-szel kapcsolatos magatartását együttesen kell megvizsgálni.
- (116) A Bizottság hasonlóképpen kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy a Transaviával aláírt megállapodás megfelel-e a piacgazdasági tesztnek.
- (117) A légitársaságoknak ⁽²⁶⁾ nyújtott potenciális támogatás összeegyeztethetőségének vonatkozásában a Bizottság különbséget tesz a 2005. évi iránymutatás hatálybalépése előtt és után hozott intézkedések között.
- (118) Az első kategóriát illetően a Bizottság azt az álláspontot képviseli, hogy a szóban forgó potenciális támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelése érdekében az alábbi kritériumok alkalmazandók:
- Az intézkedés hozzájárul egy közös érdekű célkitűzés eléréséhez, azaz hosszú távon életképes, más uniós repülőtereket érintő új útvonalak indításához.
 - A támogatás összege szükséges és arányos az új útvonalak indítása kapcsán felmerülő további költségek vonatkozásában, és az intézkedés ösztönző hatással bír.
 - Az intézkedést átláthatóan és megkülönböztetéstől mentesen hozták.
 - Szankciókról rendelkezik arra az esetre, ha a légitársaság elmulasztja teljesíteni a kötelezettségeit.
 - Nem befolyásolja a versenyt a közös érdekekkel ellentétes módon.
- (119) A Bizottság kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy teljesülnek-e ezek a kritériumok, és ez a potenciális működési támogatás összeegyeztethető-e a belső piaccal.
- (120) A 2005. évi iránymutatás hatálybalépését követő intézkedések összeegyeztethetőségét illetően a Bizottság főként az ebben az iránymutatásban meghatározott, a légitársaságoknak nyújtott indulási támogatásra vonatkozó szempontokra utal. A Bizottság kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy teljesülnek-e ezek a szempontok.
- (121) A CCIPB-nek nyújtott eszközbeszerzési támogatások tekintetében a Bizottság szeretné tudni, hogy az állami hatóságok körültekintő befektetőként jártak-e el a támogatások biztosításakor. A Bizottság jelzi, hogy ezért nem zárható ki, hogy ezek a támogatások állami támogatásnak minősülnek.
- (122) A potenciális támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének tekintetében a Bizottság utal a 2005. évi iránymutatásban meghatározott, a repülőtereknek nyújtott beruházási támogatásokra vonatkozó szempontokra. A Bizottság kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy ez a potenciális támogatás összeegyeztethető-e a belső piaccal.

6. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

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

- (123) A Bizottság öt érdekelt harmadik féltől kapott észrevételeket:

6.1.1. PAU-BÉARN-I KERESKEDELMİ ÉS IPARKAMARA (CCIPB)

6.1.1.1. *A repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötött megállapodás*

- (124) A CCIPB szerint, tekintve a Ryanair és a pau-i repülőteret használó valamennyi légitársaság esetében alkalmazott repülőtéri díjakra vonatkozó objektív és megkülönböztetéstől mentes feltételeket, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás nem tartalmaz állami támogatási elemet.

⁽²⁶⁾ A „légitársaságok” kifejezés a továbbiakban a légitársaságokra és a leányvállalataikra vonatkozik, ezért kifejezetten magában foglalja az AMS-t.

- (125) A CCIPB megállapítja, hogy a pau-i repülőtér a bevételei révén önmaga finanszírozza a működését, és azt az álláspontot képviseli, hogy nem részesül állami támogatásban vagy finanszírozásban a működési mérlege kiegyensúlyozása céljából.
- (126) A Ryanair esetében alkalmazott repülőtéri díjakat tekintve a CCIPB megerősíti, hogy ezek ugyanannyira vonatkoznak a Ryanairre, mint bármelyik másik légitársaságra.
- (127) A CCIPB megjegyzi, hogy a repülőtéri díjak három kategóriába sorolhatók:
- szabályozott repülőtéri díjak,
 - nem szabályozott földi kiszolgálási díjak,
 - állami adók.
- (128) Először, a CCIPB megerősíti, hogy objektíven és megkülönböztetéstől mentes módon alkalmazza a szabályozott repülőtéri díjakat (négy ilyen van: leszállási díj, parkolási díj, futópálya-világítási díj és utaskiszolgálási díj) a légitársaságokra. Ezek mértékét az üzemeltartókból és a légitársaságokból álló közös bizottság, valamint a felügyeleti hatóság határozza meg.
- (129) A CCIPB jelzi, hogy nem menti fel a Ryanairt a parkolási és futópálya-világítási díjak fizetése alól, de a megállapodás egyszerűen kimondja, hogy a „Ryanairnek általában nem kell fizetnie” ezeket a díjakat. A CCIPB a parkolási díj vonatkozásában megállapítja, hogy az csak akkor fizetendő, ha a repülőgép több mint két órája áll a repülőtéren, míg a Ryanair állásideje általában 25 percre korlátozódik. A CCIPB a futópálya-világítási díjak vonatkozásában megállapítja, hogy a Ryanair járatai csak nappal repülnek, ami csökkenti annak valószínűségét, hogy a Ryanairnek világítási díjat kelljen fizetnie.
- (130) Másodszor, a nem szabályozott földi kiszolgálási díjak (például a földi szolgáltatások vagy a repülőgépek dokkolása) vonatkozásában a CCIPB megállapítja, hogy a díjakban minden légitársasággal annak helyzete alapján, kereskedelmi tárgyalásokat követően állapodnak meg. A gyakorlatban a légitársaságok közötti tisztán matematikai összehasonlítás nem feltétlenül releváns, mert a repülőgépek azonos mérete ellenére számos más szempontot kell figyelembe venni, például a légitársaságok által indított járatok éves számát és gyakoriságát, melyik nappali időszakban üzemelnek a járatok (csúcsidő vagy nem csúcsidő), az éjszakai járatok esetén alkalmazott kiegészítő díjakat, a késéseket, a jégtelenítést, a repülőgépek takarítását stb.
- (131) Harmadszor, a CCIPB hangsúlyozza, hogy az állami adók (amelyekből kettő létezik: a repülőtéri adó és a polgári légi közlekedési adó) szigorúan egyforma feltételek mellett vonatkoznak minden légitársaságra. A CCIPB nem vesz részt a mértékük megállapításában, azt a szabályozó hatóság végzi.

6.1.1.2. A marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel kötött megállapodás

- (132) A CCIPB szerint a CCIPB által az AMS-nek fizetett összegek nem minősülnek állami támogatásnak. A CCIPB megjegyzi, hogy a pau-i repülőtér koncessziójának birtokosaként a 2005. évi iránymutatásnak megfelelően úgy határozott, hogy ajánlattételi felhívást tesz közzé az Air & Cosmos magazin 2007. decemberi számában, hogy megtudja, mely légitársaság(ok) kínál(nak) Pau-ból induló új európai járatokat pénzügyi támogatás fejében (nyolc ajánlatra számítottak). Azonban 2008. január 31-ig, az ajánlatok benyújtására vonatkozó határidő lejártáig egyetlen légitársaság sem tett ajánlatot.
- (133) A CCIPB továbbá úgy véli, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötendő megállapodás aláírására vonatkozó határozata nem az államnak tulajdonítható. A CCIPB szerint egyetlen állami vagy közigazgatási hatóság sem vett részt a Ryanairrel folytatott tárgyalások egyetlen szakaszában vagy a Ryanairrel való kereskedelmi partnerkapcsolat megkötésében.
- (134) A CCIPB azt az álláspontot képviseli, hogy a kereskedelmi és iparkamarák a „magánjog alapján” üzemeltetik a repülőtéri létesítményeket.
- (135) A CCIPB szerint a kereskedelmi és iparkamarák „az állami szervek igen sajátos kategóriái, amelyek célja, hogy szabadon képviseljék az adott terület kereskedelmi és ipari érdekeit az állami hatóságok előtt”. A CCIPB hozzáteszi, hogy „az a tény, miszerint kapcsolódnak az államhoz, önmagában nem jelent alárendeltséget”. Amikor a CCIPB a repülőteret üzemelteti és ebből kifolyólag partnerségi megállapodást köt a Ryanairrel, teljes mértékben a felügyeleti hatóságtól függetlenül működik, bármiféle közvetlen vagy közvetett állami beavatkozás nélkül.

6.1.1.3. A piacgazdasági magánbefektető kritériuma

- (136) A CCIPB ismerteti, hogy miután a Pau-i Közigazgatási Bíróság 2005. május 3-án érvénytelenné nyilvánította a 2003. január 28-i megállapodást, ajánlatot kapott a Ryanairtól a Pau–London Stansted útvonal üzemeltetésére.
- (137) Az útvonal üzemeltetési szempontjainak vonatkozásában a CCIPB repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást írt alá a Ryanairrel, ami a CCIPB szerint nem vezetett a Ryanairrel és a pau-i repülőtérrel járatokat indító más légitársaságokkal kapcsolatos bánásmódban tapasztalt jelentős különbségekhez. A CCIPB hozzáteszi, hogy a repülőtér kereskedelmi fejlesztése érdekében online marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást írt alá a Ryanairnek a 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalatával, az AMS-szel. E megállapodás vonatkozásában a CCIPB azt az álláspontot képviseli, hogy a (138)–(142) preambulumbekkezdésben meghatározott öt okból kifolyólag piacgazdasági magánbefektetőként járt el.
- (138) Először, a CCIPB által fizetett díj fejében az AMS valódi kereskedelmi szolgáltatásokat nyújt, többek között számos linket helyez el a www.ryanair.com honlapon, ami lehetővé teszi, hogy az internetes felhasználókat közvetlenül a CCIPB, a repülőtér, a régió infrastruktúrája (buszok, vonatok, taxik), a Béarn-i Turisztikai Hivatal stb. honlapjára irányítsák.
- (139) Másodszor, a www.ryanair.com jelenleg vitathatatlanul a vezető utazási foglalási honlap Európában, és az internetes felhasználók által az egyik messze a legtöbbször felkeresett honlap. A www.ryanair.com honlapnak a pau-i repülőtér népszerűsítésére történő használata valódi lehetőséget jelent a repülőtér és az érintett helyi közösségek számára. A repülőterek és egyéb harmadik felek (autókölszönzök, szállodák, régiók stb.) készek kifizetni az AMS honlapján közzétett díjfizetési táblázatban feltüntetett árakat. Néhány 100 %-os magántulajdonban lévő repülőtér is beleegyezett ezen összegek kifizetésébe. A CCIPB hangsúlyozza a www.ryanair.com honlapon történő hirdetés hozzáadott értékét, és hivatkozik a Planet-Work által készített tanulmányra, amelyben szerepel, hogy a www.ryanair.com honlapon vásárolt hirdetési lehetőség nagyobb láthatóságot biztosít a pau-i repülőtérnek és a régióknak az internetes felhasználók klikkjeinek számát tekintve, mint a voyages-sncf.com honlapon történő hirdetés. A CCIPB ezért azt a következtetést vonja le, hogy az AMS által alkalmazott és a CCIPB által a nyújtott szolgáltatásokért kifizetett árak „piaci árak”.
- (140) Harmadszor, a CCIPB véleménye szerint nem tűnik úgy, hogy a nyújtott szolgáltatásokért fizetett ár egyszeri jellege az állami támogatás meglétének feltétele.
- (141) Negyedszer, a Pau–Charleroi útvonalra vonatkozó megállapodás értelmében fizetett összegekért a CCIPB másfajta szolgáltatásokat kapott, mint a Pau–London útvonalra vonatkozó megállapodás értelmében. Ennek megfelelően a CCIPB nem fizetett kétszer ugyanazért a szolgáltatásért, ami segít alátámasztani, hogy a kifizetett összegek nem egy útvonal megnyitásához nyújtott támogatások. A CCIPB azt is kijelenti, hogy ha ezzel az összeggel azt kívánták volna elérni, hogy csökkenjen az útvonal strukturális működési deficitje, az összeg egyértelműen nem lett volna elegendő.
- (142) Ötödször, a CCIPB úgy véli, hogy egy nem profitorientált állami szerv nagyon nehezen tudja bizonyítani, hogy az AMS-nek fizetett [...] EUR lehetővé tette, hogy a CCIPB [...] EUR nagyságú „profitot termeljen”. Ugyanakkor a CCIPB biztos benne, hogy az imázs és/vagy vonzerő szempontjából a www.ryanair.com honlapon elhelyezett link (és a honlapról hiányzó közeli úti célok) miatt megérte ez a beruházás.

6.1.1.4. A verseny torzulása

- (143) A CCIPB úgy véli, hogy az AMS által nyújtott marketingszolgáltatásokért fizetett összeg nem befolyásolja a versenyt.
- (144) Pau mint úti cél iránt csak az Air France érdeklődött spontánul, és a repülőtér erőfeszítései ellenére csak a Ryanair nyújtott be ajánlatot London, illetve a Transavia Amszterdam vonatkozásában.
- (145) A CCIPB megállapítja, hogy a fapados útvonalak bevezetése nem befolyásolta az Air France útvonalait, és az Air France Pau-ból induló forgalma 2003-tól kezdve nő.

6.1.2. EURÓPAI LÉGITÁRSASÁGOK SZÖVETSÉGE („AEA”)

- (146) Az AEA érdekelt félnek tartja magát az ügyben. Először, tagja egy olyan légitársaság, amely járatokat üzemeltet a pau-i repülőtérrel/repülőtérre (Air France). Tágabb értelemben azonban az AEA, amely a hálózattal rendelkező európai légitársaságok érdekeit képviseli, úgy véli, hogy természetes érdeke fűződik a 2005. évi iránymutatás végrehajtásának ellenőrzéséhez. Az AEA szerint azok a légitársaságok, amelyek jogellenes előnyhöz jutnak a díjaik bizonyos csökkentésével, hozzájárulnak a belső piac versenyének torzulásához más olyan légitársaságok kárára, amelyeknek viselniük kell a működésük költségeit.

- (147) Az AEA úgy véli, komoly aggodalomra ad okot a CCIPB által a Ryanairrel és annak 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalatával, az AMS-szel aláírt két megállapodás, nevezetesen (1) a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a London Stansted–Pau útvonalra vonatkozó megállapodás, és (2) az online marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás, amely értelmében az AMS évi egyszeri, 437 000 EUR nagyságú összeget fizet.
- (148) Az AEA szerint több mint kérdéses gyakorlat, hogy a Ryanair a repülőtér egyetlen olyan használója, amely a repülőtéri szolgáltatásokról szóló különleges megállapodás hasznélvezője. Továbbá úgy véli, hogy a Ryanairt nem kellene felmenteni a parkolási és világítási díjak alól, és amikor a Ryanair állásideje meghaladja a két órát, ugyanolyan díjakat kellene felszámolni, mint más légitársaságok esetében.
- (149) Az AEA azt állítja, hogy a különböző francia bíróságok széles körben elismerték, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel kötött megállapodás olyan körülményeket teremtett, amelyek túlzott előnyhöz juttatták a Ryanairt⁽²⁷⁾. Megállapítja, hogy a Pau-i Közigazgatási Bíróság olyan kifejezéseket is használt a 2005. májusi ítéletében, mint az „aránytalanság”, és az ítéletben csak arra tudtak következtetni, hogy ez a fajta megállapodás pénzügyi támogatáshoz juttatta a Ryanairt. Az AEA önmagában nem kérdőjelezi meg a marketingszolgáltatások gyakorlatát, de kétli, hogy ezekkel a konkrét megállapodásokkal kapcsolatban figyelembe vették a szokásos piaci feltételeket.

6.1.3. RYANAIR

- (150) A Ryanair azt állítja, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás feltételei megfelelnek a piaci feltételeknek, és a megállapodás nem juttatta szelektív előnyhöz a Ryanairt, és ezért nem torzíja a versenyt és nem befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (151) A Ryanair rámutat, hogy a jegyeladások és a poggyásztúlsúly után fizetett jutalékokon felül a pau-i repülőtéren alkalmazandó szokásos repülőtéri díjakat és adókat fizeti. Megállapítja, hogy ezek a díjak hasonlóak a más, hasonló repülőtereken, valamint a pau-i repülőteret használó más légitársaságok által alkalmazott díjakhoz. A CCIPB a saját tudomása szerint nem részesíti kedvezőbb bánásmódban a Ryanairt a többi légitársasághoz képest.
- (152) A Ryanair szerint a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás 7.1.3. és 7.2. cikkében meghatározott parkolási és világítási díjak, valamint kezelési díjak feltételes csökkentése a megállapodásban foglalt objektív feltételeken alapul, miszerint nem használnak nappali világítást, nem parkolnak, illetve nem kerül sor komolyabb kezelésre, mivel a Ryanair állásideje 25 perc, és fapados szolgáltatásokat kínálnak az utasoknak. A Ryanair megállapítja, hogy ezek a mentességek más hasonló légitársaságokra is kiterjednek, és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás 3. cikke kifejezetten kimondja, hogy a CCIPB köteles más hasonló légitársaságok vonatkozásában is ugyanazokat a feltételeket alkalmazni, mint a Ryanair esetében⁽²⁸⁾.
- (153) A Ryanair hangsúlyozza, hogy a számára ajánlott feltételek nem titkosak, és a szokásos iparági gyakorlattal ellentétben a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás kifejezetten felhatalmazza a CCIPB-t, hogy más légitársaságokkal is megossza annak tartalmát.
- (154) A Ryanair fenntartja, hogy a CCIPB nem juttatta jogellenes előnyhöz a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodásból kifolyólag, és a megállapodás által szabályozott átlátható kapcsolatból hiányzik a szelektivitás, amely (noha önmagában nem elegendő, de) alapvető feltétele annak, hogy egy intézkedést állami támogatásnak minősítsenek. Azt is állítja, hogy a szóban forgó intézkedések esetében nem teljesülnek az állami támogatások meglétének más feltételei (például a tagállamok közötti kereskedelem befolyásolása és verseny torzulása).

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (155) Az AMS ismerteti, hogy a szokásos piaci feltételek mellett, a saját honlapján közzétett díjtáblázatnak megfelelő áron kínál hirdetési felületet a Ryanair honlapján.
- (156) Az AMS úgy véli, hogy az online marketingszolgáltatásokról szóló, a CCIPB-vel kötött megállapodás nem tartozik az EU közlekedési jogszabályainak hatálya alá, mert szokásos kereskedelmi hirdetési megállapodás, amely hasonló az újságokkal, a televízióval, rádióval, a szabadterti médiaszolgáltatókkal stb. általában kötött megállapodásokhoz.

⁽²⁷⁾ Az AEA különösen az államtanácsnak a *Compagnie Ryanair Limited* ügyben hozott 2006. február 27-i ítéletére utal (264406).

⁽²⁸⁾ A repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás 3. cikke az alábbiakról rendelkezik: „Nem exkluzív megállapodás. Ezt a megállapodást nem kizárólagos alapon kötik. A megállapodás Ryanairre vonatkozó feltételei vonatkoznak minden más olyan légitársaságra, amellyel a Pau–Pyrénées repülőtér új, fapados nemzetközi útvonal indítása mellett döntene. Ezeket a feltételeket az új nemzetközi útvonalak jellemzői, különösen a járatok gyakorisága, a szállított utasok száma és a légi tarifák alapján fogják módosítani.”

- (157) Az AMS szerint a Ryanair honlapján található hirdetési felület CCIPB általi megvásárlásának feltételei a piaci viszonyokat tükrözik, és megfelelnek azoknak. A Ryanair honlapján található hirdetési felület értékét tekintve az AMS kihangsúlyozza, hogy az árszabás tükrözi a honlap növekvő kereskedelmi sikerét és azt az egyedülálló képességét, hogy egy nagy mértékben megcélzott közönséget szólít meg.
- (158) Az AMS azt állítja, hogy a Ryanair honlapja sokkal keresettebb hirdetési felület, mint bármely más, a Bizottság által viszonyításként használt általános utazási oldal. Hangsúlyozza, hogy a Ryanair honlapját havonta több mint 300 milliószor nézik meg.
- (159) Az AMS azt állítja, hogy a CCIPB ugyanolyan feltételek mellett vásárolt hirdetési felületet, mint a magánügyfelek. Az AMS szerint az online marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban meghatározott árak az AMS díjtáblázatában a megállapodás aláírása idején szereplő szokásos árak, amelyek valamennyi (állami és magán-) ügyfél esetében megegyeznek. Ez jelzi, hogy a magánrepülőtér üzemeltetői (például [...] és [...]) olyan megállapodásokat kötöttek az AMS-szel, amelyek hasonlóak voltak a CCIPB-vel kötött megállapodáshoz.
- (160) Az AMS azt állítja, hogy nem releváns, szükség volt-e a szóban forgó megállapodásra, ahogy azt a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban felveti: „[...] a Bizottság szeretné tudni, hogy a CCIPB-nek szüksége van-e a szóban forgó marketingszolgáltatásokra, és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást nem csak azért kötötték-e, hogy támogassák a Pau–London Stansted útvonalat”⁽²⁹⁾.
- (161) Az AMS szerint ez a fajta, piaci viszonyok között lezajlott ügylet eleve kizárja a támogatás meglétét, és nem létezik jogi precedens e „szükség” megítélésére. Ha azonban a Bizottság ragaszkodik e szükség megkérdőjelezéséhez, az AMS rámutat, hogy a CCIPB feladata a pau-béarn-i régió népszerűsítése és a pau-i repülőtér üzemeltetése is. Úgy véli, hogy a Ryanair honlapján történő hirdetés mindkét célkitűzést tekintve kereskedelmileg ésszerű tevékenység.
- (162) A hirdetési felületnek a régió népszerűsítése céljából történő megvásárlását illetően az AMS kihangsúlyozza, hogy a francia kereskedelmi és iparkamarák versenyben vannak egymással, és „területi marketinget” kell alkalmazniuk, hogy a régiójuk megelőzzön más régiókat.
- (163) Az AMS úgy véli, hogy a Ryanair honlapján vásárolt hirdetési felület növeli a pau-i repülőtér láthatóságát. Szerinte a CCIPB-nek közvetlen kereskedelmi érdeke fűződik ehhez a megközelítéshez, mert az ennek eredményeként növekvő utaslétszám kiegészítő üzletet vonz a repülőtérre, és növeli a repülőtér bevételeit.
- (164) Az AMS azt állítja, hogy a CCIPB nem azért hirdet a Ryanair honlapján, hogy támogassa a Pau–London útvonalat, hanem a Ryanair honlapján az AMS által a CCIPB rendelkezésre bocsátott felület olyan értékes forrást jelent, amelyre bizonyított alternatív igény van, többek között a magánszektorból. Ezért pontatlan lenne az ilyen felület értékesítését kizárólag a támogatásokra szolgáló ürügyként értékelni.
- (165) Az AMS szerint az online marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás nem minősül állami támogatásnak, mert a feltételei megegyeznek a szokásos kereskedelmi megállapodások feltételeivel, és nem juttatják előnyhöz az AMS-t (vagy a Ryanairt). Úgy véli, hogy ezért ez a megállapodás nem torzíja a versenyt és nem befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

6.1.5. AIR FRANCE

- (166) Az Air France körülbelül napi öt járatot indít a pau-i repülőtérrel a párizsi Orly repülőtérre, napi három járatot a párizsi Roissy Charles de Gaulle repülőtérre és napi négy járatot a lyoni repülőtérre (egy leányvállalatán keresztül).
- (167) Az Air France azt állítja, hogy a Ryanairnek és a leányvállalatának, az AMS-nek juttatott előnyök, amelyekből az Air France nem részesül, jelentősen csökkentik a Ryanair működési költségeit. Az Air France szerint ez nemcsak a Ryanair és az Air France közötti közvetlen versenyt befolyásolja a pau-i repülőtérrel indított és oda érkező járatok vonatkozásában, hanem a közösségen belüli valamennyi útvonalat érintő versenyt is. A tagállamok közötti kereskedelem ezért közvetlenül érintett.

⁽²⁹⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (43) bekezdése.

6.1.5.1. Repülőtéri díjak

- (168) Az Air France megjegyzi, hogy a CCIPB által közzétett 2007. évi díjszabás szerint a parkolási díj óránként 0,16 EUR/tonna. Ez a díjszabás akkor érvényes, ha a repülőgép legalább két órán keresztül parkol a repülőtéren. Az Air France nem találja különösnek, hogy 25 perces állásidő esetén a Ryanairre nem vonatkozik ez a díj, de amikor az állásidő meghaladja a két órát, a Ryanairnek is fizetnie kellene ezt a díjat.
- (169) Az Air France megjegyzi, hogy a CCIPB által közzétett 2007. évi díjszabás szerint a világítási díj 35,18 EUR/repülőgéppel végzett művelet. Ez a díj akkor fizetendő, amikor valamely repülőgéppel végzett művelet, azaz felszállás vagy leszállás esetén, akár nappal, akár éjszaka, használják a világítást. Ezért, amikor azzal az ürüggyel nem számítják fel ezt a díjat a Ryanairnek, hogy csak nappali járatokat üzemeltet, az nem felel meg a díj alkalmazására vonatkozó általános feltételeknek.
- (170) Az Air France hangsúlyozza, hogy idővel általában felülvizsgálják ezeket a díjakat, és úgy véli, hogy a díjszabás módosulásának a Pau-ból és Pau-ba járatokat indító többi légitársasághoz hasonlóan a Ryanairre is kellene vonatkoznia.

6.1.5.2. Földi kiszolgálás

- (171) Az Air France ismerteti, hogy a számára a pau-i repülőtéren biztosított földi kiszolgálás formális szerződés tárgyát képezi. Az Air France megállapítja, hogy a 2005. évi iránymutatás értelmében „A földi kiszolgálóként eljáró repülőtér-üzembentartó különböző díjakat számíthat fel a légitársaságoknak kiszámlázott földi kiszolgálási díjak vonatkozásában, ha ezek a különböző díjak a nyújtott szolgáltatások jellegéhez vagy mértékéhez kapcsolódó árbeli különbségeket tükröznek.” Az Air France hangsúlyozza, hogy a Pau-i Közigazgatási Bíróság a 2005. május 3-i ítéletében úgy találta, hogy a Ryanairnek a földi kiszolgálási díjakkal kapcsolatban indokolatlanul nyújtott kedvezmény állami támogatásnak minősül, amely, mivel nem értesítették róla a Bizottságot, jogellenesnek tekintendő.
- (172) Az Air France megállapítja, hogy sokkal több szolgáltatást nyújt a pau-i repülőtérre érkező, illetve az onnan induló járatok vonatkozásában, mint a Ryanair. Ilyen helyzetben az Air France úgy véli, hogy a CCIPB által a Ryanair esetében alkalmazott földi kiszolgálási díjaknak nem lenne szabad kedvezőbbnek lenniük az Air France-nak kínált díjaknál.

6.1.5.3. A marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel kötött megállapodás

- (173) Az Air France megállapítja, hogy a repülőtér-üzembentartó és a Ryanair leányvállalata, az AMS közötti ilyen típusú megállapodás bevált gyakorlatnak tűnik a Ryanair számára azokon a repülőtereken, ahonnan útvonalakat kíván indítani. Az Air France ismerteti, hogy a francia közigazgatási bíróságok már elutasították az ilyen típusú intézkedést, amikor a feltételezett promóciós szolgáltatásokat nem vagy olyan feltételek mellett teljesítették, amelyek jóval kedvezőbbek a Ryanair számára.
- (174) Az Air France hivatkozik a Pau-i Közigazgatási Bíróság 2005. május 3-i ítéletében kiemelt „aránytalanságra” a CCIPB és a Ryanair között 2003-ban aláírt megállapodásban részt vevő felek egymással szembeni kötelezettségei vonatkozásában. Az Air France úgy véli, kérdéses, hogy az AMS-szel kötött 2005. évi megállapodásban részt vevő felek kötelezettségei arányosak-e egymással. Az Air France szerint semmi sem utal arra, hogy a Ryanair részben vagy egészben esetleg visszatéríti ezt az összeget, ha a szóban forgó útvonal megszűnik, vagy esetleg nem teljesülnek a promóciós célkitűzések.
- (175) Az Air France nem vitatja azt a tényt, hogy egyes „marketing” célú támogatások elfogadhatóak lehetnek a közösségi szabályok értelmében. Az Air France ugyanakkor úgy véli, nem valószínű, hogy a „marketingszolgáltatásokról” szóló megállapodás megfelel az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjában előírt, a belső piaccal való összeegyeztethetőségre vonatkozó feltételeknek.

6.1.5.4. Következtetés

- (176) Az Air France kéri, hogy állítsák le ezeket a kifizetéseket, amelyek a véleménye szerint jogellenesek, és amelyeket a Ryanair 2005 óta kapott a pau-i repülőtértől, és szólítsák fel a Ryanairt a jogellenes támogatás visszafizetésére.

6.2. AZ ÉRDEKELT HARMADIK FELEK ÁLTAL A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS KITERJESZTÉSÉT KÖVETŐEN BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEK**6.2.1. PAU-BÉARN-I KERESKEDELMI ÉS IPARKAMARA (CCIPB)**

- (177) A CCIPB úgy véli, hogy a marketingszolgáltatásokról, illetve a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a légitársaságokkal és/vagy a leányvállalataikkal kötött megállapodások nem tartalmazzak állami támogatási elemet.

- (178) A CCIPB megállapítja, hogy a megállapodások jellege és célja jelentős mértékben eltér egymástól, és külön-külön kell megvizsgálni őket. Irreleváns, hogy ezeket a megállapodásokat esetleg ugyanazon a napon írták alá, mivel mindegyiknek más a célja. A repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás célja annak meghatározása, hogy a pau-i repülőtér milyen feltételek mellett bocsátja a légitársaságok rendelkezésére a repülőtéri létesítményeket és nyújt nekik különböző repülőtéri szolgáltatásokat ellentételezés fejében. Másrészt a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás célja annak meghatározása, hogy a légitársaságnak ellentételezés fejében milyen feltételek mellett kell népszerűsítene a honlapján a pau-i repülőtér, illetve a pau-béarn-i régió idegenforgalmi és üzleti lehetőségeit. A kétfajta megállapodás ezért nem kapcsolódik szervesen egymáshoz. Ugyanígy, habár egy repülőtér által nyújtott repülőtéri szolgáltatások, illetve egy légitársaság vagy valamely leányvállalata által nyújtott marketingszolgáltatások feltételei szerepelhetnek ugyanabban a megállapodásban, ez nem jelenti azt, hogy az állami támogatás meglétére vonatkozó jogi elemzésnek a szolgáltatások mindkét típusára ki kell terjednie, amikor „nincsenek egyensúlyban”.
- (179) A CCIPB és az egyéb nyilvánosan működő gazdálkodó egységek magatartását illetően a CCIPB azt az álláspontot képviseli, hogy nem együttesen kell értékelni őket, legalább a (megállapodások külön történő vizsgálatát még inkább alátámasztó,) marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások vonatkozásában, mert a CCIPB szigorúan egymástól függetlenül tárgyal ezekről a megállapodásokról és kötötte meg őket más nyilvánosan működő gazdálkodó egységek beavatkozása nélkül.

6.2.1.1. A marketingszolgáltatásokról szóló, a CCIPB által kötött megállapodások

Az államnak tulajdoníthatóság

- (180) A CCIPB szerint a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásoknak megfelelő kifizetések nem tulajdoníthatók az államnak, mert a CCIPB a repülőtér üzemeltetését illetően teljes mértékben független a felügyeleti hatóságoktól. A CCIPB egyénileg és önállóan, az állam bárminemű közvetlen vagy közvetett beavatkozás nélkül határozott a marketingszolgáltatások fejében egyrészt a Ryanairnek és az AMS-nek, másrészt a Transaviának fizetett összegekről.

A légitársaságoknak nyújtott gazdasági előny

- (181) A CCIPB úgy ítéli meg, hogy egyértelműen körülmektől függetlenül piaczgazdasági magánbefektetőként járt el. Az AMS és a Transavia valódi kereskedelmi szolgáltatásokat nyújtott, többek között linkeket a honlapján, ami lehetővé tette, hogy az internetes felhasználókat közvetlenül a CCIPB honlapjára irányítsák át, és az ezért nyújtott ellentételezés megfelel a piaci áraknak. A CCIPB ebben a vonatkozásban hangsúlyozza a Ryanair és a Transavia honlapját felkereső látogatók nagy számát.
- (182) A CCIPB azt is megállapítja, hogy az AMS által alkalmazott árak megfelelnek a honlapján elérhető nyilvános díjtáblázatban feltüntetett áraknak. Ezek az árak ezért megkülönböztetés nélkül az AMS valamennyi repülőtéri ügyfelére vonatkoznak, beleértve egyes 100 %-ban privatizált brit repülőtereket is. A Transavia marketingszolgáltatásokat nyújt egy olaszországi magánrepülőtér számára.
- (183) Emellett a CCIPB szerint úgy tűnik, hogy egyes, magánvállalkozások (mint közszolgálati engedélyesek) által üzemeltetett francia repülőterek, többek között a kanadai SNC-Lavalin által üzemeltetett Tarbes-Lourdes-Pyrénées repülőtér is marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást írt alá az AMS-szel. A CCIPB ebben annak bizonyítékát látja, hogy a magatartása megfelel egy magánbefektető magatartásának.
- (184) A CCIPB azt is megállapítja, hogy a nyújtott szolgáltatásokért fizetett összeg egyszeri jellege nem feltétele annak, hogy kimondják az állami támogatás meglétét, és a Pau–Charleroi útvonalra vonatkozó megállapodás értelmében fizetett összegek más szolgáltatásokat eredményeztek, mint azok, amelyeket a CCIPB a Pau–London útvonalra vonatkozó megállapodás értelmében kapott, és ennek eredményeképpen a CCIPB nem fizetett kétszer ugyanazért a szolgáltatásért. A CCIPB emellett úgy ítéli meg, hogy a kifizetett összegek nem elégségesek egy útvonal elindításához.
- (185) A CCIPB úgy véli, hogy ezeknek a marketingszolgáltatásoknak a megállapodásokban szereplő áron történő megvásárlásával két szempontból vitathatatlan gazdasági ellentételezéshez jutott. Először, a marketingszolgáltatások kedvező hatást gyakoroltak a repülőtér működési bevételeire, különösen a repülőtéren belüli fokozott utasforgalom elősegítése által. Másodszor, és továbbá, Pau városa és a régió számára is hasznos volt.
- (186) A CCIPB nem ért egyet a tanácsadó véleményével, miszerint a Ryanairnek a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások aláírásával kapcsolatban az volt a stratégiája, hogy támogatást szerezzen a repülőtértől, és ezzel alacsonyan tarthassa az árait. A tanácsadótól eltérően a CCIPB azt az álláspontot képviseli, hogy jelentős kereskedelmi érdek fűződik az ilyen szolgáltatások megvásárlásához, mert a pau-i repülőtér olyan regionális repülőtér, amely nem rendelkezik elégséges természetes utasforgalommal a pénzügyi mérleg egyensúlyban tartásához. A CCIPB ismerteti, hogy amióta a Ryanair jelen van a repülőtéren és promóciós tevékenységet végez a honlapján, jelentősen nőtt a pau-i repülőtér forgalma.

- (187) Végezetül a CCIPB ismerteti, hogy azért utasította el a marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel kötött megállapodás megújítását, mert az új árak túl magasak voltak. Ez a határozat megerősíti, hogy nem volt kész bármilyen áron kiszolgálni a Ryanairt.

A verseny torzulása

- (188) A CCIPB szerint a marketingszolgáltatások ellentételezéseként fizetett összegek semmilyen módon nem befolyásolták a légitársaságok vagy a repülőterek közötti versenyt. A CCIPB hangsúlyozza, hogy promóciós tevékenységet kell folytatnia, mert rendkívül nehezen vonzza a légitársaságokat, mert azok jobban kedvelik az olyan helyi repülőtereket, amelyek jóval vonzóbbak a szabadidős turizmus szempontjából. A CCIPB hivatkozik a Biarritz-Anglet-Bayonne repülőtérre, amely egy, a tengerpartjairól híres régiót szolgál ki, és a Tarbes-Lourdes repülőtérre, amely élvez a lourdes-i kegyhely közelségéből fakadó előnyöket.
- (189) A CCIPB megállapítja, hogy a pau-i repülőtéren a fapados légitársaságok versenye semmilyen módon nem befolyásolta az Air France működését, és az Air France 2008-ig, a pénzügyi válság kirobbanásáig tovább növekedett. A CCIPB továbbá hangsúlyozza, hogy a Ryanair 2003. évi megjelenését megelőzően egyetlen légitársaság sem üzemeltetett nemzetközi járatokat a pau-i repülőtérrel, ezért a megjelenése nem befolyásolta a versenyt a meglévő útvonalak vonatkozásában.

6.2.1.2. A repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások

- (190) A CCIPB rámutat, hogy valamennyi repülőtéri díjat szigorúan azonos módon alkalmaznak a pau-i repülőtér valamennyi használója és valamennyi légitársaság esetében. A CCIPB ebben a vonatkozásban cáfolja, hogy megkülönböztető gyakorlatot folytatnának.
- (191) A CCIPB továbbá nem ért egyet a tanácsadóval abban, hogy a nem szabályozott díjak indokolatlanul változnak az egyes légitársaságok vonatkozásában. A CCIPB szerint a nem szabályozott szolgáltatásokért felszámolt díjakról minden légitársasággal a saját helyzetének megfelelően folytatnak tárgyalásokat. A CCIPB ezekből az érvekből azt a következtetést vonja le, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Bizottság által megvizsgált megállapodások egyike sem tartalmaz állami támogatási elemet.

6.2.1.3. A repülőtérnek nyújtott támogatások

- (192) A CCIPB azt az álláspontot képviseli, hogy a pau-i repülőtér által 2000–2010 között kapott és a hivatalos vizsgálati eljárás során vizsgált „támogatás” egyike sem tartalmaz állami támogatási elemet.

Az állami feladatokhoz nyújtott támogatások

- (193) A CCIPB szerint a 4.3.1. szakaszban említett, 3,521 millió EUR értékű támogatások célja a törvény által a repülőtér-üzembentartókra ruházott feladatok finanszírozása, amelyek azonban általában az állam hatáskörébe tartoznak a hivatali jogkörének állami hatóságként történő gyakorlása során. Ennek megfelelően ezek a feladatok nem gazdasági természetűek, ezért a szóban forgó támogatások nem esnek az állami támogatásra vonatkozó szabályok hatálya alá.

Eszközbeszerzési támogatások

- (194) A CCIPB úgy véli, hogy a *syndicat mixte* és a helyi hatóságok által nyújtott eszközbeszerzési támogatások nem tartalmaznak állami támogatási elemeket. Ezeket az összegeket a repülőtéri infrastruktúra tulajdonosai által végrehajtott beruházások finanszírozására fordították az infrastruktúra karbantartása és fejlesztése, más szóval a saját eszközeik fejlesztése érdekében. Ezekre a beruházásokra ezért kizárólag a tulajdonosaik érdekében került sor. Ugyanakkor ezek az összegek nem juttatták gazdasági előnyhöz a CCIPB-t, mert nem csökkentették a repülőtér-üzembentartók szokásos működési költségeit. Ezek az összegek egyszerűen „keresztülhaladtak” a CCIPB-n, mert az állami eszközök üzemeltetőjeként a CCIPB felelős az ilyen karbantartási és fejlesztési munkálatokért.
- (195) Ennek eredményeképpen a CCIPB szerint az eszközbeszerzési támogatások kifizetésekor a koncessziós hatóság és a helyi hatóságok a repülőtéri infrastruktúra tulajdonosaiként, illetve az állami eszközökre vonatkozó koncesszió értelmében meglehetősen természetesen jártak el, hogy biztosítsák a repülőtéri közszolgáltatást karbantartó és fejlesztő munkálatoknak az eszközeik fejlesztése érdekében történő elvégzését. Ezért ezek a beruházások a természetükénél fogva az állami eszközök tulajdonosának, és nem az üzemeltetőjének a feladatai.
- (196) A CCIPB továbbá megjegyzi, hogy a koncesszió lejártával (2015 végén) a repülőtéri infrastruktúrát az elvégzett beruházásokkal együtt vissza kell szolgáltatni a tulajdonosainak.

- (197) Emellett a szóban forgó támogatások semmilyen módon nem torzították a szomszédos repülőterekkel (Tarbes-Lourdes-Pyrénées és Biarritz-Anglet-Bayonne) folytatott versenyt, mert azok hasonló támogatásokat kaptak a saját koncessziós hatóságaiktól.
- (198) A Gaz de France-tól 2003-ban kapott 38 000 EUR nagyságú összeg vonatkozásában a CCIPB megállapítja, hogy ez az intézkedés nem az államnak tulajdonítható, és a Gaz de France önállóan hozta. Emellett ez a határozat nem juttatta gazdasági előnyhöz a pau-i repülőteret, mert a Gaz de France körültekintő piaczgazdasági magánbefektetőként járt el. A Gaz de France valójában azt javasolta a CCIPB-nek, hogy állítsanak fel egy kapcsolt erőművet, hogy a repülőtér energiát takaríthasson meg a fűtésen és a légkondicionáláson, és a Gaz de France szolgáltatná a működéséhez szükséges gázt.

A Bizottság 2005/842/EK határozata szerinti összeegyeztethetőség

- (199) A Bizottságnak az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének [jelenleg az EUMSZ 106. cikke (2) bekezdésének] 2005/842/EK határozata ⁽³⁰⁾ (a továbbiakban: az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló, 2005. évi határozat) vonatkozik a szóban forgó intézkedésekre. A CCIPB hangsúlyozza, hogy e határozat alkalmazási köre magában foglalja „az olyan repülőtereknek nyújtott közszolgálati ellentételezést [...] amelyek esetében az általános gazdasági érdekű szolgáltatást kijelölő évet megelőző két pénzügyi évben az átlagos éves forgalom nem haladja meg az 1 000 000 utast a repülőterek esetén”, és „amelyek évente kevesebb mint 30 millió EUR ellentételezésben részesülnek a szóban forgó szolgáltatásért” (2. cikk). Ennek eredményeképpen a CCIPB, amely azt az álláspontot képviseli, hogy repülőtéri közszolgáltatással bízták meg, úgy véli, hogy ha a repülőtérnek fizetett támogatások állami támogatásnak minősülnek, akkor összeegyeztethetők, és mentesek az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló, 2005. évi határozaton alapuló előzetes bejelentési kötelezettség alól.

A 2005. évi iránymutatás szerinti összeegyeztethetőség

- (200) A CCIPB azt állítja, hogy a pau-i repülőtérnek és a CCIPB-nek nyújtott támogatások megfelelnek a 2005. évi iránymutatásban meghatározott összeegyeztethetőségi szempontoknak.

6.2.2. RYANAIR

- (201) A Ryanair azt állítja, hogy a Bizottság tévesen egyesítette az AMS-nek és a Ryanairnek a CCIPB-vel külön-külön kötött megállapodásait egyetlen állítólagos állami támogatási üggyé. A Ryanair továbbá azt állítja, hogy az AMS és a pau-i repülőtér közötti kapcsolat vizsgálata ellentétes a Ryanair ajánlatának kereskedelmi sikerével, és az AMS széles ügyfélkörrel rendelkezik, amely nem csak repülőterekből áll, és a modelljét egyre nagyobb mértékben másolják le más légitársaságok honlapján.

6.2.2.1. A tanácsadó 2011. március 30-i jelentése

- (202) A Ryanair vitatja a tanácsadó jelentésének néhány megállapítását, különösen az alábbi hármat ⁽³¹⁾:
- A Ryanair honlapja ezért elsősorban más olyan légitársaságok honlapjával hasonlítható össze, amelyek általában csak korlátozott számú fizetett hirdetést tartalmaznak, és repülőterek nem szerepelnek a hirdetőik között. A Ryanair azt állítja, hogy tévedés azt állítani, hogy más légitársaságok nem kínálnak fizetett hirdetési lehetőségeket a honlapjukon. Azt állítja, hogy ez a gyakorlat egyre jobban elterjedt, és az alacsony igényekkel küszködő regionális repülőterek egyre inkább a fapados légitársaság ügyfeleik honlapját tartják a legjobb hirdetési felületnek. A Ryanair emellett olyan légitársaság, amely parkolási szolgáltatásokat hirdet a honlapján egy általa használt légi közlekedési csomóponton.
 - A Ryanair fenntartja, hogy helytelen azt állítani, hogy a repülőterek nem hasonlíthatók össze más hirdetőikkel a honlapján annyiban, hogy a Ryanair utasai számára nyújtott repülőtéri szolgáltatások nem választhatók el a Ryanair által az utasoknak nyújtott szolgáltatásoktól. A Ryanair azt állítja, hogy azok a potenciális utasok, akik egy repülőteret népszerűsítő hirdetést látnak a honlapjukon, bevételt fognak generálni a repülőtér számára, akár a Ryanairrel repülnek, akár nem. Ezért fenntartja, hogy a honlapján hirdetők repülőterek helyzete a Bizottság véleményével ellentétben hasonló az egyéb olyan hirdetők helyzetéhez, mint a szállodák és az autókölcsönzők.

⁽³⁰⁾ 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.).

⁽³¹⁾ A hivatalos vizsgálati eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (38) preambulumbekkezdése.

- c) A Ryanair szerint a tanácsadó tévesen kérdőjelezi meg, vajon ésszerű-e, hogy a repülőterek a saját pénzüket költik a légitársaságokra, hogy ügyfeleket vonzzanak a repülőtérre érkező, illetve onnan induló járatokra, amikor ez a többlet forgalom közvetlenül az említett légitársaságok számára jelent hasznot. A Ryanair szerint az a tény, hogy a marketingszolgáltatások biztosítása a hirdetési felület biztosítójának, azaz a Ryanairnek a javára válik, még nem jelenti azt, hogy nem válik egyben az ilyen szolgáltatásokat megvásárló repülőtér javára is. A Ryanair számára közömbös, hogy egy repülőtér hirdeti-e a honlapján, mert az AMS-marketingmegállapodással rendelkező, illetve nem rendelkező repülőterekre irányuló útvonalakon is hasonló kihasználtsági fokkal működik. A Ryanair hozzáteszi, hogy a regionális repülőterek általában nem rendelkeznek állandósult piaci helyzettel, ezért szükség van a hirdetésekre. Továbbá azt állítja, hogy a Bizottság téved, amikor a légitársaságoknak nyújtott előnyökre összpontosít, mert a piacgazdasági szereplő teszt nem írja elő, hogy egy intézkedés ne járjon előnnyel a harmadik felek számára, beleértve a hirdetési felület biztosítóját. A Ryanair hangsúlyozza, hogy az AMS marketing-szolgáltatásaira vonatkozóan a repülőterekkel kötött megállapodások elkülönülnek a Ryanair repülőterekkel kötött megállapodásaitól, és nem függenek attól az állítólagos „előnytől”, amelyhez a Ryanair esetleg akkor jut, amikor a repülőtér a www.ryanair.com oldalon hirdet.

6.2.2.2. *Az AMS és a Ryanair mint egyetlen kedvezményezett*

- (203) A Ryanair azt az álláspontot képviseli, hogy a CCIPB-nek a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötött megállapodása és a marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel kötött megállapodása független egymástól, eltérő szolgáltatásokra vonatkozik, és nincs közöttük olyan kapcsolat, amely indokolná, hogy egyetlen „intézkedési” forrásnak tekintsek őket. A Ryanair szerint az AMS-megállapodások előnyösek voltak a CCIPB mint a hirdetési szolgáltatások vásárlója számára, és nem arra irányulnak, hogy növeljék a Ryanair kihasználtsági fokát vagy teljesítményét az általa működtetett útvonalakon.

6.2.2.3. *Állami források és az államnak való tulajdoníthatóság hiánya*

- (204) A Ryanair vitatja, hogy a CCIPB döntései az államnak tulajdoníthatók, és azt állítja, hogy a CCIPB-nek a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodásai nem jártak a francia állam forrásainak átruházásával.
- (205) A Ryanair azt állítja, hogy a CCIPB nem csupán a francia állam újabb „oldala”, és az államnak való tulajdoníthatóság nem állapítható meg azon az egyedüli alapon, hogy a CCIPB közvállalkozás, és ezért a francia állam ellenőrzése alá tartozik. A Ryanair úgy ítéli meg, hogy a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, milyen szerepet játszottak az állami hatóságok a CCIPB-nek a Ryanairrel és az AMS-szel kapcsolatos döntéseiben.
- (206) A Ryanair emellett utal a francia bíróságok ítélezési gyakorlatára, amely alapján azt az álláspontot képviseli, hogy a kereskedelmi és iparkamarák eredeti, a kettős természetük által jellemzett entitások, és „állami gazdasági szervnek” kellene tekinteni őket.
- (207) Az államnak a döntéshozatali folyamatban való részvételét illetően a Ryanair azt állítja, hogy az államot csak bizonyos típusú döntések esetén, kizárólag utólag kell tájékoztatni.

6.2.2.4. *Üzleti terv*

- (208) A Ryanair fenntartja, hogy az üzleti tervnek a 2005. évi megállapodások aláírásakor fennálló hiánya nem használható annak bizonyítására, hogy a megállapodások nem felelnek meg a piacgazdasági szereplő tesztnek.

6.2.2.5. *A Ryanair 2013. április 10-i észrevételei*

- (209) 2013. április 10-én a Ryanair benyújtotta az Oxera nevű vállalat két feljegyzését és Damien P. McLoughlin professzor elemzését.

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

- (210) Az Oxera úgy véli, hogy téves a Bizottság azon megközelítése, hogy kizárólag az adott repülőtérrel egy vonzáskörzetben található repülőtereket fogadja el összehasonlítási alapként.
- (211) Az Oxera azt állítja, hogy a környező repülőterek számára nyújtott állami támogatások nem befolyásolták az összehasonlítási alapul szolgáló repülőterektől származó piaci referenciaárakat. Ezért csak nagyjából lehet meghatározni a piacgazdasági szereplő teszthez alkalmazott piaci referenciaértékeket.

(212) Tulajdonképpen:

- a) az összehasonlító elemzéseket széles körben alkalmazzák a piacgazdasági szereplő teszt esetében az állami támogatás területén kívül;
- b) a társaságok csak annyiban vannak hatással egymás döntéseire, amennyire a termékeik helyettesítő vagy kiegészítő termékeknek minősülnek;
- c) az ugyanabban a vonzáskörzetben található repülőterek nem feltétlenül versenyeznek egymással, és a benyújtott jelentésekben szereplő, összehasonlítási alapul szolgáló repülőterek számára csak korlátozott versenyt jelentenek a vonzáskörzetben belül található állami tulajdonú repülőterek [az összehasonlítási alapul szolgáló repülőterek vonzáskörzetén belül található kereskedelmi repülőterek kevesebb mint egyharmada van 100 %-os állami tulajdonban, és az összehasonlítási alapul szolgáló repülőterek vonzáskörzetén belül található egyik repülőtér sem volt állami támogatással kapcsolatos eljárás alanya (2013 áprilisában)];
- d) még akkor is, ha az ugyanabban a vonzáskörzetben található állami tulajdonú repülőterek versenyt jelentenek az összehasonlítási alapul szolgáló repülőterek számára, okkal tételezhető fel, hogy a viselkedésük megfelel a piacgazdasági szereplő tesztnek (például ott, ahol magas a magántulajdonosi hányad, vagy ahol a repülőtér magánirányítás alatt van);
- e) a piacgazdasági szereplő tesztnek megfelelő repülőterek nem állapítanak meg a határkölség alatti árakat.

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

- (213) Az Oxera azt állítja, hogy a Bizottságnak benyújtott jelentéseiben szereplő jövedelmezőségi elemzés azokat az elveket alkalmazza, amelyeket egy ésszerű magánbefektető alkalmazna, és a korábbi bizottsági határozatok megközelítését tükrözi.
- (214) A jövedelmezőségi elemzésre vonatkozó elvek a következők:
 - a) az elemzést növekményi alapon végzik.
 - b) előzetes üzleti tervre nincs feltétlenül szükség.
 - c) egy nem túlterhelt repülőtér esetében a „közös kassza” megközelítés a megfelelő árképzési módszer.
 - d) csak a repülőtér gazdasági tevékenységével kapcsolatos bevételeket kell figyelembe venni.
 - e) a megállapodás teljes időtartamát – ideértve a hosszabbításokat is – kell figyelembe venni.
 - f) a jövőbeni pénzügyi forgalmat le kell számítolni a megállapodások jövedelmezőségének vizsgálata érdekében.
- (215) A Ryanair és a repülőterek között kötött megállapodásokból származó többletnyereségességet a becsült belső megtérülési ráta vagy a nettó jelenértékkel kapcsolatos intézkedések alapján kell megvizsgálni.

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

- (216) Ez a dokumentum azt kívánja meghatározni, milyen kereskedelmi logika vezeti a regionális repülőtereket, amikor arról határoznak, hogy hirdetési felületet vásárolnak az AMS-től a www.ryanair.com oldalon.
- (217) Számos nagyon nagy, jól ismert és rendszeresen használt repülőtér létezik. A gyengébb versenytársaknak túl kell lépniük az ügyfelek statikus vásárlási magatartásán, hogy bővítsék az üzletüket. A kisebb regionális repülőtereknek meg kell találniuk a módját, hogyan kommunikálják folyamatosan a lehető legszélesebb közönségnek a márkájukkal kapcsolatos üzenetüket. A marketingcélú kommunikáció hagyományos formái az erejükön felüli kiadásokat követelnek.

(218) Az AMS-en keresztül történő hirdetés:

- a) lehetőséget kínál arra, hogy nagy számú olyan embert érjenek el, aki már utazási célú kiadást fontolgat;
- b) viszonylag alacsony költségekkel jár (az árak megfelelnek az online kommunikációra vonatkozó kereskedelmi díjaknak);
- c) az értékesítés helyén történő kommunikációt tesz lehetővé;
- d) lehetőséget nyújt a kreatív hirdetésekre.

6.2.2.6. A Ryanair 2013. december 20-i észrevételei

- (219) A Ryanair 2013. december 20-án benyújtotta az észrevételeit az AMS javára történt kifizetésekkel kapcsolatban. A Ryanair nem ért egyet a Bizottság előzetes értékelésével, miszerint az AMS javára történt kifizetések költséget jelentenek a repülőtér számára, mert ez a megközelítés nem veszi figyelembe az AMS által a repülőtérnek nyújtott szolgáltatások értékét. A Ryanair emellett úgy véli, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásában különbséget kell tenni a piaci áron felszámolt marketingszolgáltatások megvásárlása és egy kapcsolódó, repülőtér és légitársaság közötti megállapodás között.
- (220) Ennek alátámasztására a Ryanair benyújtja az AMS által felszámított áraknak és a más utazási weboldalak által kínált hasonló szolgáltatások árainak az elemzését⁽³²⁾. Az elemzés azt a következtetést vonja le, hogy az AMS által felszámított árak az összehasonlítási alapul szolgáló honlapok átlagos árainál alacsonyabbak voltak, vagy az árak középmezőnyében helyezkedtek el.
- (221) A Ryanair szerint ez azt mutatja, hogy az AMS árai összhangban vannak a piaci árakkal, és az állami tulajdonban lévő repülőtereknek az AMS szolgáltatásainak megvásárlására vonatkozó döntése megfelel a piacgazdasági szereplő tesztnek. A Ryanair továbbá bizonyítékot szolgáltat az AMS-megállapodások alapján a repülőtereknek nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatban, hogy bizonyítsa e szolgáltatások értékét a repülőterek számára.
- (222) A Ryanair szerint, ha a Bizottság ragaszkodik ahhoz, hogy az AMS-megállapodások és a Ryanair repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásai ugyanazon piacgazdasági szereplő teszt tárgyát képezzék (amivel a Ryanair nem ért egyet), nem szabad alábecsülni az AMS által a repülőtereknek nyújtott szolgáltatások értékét.
- (223) A Ryanair emellett számos jelentés következtetéseire is utal, amelyek megerősítik, hogy a Ryanair erős páneurópai márka, amely képes értéket termelni a hirdetési szolgáltatásai által.

6.2.2.7. A Ryanair 2014. január 17-i észrevételei

- (224) A Ryanair a gazdasági tanácsadója által készített jelentést is benyújtotta azokról az elvekről, amelyek szerinte a piacgazdasági szereplők jövedelmezőségét mérő olyan tesztben alkalmazandók, amely a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanair és a repülőterek között létrejött megállapodásokra, illetve a marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS és ugyanezen repülőterek között megkötött megállapodásokra is vonatkozik⁽³³⁾. A Ryanair hangsúlyozza, hogy ez semmilyen módon nem sérti azt az álláspontját, hogy az AMS-megállapodásokat és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokat külön kellene alávetni a piacgazdasági szereplő tesztnek.
- (225) A jelentés kimondja, hogy az AMS-hez kapcsolódó bevételt a közös jövedelmezőségi elemzésben a bevételi oldalon, míg az AMS-szel kapcsolatos kiadásokat a költség oldalon kell szerepeltetni. Ehhez a jelentés pénzügyi forgalmon alapuló módszert javasol, amelyben az AMS kiadásokat rendszeresen előforduló többletkiadásoknak tekintik.
- (226) A jelentés azt állítja, hogy a marketingtevékenységek hozzájárulnak a márka értékének megteremtéséhez és növeléséhez, ami várhatóan nemcsak a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás időtartama alatt, hanem utána is növeli a forgalmat és profitot termel. Különösen ez a helyzet ott, ahol a Ryanairrel kötött megállapodásnak köszönhetően a repülőtér más légitársaságokat is odavonz, ami viszont kereskedelmi szereplőket vonz, és ezzel nőnek a repülőtér nem légiforgalmi bevételei. A Ryanair szerint, ha a Bizottság közös jövedelmezőségi elemzést végez, az említett profitot figyelembe kellene vennie azáltal, hogy az AMS-kiadásokat rendszeresen előforduló többletkiadásnak tekintik, a többletnyereséget pedig az AMS-kifizetések nélkül számítják.

⁽³²⁾ Oxera: „Vajon az AMS árai összhangban vannak a piaci árakkal?”, készült a Ryanair számára, 2013. december 20.

⁽³³⁾ Oxera: „Hogyan kellene kezelni az AMS-megállapodásokat a jövedelmezőségi elemzésen belül a piacgazdasági szereplő teszt részeként?”, készült a Ryanair számára, 2014. január 17.

- (227) A Ryanair emellett úgy véli, hogy egy végső értéket is meg lehetne határozni a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás időtartamának végére előírányzott többletnyereségben, hogy figyelembe vegyék a megállapodás lejáta után termelt értéket. A végső érték meghatározható lenne az azzal kapcsolatos óvatos feltételezés alapján, mennyire valószínű, hogy megújítják a Ryanairrel kötött megállapodást, vagy hasonló feltételekben állapodnak meg más légitársaságokkal. A Ryanair úgy véli, hogy ez alacsonyabb határértéket tenne lehetővé az AMS-megállapodás és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások által együttesen termelt profitra, figyelembe véve a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás lejáta után termelt többletnyereség bizonytalanságát.
- (228) E megközelítés alátámasztására a jelentés összefoglalja a hirdetések márkaértékre gyakorolt hatásairól szóló tanulmányok eredményeit. Ezek a tanulmányok elismerik, hogy a hirdetések növelhetik a márkaértéket és javíthatják az ügyfélhűséget. A jelentés szerint a repülőterek márkájának láthatóságát különösen a www.ryanair.com honlapon történő hirdetés növeli. A jelentés hozzáteszi, hogy a forgalmuk növelésére törekvő kisebb regionális repülőterek az AMS-szel való hirdetési megállapodások megkötésével különösen növelhetik a márkaértéküket.
- (229) A jelentés kifejti, hogy az aktiválási megközelítés helyett a pénzügyi forgalmon alapuló megközelítést kell előnyben részesíteni, amely szerint az AMS-kiadásokat immateriális javakra (vagyis a repülőtér márkaértékére) vonatkozó tőkekiadásaként kezelnék. A marketingkiadásokat immateriális javakként aktiválnák, majd amortizálnák őket a hasznos élettartamuk alatt, és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás tervezett lejáratakor csak a tervezett maradványérték maradna. Ez a megközelítés azonban nem venné figyelembe a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötött megállapodás aláírásának eredményeképpen a repülőtér által termelt további profitot, emellett nehéz lenne megbecsülni az immateriális javak értékét a márkakiadások és a javak hasznos élettartamának hossza miatt.

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (230) Az AMS azt állítja, hogy nem részesült állami támogatásból, és a CCIPB a piacgazdasági szereplő tesztnek megfelelően járt el vele szemben.
- (231) Az AMS azt állítja, hogy a CCIPB által a marketingszolgáltatások fejében az AMS-nek fizetendő összegek megfeleltek a repülőtérnek valódi értéket jelentő szolgáltatások piaci árának.
- (232) Az AMS szerint a tanácsadó jelentésében foglalt alábbi három kritérium, ahogy a kiterjesztésről szóló határozatban szerepel, az alábbi okokból téves:
- a) *A Ryanair honlapja más olyan légitársaságok honlapjával hasonlítható össze, amelyek általában nem tartalmaznak fizetett hirdetést, és amelyeken a repülőterek nem hirdetnek* – Az AMS fenntartja, hogy helytelen az az állítás, miszerint más légitársaságok honlapján nem szerepelnek fizetett hirdetések. Az AMS szerint más légitársaságok honlapján szerepelnek ilyen hirdetések, csak egyszerűen a www.ryanair.com volt az első, amelyik ezt a megközelítést alkalmazta. Az AMS azt állítja, hogy a Ryanair honlapja más, mert a népszerűsége miatt különösen érdekes a hirdetőik számára. Az AMS megállapítja, hogy a repülőterek számára a www.ryanair.com honlapon történő hirdetés különösen előnyös, mert egyedülálló módon célozza meg a potenciális utasokat, valamint növeli a nem légiforgalmi bevételeket és a repülőtér márkájának nemzetközi elismertségét.
 - b) *A repülőterek nem hasonlíthatók össze a Ryanairhez hasonló légitársaságok honlapján jelen lévő más potenciális hirdetőkkel, mivel egy repülőtér által a Ryanair utasainak nyújtott szolgáltatások természetüknél fogva elválaszthatatlanok a Ryanair szolgáltatásaival, ellentétben olyan szolgáltatásokkal, mint a szálláskeresés vagy autókölcsönzés* – Az AMS azt állítja, hogy a repülőterek által az utasoknak nyújtott szolgáltatások (például a kiskereskedelmi üzletek, a parkolók, éttermek, stb.) könnyen elválaszthatók a Ryanair által az utasoknak nyújtott szolgáltatásoktól. Az AMS hozzáteszi, hogy az ilyen hirdetések értékét a repülőterek számára semmilyen módon nem csökkenti, hogy a repülőterek által az utasoknak nyújtott szolgáltatások „összekapcsolhatók-e” a Ryanair által nyújtott szolgáltatásokkal. Az AMS szerint ugyanez az érvelés vonatkozik a vállalat szolgáltatásaiért fizető magánrepülőterekre, valamint a Ryanair partnereként működő szállodákra és autókölcsönzőkre, amelyek szolgáltatásai szintén úgy tekinthetők, hogy összekapcsolhatók (vagy sem) a Ryanair szolgáltatásaival.
 - c) *Nem ésszerű, hogy a repülőterek a saját pénzüket költsék a légitársaságokra, hogy utasokat vonzzanak a légitársaságok adott repülőtérre induló járataira, amikor ez a többletforgalom közvetlenül az említett légitársaságok számára jelent hasznot* – Az AMS azt állítja, hogy a repülőterek azért hirdetnek a www.ryanair.com honlapon, mert növelni akarják a beutazó utasok számát, akik általában magasabb nem légiforgalmi jövedelmet jelentenek a repülőterek számára. Az AMS hozzáteszi, a repülőtereknek azért is szükségük van a reklámokra, hogy megteremtsék a márkájuk nemzetközi ismertségét, és a megközelítésük hasonló az olyan vezető multinacionális vállalatok reklámjaihoz, mint a Coca-Cola, a McDonald's, a Nike stb. Az AMS szerint a Ryanair számára közömbös, hogy egy repülőtér hirdet-e a honlapján, mert ez nem befolyásolja a Ryanair utasainak számát, és a repülőtér számára kereskedelmi szempontból nem releváns, hogy a Ryanair előnyre válik-e, hogy egy repülőtér a www.ryanair.com honlapon hirdet.

- (233) Az AMS hangsúlyozza, hogy nincs ok megkérdőjelezni egy repülőtér arra irányuló döntése mögötti kereskedelmi logikát, hogy hirdessen a www.ryanair.com honlapon, ahol piaci áron kínálják a szolgáltatásokat. Hozzáteszi, hogy a regionális repülőtereknek szükségük van az ilyen hirdetésekre a fennmaradásuk és a növekedésük érdekében.
- (234) Az AMS úgy véli, hogy a Ryanair honlapján történő hirdetés növeli a beutazó utasok számát, akik nagyobb valószínűséggel termelnek nem légiforgalmi bevételeket a repülőtér számára, mint az onnan külföldre utazó utasok. Arra a következtetésre jut, hogy ezért bölcsőbb a Ryanair honlapján a beutazó utasok megnyerése érdekében hirdetni, mint az újságokban és más médiában hirdetni a helyi utasokat megcélózni.
- (235) Az AMS azt állítja, hogy a 2005. évi iránymutatás nem vonatkozik egy repülőtér és egy marketingszolgáltatást nyújtó vállalat közötti kapcsolatra, és az iránymutatás alkalmazhatóságához nem elég, hogy az AMS anyavállalata egy légitársaság.

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

6.3.1. AIR FRANCE

- (236) Az Air France több okból kifolyólag megkérdőjelezi az új iránymutatás alkalmazhatóságát a repülőtereknek nyújtott működési támogatásokkal kapcsolatos esetekre, még akkor is, ha ezt a támogatást az említett iránymutatás közzétételét megelőzően fizették ki:
- a) Az Air France szerint az iránymutatás visszamenőleges hatályú alkalmazása a tisztességtelen gazdasági szereplőknek kedvez, mert legitimizálja azt a magatartást, amely nem felel meg az akkor alkalmazandó szabályoknak. Ezzel szemben ez a megközelítés bünteti azokat az üzemeltetőket, amelyek tartózkodtak az állami források igénylésétől és ezzel megfeleltek a 2005. évi iránymutatásnak.
- b) Az Air France emellett fenntartja, hogy az új iránymutatásnak a hatálybalépését megelőzően a repülőtereknek nyújtott működési támogatásokra történő alkalmazása ellentétes a jog és az európai ítélkezési gyakorlat általános elveivel.
- (237) Az Air France azt állítja, hogy az új iránymutatás az új légitársaságoknak fog kedvezni a korábbiak kárára. Azzal, hogy megengedi az új légitársaságok számára, hogy csak a tevékenységükkel kapcsolatos többletköltségeket fizessék ki, diszkriminálja a régebbi légitársaságokat, amelyekre magasabb díjak vonatkoznak.
- (238) Végezetül az Air France rámutat, hogy bár elméletileg könnyen teljesíthetőnek tűnik a repülőtér infrastruktúrájához való megkülönböztetéstől mentes hozzáférésre vonatkozó feltétel, a gyakorlatban egész más a helyzet, és egyes működési modelleket tudatosan hátrányba hoznak.

6.3.2. CCIPB

- (239) A CCIPB utal a korábbi észrevételeire, és benyújtja annak elemzését, hogy ha az eszközbeszerzési támogatásokat működési támogatásnak tekintenék, miért lennének összeegyeztethetők az új iránymutatás 5.1.2. szakaszának rendelkezéseivel, amelyek lehetővé teszik az új iránymutatás hatálybalépése előtt a repülőtereknek kifizetett működési támogatás visszamenőleges hatályú engedélyezését.

6.3.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

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

7. FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

7.1. A FRANCIAORSZÁG ÁLTAL A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁT KÖVETŐEN BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEK

7.1.1. A REPÜLŐTÉRI SZOLGÁLTATÁSOKRÓL SZÓLÓ, 2005. ÉVI MEGÁLLAPODÁS

- (241) Franciaország megállapítja, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás egyszerűen meghatározza a repülőtéri díjakat, amelyek nyilvánosak, és egyformán vonatkoznak a repülőtérrel járatokat üzemeltető valamennyi légitársaságra.

- (242) A parkolási díj vonatkozásában a repülőtéri szabályozás kimondja, hogy ez a díj csak akkor fizetendő, ha a repülőgép több mint két órát parkol a repülőtéren. Franciaország szerint ebből kifolyólag, mivel a Ryanair által üzemeltetett légi járművek állásideje általában 25 percre korlátozódik, elfogadott, hogy nem számláznak ki parkolási díjat a légitársaság számára.
- (243) Hasonlóképpen a világítási díj is csak akkor fizetendő, ha használják a világítást (más szóval éjszaka vagy rossz látási viszonyok között). Franciaország szerint, mivel a Ryanair járatai csak nappal közlekednek, nincs szükségük a világítás használatára, és ezért az erre vonatkozó díjat sem kell megfizetniük.

7.1.2. POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉSI ADÓ

- (244) Franciaország további tájékoztatást nyújt a 4.3.2. szakaszban ismertetett repülőtéri adóról és a polgári légi közlekedési adóról.
- (245) Az általános adótörvénykönyv 302a K. cikkében előírt polgári légi közlekedési adót az állam szedi be a légitársaságoktól, és a Polgári Légi Közlekedési Főigazgatóság azon feladatainak finanszírozására fordítják, amelyeket nem a szolgáltatások díjaiból fedeznek. Az utasok számától, illetve a franciaországi induláskor berakodott szállítmány és postai küldemények tömegétől függ. A Közösségen belüli díjszabást a fent említett cikk határozza meg, és minden francia területen megegyezik. Az adó mértékét az állam határozza meg, amely be is szedi az adót, és a repülőtér-üzembentartók nem vesznek részt ebben a folyamatban.

7.1.3. A CCIPB ÉS AZ AMS KÖZÖTTI MEGÁLLAPODÁS

- (246) Az értesítési eljárás alapját képező, a CCIPB és az AMS közötti megállapodás vonatkozásában a francia hatóságok megállapítják, hogy a megállapodás szerint az AMS exkluzív engedéllyel rendelkezik ahhoz, hogy marketing-szolgáltatásokat kínáljon a www.ryanair.com utazási honlapon. Franciaország megállapítja, hogy az említett honlap emellett légi szolgáltatásokat kínál számos európai repülőtérrel.
- (247) Franciaország rámutat, hogy a CCIPB a www.voyages-sncf.com honlap kereskedelmi ajánlatának részét képező dokumentációt nyújtott be, amelyben a nyújtott szolgáltatások meglehetősen hasonlóak az AMS-szel kötött megállapodás által lefedett szolgáltatásokhoz. Az ilyen szolgáltatások költsége adó nélkül [...] EUR, adóval együtt [...] EUR, ami hasonló a Ryanair leányvállalata által kiszámlázott összeghez.
- (248) Franciaország úgy véli, hogy a megállapodás egyéb jellemzőit is figyelembe kell venni, különösen az alábbiakat:
- ötéves időtartam,
 - a megkötésének körülményei, különösen a piaci ágazatbeli szolgáltatások megvásárlásával kapcsolatos előzetes versenyfelhívás hiánya,
 - a marketingszolgáltatások díja, amelyet előre határoztak meg egyszeri kifizetésként, és nem a www.ryanair.com honlap forgalmi statisztikájának figyelembevételét követően,
 - a kiegészítő szolgáltatások (autókölcsönzés, szállás) nyújtására vonatkozó kizárólagossági kikötések, amelyek értelmében csak azok a vállalkozások nyújthatnak ilyen szolgáltatásokat, amelyekkel a Ryanair-csoport kereskedelmi megállapodásokat kötött.

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

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

7.3. A FRANCIAORSZÁG ÁLTAL A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS KITERJESZTÉSÉT KÖVETŐEN BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEK

7.3.1. A LÉGITÁRSASÁGOKNAK NYÚJTOTT ÁLLÍTÓLAGOS TÁMOGATÁS

- (250) Franciaország szerint a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokat a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokkal együtt kell értékelni minden érintett időszak tekintetében, hogy megállapítsák a gazdasági előny esetleges meglétét.

- (251) Franciaország emellett úgy véli, hogy a piacgazdasági magánszereplő teszt alkalmazásában együttesen kell értékelni a CCIPB egésze, a CCIPB mint repülőtér-üzembentartó, valamint az állam vagy egyéb, a repülőtér-üzembentartóját felügyelő vagy a finanszírozásában részt vevő állami hatóság magatartását a Ryanairrel és az AMS-szel való viszonya vonatkozásában.
- (252) Franciaország ugyanakkor megállapítja, hogy az állami hatóságoknak bizonyos finanszírozási műveletekben való részvételére vonatkozó határozatokat megelőző megfontolások során nem kizárólag a repülőtér jövedelmezőségét vették számításba, hanem tágabb értelemben a repülőtér tevékenységének a régióra gyakorolt gazdasági és társadalmi előnyeit, amelyeket a piacgazdasági magánszereplő érvelése nem vesz figyelembe.
- (253) Franciaország ebben a tekintetben utal a CCIPB által 2005-ben és 2011-ben készített, a Ryanair forgalmának hatásairól szóló két tanulmányra. Ezek a tanulmányok bemutatják a légitársaságnak a régióra gyakorolt jelentős gazdasági előnyeit.
- (254) A Ryanair által kötött 2003. és 2005. évi megállapodások által nyújtott esetleges támogatási intézkedések belső piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban a Bizottságnak a kiterjesztésről szóló határozatban kifejezésre juttatott kétségeit illetően Franciaország emlékeztet rá, hogy ő maga 2007 januárjában bejelentette ezt a helyzetet, hogy hangot adjon a kétségeinek, és a Bizottság hozzon határozatot arról, hogy a 2005. évi megállapodások által nyújtott esetleges támogatási intézkedések megfelelnek-e az állami támogatásra vonatkozó közösségi szabályoknak. Ebben az összefüggésben Franciaország nincs abban a helyzetben, hogy bizonyítsa ezt az összeegyeztethetőséget.
- (255) Franciaország megerősíti, hogy a CCIPB által finanszírozott légitársaságok tevékenységei jelentős hatást gyakorolnak a regionális gazdasági fejlődésre. Ugyanakkor Franciaország emiatt még nem tudja azt a következtetést levonni, hogy ez az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja vagy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó szabályok alapján összeegyeztethető a belső piaccal.

7.3.2. A REPÜLŐTÉR SZÁMÁRA NYÚJTOTT PÉNZÜGYI HOZZÁJÁRULÁSOK

- (256) A pau-i repülőtér számára nyújtott pénzügyi hozzájárulások állami támogatási elemének meglétét illetően Franciaország úgy véli, hogy az érintett repülőtér esetében, ahogy a legtöbb ekkora méretű repülőtér esetében, a közreműködő állami hatóságok beruházási döntései nem a koncesszió birtokosa által fizetett közvetlen ellentételezésen alapulnak, hanem a repülőtér tevékenységei által a régióra gyakorolt gazdasági és társadalmi előnyökön.
- (257) Franciaország emellett utal a 4.3.2. szakaszban leírt, a repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatok finanszírozására szolgáló jogi mechanizmusra. Franciaország úgy véli, hogy ez a mechanizmus eleve kizárja az olyan költségek túlkompenzációját, amelyek a repülőtér-üzembentartók részéről a repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatok – amelyek állami feladatok – elvégzése során felmerülnek. Franciaország szerint ennek eredményeképpen az állam által a repülésbiztonsági költségek (személyzet, felszerelés és járművek tűzoltás esetén, vadveszély megelőzése, kerítések felállítása) és az utasbiztonsági költségek (az utasok és a csomagok átvilágításához szükséges személyzet és felszerelés) fedezésére kifizetett összegek nem minősülnek állami támogatásnak.

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

- (258) A Franciaország nem válaszolt az érdekelt harmadik felek által a hivatalos vizsgálati eljárás kiterjesztését követően benyújtott észrevételekre.

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

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

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

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

8. ÉRTÉKELÉS

- (262) A szóban forgó intézkedések értékeléséhez különbséget kell tenni a légitársaságoknak nyújtott potenciális támogatás (a határozat 8.1. szakasza) és a pau-i repülőtér-üzembentartónak pénzügyi hozzájárulás formájában nyújtott potenciális támogatás (a határozat 8.2. szakasza) között.

8.1. A LÉGITÁRSASÁGOK JAVÁRA HOZOTT INTÉZKEDÉSEK

8.1.1. AZ EUMSZ 107. CIKKÉNEK (1) BEKEZDÉSE ÉRTELMEBEN VETT ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

- (263) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzíja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (264) Egy intézkedés akkor minősül állami támogatásnak, ha valamennyi alábbi feltétel teljesül: (1) a szóban forgó intézkedést állami forrásból finanszírozzák, és az államnak tulajdonítható; (2) gazdasági előnyt biztosít; (3) ez az előny szelektív; (4) a szóban forgó intézkedés torzíja a versenyt, vagy a verseny torzításával fenyeget, és befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet; és (5) a kedvezményezett az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozás, ami azt jelenti, hogy gazdasági tevékenységet folytat.

8.1.1.1. Állami források a CCIPB és a légitársaságok közötti megállapodásokban a vizsgált időszakban

- (265) A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokat egyrészt a légitársaságok, másrészt a CCIPB kötötték.
- (266) A kereskedelmi és iparkamarák a francia jog értelmében állami szervezetek. A kereskedelmi törvénykönyv L.710-1. cikkének aktuális változata szerint „azok a megyei szervezetek vagy kamarák, amelyek tagjai a kereskedelmi és iparkamarák hálózatának, a közvetítő állami hatósági minőségükben képviselik az ipar, a kereskedelem és a szolgáltatások érdekeit a nemzeti vagy a külföldi hatóságok előtt. A különböző érintett érdekeltek közötti összekötőként járnak el, és a hatályos törvények és jogszabályok által a szakmai és szakmaközi szervezetekre ruházott képviselői feladatok, illetve a helyi hatóságok által a közigazgatási szabadságuk keretében végrehajtott feladatok sérelme nélkül látják el a feladataikat. A hálózat, valamint a hálózat részét alkotó minden megyei szervezet vagy kamara hozzájárul a terület gazdasági fejlesztéséhez, vonzóbbá tételéhez és a területfejlesztéshez, emellett támogatja a vállalkozásokat és a szövetségeiket azáltal, hogy a jogszabályban meghatározott feltételek szerint teljesíti a közszolgálati feladatait és az ilyen feladatok teljesítéséhez szükséges általános érdekű feladatokat.”
- (267) Ugyanez a rendelkezés az alábbiakat írja elő:

„Ebből a célból a hálózat részét alkotó megyei szervezetek vagy kamarák a vonatkozó ágazati terveknek megfelelően adott esetben elvégezhetik az alábbiakat:

1. általános érdekű, a törvények és rendeletek által ráruházott feladatok;
 2. támogatási, mentorálási, kapcsolattartói és tanácsadói feladatok az induló vállalkozások vagy más vállalkozásokat átvevő vállalkozások, illetve általánosságban a vállalkozások tekintetében, a vonatkozó versenyjogi törvényeknek és rendeleteknek megfelelően;
 3. támogatási és tanácsadói feladatok a nemzetközi üzletfejlesztés és az export előmozdítása érdekében, partnerkapcsolatban a Francia Nemzetközi Üzletfejlesztési Ügynökséggel;
 4. a kezdeti vagy a folyamatban lévő, különösen az általa felállított, irányított vagy finanszírozott állami és magántulajdonban lévő oktatási intézményekben folytatott szakképzés elősegítésével kapcsolatos feladatok;
 5. egyes létesítmények, különösen kikötői és repülőtéri létesítmények felállításának és üzemeltetésének feladata;
 6. profittermelő feladatok, amelyeket valamely nyilvánosan működő gazdálkodó egység ruházott rá, vagy amelyek szükségesnek bizonyulhatnak a többi feladata teljesítése érdekében;
 7. az iparral, kereskedelemmel, szolgáltatásokkal, gazdaságfejlesztéssel, szakképzéssel vagy területfejlesztéssel kapcsolatos kérdésekben az állami hatóságok által kérelmezett szakértői értékelés, konzultáció vagy kutatás azon munkák sérelme nélkül, amelyekhez vezethet.”
- (268) A kereskedelmi törvénykönyv L.710-1. cikke emellett kimondja: „A francia kereskedelmi és iparkamarák, a regionális kereskedelmi és iparkamarák, a helyi kereskedelmi és iparkamarák, valamint a kamaraközi csoportok gyűlése az állam által

felügyelt és a választott igazgatók által irányított állami szerv.”

- (269) Ez a jogszabályi rendelkezés a vizsgált időszakban (2003–2010) megváltozott. Az alapvető elvek azonban változatlanok maradtak. A vizsgált időszakban a kereskedelmi és iparkamarák, mint például a CCIPB, jogszabályi úton felállított, a választott igazgatók által irányított, az állam által felügyelt állami szervek maradtak. Továbbá közvetítő állami hatóságként a létezésük oka és az elsődleges céljuk (a kereskedelmi törvénykönyv L.710-1. cikke értelmében) a jogszabályok által rájuk ruházott általános érdekű feladatok elvégzése, azaz az ipar, a kereskedelem és a szolgáltatások képviselte az állami hatóságok előtt, a helyi vállalkozások támogatása, valamint a területük vonzerejének növelése és a területfejlesztés. A kereskedelmi és iparkamarák ipari és kereskedelmi tevékenységei az általános érdekű feladatokhoz viszonyítva kiegészítő jellegűek, és arra irányulnak, hogy elősegítsék ezen feladatok elvégzését.
- (270) Az is megjegyzendő, hogy a nemzeti jogszabályok, különösen a kereskedelmi törvénykönyv L.710-1. cikke konkrét pénzügyi mechanizmusokat határoznak meg a kereskedelmi és iparkamarák számára. A kereskedelmi és iparkamarák forrásait ezért különösen az alábbiak alkotják: adóbevételek (a kereskedelmi és iparkamarák költségeinek fedezésére szolgáló adó, amelyet az általános törvénykönyv 1600. cikke ír elő), támogatások vagy akár a képzési és közlekedési infrastrukturális tevékenységekből származó források. Ennek eredményeképpen a kereskedelmi és iparkamaráknak nem kell kizárólagosan a kereskedelmi bevételeikre támaszkodniuk a költségeik fedezése érdekében. Ez megerősíteni látszik azt a következtetést, hogy a kereskedelmi és iparkamarák ipari és kereskedelmi tevékenységei az általános érdekű feladataikhoz viszonyítva kiegészítő jellegűek, és arra irányulnak, hogy elősegítsék ezen feladatok elvégzését.
- (271) Franciaország a CCIPB-t illetően megerősíti ezt a következtetést, mivel elmondja, hogy a CCI Pau Béarn 13 000 helyi vállalkozás érdekeinek jogi képviselőjeként az említett vállalkozások szóvivője a helyi és állami hatóságok előtt. Franciaország azt is állítja, hogy ezen feladatok vonatkozásában a Pau-Pyrénées repülőtér üzemeltetése teljes mértékben ésszerű, mert a repülőtér a Pau Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamarához tartozó régió gazdasági tevékenységének növelésére és fejlesztése szolgáló eszköz. Franciaország ezért megerősíti, hogy a kereskedelmi és iparkamarák általános érdekű jogi feladatot látnak el, amely többek között az érintett régió gazdasági fejlesztéséhez és nagyobb vonzerejéhez kapcsolódik. Franciaország szerint a hivatkozott rendelkezések azt is jelzik, hogy a repülőtéri létesítmények üzemeltetése egyértelműen a feladat hatáskörébe esik.
- (272) Franciaország hozzáteszi, hogy a kereskedelmi és iparkamarák rendszeresen folytatnak és finanszíroznak lobbitevékenységeket az adott régió vonzerejének fokozása és az új létesítmények népszerűsítése érdekében. Kifejti, hogy emellett konkrét tevékenységeket hajtanak végre, hogy a különböző regionális és megyei struktúrákban való részvételükkel előmozdítsák az adott terület idegenforgalmát, különösen a regionális és megyei idegenforgalmi bizottságokon keresztül, amelyekről az idegenforgalmi törvény L.131-4. és L.132-3. cikke rendelkezik. Továbbá kifejti, hogy egy terület vonzerejének fejlesztésére irányuló politika számos egyidejű fellépést igényel, hogy tőkét, piacokat, vállalkozásokat, tehetséget, tanulókat és turistákat vonzzanak, akik támogatni fogják a helyi vállalkozásokat és a régiót, miközben ez a vonzerő nemzetközi dimenzióval is bír. Franciaország megerősíti, hogy a fapados légitársaságok a honlapjukkal hozzá tudnak járulni ehhez a politikához. Végezetül Franciaország kifejti, hogy maguk a régióbeli lakosok igénylik az új útvonalakat, a színesebb kínálatot, és konkrétan a fapados szolgáltatásokat, hogy könnyebben, alacsonyabb áron utazhassanak Európában.
- (273) Ezek az állítások egybehangzóan megerősítik, hogy a CCIPB létezésének oka és a fő célkitűzése, csakúgy, mint minden kereskedelmi és iparkamara esetében, hogy a helyi vállalkozások érdekeit szolgálja, és hozzájáruljon a térség gazdasági fejlődéséhez és vonzerejéhez. Franciaország fenti kijelentései emellett jelzik, hogy egy, a CCIPB-hez hasonló kereskedelmi és iparkamara nem a jövedelmezőségi kilátások, hanem a jogszabályok által ráruházott általános érdekű feladatok szükségszerű kiegészítéseként folytat olyan kereskedelmi tevékenységet, mint a pau-i repülőtér üzemeltetése. Ahogy a fenti (142) preambulumbekzdésben olvasható, a CCIPB nem profitorientált állami szervnek tartja magát.
- (274) A fentieket tekintve a CCIPB-hez hasonló kereskedelmi és iparkamarák állami hatóságnak tekintendők, és valamennyi határozatuk, a nemzeti kormány és a helyi hatóságok határozataihoz hasonlóan „az államnak tulajdonítandó” az állami támogatásokra vonatkozó ítélkezési gyakorlat⁽³⁴⁾ értelmében, és a forrásaik állami forrásoknak minősülnek⁽³⁵⁾. Ebből a szempontból nem releváns, hogy a kereskedelmi és iparkamarákat a kereskedők, valamint az üzleti élet vezetői és a képviselők által választott személyek irányítják, és nem más állami hatóságok által kinevezett hivatalnokok. Habár a nemzeti parlamenteket valamennyi, szavazati joggal rendelkező állampolgár választja, bármely demokratikus állam alkotmányos jogkörének egyik elemét képviselik, és a határozataik szükségszerűen az államnak tulajdonítandók.

⁽³⁴⁾ Lásd például az Olasz Köztársaság kontra Európai Közösségek Bizottsága C303/88. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1991., II-1433. o.) 11. pontját, és a Compagnie nationale Air France kontra Európai Közösségek Bizottsága T358/94. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1996., II-2109. o.) 58–61. pontját.

⁽³⁵⁾ Ebben a vonatkozásban lásd a C25/2004. sz., Németország – DVB-T Berlin-Brandenburgban ügyben 2004. július 14-én hozott bizottsági határozat (20) preambulumbekzdését.

- (275) A kereskedelmi és iparkamarák helyzete ezért eltér a közvállalkozások helyzetétől, aminek vonatkozásában a Bíróság a *Stardust Marine* ⁽³⁶⁾ ügyben hozott ítéletében kimondta az alábbiakat: „Még ha az állam képes is egy közvállalkozást ellenőrizni és annak tevékenységeire meghatározó befolyást gyakorolni, nem feltételezhető automatikusan, hogy az állam ezt az ellenőrzést konkrét esetben ténylegesen gyakorolni is fogja. Egy közvállalkozás az állam által megengedett önállóságának mértéke szerint többé-kevésbé függetlenül cselekedhet. [...] Ezért az a pusztán tény, hogy egy közvállalkozás állami ellenőrzés alatt áll, nem elégséges ahhoz, hogy az államnak tudják be a vállalkozás intézkedéseit, például a szóban forgó pénzügyi támogatási intézkedéseket. Következésképpen meg kell vizsgálni, hogy az állami hatóságokat a szóban forgó intézkedések elfogadásában bármilyen módon részt vevőnek kell-e tekinteni.”
- (276) A gazdasági tevékenységek végrehajtására létrehozott közvállalkozások által hozott intézkedések esetében meg kell határozni, hogy az adott vállalkozást például a tőkereszesedsébből kifolyólag ellenőrző állami hatóságok részt vesznek-e a szóban forgó intézkedésben. A kereskedelmi és iparkamarák helyzete más, mert egy ilyen szerv a közigazgatás része vagy „közvetítő állami hatóság” vagy „állami szerv”, ezért a jogszabályok értelmében az általános érdekek feladatainak ellátására létrehozott állami hatóság. Ebből kifolyólag annak megállapításához, hogy valamely kereskedelmi és iparkamara határozata az államnak tulajdonítandó-e, nem feltétlenül kell meghatározni, hogy egy másik állami hatóság (például a szó szoros értelmében az állam, vagy az önkormányzat vagy egyéb helyi hatóságok) részt vett-e a szóban forgó határozat meghozatalában. A valóságban az ilyen határozat szükségszerűen megfelel az államnak tulajdoníthatóság kritériumának.
- (277) A Bizottság korábban ezt a megközelítést alkalmazta a döntéshozatali gyakorlatában. Ennek megfelelően a Bizottság kijelentette, hogy a Vari Kereskedelmi és Iparkamara – mivel a francia jogszabályok értelmében állami szerv – meghatározott földrajzi területen végzi a tevékenységét, választott tagok irányítják, és a cégjegyzékbe felvett vállalkozásoktól beszedett adók állnak rendelkezésére, ezért a 2000/52/EK bizottsági irányelv ⁽³⁷⁾ értelmében vett „állami hatóságok” közé sorolandó. Ezért nem szükséges meghatározni, hogy az intézkedés a *Stardust Marine* ítélezési gyakorlatának ⁽³⁸⁾ értelmében az államnak tulajdonítható-e.
- (278) A CCIPB vitatja, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező megállapodások az államnak tulajdoníthatók, mert tagadja, hogy az állam és a helyi hatóságok részt vettek a határozatai meghozatalában. Ez az érvelés a fentiek alapján nem állja meg a helyét, mert a CCIPB is állami hatóság, amelynek határozatai az állami támogatásokról szóló ítélezési gyakorlat értelmében szükségszerűen az államnak tulajdoníthatók, független attól, milyen szerepet játszottak más hatóságok a határozataiban. Ugyanilyen okokból a CCIPB azon érvelése sem helytálló, hogy az állami felügyelet nem jelent alárendeltséget. Ahogy a (273) preambulumbekzdés kihangsúlyozza, a CCIPB az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben nem profitorientált állami szervként mutatta be magát, ami alátámasztja a Bizottság érvelését, miszerint a CCIPB állami hatóság és valamennyi határozata az államnak tulajdonítható, anélkül, hogy meg kell erősíteni más állami hatóságok részvételét ezekben a határozatokban.
- (279) A Ryanair ezzel kapcsolatos észrevételei alapvetően hasonlóak a CCIPB észrevételeihez. A Ryanair különösen kifejti, hogy a Bizottságnak meg kell vizsgálnia az államnak való tulajdoníthatóság kritériumát, és értékelnie kell az „állami hatóságok” részvételét a CCIPB-nek a Ryanairrel és AMS-szel kapcsolatos határozataiban. A Ryanair emellett hivatkozik az államtanács véleményére, amely szerint a kereskedelmi és iparkamarák a szó szoros értelmében függetlennek az államtól. E vélemény szerint az a tény, hogy a kereskedelmi és iparkamarák az államnak felelnek, ahogy bármely állami szerv technikailag egy jogi személynek felel, önmagában még nem jelent alárendeltséget. A Ryanair ezzel kapcsolatban azt állítja, hogy az állam (a szó szoros értelmében) csak a CCIPB egyes határozatainak meghozatalában vett részt, amiről csak később tájékoztatták. Ez az érvelés a fenti okokból nem állja meg a helyét, mert nem szükséges megállapítani, hogy a CCIPB-n kívül bármely más állami hatóság részt vett a CCIPB határozatainak meghozatalában.
- (280) Hasonlóképpen nem állja meg a helyét a CCIPB-nek az az érvelése, hogy a magánjog alapján üzemelteti a pau-i repülőteret, mert a szóban forgó intézkedéseket egy állami szerv hozta, amelyek ezért szükségszerűen az államnak tulajdoníthatók ⁽³⁹⁾.

⁽³⁶⁾ Lásd a Francia Köztársaság kontra Európai Közösségek Bizottsága C-482/99. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., I-4397. o.) 52. pontját.

⁽³⁷⁾ A Bizottság 2000/52/EK irányelve (2000. július 26.) a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról szóló 80/723/EGK irányelv módosításáról (HL L 193., 2000.7.29., 75. o.).

⁽³⁸⁾ Lásd a Bizottság N 563/2005. sz., a Franciaország – Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres ügyben 2006. június 22-én hozott határozatának (16) preambulumbekzdését.

⁽³⁹⁾ A Bizottság továbbá hangsúlyozza, hogy az állami támogatásra vonatkozó szabályok alkalmazásában nem kell különbséget tenni a CCIPB és a repülőteret üzemeltető konkrét CCIPB-szolgálat között, mivel a pau-i repülőteret üzemeltető szolgálatnak nincs a CCIPB-től eltérő saját jogi személyisége, és csupán a CCIPB-n belüli szolgáltatási lánc eleme, amely a repülőter mindennapi üzemeltetésének kivételével nem rendelkezik döntéshozatali autonómiával. Ennek megfelelően a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, repülőterei szolgáltatásokról szóló megállapodásokat és marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat a CCIPB általános közgyűlése általi felhatalmazást követően a CCIPB elnöke írta alá. Ezen túlmenően sem Franciaország, sem a harmadik felek nem állították, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező intézkedéseket egyedül ennek a szolgálatnak kellene tulajdonítani.

- (281) Következésképpen az értékelés tárgyát képező megállapodások az államnak tulajdonítandók, és állami forrásokat érintenek.

8.1.1.2. A vizsgált időszakban a CCIPB-vel kötött megállapodások révén a Ryanair, az AMS és a Transavia javára nyújtott szelektív előny

- (282) Annak meghatározása céljából, hogy valamely állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell állapítani, hogy a kedvezményezett vállalkozás részesül-e olyan gazdasági előnyben, amelyhez a szokásos piaci feltételek mellett nem jutott volna hozzá⁽⁴⁰⁾.
- (283) E vizsgálat elvégzése érdekében a piacgazdasági szereplő tesztet kell alkalmazni a szóban forgó intézkedésekre. Ennek során meghatározzák, hogy a CCIPB nevében eljáró és a jövedelmezőségi kilátások által motivált hipotetikus piacgazdasági szereplő megkötötte volna-e ugyanezeket a megállapodásokat.
- (284) A teszt megfelelő alkalmazása érdekében először számos általános kérdést kell megválaszolni, különösen az alábbiakat:
- Vajon a marketingszolgáltatásokról szóló és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, ugyanazon a napon aláírt megállapodást külön vagy együtt kell vizsgálni⁽⁴¹⁾?
 - A piacgazdasági szereplő tesztnek a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokra történő alkalmazásakor vajon úgy kell tekinteni, hogy a CCIPB a pau-i repülőtér üzemeltetőjeként járt el vagy a helyi gazdaságfejlesztési feladatával kapcsolatosan marketingszolgáltatásokat vásároló állami hatóságként, függetlenül attól, hogy a repülőtér-üzemeltetője?
 - Milyen előnyökre számíthatott volna a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokból a CCIPB helyett eljáró hipotetikus piacgazdasági szereplő?
 - A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásában milyen jelentőséggel bír a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások feltételeinek a más repülőtereken felszámolt repülőtéri díjakkal való összehasonlítása?
- (285) E kérdések megválaszolását követően a Bizottság alkalmazni fogja a piacgazdasági szereplő tesztet a szóban forgó különböző intézkedésekre.

A repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások közös elemzése

- (286) A Bizottság a kiterjesztésről szóló határozatban úgy véli, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező kétféle megállapodásokat (a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokat és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat) minden érintett időszak vonatkozásában együttesen kell elemezni, az egyes megállapodások aláírásának időpontjában. Ez a megközelítés különösen azt jelenti, hogy a CCIPB által kötött mindegyik alábbi megállapodáscsomag egyetlen intézkedésként kezelendő:
- a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötött 2005. június 30-i megállapodás és a marketing-szolgáltatásokról szóló, az AMS-szel ugyanazon a napon kötött megállapodás a Pau–London Stansted útvonal tekintetében,
 - a CCIPB 2007. szeptember 25-i levele a Ryanairnek a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodásnak a Pau–Charleroi útvonalra történő kiterjesztéséről⁽⁴²⁾, és a marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel ugyanazon a napon kötött megállapodás,
 - a CCIPB 2008. március 17-i levele a Ryanairnek a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodásnak a Pau–Bristol útvonalra történő kiterjesztéséről, és az AMS-szel ugyanezen útvonal vonatkozásában 2008. március 31-én kötött, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás,

⁽⁴⁰⁾ Lásd különösen a *Spanyol Királyság kontra Európai Közösségek Bizottsága* C342/96. sz. ügyben 1999. április 29-én hozott ítélet (EBHT 1999., I-2459. o.) 41. pontját.

⁽⁴¹⁾ Ez a kérdés nem vonatkozik a CCIPB és a Transavia által 2006. január 23-án aláírt megállapodásra, amely repülőtéri szolgáltatásokat és marketingszolgáltatásokat is érint, vagy a CCIPB és a Ryanair által 2003. január 28-án aláírt megállapodásra, amely szintén tartalmaz repülőtéri szolgáltatásokkal és marketingszolgáltatásokkal kapcsolatos rendelkezéseket is.

⁽⁴²⁾ Az ilyen típusú levél a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokhoz hasonlítható, mert tartalmazza a repülőtéri díjak meghatározásával és a földi kiszolgálással kapcsolatos feltételeket. A továbbiakban része „a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások” néven említett aktusoknak.

- a CCIPB 2009. június 16-i levele a Ryanairnek a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodásnak a Pau–Bristol útvonalra történő kiterjesztéséről, és az AMS-szel ugyanezen a napon ugyanezen útvonal vonatkozásában kötött, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás,
 - marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel a Pau–London, Pau–Charleroi and Pau–Beauvais útvonal vonatkozásában 2010. január 28-án kötött megállapodás. Ezzel a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodással párhuzamosan egyetlen repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást sem kötöttek hivatalosan. Ugyanakkor megállapítható, hogy létezik egy repülőtéri szolgáltatásokról szóló „implicit” megállapodás. Ez az implicit megállapodás a repülőtér gazdasági tanácsadó bizottságával folytatott megbeszéléseket követően megállapított általános repülőtéri díjakból, illetve a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodásban előírt földi kiszolgálási díjakból származik, és ezt a megállapodást továbbra is alkalmazzák a Ryanairre a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban⁽⁴³⁾ leírt három útvonal vonatkozásában. Franciaország jelezte, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodást a 2010. június 30-án történt lejártát követően nem hosszabbították meg, és ezt követően továbbra is a repülőtér gazdasági tanácsadó bizottsága által elfogadott szabályozott díjakat, illetve a 2005. június 30-i megállapodásban előírt földi kiszolgálási díjakat alkalmazták a Ryanair esetében.
- (287) Franciaország kijelenti, hogy egyetért a kiterjesztésről szóló határozatban alkalmazott megközelítéssel, miszerint a repülőtéri szolgáltatásokról, illetve a marketingszolgáltatásokról szóló, egyidejűleg aláírt megállapodásokat együtt vizsgálják meg. Másrésztől egyes érdekelt harmadik felek, különösen a CCIPB és a Ryanair, megkérdőjelezi ezt a megközelítést, mert úgy vélik, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat külön kellene megvizsgálni.
- (288) Ugyanakkor a rendelkezésre álló tények megerősítik, hogy a kiterjesztésről szóló határozat által alkalmazott és Franciaország által elfogadott megközelítés jól megalapozott. Ez egyértelmű a Transavia, illetve a Ryanairrel 2003-ban kötött megállapodás esetében, mivel a marketingszolgáltatások és a repülőtéri szolgáltatások egyazon megállapodás tárgyát képezik. A (289)–(313) preambulumbekkezdésben említett okokból ez a Ryanairrel és az AMS-szel aláírt többi megállapodásra is érvényes.
- (289) Először, minden marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást gyakorlatilag ugyanakkor írtak alá, mint egy repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást. A kétféle megállapodást mindig egy napon írták alá, a marketingszolgáltatásokról szóló, 2008. március 31-i megállapodás kivételével, amelyet azonban nem sokkal (14 nappal) azt követően kötöttek, hogy repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást írtak alá a Pau–Bristol útvonal vonatkozásában, amely ugyanaz az útvonal, mint amelyik a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban szerepel.
- (290) A kétféle megállapodást továbbá ugyanazok a felek kötötték. Az AMS tulajdonképpen a Ryanair 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalat, amelynek igazgatói magas rangú vezetők a Ryanairnél⁽⁴⁴⁾. A Ryanair és az AMS tehát egyetlen gazdasági egységet alkot abban az értelemben, hogy az AMS a Ryanair érdekei szerint és a Ryanair ellenőrzése mellett jár el, és az általa termelt nyereség a Ryanairt illeti osztalék vagy a társaság értékének növekedése formájában. Emellett, ahogy a későbbi részletekből kiderül, a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások a Ryanair által a pau-i repülőtérrel indított bizonyos útvonalak üzemeltetéséhez kapcsolódnak. A marketing-szolgáltatásokról szóló megállapodások kimondják, hogy a Ryanairnek az említett útvonalak üzemeltetésére irányuló kötelezettségvállalásán alapulnak, és a CCIPB és a Ryanair a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, az említett útvonalakra vonatkozó megállapodásokkal egyidejűleg kötötte őket. Ebből következően az, hogy a CCIPB a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat az AMS-szel, és nem a Ryanairrel kötötte, nem akadályozhatja meg, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló, ugyanakkor kötött megállapodást és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást egyetlen ügyletnek tekintsek, különösen a megállapodásoknak a piacgazdasági szereplő tesztnek megfelelő elemzése alkalmazásában, és ezzel az elemzéssel összefüggésben a Ryanairt és az AMS-t egyetlen gazdasági egységnek tekintsek.
- (291) Végezetül, az egyes megállapodások tekintetében a (292)–(313) preambulumbekkezdésben leírt számos egyéb tény további nagyon szoros összefüggésről tanúskodik egyrészt a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások, másrészt az ugyanakkor aláírt, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások között.
- (292) Ennek megfelelően a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodást öt éves időtartamra írták alá, csakúgy, mint a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, aznap megkötött megállapodást, amelynek értelmében a Ryanair vállalta, hogy napi járatokat üzemeltet London és Pau között. A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás továbbá explicit kapcsolatot hoz létre közte és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás tárgyát képező repülőtéri szállítási szolgáltatások között: *„Ennek a megállapodásnak az alapja a Ryanair kötelezettségvállalása, miszerint napi járatokat üzemeltet Pau és London Stansted között.”* Ez a megfogalmazás egyértelműen arról tanúskodik, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás nagy valószínűséggel nem létezne, ha a Ryanair nem üzemeltetné a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás tárgyát képező útvonalat.

⁽⁴³⁾ A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásnak megfelelően a Ryanair az ugyanebben a megállapodásban előírt feltételek mellett vállalta az említett három útvonal üzemeltetését.

⁽⁴⁴⁾ Lásd Aquitánia regionális számvetési kamarájának a CCIPB-ről szóló, a (72) preambulumbekkezdésben említett beszámolóját, amely különösen arra a következtetésre jut, hogy az AMS egyszerűen a Ryanair oldalhajtása, amelyet a Ryanair két magas rangú vezetője irányít.

- (293) A marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodás a preambulumban szintén kimondja: „[...] technikai okokból az Airport Marketing Services Limited az egyetlen olyan vállalkozás, amely az eredeti és exkluzív www.ryanair.com honlap révén képes magára vállalni a pau-béarn-i régió népszerűsítését, hogy biztosítsák a Ryanair pau-i repülőjegyeinek lefoglalását.” Ez a megfogalmazás megerősíteni látszik, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás elsődleges célja nem a pau-béarn-i régió általános népszerűsítése, hanem konkrétan a Ryanair pau-i repülőjegyeire vonatkozó értékesítés maximalizálása a régió népszerűsítése által.
- (294) Továbbá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás szerint az AMS által nyújtandó szolgáltatások része, hogy a Ryanair Pau-val mint úti céllal foglalkozó oldalán leírásokat és linkeket, illetve az angol honlapon egy CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linket helyeznek el. A Ryanair Pau-val mint úti céllal foglalkozó oldala azonban főként azokat célozza meg, akik már eldöntötték, hogy a Ryanair szolgáltatásait használják a Pau-ba történő utazás során, vagy valószínűleg megfontolják azt. A honlap kezdőoldala határozottan sokkal szélesebb közönséget céloz meg, de a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás csak az angol változatára terjed ki. Ez is arra utal, hogy a marketingszolgáltatások alapvetően arra irányulnak, hogy a Ryanair szolgáltatásait népszerűsítsék a Pau és London közötti útvonalon, nem pedig magát Pau-t és a régiót. Ha az lenne a céljuk, hogy minden, a régió iránt valószínűleg érdeklődő turista és üzleti utazó számára népszerűsítsék Pau-t és a régiót, a CCIPB minden valószínűség szerint kérte volna, hogy az általa kiválasztott honlapra mutató linket a Ryanair valamennyi, de legalább számos különböző nyelvű honlapján helyezték el, ne csak az angol honlapon.
- (295) Végezetül a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodás az alábbiak szerint rendelkezik: „Ha a megállapodás aláírását követően a kereskedelem bármely anyagi feltétele jelentősen megváltozik, beleértve a megállapodás eredményeképpen generált beutazó utasok számát, a felek jóhiszeműen vállalják, hogy módosítják a szerződést, hogy tükrözze ezt a változást.” A beutazó utasok száma ezért a „kereskedelem anyagi feltételeként” jelenik meg a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban, ami ismét csak megerősíti, hogy a marketingszolgáltatások elsődlegesen nem annyira általában Pau-ba és a régióba történő utazásra irányulnak, hanem konkrétan arra, hogy maximalizálják a Ryanairrel Pau-ba utazó utasok számát.
- (296) Hasonló elemek találhatók a többi marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokban is. A marketingszolgáltatásokról szóló, 2007. szeptember 25-i megállapodást ötéves időtartamra kötötték, ami megfelel annak az időtartamnak, amennyire a CCIPB a Ryanairnek ugyanazon a napon írt levelében meghosszabbította a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodás feltételeit a Pau–Charleroi útvonal vonatkozásában. Továbbá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás az alábbiakról rendelkezik: „A megállapodás alapja a Ryanair kötelezettségvállalása, miszerint egész évi működés mellett heti szintű járatokat (hetente három járatot) üzemeltet PAU és CHARLEROI között, kivéve, ha az vis maior miatt nem lehetséges. A CCIPB-nek ezért a www.ryanair.com honlap elérésével lehetősége nyílik arra, hogy nagyszámú turistának és üzleti utazónak népszerűsítse PAU-BÉARN és a régió üzleti és idegenforgalmi lehetőségeit, és több, magas vásárlóerővel rendelkező, BELGIUMBÓL induló utast vonzzon PAU-BÉARN-BA.”
- (297) A megállapodás preambuluma emellett kimondja: „[...] [az Airport Marketing Services] az egyetlen olyan vállalkozás, amely képes megelőzni nagyszámú potenciális Ryanair-utast, hogy népszerűsítse a régió idegenforgalmi és üzleti lehetőségeit.” Ezek a kijelentések megerősíteni látszanak, hogy a megállapodás elsődleges célja nem a pau-béarn-i régióba történő utazás általános előmozdítása, hanem konkrétan a Ryanair jegyeladásának maximalizálása a Charleroi–Pau útvonalon.
- (298) Továbbá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás szerint az AMS által nyújtandó szolgáltatások keretében egy CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linket helyeznek el a Ryanair belga és holland honlapján. A marketingszolgáltatások ezért nem azokat célozzák meg általánosságban, akik meggyőzhetők Pau vagy a régió felkereséséről, hanem konkrétan azokat, akik nagy valószínűség szerint a Ryanair szolgáltatásait használják Charleroi és Pau között, azaz belga és holland utasokat.
- (299) A marketingszolgáltatásokról szóló, 2008. március 31-i megállapodást a 2008. május 16. és szeptember 13. közötti időszakra kötötték, ami megfelel annak az időszaknak, amelyre a Ryanair vállalta a bristoli útvonal üzemeltetését, ahogy az említett megállapodás megfogalmazásából is kiderül: „Ennek a megállapodásnak az alapja a Ryanair kötelezettségvállalása, miszerint egy éven keresztül, 2008. május 16. és szeptember 13. között heti szintű járatokat (hetente három járatot) üzemeltet PAU és BRISTOL között, kivéve, ha az vis maior miatt nem lehetséges. A CCIPB-nek ezért a www.ryanair.com honlap elérésével lehetősége nyílik arra, hogy nagyszámú turistának és üzleti utazónak népszerűsítse PAU-BÉARN és a régió üzleti és idegenforgalmi lehetőségeit, és több, magas vásárlóerővel rendelkező, NAGY-BRITANNIÁBÓL induló utast vonzzon PAU-BÉARN-BA”⁽⁴⁵⁾.

⁽⁴⁵⁾ Az eredeti angol szöveg.

- (300) A megállapodás preambuluma emellett kimondja: „[...]az Airport Marketing Services] az egyetlen olyan vállalkozás, amely képes nagyszámú potenciális Ryanair-utast megcélózni a régió idegenforgalmi és üzleti lehetőségeinek népszerűsítése érdekében”⁽⁴⁶⁾. Továbbá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás szerint az AMS által nyújtandó szolgáltatások keretében egy CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linket helyeznek el a Ryanair angol honlapján.
- (301) A marketingszolgáltatásokról szóló, 2009. június 16-i megállapodást a 2009. április 1. és október 24. közötti időszakra kötötték, ami megfelel annak az időszaknak, amelyre a Ryanair vállalta a Pau–Bristol útvonal üzemeltetését, ahogy az említett megállapodás alábbi megfogalmazásából is kiderül: „Ennek a megállapodásnak az alapja a Ryanair kötelezettségvállalása, miszerint egy éven keresztül, 2009. április 1. és 2009. október 24. között heti szintű járatokat (heti két járatot) üzemeltet PAU és BRISTOL között, kivéve, ha az vis maior miatt nem lehetséges. A CCIPB-nek ezért a www.ryanair.com honlap elérésével lehetősége nyílik arra, hogy nagyszámú turistának és üzleti utazónak népszerűsítse PAU-BÉARN és a régió üzleti és idegenforgalmi lehetőségeit, és több, magas vásárlóerővel rendelkező, NAGY-BRITANNIÁBÓL induló utast vonzzon PAU-BÉARN-BA.”
- (302) A megállapodás preambuluma emellett kimondja: „[...]az Airport Marketing Services] az egyetlen olyan vállalkozás, amely képes nagyszámú potenciális Ryanair-utast megcélózni a régió idegenforgalmi és üzleti lehetőségeinek népszerűsítése érdekében.” Továbbá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás szerint az AMS által nyújtandó szolgáltatások keretében egy CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linket helyeznek el a Ryanair angol honlapján.
- (303) A marketingszolgáltatásokról szóló, 2010. január 28-i megállapodás kimondja, hogy a Ryanair által a Pau–London, Pau–Charleroi és Pau–Beauvais útvonal vonatkozásában vállalt légi közlekedési szolgáltatások megkezdését követő egy évre érvényes, a megállapodás 1. cikkének megfelelően. Ez a rendelkezés egyértelmű kapcsolatról árulkodik a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás és az említett légi közlekedési szolgáltatások között. Továbbá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás 1. cikke kimondja:

„Ennek a megállapodásnak az alapja a Ryanair kötelezettségvállalása, miszerint útvonalakat nyit és üzemeltet:

— PAU és LONDON Stansted között 2010. március 30-tól egész éven keresztül heti három járat formájában,

— PAU és CHARLEROI között 2010. március 30-tól a nyári szezonban heti három járat formájában,

— PAU és BEAUVAIS között 2010. áprilisától a nyári szezonban heti három járat formájában.

A CCIPB-nek ezért a www.ryanair.com honlap elérésével lehetősége nyílik arra, hogy nagyszámú turistának és üzleti utazónak népszerűsítse PAU és a régió üzleti és idegenforgalmi lehetőségeit, és több, magas vásárlóerővel rendelkező beérkező utast vonzzon”⁽⁴⁷⁾.

- (304) A megállapodás preambuluma emellett kimondja: „[...]az Airport Marketing Services] az egyetlen olyan vállalkozás, amely képes nagyszámú potenciális Ryanair-utast megcélózni a régió idegenforgalmi és üzleti lehetőségeinek népszerűsítése érdekében”⁽⁴⁸⁾. Továbbá a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodáshoz hasonlóan a 2010. évi megállapodás is kimondja, hogy az AMS által nyújtandó szolgáltatások keretében leírásokat és linkeket helyeznek el a Ryanair Pau-val mint úti céllal foglalkozó oldalán, valamint egy CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linket helyeznek el i. a Ryanair angol honlapján a Pau–London útvonal vonatkozásában, ii. a Ryanair belga és holland honlapján a Pau–Charleroi útvonal vonatkozásában, és iii. a Ryanair francia honlapján a Pau–Beauvais útvonal vonatkozásában. Végezetül a megállapodás kimondja, hogy ha 2010 februárjáig nem jelentik be vagy nem indítják el a Ryanairnek az 1. cikkben meghatározott, Londonba, Charleroi-ba és Beauvais-ba irányuló légi közlekedési szolgáltatásait, a megállapodás érvényét veszti, és egyik felet sem terhel semmilyen felelősség. Ez a rendelkezés ezért további kapcsolatot teremt a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás és a Ryanair Londonba, Charleroi-ba és Beauvais-ba irányuló szolgáltatásai között.

⁽⁴⁶⁾ Lásd a 45. lábjegyzetet.

⁽⁴⁷⁾ Lásd a 45. lábjegyzetet.

⁽⁴⁸⁾ Lásd a 45. lábjegyzetet.

- (305) A marketingszolgáltatásokról szóló különböző megállapodások ilyen elemei azt mutatják, hogy a megállapodások tárgyát képező marketingszolgáltatások mind az időtartamukat, mind a jellegüket tekintve szorosan kapcsolódnak a Ryanair által kínált légi közlekedési szolgáltatásokhoz, a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokban és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodásokban foglaltak szerint. A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások azt is kimondják, hogy a Ryanairnek a szóban forgó útvonalak működtetésére irányuló kötelezettségvállalásán alapulnak. Egyáltalán nem céljuk, hogy általánosságban véve minél több turista és üzleti utazó keresse fel Pau-t és a régiót, és a marketingszolgáltatások konkrétan azokat célozzák meg, akik valószínűleg igénybe veszik a Ryanairnek a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokban szereplő közlekedési szolgáltatásait, ezért az elsődleges céljuk ezeknek a szolgáltatásoknak a népszerűsítése.
- (306) A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások tehát elválaszthatatlanok az azokat tükröző, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásoktól, illetve az azok tárgyát képező légi közlekedési szolgáltatásoktól. A (286)–(305) preambulumbekzdésben ismertetett tények továbbá azt mutatják, hogy a szóban forgó útvonalak (és így a hozzájuk kapcsolódó, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások) hiányában a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat nem kötötték volna meg. Ahogy a (286)–(305) preambulumbekzdésben szerepel, a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások kifejezetten arról tanúskodnak, hogy a Ryanairnek bizonyos útvonalak működtetésére irányuló kötelezettségvállalásán alapulnak. Emellett olyan marketingszolgáltatásokról rendelkeznek, amelyek alapvetően ezen útvonalak népszerűsítésére irányulnak.
- (307) Ebben a vonatkozásban nem állja meg a helyét a CCIPB-nek az az érvelése, hogy a kétféle megállapodást külön-külön kellene elemezni, mert más a céljuk. A fentiekből nyilvánvaló, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokkal együtt a Ryanair és a CCIPB közötti kereskedelmi kapcsolatok szerves részét képezik a kétféle megállapodás tárgyát képező útvonalak üzemeltetésének vonatkozásában.
- (308) Továbbá úgy tűnik, hogy a szóban forgó marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások megkötését megelőzően a CCIPB nem írt ki pályázati felhívást az ilyen szolgáltatásokat kínáló valamennyi vállalat számára⁽⁴⁹⁾, és nem is konzultált különböző potenciális szolgáltatókkal az ajánlatuk összehasonlítása céljából. Általánosabban fogalmazva, a szóban forgó marketingszolgáltatások vonatkozásában az érintett légitársaságokon és a leányvállalataikon kívül más szolgáltatókat nem vett figyelembe. Ez megerősíti a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások és a Ryanair által Pau-ból üzemeltetett útvonalak szoros egymásrautaltságát. Ha a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások valóban függetlenek lettek volna a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásoktól, a CCIPB minden valószínűség szerint az AMS-en kívüli további szolgáltatókkal is konzultált volna, mivel állami szerv, amely általában versenypályázati eljárást alkalmaz.
- (309) Továbbá úgy tűnik, hogy valamennyi repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás megkötése a marketing-szolgáltatásokról szóló megállapodások megkötésétől függött.
- (310) Először, Franciaország szerint a 2005. évi megállapodások (a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodás és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás), noha jogilag függetlenek egymástól, mégis szorosan kapcsolódnak egymáshoz⁽⁵⁰⁾, és tagadhatatlanul szoros kapcsolat létezik a Ryanairrel kötött, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás és az AMS-szel, a Ryanair 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalatával kötött, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás között⁽⁵¹⁾. A 2005. évi megállapodások, valamint a Ryanairrel és az AMS-szel a későbbiekben kötött megállapodások közötti nagyfokú hasonlóság alapján Franciaország fent említett észrevételei könnyen alkalmazhatók ezekre a későbbi megállapodásokra.
- (311) Franciaország a 2011. május 30-i levelében azt is jelzi, hogy arra ösztönözték a CCIPB-t, hogy írja alá a megállapodásokat 2005. június 30-án. Ebben a levélben továbbá rámutat, hogy miután nem hosszabbították meg az AMS-szel kötött megállapodást, a Ryanair a CCIPB írásbeli értesítése nélkül úgy határozott, hogy az IATA 2011. évi nyári szezonjától kezdve (2011. április) nem újítja meg a Pau-Pyrénées repülőtérre közlekedő járatait. Ezt arra látszik utalni, legalábbis bizonyos esetekben, hogy a Ryanair a repülőtér-üzembentartó és az AMS közötti, marketing-szolgáltatásokról szóló megállapodás hiányában nem egyezne bele az útvonal üzemeltetésébe és nem fizetné ki a repülőtér általános díjait.
- (312) Ezt a megközelítést a CRC is kihangsúlyozza a 2007. január 5-i jelentésében⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁹⁾ Kivéve az Air & Cosmos magazinban történt sikertelen hirdetést (lásd a (132) preambulumbekzdést).

⁽⁵⁰⁾ A francia hatóságok 2007. július 13-i levele.

⁽⁵¹⁾ A francia hatóságok 2011. május 30-i levele.

⁽⁵²⁾ A jelentés megállapítja, hogy ez a szolgáltatási megállapodás valójában a Ryanairnek nyújtott pénzügyi támogatásnak minősül, és jogellenes, mert a Bizottságot nem értesítették előzetesen a támogatásról. Azt is megállapítja, hogy a közigazgatási bíróság határozatának (amely azt a következtetést vonta le, hogy a Ryanairrel kötött 2003. évi megállapodás jogellenes állami támogatáshoz vezetett) hatásait kikerülendő, a kereskedelmi és iparkamara új jogi keretrendszerhez folyamodott.

- (313) A fentiekből nyilvánvaló, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások elválaszthatatlanok a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodásoktól, egyetlen ügyletet jelentenek, és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás és a két megállapodás tárgyát képező útvonalak hiányában minden valószínűség szerint nem kötötték volna meg őket. Következésképpen a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, velük egyidejűleg kötött megállapodásokat egyetlen intézkedésként kell megvizsgálni annak meghatározásához, hogy állami támogatásnak minősülnek-e.

A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása a CCIPB-re a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások vonatkozásában

- (314) A piacgazdasági szereplő tesztnek a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások vonatkozásában történő alkalmazásához meg kell határozni a CCIPB magatartásának elemzése során használt hipotetikus piacgazdasági szereplőt.
- (315) Az egyik megközelítés szerint a CCIPB repülőtér-üzembentartóként⁽⁵³⁾ kötötte meg a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat, ezért a magatartását egy jövedelmezőségi kilátások által motivált hipotetikus repülőtér-üzembentartó magatartásával hasonlítják össze.
- (316) A másik megközelítés szerint a CCIPB állami szervként járt el, amelyre általános érdekű feladatot ruháztak, jelen esetben Pau és a környező régió gazdasági fejlesztését, és e feladat teljesítése érdekében fizetett ezekért a marketingszolgáltatásokért, függetlenül attól, hogy a pau-i repülőtér üzemeltetője. A második megközelítés összefüggésében az ítélezési gyakorlatnak megfelelően igazolni kell, először, hogy az érintett szolgáltatások megfelelnek a közbeszerző „tényleges szükségleteinek”, másodsor, hogy a „piaci árak” megfelelő áron vagy az alatt vásárolták őket⁽⁵⁴⁾, vagy más szóval egy jövedelmezőségi kilátások által motivált piacgazdasági szereplő, akinek szüksége van az ilyen szolgáltatásokra (és nem feltétlenül repülőtér-üzembentartó) kész lett volna-e elfogadni a CCIPB által elfogadott feltételekhez hasonló feltételeket.
- (317) Bizonyos érdekelt harmadik felek észrevételei, legalább hallgatólagosan, arra utalnak, hogy a második megközelítést preferálják. Különösen a fent említett 2013. december 20-i tanulmányban a Ryanair olyan információkat közöl, amelyek szerint az AMS marketingszolgáltatásainak ára nem haladta meg az ilyen szolgáltatások piaci árának tekinthető árat. Emellett megállapítja, hogy a repülőtér-üzembentartók nem választhatók el az AMS más típusú ügyfeleitől.
- (318) A CCIPB ugyanebbe az irányba mutató információkat nyújtott be, és szintén megállapította, hogy a feladatai közé tartozik a hatáskörébe eső terület gazdasági vonzerejének növelése. Ennek megfelelően azt állítja, hogy az ezekért a marketingszolgáltatásokért fizetett összeg lehetővé tette Pau és a régió népszerűsítését, és a Ryanair utasai által az ott-tartózkodásuk során 2010-ben költött 56 millió EUR közvetlenül a szállodaipart, a vendéglátóipart, valamint a kereskedelmi és ingatlanszektort támogatta (2005-ben ez az összeg 8 millió EUR volt, ami a CCIPB állítása szerint a más repülőterek által elvégzett hatástanulmányokkal összehasonlítva igen alacsony összeg). Ez az állítás arra utal, hogy a CCIPB szerint a magatartását az általános érdekű feladatainak teljesítéséhez szükséges szolgáltatásokat megvásárló közbeszerző magatartásaként kellene megvizsgálni.
- (319) A Bizottság ebben a vonatkozásban először megállapítja, hogy ez az érvelés ellentmond annak az elméletnek, miszerint a CCIPB-nek a szóban forgó intézkedésekkel kapcsolatos határozatai nem az államnak tulajdoníthatók. Ha a CCIPB fenntartja, hogy a helyi gazdaságfejlesztési feladata teljesítése érdekében írta alá ezeket a megállapodásokat, akkor szükségszerűen el kell fogadni, hogy ez a magatartás tipikusan a helyi állami hatóságok magatartásának felel meg.
- (320) Másodsor, a Bizottság úgy véli, hogy a fent említett két megoldás közül a másodikat el kell utasítani, mert eleve nem veszi figyelembe, hogy amint az korábban megállapítást nyert, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások és a marketingszolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodások nem választhatók el egymástól. Ez a megközelítés alapján véve annak lehetőségét jelentené, hogy a CCIPB a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások megkötésekor nem vette figyelembe az általa üzemeltetett repülőtérrel a Ryanair által kínált útvonalakat, és az érintett útvonalak, valamint a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodások hiányában is aláírta volna ezeket a megállapodásokat. A (286)–(313) preambulumbekkezdésben részletezett okokból ez a feltételezés nagyon valószínűtlen.
- (321) Továbbá, még ha ezt a második megközelítést alkalmaznák is, nem vonhatnák le azt a következtetést, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások nem juttatták gazdasági előnyhöz a Ryanairt és az AMS-t.

⁽⁵³⁾ A helyi gazdaságfejlesztés közpolitikai céljainak sérelme nélkül, amelyeket a CCIPB esetlegesen kitűzött maga elé a szóban forgó megállapodások megkötésével.

⁽⁵⁴⁾ Lásd például a *Bretagne Angleterre Irlande (BAI)* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* T-14/96. sz. ügyben hozott ítélet (EHBT 1999., II-139. o.) 75. és 76. pontját, valamint a *P & O European Ferries (Vizcaya), SA és Diputación Foral de Vizcaya* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* T-116/01. és T-118/01. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (EHBT 2003., II-2957. o.) 117. pontját.

- (322) Valójában, ahogy az a (316) preambulumbekkezdésben olvasható, ahhoz, hogy egy nyilvánosan működő gazdálkodó egység általi beszerzések ne juttassák gazdasági előnyhöz az eladót, nem elég, hogy a „piaci áraknak” megfelelő vagy annál alacsonyabb árakat alkalmaztak. A közbeszerző „tényleges szükségleteinek” is meg kell felelniük.
- (323) Nem zárható ki kategorikusan, hogy a Pau-val és a régióval kapcsolatos gazdaságfejlesztési feladatának teljesítése során a CCIPB úgy érezte, hogy kereskedelmi szolgáltatókhoz kell fordulnia a régió népszerűsítése érdekében. Ugyanakkor a jelenlegi esetben ez a promóció két egyértelműen meghatározott vállalkozás, azaz a Ryanair és a CCIPB mint a pau-i repülőtér-üzembentartó kereskedelmi tevékenységeit célozza meg. A nyilvánosan működő gazdálkodó egységek nem ítélik meg úgy, hogy a főként egy vagy több egyértelműen meghatározott vállalkozás tevékenységeit népszerűsítő marketingszolgáltatások a helyi gazdaságfejlesztés előmozdítására vonatkozó konkrét feladataik közé tartoznak. Az ilyen nyilvánosan működő gazdálkodó egységek logikusan indulnak ki abból a feltételezésből, hogy a helyi vállalkozásoknak kell elvégezniük vagy finanszírozniuk a saját marketingtevékenységüket, és a saját tevékenységeik a régió és a helyi gazdasági szövet általános promóciójára korlátozódnak konkrét vállalkozások megcélzása nélkül.
- (324) Bármely más megközelítés azt a feltételezést jelentené, hogy a helyi gazdaságfejlesztésért felelős nyilvánosan működő gazdálkodó egységek a főként bizonyos helyi vállalkozások termékeit vagy szolgáltatásait népszerűsítő marketingszolgáltatásokat vásárolhatnak, anélkül, hogy az ilyen intézkedések állami támogatásnak minősülne, azon az alapon, hogy ezek a szolgáltatások ösztönzőleg hatnak a helyi gazdaság fejlődésére, és „piaci áron” vásárolják meg őket. Az ilyen megközelítés kijátszaná az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdését.
- (325) Ennek eredményeképpen úgy tűnik, hogy a CCIPB által az AMS-től vásárolt marketingszolgáltatások nem tekinthetők úgy, mintha a CCIPB mint a helyi gazdaság fejlesztésének feladatával megbízott nyilvánosan működő gazdálkodó egység „tényleges szükségleteit” elégítenék ki. Ezt a következtetést megerősítik a Franciaország által nyújtott bizonyos információk, amelyek szerint egyértelműen nem bevált gyakorlat a repülőtér nem üzemeltető kereskedelmi és iparkamarák számára, hogy légitársaságoktól vásároljanak marketingszolgáltatásokat ⁽⁵⁵⁾.
- (326) Ebből következően a (316)–(321) preambulumbekkezdésben említett második megközelítés alkalmazásával azt a következtetést lehetne levonni, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások gazdasági előnyhöz juttatják a szolgáltatásokat biztosító vállalkozásokat és a marketingszolgáltatásokból közvetlenül részesülő légitársaságokat. Így e megközelítés alkalmazásával az AMS-szel kötött, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások támogatásban részesítették az AMS-t mint a marketingszolgáltatások biztosítóját, illetve a Ryanairt mint a szolgáltatások közvetlen és fő kedvezményezettjét.
- (327) Továbbá, amikor egy nyilvánosan működő gazdálkodó egység az általános érdekű feladatainak gyakorlása során beszerzésben vesz részt, általában várhatóan minimalizálja a költségeit, és ajánlattételi felhívást ír ki, vagy legalább számos szolgáltatóval konzultál, és összehasonlítja az ajánlatukat. Ez különösen az olyan rendkívül egyedi áruknál és szolgáltatásoknál van így, amelyek esetében nincsenek egyértelmű, referenciaként használható piaci árak, és a marketingszolgáltatások esetében egyértelműen erről van szó. Ugyanakkor a jelenlegi esetben a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat nem ajánlati felhívást követően írták alá. A CCIPB által kiírt ajánlattételi felhívásra nem jelentkezett olyan légitársaság, amely kész lett volna járatokat üzemeltetni a pau-i repülőtérrel a tervezett feltételek mellett ⁽⁵⁶⁾. Ez a megállapítás megerősíti, hogy a második megközelítés nem megfelelő.
- (328) A CCIPB-nek a kiterjesztésről szóló határozat kapcsán benyújtott észrevételei szintén megerősíteni látszanak ezt. Említésre méltó, hogy amikor a CCIPB a piacgazdasági szereplő teszt teljesülésének bizonyítása érdekében összehasonlítja a magatartását különböző magánvállalkozások magatartásával, főként repülőtér-üzembentartókkal hasonlítja össze magát. Így utal számos nagy brit magánrepülőtérre, egy olasz repülőtérre és hat francia repülőtérre. Ez a megközelítés azt a következtetést látszik megerősíteni, hogy a CCIPB elsősorban repülőtér-üzembentartóként írta alá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat, nem pedig a helyi gazdaságfejlesztési feladata érdekében eljáró állami hatóságként.
- (329) Franciaország továbbá ismerteti, hogy Béarn idegenforgalmi népszerűsítése a Béarn-Basque megyei idegenforgalmi bizottság feladata, és a kereskedelmi és iparkamarák általában az adott terület különböző regionális és megyei struktúráiban, különösen a regionális és megyei idegenforgalmi bizottságokban való részvételükkel hajtanak végre az idegenforgalom előmozdítására irányuló konkrét tevékenységeket. Ugyanakkor a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat, amelyek fő célja a CCIPB szerint Pau és a régió idegenforgalmi és üzleti lehetőségeinek népszerűsítése, közvetlenül a CCIPB-vel írták alá, az idegenforgalom előmozdításáért felelős helyi struktúrák közreműködése nélkül. Ez egy újabb tényező, amely megerősíteni látszik, hogy a CCIPB elsősorban repülőtér-üzembentartóként írta alá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat.

⁽⁵⁵⁾ Ez a megállapítás azt is megerősíteni látszik, hogy az érintett marketingszolgáltatásokat a CCIPB elsősorban mint repülőtér-üzembentartó vásárolta meg, nem pedig a regionális gazdaság fejlesztéséért felelős állami hatóság.

⁽⁵⁶⁾ Lásd a (132) preambulumbekkezdést.

(330) A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása érdekében ezért a (315) preambulumbekzdésben említett első megközelítést kell alkalmazni, és össze kell hasonlítani a CCIPB magatartását egy jövedelmezőségi kilátások által vezérelt, a CCIPB helyett a pau-i repülőteret üzemeltető hipotetikus piacgazdasági szereplő magatartásával.

(331) Ez a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások vonatkozásában hozott következtetés ugyanilyen okokból a Transaviával kötött megállapodásra is igaz, különösen mivel ez utóbbi esetben a repülőtéri szolgáltatásokról és a marketingszolgáltatásokról ugyanaz a megállapodás rendelkezett.

Előnyök, amelyeket egy piacgazdasági szereplő a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásoktól várhatott volna, és az ár, amelyet kész lett volna kifizetni ezekért a szolgáltatásokért

(332) A fentiekből nyilvánvaló, hogy a piacgazdasági szereplő tesztnek az érintett marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokra történő alkalmazásához ezeket a megállapodásokat a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodásokkal együtt kell elemezni, mert egyetlen ügyletet jelentenek ⁽⁵⁷⁾, és a CCIPB magatartását a helyette a pau-i repülőteret üzemeltető hipotetikus piacgazdasági szereplő magatartásával összehasonlítva kell megvizsgálni.

(333) Az egyes érintett ügyletek elemzésekor meg kell határozni, hogy a jövedelmezőségi kilátások által vezérelt hipotetikus piacgazdasági szereplő milyen előnyökre számíthat a marketingszolgáltatások révén. Az elemzés során nem kell figyelembe venni az ilyen szolgáltatásoknak a régió idegenforgalmára és gazdasági tevékenységére gyakorolt általános hatásait. A szolgáltatásoknak csak a repülőtér jövedelmezőségére gyakorolt hatásai vehetők figyelembe, mert az elemzés tárgyát képező hipotetikus piacgazdasági szereplő csak ezeket venné számításba.

(334) A marketingszolgáltatások növelhetik az utasforgalmat a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodások hatálya alá tartozó útvonalakon, mert ezek az említett útvonalak népszerűsítésére irányulnak. Ez elsősorban a légitársaságot juttatja előnyhöz, de a repülőtér-üzembentartó számára is előnyös. A repülőtér-üzembentartó számára az utasforgalom növekedése egyes repülőtéri díjakból és a földi kiszolgálásból származó bevételek, valamint a parkolókból, éttermekből és más üzletekből származó nem légiforgalmi bevételek növekedéséhez vezethet.

(335) Ezért nem lehet kétséges, hogy a pau-i repülőteret a CCIPB helyett üzemeltető piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna ezt a pozitív hatást, amikor megfontolja, hogy megkösse-e a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodást. A piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna a szóban forgó útvonalaknak a jövőbeni bevételekre és költségekre gyakorolt hatását ebben az összefüggésben oly módon, hogy megbecsüli az említett útvonalakat igénybe vevő utasok számát, ami tükrözte volna a marketingszolgáltatások pozitív hatását. Ezt a hatást a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásban és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban megállapítottak szerint az érintett útvonalak üzemeltetésének teljes időtartamára vonatkozóan megvizsgálták volna.

(336) A Bizottság elfogadta ezt az állítást az eljárás során, mert amikor felkérte Franciaországot, hogy rekonstruálja, milyen bevételekkel és költségekkel kapcsolatos előrejelzéseket készített volna egy piacgazdasági szereplő a marketing-szolgáltatásokról szóló megállapodások és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások megkötése előtt, javasolta, hogy Franciaország vegye figyelembe a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásoknak a várható forgalomra gyakorolt hatását. Amikor a repülőtér-üzembentartók megállapodást kötnek egyes útvonalak népszerűsítése céljából, az érintett útvonalakon viszonylag magas kihasználtsági fok ⁽⁵⁸⁾ jelezhető előre, amely figyelembe vehető a jövőbeni bevételek megbecslésekor. A Bizottság ebben a tekintetben megemlíti a Ryanair véleményét, miszerint a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások nemcsak költségekkel, hanem lehetséges előnyökkel is járnak a repülőtér-üzembentartók számára.

(337) Meg kell határozni, hogy a pau-i repülőteret a CCIPB helyett üzemeltető hipotetikus piacgazdasági szereplő ésszerűen várhat-e és számszerűsíthet-e más előnyöket a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban vagy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásban meghatározottak szerint a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás tárgyát képező útvonalakon azok működtetésének időtartama alatt az utasforgalomra gyakorolt pozitív hatásból származó előnyökhöz kívülről.

⁽⁵⁷⁾ Egy adott marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodással együtt kell megvizsgálni, mert egyetlen ügyletet jelentenek. Ugyanakkor annyi különböző ügyletről beszélhetünk, ahány egymáshoz kapcsolódó, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás és repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás létezik.

⁽⁵⁸⁾ A kihasználtság fokát az érintett útvonalon üzemeltetett légi jármű foglalt üléseinek arányaként állapítják meg.

- (338) Néhány érdekelt harmadik fél támogatja ezt az érvet, különösen a Ryanair a 2014. január 17-i tanulmányában. A 2014. január 17-i tanulmány azon az elméleten alapul, hogy a repülőtér-üzembentartó, például a CCIPB által vásárolt marketingszolgáltatások hozzájárulhatnak a repülőtér márkárculatának fejlesztéséhez, és ennek következtében fenntarthatóan növelhetik a repülőtér használó utasok számát, és nem csak a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás tárgyát képező útvonalakon azok üzemeltetése során, az ilyen megállapodásokban foglaltak szerint. A Ryanair különösen azt állapítja meg a tanulmányában, hogy az ilyen marketingszolgáltatások a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás lejártát követően is fenntartható pozitív hatást gyakorolhatnak a repülőtér utasforgalmára.
- (339) Először is meg kell jegyezni, hogy ebben az esetben semmi sem utal arra, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások megkötésekor a CCIPB figyelembe vette volna – és ami még valószínűtlenebb, számszerűsítette volna – a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásoknak a megállapodásokban foglalt útvonalakon kívüli más útvonalakra gyakorolt esetleges pozitív hatásait, vagy azt, hogy ezek a hatások az érintett útvonalak várt üzemeltetési idejét követően is érzékelhetők lesznek. Továbbá sem Franciaország, sem a CCIPB nem javasolt semmilyen módszert arra, hogy a pau-i repülőtér a CCIPB helyett üzemeltető hipotetikus piaczgazdasági szereplő hogyan becsülje meg ezeknek a hatásoknak a lehetséges értékét, amikor felméri, hogy megkösse-e a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokat.
- (340) A korábban ismertetetteknek megfelelően az AMS-től vásárolt marketingszolgáltatások a Ryanair honlapját, konkrétan (a Pau–London és a Pau–Bristol útvonalat érintő, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások esetében) ezen a honlapon a Pau mint úti cél oldalt vagy az angol honlapot, (a Pau–Charleroi útvonalra vonatkozó megállapodások esetében) a belga és holland honlapot, illetve (a Pau–Beauvais útvonalra vonatkozó megállapodás esetében) a francia honlapot felkereső személyeket célozzák meg. A Transavia tekintetében a www.transavia.com honlapon található valamennyi marketingszolgáltatás a Pau mint úti cél oldalra összpontosított. A szóban forgó marketingszolgáltatások ezért főként azokat célozták meg, akik valószínűleg használni fogják a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás tárgyát képező útvonalakat. A Pau-ba irányuló más útvonalak utasforgalmára gyakorolt pozitív hatásuk ezért sokkal hipotetikusabbnak tűnik, és mindenesetre túl bizonytalan ahhoz, hogy egy körültekintő piaczgazdasági szereplő figyelembe vegye és számszerűsítse, amikor felméri a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás megkötésének értékét.
- (341) Továbbá ezen hatások fenntarthatósága is igen kétségesnek tűnik. Elképzelhető, hogy Pau-nak és a régióknak a Ryanair honlapján történő népszerűsítése a hirdetés első megjelenésekor vagy röviddel azután arra ösztönözte a honlap látogatóit, hogy Pau-ba szóló repülőjegyeket vegyenek a Ryanairtól. Ugyanakkor nagyon valószínűtlen, hogy ennek a hirdetésnek hosszú távú hatása lett volna a látogatókra, vagy a Ryanair honlapján való megjelenése után néhány hétnél tovább hatott volna a jegyeladásokra. Valószínűbb, hogy egy reklámkampánynak akkor van fenntartható hatása, ha a promóciós tevékenységek között olyan médium vagy médiumok is vannak, amelyeknek a fogyasztók egy adott időszakban rendszeresen ki vannak téve. Például az általános televízió- és rádiócsatornákat, a különböző honlapokat és/vagy a szabadtérben vagy a nyilvános helyek belső felületén elhelyezett reklámplakátokat igénybe vevő reklámkampányok fenntartható hatást fejthetnek ki, ha a fogyasztók passzívan és ismételten ki vannak téve ezeknek a médiumoknak. A kizárólag a Ryanair honlapjának bizonyos oldalaira korlátozódó promóciós tevékenységek azonban valószínűleg nem fejtenek ki hatást jóval a promóció lezárulását követően is.
- (342) Nagyon valószínű, hogy a legtöbb ember nem látogatja meg a Ryanair honlapját elég gyakran ahhoz, hogy a régió népszerűsítése kitörölhetetlen nyomot hagyjon bennük. Ezt az érvelést két tényező is jól alátámasztja. Először, a marketingszolgáltatásokról szóló különböző megállapodások értelmében a pau-i régióknak a Ryanair honlapján történő promóciója egyetlen, a CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linke korlátozódott, korlátozott és néhány esetben igen rövid időtartamra (a 2005. évi megállapodás esetében évi 42 napra öt éven keresztül, a 2007. évi megállapodás esetében folyamatosan egy évre, a 2008. évi megállapodás esetében 8 napra, a 2009. évi megállapodás esetében 9 napra, illetve a 2010. évi megállapodás esetén az angol honlap vonatkozásában 45 napra, a belga és holland honlap vonatkozásában 25 napra, és a francia honlap vonatkozásában 25 napra). A promóciós tevékenységeknek mind a jellege (egyetlen, korlátozott hirdetési értékkel rendelkező link megjelentetése) mind a rövid élettartama jelentősen csökkentette a tevékenységeknek a promóciót követően kifejtett hatását, főleg azért, mert ezek a tevékenységek csak a Ryanair honlapjára korlátozódtak, és azokat másik médium nem támogatta. Másodszor, az AMS-szel kötött megállapodásokban meghatározott többi marketingtevékenység csak a Ryanair honlapjának Pau mint úti cél oldalát érintette. Nagyon valószínű, hogy a legtöbb ember nem látogatja nagyon gyakran ezt az oldalt, és ha mégis megteszi, akkor csak azért, mert már amúgy is potenciálisan érdeklődnek ez iránt az úti cél iránt.
- (343) A fenti megállapítások egyaránt vonatkoznak a Transaviával kötött 2006. évi megállapodásra. Az ebben a megállapodásban szereplő marketingszolgáltatások egyszerűen arra vonatkoztak, hogy leírásokat és linkeket helyeznek el a Transavia honlapjának Pau mint úti cél oldalán, és a transavia.com elektronikus magazinjának rendszeres előfizetői részére e-mailes ajánlatokat küldenek, amelyekben Pau látnivalóit népszerűsítik.

- (344) Így bár elképzelhető, hogy a marketingszolgáltatások a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások tárgyát képező útvonalakon a szolgáltatások teljesítésének időtartama alatt növelték az utasforgalmat, nagyon valószínű, hogy ez a hatás ezután megszűnt vagy elhanyagolható volt, illetve semmilyen vagy elhanyagolható hatást (sem) gyakorolt más útvonalakra.
- (345) A Ryanair 2014. január 17-i és 31-i tanulmányai azt is ismertetik, hogy annak a valószínűsége, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások előnyei túlmutatnak a megállapodások tárgyát képező útvonalakon, vagy az említett útvonalak üzemeltetésének időtartamán túl is tartósak maradnak – ahogyan az a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokban és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokban szerepel – igen alacsony volt, és nem számszerűsíthető olyan bizonyossággal, amelyet egy körültekintő piacgazdasági szereplő elegendőnek vélne.
- (346) Ennek megfelelően például a 2014. január 17-i tanulmány⁽⁵⁹⁾ szerint „a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás tervezett lejáta után termelődő jövőbeni többletnyereség a természetéből adódóan bizonytalan”⁽⁶⁰⁾. Ez a tanulmány továbbá két módszert javasol a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások pozitív hatásainak előzetes értékelésére: a pénzforgalmon, illetve az aktiváláson alapuló megközelítést.
- (347) A pénzforgalmon alapuló megközelítés a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások előnyeinek értékelését jelenti a marketingszolgáltatások és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás által a repülőtér-üzembentartó számára termelt, a kapcsolódó költségekkel csökkentett jövőbeni bevételek formájában. Az aktiváláson alapuló megközelítés a repülőtéri márkaarculatnak a marketingszolgáltatásokon keresztül történő javítását immateriális eszközként kezeli, amelyet a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban meghatározott áron vásároltak meg.
- (348) Ugyanakkor a tanulmány kihangsúlyozza az aktiváláson alapuló megközelítés jelentős nehézségeit, és megmutatja, hogy az ezzel a módszerrel elért eredmények megbízhatatlanok. Azt javasolja, hogy jobb lenne a pénzforgalmon alapuló megközelítést alkalmazni. A tanulmány kimondja, hogy: „Az aktiváláson alapuló megközelítésnek csak a repülőtér immateriális eszközeivel kapcsolatos marketingkiadásokat kellene figyelembe vennie. Ugyanakkor a repülőtér jelenlegi bevételeit termelő marketingkiadásokkal ellentétben a repülőtér jövőbeni várt bevételeinek termelését célzó marketingkiadások arányát (vagyis a repülőtér immateriális eszközeibe történő befektetést) nehéz lehet megállapítani”⁽⁶¹⁾. Azt is hangsúlyozza, hogy „Az aktiváláson alapuló megközelítés végrehajtásához meg kell becsülni, hogy a repülőtér az AMS marketingkampányának segítségével átlagosan mennyi ideig lenne képes megtartani egy ügyfelet. A gyakorlatban elegendő adatok hiányában nagyon nehéz lenne megbecsülni az AMS-kampányt követő ügyfélmegtartás átlagos hosszát”⁽⁶²⁾.
- (349) A 2014. január 31-i tanulmány a pénzforgalmon alapuló megközelítés gyakorlati alkalmazását javasolja. E megközelítés szerint a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásoknak és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásoknak a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás lejáta után is érezhető előnyei a megállapodás lejártánál napján számított „végső értéként” jelennek meg. A végső érték a repülőtéri szolgáltatásokról és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásoktól a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás érvényességének utolsó évében várható többletnyereségen alapul. E módszer alkalmazásával a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás érvényességének utolsó évében várt többletnyereséget vetítik előre a következő időszakra, amelynek hossza megegyezik a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás időtartamával, de kiigazítják az európai légi közlekedési piac növekedési arányával és azzal a valószínűségi tényezővel, amely megmutatja, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás a lejáta után mennyire képes hozzájárulni a repülőtér nyereségességéhez⁽⁶³⁾. A 2014. január 31-i tanulmány szerint a tartós előnyök teremtésére irányuló képesség számos tényezőtől függ, „[...] ideértve a nagyobb jelenlétet és az erősebb márkát, illetve a hálózati externáliákat és visszatérő utasokat”⁽⁶⁴⁾, bár nem részletezi ezeket. Ez a módszer továbbá figyelembe veszi a tőkekötségeket tükröző diszkontrátát.

⁽⁵⁹⁾ Lásd a 6.2.2.7. szakaszt.

⁽⁶⁰⁾ Az eredeti angol szöveg.

⁽⁶¹⁾ Lásd a 45. lábjegyzetet.

⁽⁶²⁾ Lásd a 45. lábjegyzetet.

⁽⁶³⁾ Lásd az (356) és az (357) preambulumbekendést.

⁽⁶⁴⁾ Lásd a 45. lábjegyzetet.

- (350) A tanulmány [...] %-os valószínűségi tényezőt javasol, amelyet körültekintő értéknek tart. Ez a nagyon elméleti tanulmány azonban semmilyen komoly bizonyítékkal nem támasztja alá ezt a tényezőt sem mennyiségi, sem minőségi szempontból. A tanulmány nem vesz alapul semmilyen, a Ryanair tevékenységéhez, a légi közlekedési piachoz vagy a repülőtéri szolgáltatásokhoz kapcsolódó tény, hogy alátámassza ezt a [...] %-os tényezőt. Nem állapít meg kapcsolatot az említett tényező és a tanulmányban futólag említett tényezők (jelenlét, erős márka, hálózati externáliák és visszatérő utasok) között, amelyekről a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások előnyeinek kiterjesztését remélik a megállapodások lejáratát követően. Végezetül, egyáltalán nem támaszkodik az AMS-szel kötött megállapodásokban meghatározott marketingszolgáltatások konkrét tartalmára annak elemzése során, hogy ezek a szolgáltatások milyen mértékben képesek befolyásolni a fent említett tényezőket.
- (351) Továbbá nem bizonyítja, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások lejáratát követően a megállapodások alkalmazásának utolsó évében a repülőtér-üzembentartó számára belőlük termelődött nyereség valószínűleg a jövőben is tovább termelődik. Hasonlóképpen azt sem bizonyítja, hogy az európai légi közlekedési piac növekedési aránya hasznos mutató a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások adott repülőterre gyakorolt hatásának mérése során.
- (352) Ezért nagyon valószínűtlen, hogy egy körültekintő piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna a Ryanair által javasolt módszerrel kiszámított „végső értéket”, amikor felmérte a megállapodás megkötésének értékét.
- (353) A 2014. január 31-i tanulmány így arról tanúskodik, hogy a pénzforgalmon alapuló megközelítés az aktiváláson alapuló megközelítéshez hasonlóan csak nagyon pontatlan és megbízhatatlan eredményekhez vezetne.
- (354) Továbbá sem Franciaország, sem az érdekelt harmadik felek nem szolgáltak bizonyítékkal arról, hogy a pau-i repülőtér-üzembentartóhoz hasonló regionális repülőtér-üzembentartók sikeresen alkalmazták volna a Ryanair által az ebben a tanulmányban javasolt módszert vagy más, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások lejáratá után is fennálló előnyök figyelembevételére és számszerűsítésére irányuló módszereket. Franciaország ezért nem tett észrevételeket a 2014. január 17-i és 31-i tanulmánnyal kapcsolatban, és ezért nem hagyta jóvá a következtetéseiket.
- (355) A fentiek szerint továbbá a hivatalos vizsgálati eljárás során vizsgált marketingszolgáltatások egyértelműen azokat a személyeket célozzák meg, akik valószínűleg használni fogják a marketingszolgáltatási megállapodások tárgyát képező útvonalakat. Ha a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás lejártakor nem újítják meg ezeket az útvonalakat, nem valószínű, hogy a marketingszolgáltatások a lejáratot követően is pozitív hatást fognak gyakorolni a repülőtér utasforgalmára. A repülőtér-üzembentartók nagyon nehezen tudják felmérni annak valószínűségét, hogy egy légitársaság továbbra is működtetni fog-e egy útvonalat az általa a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásban vállalt időtartam lejáratá után. Különösen a fapados légitársaságok bizonyultak nagyon dinamikusnak az útvonalak indítását és megszüntetését illetően. Ezért egy olyan ügylet megkötésekor, mint amilyeneket ez a hivatalos vizsgálati eljárás is vizsgál, egy körültekintő piacgazdasági szereplő nem számíthatna arra, hogy egy légitársaság a megállapodás lejáratát követően kész lesz meghosszabbítani a szóban forgó útvonal üzemeltetését.
- (356) Továbbá meg kell jegyezni, hogy a Ryanair 2014. január 31-i tanulmányában javasolt módszer szerint kiszámított végső érték csak akkor pozitív (és ezáltal csak akkor lesz pozitív hatása a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás várható nyereségességére), ha a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás alkalmazásának utolsó évében az ilyen megállapodásoktól várható többletnyereség is pozitív. Ez a módszer a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás alkalmazásának utolsó évében várható többletnyereségből indul ki, és azt az alábbi két tényező alkalmazásával vetíti előre a jövőre. Az első tényező az európai légi közlekedési piac általános növekedése, és a várható forgalomnövekedést tükrözi. A második tényező egy [...] %-os arány, amely alapvetően azt tükrözi, mennyire valószínű, hogy a most lejáró megállapodások hasonló pénzforgalmat eredményező, hasonló megállapodások aláírására ösztönöznek a jövőben. Így ha a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás alkalmazásának utolsó évében várható jövőbeni többletnyereség negatív, a végső érték szintén negatív lesz (vagy legfeljebb nulla), ami azt jelzi, hogy a hamarosan lejáró megállapodásokhoz hasonló megállapodások az előbbiekhöz hasonlóan minden évben rontják a repülőtér nyereségességét.
- (357) A 2014. január 31-i tanulmány nagyon röviden kitér erre a forgatókönyvre, és minden további észrevétel és magyarázat nélkül egyszerűen azt írja egy lábjegyzetben, hogy „[...] a végső érték nem számítható ki, ha az AMS kifizetéseivel csökkentett többletnyereség a szóban forgó időszak utolsó évében negatív”⁽⁶⁵⁾. Ugyanakkor, ahogy a későbbiekben bizonyítást nyer, az ügyletben szereplő valamennyi megállapodás olyan előrevetített többletnyereséggel jár, amely nem csak általában, hanem minden évben negatív nettó jelenértékkel párosul. Így ezeknél a megállapodásoknál a Ryanair által javasolt módszer szerint kiszámított „végső érték” nulla, illetve akár negatív is

⁽⁶⁵⁾ A 2014. január 31-i tanulmány 17. lábjegyzete. Az eredeti angol szöveg.

lehet. Az ilyen végső érték figyelembevétele tehát nem kérdőjelezné meg azt a következtetést, hogy a különböző megállapodások gazdasági előnnyel járnak.

- (358) Összefoglalva, a fentiekből nyilvánvaló, hogy az egyetlen előny, amelyet egy körültekintő piacgazdasági szereplő a marketing-szolgáltatásokról szóló megállapodástól várhat, és amelyet figyelembe venne és számszerűsítene, amikor az ilyen megállapodás megkötéséről vagy meg nem kötéséről dönt – ideértve a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást –, az, hogy a marketing-szolgáltatások a megállapodásokban foglaltak értelmében esetlegesen pozitív hatást gyakorolnak a szóban forgó megállapodások tárgyát képező útvonalakat használó utasok számára az útvonalak működésének időtartama alatt. Minden más előny túl bizonytalannak tűnne ahhoz, hogy figyelembe lehessen venni és számszerűsíteni lehessen, és semmi sem utal rá, hogy a CCIPB figyelembe vette őket.

A hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás feltételeinek a más repülőtereken felszámolt repülőtéri díjakkal való összehasonlításának jelentősége

- (359) Az új iránymutatás szerint a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásakor egy repülőteret használó légitársaságnak nyújtott támogatás megléte elméletileg kizárható, ha:

- a) a repülőtéri szolgáltatásokért felszámolt díjak megfelelnek a piaci áraknak; vagy
- b) egy előzetes elemzés, azaz a támogatás odaítélésekor rendelkezésre álló információ és az akkoriban előre látható fejleményeken alapuló elemzés révén kimutatható, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás pozitív többletnyereséget fog eredményezni a repülőtér számára ⁽⁶⁶⁾.

- (360) Továbbá az új iránymutatás szerint „A repülőtér és a légitársaság között fennálló megállapodások értékelésekor a Bizottság azt is figyelembe fogja venni, hogy a vizsgált megállapodások milyen mértékben tekinthetők egy olyan átfogó stratégia végrehajtása részének, amely várhatóan legalább hosszú távon a nyereségességet szolgálja” ⁽⁶⁷⁾.

- (361) Ugyanakkor az első megközelítés tekintetében (a „piaci árral” való összehasonlítás) a Bizottság komolyan kétli, hogy jelenleg megfelelő referenciaérték állapítható meg a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározása céljából. A Bizottság szerint a repülőterek által az egyes légitársaságokkal kötött megállapodások értékelésének legmegfelelőbb szempontja a többletnyereségesség előzetes elemzése ⁽⁶⁸⁾.

- (362) Ebben a tekintetben érdemes megjegyezni, hogy a piacgazdasági szereplő tesztnek a hasonló piacok átlagos árain alapuló alkalmazása általában hasznos lehet, ha a piaci ár ésszerűen megállapítható vagy kikövetkeztethető más piaci mutatókból. Ugyanakkor elképzelhető, hogy a repülőtéri szolgáltatások esetében ez a módszer nem ugyanilyen releváns. Az egyes repülőterek között jelentős eltérések mutatkoznak a bevételek és költségek szerkezetében. A költségek és bevételek attól függenek, mennyire fejlett a repülőtér, hány légitársaság használja a repülőteret, mekkora az utasforgalmi kapacitása, milyen az infrastruktúrája állapota, mekkora a szabályozásból eredő teher, amely tagállamonként változó lehet, illetve a múltban volt-e a repülőtérnek adóssága vagy kötelezettsége ⁽⁶⁹⁾.

- (363) A légi közlekedési piac liberalizálása továbbá bonyolítja a tisztán összehasonlító elemzéseket. Ahogy a jelen esetben is jól látszik, a repülőterek és a légitársaságok közötti kereskedelmi megállapodások nem feltétlenül az egyes szolgáltatások nyilvános árlistáján alapulnak. Ezek a kereskedelmi kapcsolatok igen változatosak. Ide tartozik a kockázatok megosztása a közlekedés, illetve a kapcsolódó kereskedelmi és pénzügyi feladatok vonatkozásában, az ösztönző mechanizmusok általánosított használata (például a linkek számától vagy a szállított utasok számától függő engedmények formájában), és a kockázatmegosztás különböző formái a szerződések időtartama alatt. Ennek eredményeképpen nehéz összehasonlítani a járatpárokon, illetve az utasokon alapuló ügyleteket.

- (364) A 2013. április 9-i tanulmányában a Ryanair alapvetően azzal érvel, hogy a más európai repülőterek kereskedelmi megállapodásaival való összehasonlítás alapján alkalmazható a piacgazdasági szereplő teszt.

⁽⁶⁶⁾ Az új iránymutatás 53. pontja.

⁽⁶⁷⁾ Az új iránymutatás 66. pontja.

⁽⁶⁸⁾ Az új iránymutatás 59. és 61. pontja.

⁽⁶⁹⁾ Lásd a C 12/2008 állami támogatásról (Szlovákia – Megállapodás a pozsonyi repülőtér (Bratislava Airport) és a Ryanair között) szóló, 2010. január 27-i bizottsági határozat (HL L 27., 2011.2.1.) (88) és (89) preambulumbeközlését.

- (365) Először meg kell jegyezni, hogy az eljárás során sem Franciaország, sem az érdekelt harmadik felek nem javasoltak a Bizottságnak olyan repülőtereket, amelyek a jelenlegi esetben összehasonlíthatók, és amelyek elégséges módon hasonlíthatók össze a pau-i repülőtérrel a forgalom nagysága, a forgalom típusa, a repülőtéri szolgáltatások típusa és szintje, a repülőtérnek egy nagyvároshoz való közelsége, a vonzáskörzetben élők száma, a környező terület prosperitása és azoknak a különböző földrajzi területeknek az alapján, ahonnan utasokat vonzhatnak⁽⁷⁰⁾.
- (366) Még ha elérhetőek is lettek volna ilyen repülőterek az összehasonlítás céljából, az összehasonlító módszer ebben az esetben teljesen használhatatlan. Ahogy fent bizonyítást nyert, az elemzendő ügyletek egy repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásból és egy marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásból álló komplex csomagok (néha egyazon megállapodáson belül). Az ilyen ügyletek számos „árat” tartalmaznak, nevezetesen a különböző repülőtéri díjakat, a föld kiszolgálás díját és a marketingszolgáltatások díját; némelyik az utasok számától függ, mások a járművekkel végzett műveletek számától, megint mások rögzített összegeket jelentenek. Így mindegyik ügylet összetett pénzügyi forgalmat eredményez a repülőtér-üzembentartó és a légitársaság, illetve a leányvállalatai között, és ide tartoznak a repülőtéri díjakból származó bevételek, a földi kiszolgálásból származó bevételek és a marketingszolgáltatásokból származó bevételek.
- (367) Ennek megfelelően a CCIPB által az érintett légitársaságoknak kiszámlázott repülőtéri díjak és az összehasonlításhoz használt repülőtereken felszámított repülőtéri díjak összehasonlítása önmagában nem lenne hasznos annak megállapítására, teljesül-e a piacgazdasági szereplő teszt. A vizsgálat tárgyát képező ügyletek érvényes összehasonlítása érdekében legalább az szükséges, hogy az összehasonlításhoz használt repülőterek esetében meghatározzák az összehasonlítható ügyleteket, amelyeknek tartalmazniuk kell különösen egyenértékű marketing-szolgáltatásokat és a földi kiszolgáláshoz tartozó szolgáltatásokat. Az ilyen összehasonlítható ügyletek meghatározása lehetetlen lenne, mivel a vizsgálat tárgyát képező ügyletek nagyon összetettek és specifikusak, és annál is inkább, mert a földi kiszolgáláshoz tartozó szolgáltatások és a marketingszolgáltatások ára ritkán nyilvános, és nehéz lenne megszerezni ezeket az adatokat az összehasonlítás céljából.
- (368) Végezetül, feltételezve, hogy egy érvényes összehasonlító elemzéssel megállapítható, hogy a vizsgálat tárgyát képező ügyletek esetében alkalmazott „árak” megfelelnek az összehasonlító ügyletek esetében alkalmazott „piaci áraknak”, vagy meghaladják azokat, a Bizottság mégsem tudna arra következtetni, hogy ezek az ügyletek megfelelnek a piaci áraknak, ha a következtetésük alapján bebizonyosodik, hogy a repülőtér-üzembentartó esetleg azt várta, hogy a többletbevételeket meghaladó többletköltségekhez vezetnek. Egy piacgazdasági szereplő nem érdeklődne az árak vagy szolgáltatások „piaci áron” történő kínálása iránt, ha az többletvesztéshez vezetne.
- (369) A Bizottság megfelelően tartja felidézni ennek az elemzésnek az összefüggésében, hogy az új iránymutatás elfogadását követően Franciaországot és az érdekelt feleket is felkérték az új iránymutatás rendelkezéseinek az erre az ügyre való alkalmazásával kapcsolatos észrevételeik benyújtására (lásd a (22) és a (23) preambulumbekendést). Lényegében sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem kifogásolták a Bizottság megközelítését, miszerint ha lehetetlen megfelelő referenciaértéket megállapítani a repülőterek által a légitársaságoknak nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározása érdekében, a két fél között kötött megállapodások értékelésének legmegfelelőbb szempontja a többletnyereségesség előzetes vizsgálata.
- (370) A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a piacgazdasági szereplő tesztnek a repülőterek és a légitársaságok közötti viszonyra történő alkalmazásának az új iránymutatásban általában javasolt megközelítése, azaz a többletnyereségesség előzetes vizsgálata alkalmazandó erre az esetre.
- (371) Ezt a megközelítést igazolja, hogy a repülőtér-üzembentartóknak objektív érdekük fűződhet ügyletet kötni a légitársaságokkal, amennyiben ésszerűen várható, hogy ez az ügylet a meg nem kötött ügylet alternatív helyzetével összehasonlítva növeli a nyereségét (vagy csökkenti a veszteségeit)⁽⁷¹⁾, a más repülőtér-üzembentartók által a légitársaságnak ajánlott feltételek vagy akár ugyanazon repülőtér-üzembentartó által más légitársaságoknak ajánlott feltételek összehasonlításától függetlenül.
- (372) Az utolsó pont vonatkozásában, ahogy a Bizottság az új iránymutatásban megállapította, hogy „az árdifferenciálás szokásos üzleti gyakorlat, amíg megfelel valamennyi vonatkozó versenyjogi és ágazati jogszabálynak. Ugyanakkor az ilyen árdifferenciálási politikáknak kereskedelmileg indokoltnak kell lenniük, hogy teljesüljön a piacgazdasági szereplő teszt.”⁽⁷²⁾ (hiányzó lábjegyzetek). Ebben a vonatkozásban megjegyzendő, hogy egyes harmadik felek észrevételei, amelyek

⁽⁷⁰⁾ Az új iránymutatás 60. pontja.

⁽⁷¹⁾ Más szóval, ha az ügylet révén várható többletnyereségesség pozitív.

⁽⁷²⁾ Az új iránymutatás 62. pontja.

alapjában véve kritikával illetik a CCIPB-t, mert nem egységesen az általános árképzési rendszerét használta valamennyi légitársaság esetében, nem relevánsak a piaczgazdasági szereplő teszt alkalmazásában. Például nem állja meg a helyét az Air France-nak a (169) preambulumbekzdésben összefoglalt észrevétele, miszerint a CCIPB-nek bizonyos körülmények között ki kellett volna számláznia a „világítási díjat” a Ryanair felé. A repülőtér-üzembentartók nem feltétlenül juttatják gazdasági előnyhöz a légitársaságokat, ha olyan feltételekben állapodnak meg, amelyek kívül esnek az általános árképzési rendszerükön, illetve még akkor sem, ha az általános rendszertől eltérő árképzési rendszerben állapodnak meg.

A repülőtér-üzembentartó és a CCIPB egészének magatartására vonatkozó közös értékelés

- (373) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság előzetesen úgy véli, hogy a CCIPB egésze, a repülőtér-üzembentartó, valamint adott esetben az állam vagy egyéb, a repülőtér-üzembentartót felügyelő vagy a finanszírozásában részt vevő állami hatóságok magatartását együttesen kell értékelni.
- (374) Franciaország beleegyezett a repülőtér-üzembentartó szolgáltat, a CCIPB egésze és az egyéb állami hatóságok magatartására vonatkozó közös értékelésbe.
- (375) A piaczgazdasági szereplő teszt alkalmazásában nem csak a repülőtér-üzembentartó szolgáltatás magatartását kell figyelembe venni, hanem a CCIPB egészének magatartását is. A CCIPB-n belül a repülőtér-üzembentartó szolgáltat valójában nem rendelkezik a CCIPB-jétől eltérő jogi személyiséggel. Emellett, bár a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokat a repülőtérrel írták alá, amely megkapta a Ryanair és a többi légitársaság által fizetett repülőtéri díjakat, a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások költségei főként a CCIPB általános költségvetését terheltek, és nem feltétlenül jelentek meg a repülőtér számvitelében. Franciaország ebben a tekintetben azt is ismerteti, hogy a CCIPB közvetlenül fedezte ezeket a költségeket⁽⁷³⁾.
- (376) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a repülőtér-üzembentartó és a CCIPB egészének magatartását a légitársaságokkal és a leányvállalataikkal való kapcsolatukat tekintve együttesen kell értékelni a piaczgazdasági magánszereplő teszt alkalmazásához.

A piaczgazdasági szereplő teszt alkalmazásának feltételeivel kapcsolatos következtetések

- (377) A fentiekből nyilvánvaló, hogy a piaczgazdasági szereplő tesztnek a szóban forgó megállapodásokra történő alkalmazása érdekében a Bizottságnak minden marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, kapcsolódó megállapodással együtt kell elemeznie, és meg kell vizsgálnia, hogy a CCIPB helyzett a pau-i repülőtér-üzembentartó, a jövedelmezőségi kilátások által vezérelt hipotetikus piaczgazdasági szereplő részt vett volna-e ezekben az ügyletekben. Ebből a célból a Bizottságnak meg kell határoznia a megállapodásokból származó többletgyereségességet a megállapodások teljes időtartamára úgy, ahogy azt a piaczgazdasági szereplő tette volna a megállapodások megkötésekor, az alábbiak megbecslésével:
- a megállapodások végrehajtásától várt jövőbeni többletforgalom, lehetőleg figyelembe véve, milyen hatást gyakorolnak a marketingszolgáltatások a megállapodások tárgyát képező útvonalak kihasználtsági fokára,
 - a megállapodások végrehajtásától várt jövőbeni többletbevételek, ideértve a megállapodások tárgyát képező útvonalak által termelt, repülőtéri díjakból és a földi kiszolgálásból származó bevételeket, valamint a megállapodások végrehajtása által generált forgalomnövekedésből származó, nem légiforgalmi bevételeket,
 - a megállapodások végrehajtásától várt jövőbeni többletköltségek, ideértve a működési költségeket és a megállapodások tárgyát képező útvonalak által generált beruházási többletköltségeket, valamint a marketing-szolgáltatások költségeit.
- (378) Ezek a számítások adják a jövőbeni éves pénzforgalmat, amely a többletbevételek és többletköltségek különbségének felel meg, amelyeket szükség esetén csökkenteni kell a repülőtér-üzembentartó tőkeköltségeit tükröző rátával. A pozitív nettó jelenérték elvben azt mutatja meg, hogy a szóban forgó megállapodások nem nyújtanak gazdasági előnyt, míg a negatív nettó jelenérték az ilyen előny meglétét jelzi.

⁽⁷³⁾ Franciaország ezzel kapcsolatban azt állítja, hogy a CCIPB, amely többek között a terület gazdaságfejlesztéséért felelős, közvetlenül, a saját költségvetéséből, és nem a repülőtér költségvetéséből fedezte az AMS-szel 2005. június 30-án a Pau–London útvonal vonatkozásában kötött megállapodásban meghatározott pénzügyi mechanizmusokat.

(379) Meg kell jegyezni, hogy a vizsgálat kontextusában nem megalapozott a CCIPB és a Ryanair érvelése, miszerint a CCIPB által igénybe vett marketingszolgáltatások ára az ilyen szolgáltatások „piaci árának” tekinthető árnak felel meg, vagy annál alacsonyabb. A jövedelmezőségi kilátások által vezérelt hipotetikus piacgazdasági szereplő nem vásárolna ilyen szolgáltatásokat, sem „piaci áron”, sem az alatt, ha az előrejelzések szerint a megállapodások által generált többletköltségek a szolgáltatásoknak az érintett útvonalak utasforgalmára gyakorolt pozitív hatása ellenére meghaladnák a többletbevételek jelenértékét. Egy ilyen forgatókönyv szerint a „piaci ár” magasabb lenne, mint amennyit a hipotetikus piacgazdasági szereplő kész lenne kifizetni, aki ezért logikus módon elutasítaná az érintett szolgáltatások igénybevételét.

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

A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása

(381) Az érintett megállapodások vizsgálatának alkalmazásában és a fenti megállapítások tekintetében megjegyzendő, hogy a támogatás meglétét és mértékét is a megállapodások megkötésekor uralkodó helyzet fényében kell megvizsgálni⁽⁷⁴⁾, pontosabban figyelembe kell venni az akkoriban elérhető információkat és előre látható fejleményeket.

(382) A 2011. május 30-i levelében Franciaország jelezte, hogy amikor aláírták a Ryanairrel és az AMS-szel kötött, 2005. évi megállapodásokat, nem létezett olyan piaci tanulmány vagy üzleti terv, amely értékelte és gazdaságilag alátámasztotta volna a repülőtér által a Ryanair felé tett kötelezettségeket.

(383) A Franciaország által nyújtott információk szerint emellett úgy tűnik, hogy a CCIPB egyetlen piaci tanulmányt, üzleti tervet vagy jövedelmezőségi számítást sem készített a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező többi megállapodás aláírását megelőzően, kivéve a Transaviával kötött 2006. évi megállapodást, mert ebben az esetben 2005. decemberében üzleti tervet készítettek („a Transavia üzleti terve”).

(384) A Transavia üzleti tervén kívül a Franciaország által rendelkezésre bocsátott egyetlen pénzügyi számítás egy 2003–2004 vonatkozásában elvégzett hatástanulmány, amely 8–10 millió EUR nagyságú összegre becsülte a Ryanair utasainak a régióra gyakorolt pénzügyi hatását. A repülőtér utasai között 2011 januárjában végzett, és Franciaország által szintén rendelkezésre bocsátott felmérés megerősíti ezeket az eredményeket, és 339 EUR-ra becsüli az utasok fejenkénti átlagos kiadását a Ryanair Pau-ba tartó járatain. Ezek a tanulmányok azonban nem relevánsak a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásában. Ennek az az oka, hogy általánosságban a Ryanair tevékenységének a regionális gazdasági szövetre gyakorolt hatására vonatkoznak, és nem pusztán a repülőtér jövedelmezőségére. Ugyanakkor állandó ítélkezési gyakorlat, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásában a regionális fejlesztési megfontolások nem vehetők figyelembe⁽⁷⁵⁾.

(385) A Ryanair szerint az a tény, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező megállapodások megkötésekor nem létezett üzleti terv, nem használható annak bizonyítására, hogy nem teljesül a piacgazdasági szereplő teszt.

(386) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az üzleti terv hiánya annak komoly jele, hogy a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások nem felelnek meg a piacgazdasági szereplő tesztnek, különösen mivel ezen megállapodások vonatkozásában sem Franciaország, sem a CCIPB nem volt képes benyújtani a megállapodások megkötését megelőzően készített jövedelmezőségi számításokat, még hiányos formában sem.

(387) Általánosságban Franciaország nem adott semmilyen olyan tájékoztatást, amely arra utalna, hogy a repülőtér-üzembentartó elemezte a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások lehetséges előnyeivel járó kockázatokat azok aláírása idején. Ellenkezőleg, Franciaország szerint a CCIPB-t regionális fejlesztési célkitűzések vezérelték. Ez is arra utal, hogy a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások nem felelnek meg a piacgazdasági szereplő tesztnek.

⁽⁷⁴⁾ Lásd például a *Freistaat Thüringen (Németország)* kontra Európai Közösségek Bizottsága T-318/00. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 2005., II-4179. o.) 125. pontját és az *Európai Bizottság kontra Électricité de France (EDF)* C124/10 P. sz. ügyben hozott (aEBHT-ban még nem közzétett) ítélet 85., 104. és 105. pontját.

⁽⁷⁵⁾ Lásd a *Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH és Lech-Stahlwerke GmbH* kontra Európai Közösségek Bizottsága T129/95., T-2/96. és T-97/96. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1999., II-17. o.) 120. pontját.

- (388) Ahogy a továbbiakban kifejtésre kerül, mindezeket megerősítette a Bizottságnak annak a jövedelmezőségi elemzéssel kapcsolatos értékelése, amelyet egy hipotetikus piacgazdasági szereplő végzett volna.
- (389) Az eljárás során a Bizottság felkérte Franciaországot, hogy rekonstruálja azt a jövedelmezőségi elemzést, amelyet egy piacgazdasági szereplő végzett volna a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások aláírása előtt, a megállapodások aláírása idején a CCIPB rendelkezésére álló objektív információk és az előrelátható fejlemények alapján.
- (390) Franciaország válaszul benyújtotta a várható többletköltségek és többletbevételek rekonstrukcióját a Ryanairrel és az AMS-szel kötött egyes megállapodások vonatkozásában. Ez az elemzés főként utólagos adatokon, azaz a megállapodások aláírása után megfigyelt adatokon alapul. Így a Franciaország által használt módszer alkalmazása során a 2003–2011 közötti működési költségek, bevételek és repülőtéri forgalom alapján kiszámolták az utasonkénti átlagos egységeköltségeket és bevételeket. A megállapodások elemzése során Franciaország megszorozta ezeket az adatokat az egyes megállapodások esetén előrevetített többletforgalommal, azaz azzal a forgalommal, amelyet a megállapodás aláírásakor attól vártak. Mivel ez az elemzés főként az egyes megállapodások megkötése után tapasztalt költségeken és bevételeken alapul, és nem feltétlenül a megállapodások megkötésekor előrelátható információkon, ez a módszer nem tükrözi azt a jövedelmezőségi elemzést, amelyet egy piacgazdasági szereplő végzett volna, mielőtt eldönti, hogy megköt-e ezeket a megállapodásokat.
- (391) Továbbá a működési többletköltségek vonatkozásában a Franciaország által használt módszer valójában az egységenkénti összköltségeken, azaz a repülőtér utasonkénti működési összköltségén alapul, nem pedig a többletköltségeken, azaz az egyes megállapodásokból kifolyólag utasonként generált költségeken. Ugyanakkor a többletköltségek eltérhetnek az egységenkénti összköltségtől, és a repülőtér magas állandó költségei miatt általánosságban véve jelentősen alacsonyabbak. Az egységenkénti összköltség használata ezért a Franciaország által javasolt módszer második gyenge pontja. Emellett egyértelműen csökkenti egyes megállapodások jövedelmezőségét, és ezzel bünteti a szóban forgó megállapodásokat aláírt légitársaságokat.
- (392) Következésképpen a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása érdekében a Bizottság úgy készítette el a saját elemzését az egyes megállapodásokból fakadó többletköltségek és többletbevételek rekonstruálásával, ahogy azt előzetesen egy piacgazdasági szereplő tette volna. Az elemzés során használt feltételezések és az elemzés eredményei a (393)–(440) preambulumbekzdésben olvashatók. A Transaviával kötött megállapodás vonatkozásában a Bizottság közvetlenül a Transavia üzleti tervét használva készítette el az értékelését.

Időkeret

- (393) Egy piacgazdasági szereplő annak eldöntésekor, hogy megköt-e egy repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást és/vagy egy marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást, a szóban forgó megállapodások időtartamát választotta volna az értékelés időkeretének. Más szóval a többletköltségeket és többletbevételeket a megállapodások időtartamának vonatkozásában elemezte volna.
- (394) Ennél hosszabb időtartam választása indokolatlannak tűnik. A megállapodások aláírásának napján egy körültekintő piacgazdasági szereplő nem számított volna arra, hogy ezeket a megállapodásokat meghosszabbítják a lejártuk után, akár ugyanazokkal, akár más feltételekkel, különösen mivel a Ryanairhez és a Transaviához hasonló fapados légitársaságok arról voltak ismertek és most is arról ismertek, hogy nagyon rugalmasan kezelik az útvonalak indítását és megszüntetését, illetve akár a járatok gyakoriságának növelését és csökkentését. A megállapodások lehetséges megújítása ezért olyan, a távoli jövőre vonatkozó kilátás, amely túl bizonytalan volt ahhoz, hogy egy piacgazdasági szereplő erre alapozza az ésszerű gazdasági döntéseit.
- (395) Továbbá meg kell jegyezni, hogy bizonyos megállapodások kivételével a megállapodás tárgyát képező tevékenységek kezdő dátuma nem a megállapodás aláírásának napja. Ebben az esetben a tevékenységek kezdő dátuma számít, nem az aláírásé ⁽⁷⁶⁾.
- (396) Azt is meg kell jegyezni, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása során nem vették figyelembe, hogy a Ryanair egyes útvonalakat nem a megállapodásokban előírt teljes időtartam alatt működtetett, mivel ez a megállapodások megkötésekor nem volt ismert vagy nem volt előre látható.
- (397) A Bizottság most megvizsgálja a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodásokat a többletforgalom, a többletbevételek és a többletköltségek vonatkozásában az alkalmazott feltételezések alapján, mielőtt közzétenné először a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások, majd a Transaviával kötött megállapodás elemzését.

⁽⁷⁶⁾ Lásd a 6. táblázatot.

A többletforgalom és az előre jelzett járatpárok száma (a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások)

- (398) A Bizottság által végzett elemzés azon a többletforgalmon (vagyis a további utasok számán) alapul, amelyet a pau-i repülőtér a CCIPB helyett üzemeltető piacgazdasági szereplő várt volna a megállapodások megkötésekor. Például a 2003. évi megállapodás vonatkozásában ez magában foglalja annak meghatározását, hogy a pau-i repülőtér-üzembentartó várakozásai szerint hány utas használja 2003-ban a Ryanair által üzemeltetett Pau–London útvonalat a megállapodás időtartama alatt.
- (399) A többletforgalom várt nagyságát a repülőtéri szolgáltatásokról és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokban előírt útvonalak száma és a járatgyakoriság, illetve az éves járatpárok ebből fakadó száma alapján határozták meg.
- (400) A Bizottság továbbá figyelembe vette a Ryanair által használt repülőgépek (189 üléses Boeing 737-800 repülőgépek) kapacitását is ⁽⁷⁷⁾.
- (401) A Bizottság járatonként 85 %-os kihasználtsági fokkal számolt, ami kedvező a Ryanair számára, mert ez az arány magas kihasználtságnak tekintendő. Ez az arány egy kicsit magasabb a Ryanair által a hálózatában üzemeltetett járatok átlagos kihasználtsági fokánál ⁽⁷⁸⁾, és megegyezik a Franciaország által a jövedelmezőségi elemzések rekonstruálásakor az egyes megállapodások vonatkozásában javasolt kihasználtsági fokkal, vagy meghaladja azt. A Bizottság azonban úgy véli, hogy ez a magas kihasználtsági fok alkalmazható – még akkor is, ha optimista feltételezés – a marketingszolgáltatások utasforgalomra gyakorolt lehetséges pozitív hatásainak kimutatására az egyes megállapodások tárgyát képező útvonalakon, illetve egyéb olyan elemek hiányában, amelyek számszerűsítene az említett szolgáltatásoknak a kihasználtsági fokra gyakorolt előre látható hatásait.
- (402) Ha egy megállapodás időtartama nem teljes naptári éveket fedett le, a Bizottság ezt úgy vette figyelembe, hogy a megállapodás minden egyes évre az adott év napjainak számával arányosan kiszámította a várt forgalmat.
- (403) Néhány megállapodásban szerepeltek arra vonatkozó adatok, milyen utasszámot várnak az érintett útvonalakon. Mivel azonban ezek az előrejelzések jogilag nem kötelező erejűek, egy körültekintő piacgazdasági szereplő nem feltétlenül vette volna őket figyelembe a jövedelmezőségi elemzése során. A Bizottság ezért nem vette figyelembe őket, és valamennyi megállapodás vonatkozásában a feltételezett 85 %-os kihasználtsági fokkal számolt (amely meghaladja ezeket az előrejelzéseket).
- (404) Továbbá néhány megállapodásban a légitársaság kötelezettséget vállalt arra vonatkozóan, milyen minimális utasszámot szállít az érintett útvonalakon. Egy piacgazdasági szereplő azonban valószínűleg magasabb utasszámmal alapozott volna, mint a légitársaság által garantált minimális utasszám. Egy piacgazdasági szereplő valószínűleg feltételezte volna, hogy a légitársaság biztonsági okokból eltérő forgalom mellett kötelezi el magát, mint amennyi ésszerű módon várható. A Bizottság ezért úgy határozott, hogy nem veszi figyelembe ezeket a kötelező minimumértékeket az értékelésében.
- (405) A Bizottság által számított többletforgalom általában magasabb, mint a különböző megállapodásokban szereplő kötelező erejű minimumérték és nem kötelező erejű előrejelzések.
- (406) Végezetül meg kell jegyezni, hogy 2009-ben a CCIPB és a Ryanair/AMS módosította a 2005. évi megállapodások feltételeit, és csökkentette a Pau–London útvonalon közlekedő járatok gyakoriságát, 211-ben határozta meg a 2009-ben várhatóan indított járatok számát, és [...] EUR nagyságú összegre csökkentette a marketingszolgáltatások éves árát. A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása során a Bizottság ugyanazt az érvelést használta, mint a többi megállapodás esetében, vagyis az alapján járt el, hogy a módosításhoz kapcsolódó többletforgalom a módosításban szereplő valamennyi útvonalnak, járatgyakoriságnak és járatnak megfelel.

Többletbevételek (a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások)

- (407) A Bizottság az elemzése által érintett minden ügylet vonatkozásában meg kívánta határozni a többletbevételeket, azaz az ügylet által generált bevételeket, ahogy azt egy piacgazdasági szereplő tette volna.
- (408) A „közös kassza” elvének alkalmazásával a Bizottság úgy véli, hogy a légiforgalmi és a nem légiforgalmi bevételeket is figyelembe kell venni.

⁽⁷⁷⁾ A 2003. évi megállapodás két olyan repülőgépmodellt említ, amelyet a Ryanair valószínűleg használ: ez a Boeing 737-200 és a Boeing 737-800. A Bizottság az elemzésében optimista feltételezést követett a Ryanair által generált forgalom vonatkozásában, és a nagyobb kapacitást (Boeing 737-800) vette figyelembe.

⁽⁷⁸⁾ Lásd <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>

- (409) A légiforgalmi bevételek a légitársaság által a repülőtér-üzembentartó részére fizetendő különböző díjakból tevődnek össze, amelyek a következők:
- leszállási díj, vagyis egy járatpárok után fizetendő összeg,
 - utaskiszolgálási díj, vagyis egy járatpárok után fizetendő összeg,
 - a földi kiszolgálásért fizetendő díj, amely a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások szerint járatpáronként fizetendő összeg.
- (410) A CCIPB által alkalmazott leszállási díj és utaskiszolgálási díj elvileg a repülőtéri infrastruktúra igénybevételéért felszámított szabályozott díj, amelyet egy konzultációs folyamatot követően valamennyi érintett légitársaságnak kiszámláznak és közzétesznek. A repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel és a Transaviával kötött megállapodások előírják, hogy a repülőtér nyilvános díjszabása alkalmazandó. Az egyes megállapodások vonatkozásában a Bizottság a leszállási díj és az utaskiszolgálási díj előrevetített egységenkénti összegeként a megállapodások aláírásának idején hatályban lévő nyilvános díjakat alkalmazta évi 2 %-os indexálás mellett. A Bizottság úgy véli, hogy egy piacgazdasági szereplő 2 %-os inflációt jósolhatott volna, mert ez az Európai Központi Bank („EKB”) célértéke az euróövezetben⁽⁷⁹⁾. Ésszerű azzal számolni, hogy a szabályozott díjak minden évben az infláció mértékének megfelelően emelkednek.
- (411) A földi kiszolgálási díjak nem szabályozottak, de kétoldalú tárgyalások tárgyát képezik. A Ryanairrel kötött, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokban és a Transaviával kötött megállapodásban ezek a díjak járatpáronkénti rögzített, indexálás nélküli összegként jelennek meg. A Bizottság ezért ezekkel az összegekkel számolt az elemzésében.
- (412) A három fent említett repülőtéri díjból származó, a piacgazdasági szereplő által az egyes megállapodások vonatkozásában remélt bevételek kiszámításához a Bizottság (a leszállási díj és a földi kiszolgálási díj esetében) a járatpárok számára és (az utaskiszolgálási díj esetében) a többletforgalomra vonatkozó előrejelzéseket használta fel az egyes megállapodásoknak megfelelően, megszorozva őket az egységnyi díjjal.
- (413) A nem légiforgalmi bevételek főszabály szerint nagyjából arányosak az utasok számával. A parkolók, éttermek és a repülőtér területén elhelyezkedő egyéb üzletek tevékenysége az utasok számától függ. Ezért ugyanez igaz a repülőtér-üzembentartónak az ilyen tevékenységekből származó bevételeire. A várt nem légiforgalmi többletbevételek meghatározásának legésszerűbb megközelítési módja ezért az, ha meghatározzák az utasonkénti nem légiforgalmi bevétel összegét, és megszorozzák a várt többletforgalommal.
- (414) Az utasonkénti nem légiforgalmi bevétel összegét tekintve a Bizottság valószínűnek tartja, hogy egy ésszerű piacgazdasági szereplő ezt az egyes megállapodások aláírásakor meghatározta volna a repülőtér utasonkénti nem légiforgalmi összbevételei alapján egy olyan időszak vonatkozásában, amely elég hosszú ahhoz, hogy reprezentatív legyen, és közvetlenül megelőzi a szóban forgó megállapodás aláírását⁽⁸⁰⁾. A Bizottság ebben a vonatkozásban úgy véli, hogy a három év ésszerű időszak⁽⁸¹⁾. A Bizottság emellett úgy gondolja, hogy egy piacgazdasági szereplő előrevetítette volna az érintett összeg indexálását, hogy tükrözze az inflációt. Ebben a tekintetben a Bizottság (a

⁽⁷⁹⁾ „Az árstabilitás érdekében az EKB arra törekszik, hogy a középtávra meghatározott 2 % alatt, de ahhoz közeli szinten tartsa az inflációt.” Lásd: <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>

⁽⁸⁰⁾ A Bizottság megállapítja, hogy az Air France pau-i forgalmát főként az üzleti utazók generálják, míg a Ryanair és a Transavia főként nem üzleti céllal érkező utasokat szállít. Az utazók e két típusa által generált nem légiforgalmi bevételek az utasok számára lebontva eltérőek lehetnek, például az esetlegesen eltérő vásárlóerő miatt. Ugyanakkor nehéz megbecsülni ezeket a különbségeket, különösen mivel a vásárlóerőn kívül más tényezők is befolyásolhatják őket. Az üzleti utazók számára például általában fontos az idő, és igyekeznek a lehető legrövidebb időt tölteni a repülőtéren, ami így korlátozhatja a kiadásait. Emellett mivel a repülőtér-üzembentartó nem légiforgalmi bevételei nem haladnak át a légitársaságokon, a repülőtér-üzembentartó nehezen tudja felmérni, milyen mértékben változik az utasonkénti nem légiforgalmi bevétel átlagos összege az egyes légitársaságok esetében. Az ilyen tényezők alapján egy, a pau-i repülőtérre a CCIPB helyett üzemeltető piacgazdasági szereplő a nem légiforgalmi többletbevételek nagyságának megbecsüléséhez minden valószínűség szerint az előző években a repülőtér teljes forgalma vonatkozásában tapasztalt utasonkénti nem légiforgalmi bevételeket használná, és nem próbálná meg figyelembe venni, hogy ez az utasonkénti összeg légitársaságonként változhat.

⁽⁸¹⁾ Egy piacgazdasági szereplő a szóban forgó időszakot választotta volna, figyelembe véve számos tényezőt: egy viszonylag hosszú időszak kiegyenlítő hatását, és egy nagyon hosszú időszak hátrányait, például azt, hogy az utasok vásárlási preferenciája és módjai egy hosszú időszakban változhatnak. Ennek eredményeképpen az utasonkénti egy évi nem légiforgalmi bevételek átlagát használva a kapott összeg nagyban függene az adott évben tapasztalható sajátos körülményektől, ami indokolja a hosszabb időszak használatát. Másrészt egy ötéves időszak túl hosszúnak tűnik, mert az utasok magatartása a nem légiforgalmi vásárlások vonatkozásában jelentősen változhat egy ilyen időszak folyamán. Következésképpen a hároméves időszak ésszerű választásnak tűnik.

hároméves időszak második évétől) 2 %-os inflációs rátával számolt ⁽⁸²⁾.

- (415) Az alábbi táblázat feltünteti a repülőtér teljes nem légiforgalmi bevételét 2000–2011 között, évenkénti bontásban, valamint az egyes évek vonatkozásában az utasonkénti nem légiforgalmi bevételek átlagos egységnyi összegét az előző három évben.

5. táblázat

Nem légiforgalmi bevételek

Év	Nem légiforgalmi bevételek	
	Teljes összeg (ezer EUR)	Utasonkénti átlagos egységnyi összeg a megelőző három évben (EUR)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Többletköltségek (a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások)

- (416) A repülőtér a CCIPB helyett üzemeltető piaczgazdasági szereplő által az egyes ügyletekből (amelyek adott esetben egy repülőtéri szolgáltatásokról és egy marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásból állnak) előzetesen várható többletköltségek az alábbi három kategóriába sorolhatók:

- a marketingszolgáltatások költségei,
- beruházási többletköltségek az ügylet eredményeként végrehajtott beruházásokból kifolyólag,
- működési többletköltségek, azaz működési költségek (személyzet, kisebb vásárlások), amelyek az ügylet eredményeként jelentkezhetnek.

- (417) A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások költségeit illetően a Bizottság figyelembe vette az egyes megállapodásokban meghatározott összegeket. A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások általában éves vagy rögzített végösszegekről rendelkeznek. A 2003-ban a Ryanairrel a Pau–London útvonal vonatkozásában aláírt megállapodás sajátos rendelkezést tartalmazott, vagyis egy kezdeti összeg kifizetését, illetve egy utasonkénti éves kifizetést, amely évente összesen legfeljebb 400 000 EUR. A 2003. évi megállapodáshoz kapcsolódó forgalmi

⁽⁸²⁾ Lásd a (410) preambulumbekendést.

előrejelzést tekintve, 85 %-os kihasználtsági fokkal számolva, a piacgazdasági szereplő látszólag arra számított volna, hogy eléri ezt a maximum 400 000 EUR nagyságú összeget. A Bizottság ezért ezt a maximális összeget használta a marketingszolgáltatások költségeként a megállapodásban meghatározott kezdeti összeg felül.

- (418) Ahogy a forgalmi előrejelzések sem feltétlenül felelnek meg a tényleges forgalomnak, a várt marketingköltségek sem feltétlenül egyeznek meg a ténylegesen kifizetett összegekkel, mert a megállapodások megkötése után történő egyes események befolyásolhatták az eredetileg tervezett összegeket. Különösen akkor történik ez, ha egy megállapodást a lejárat előtt szüntetnek meg. Ezeket az eseményeket a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásakor azonban nem kell figyelembe venni, mert azok a megállapodások megkötése után történnek.
- (419) A beruházási többletköltségek vonatkozásában meg kell jegyezni, hogy Franciaország szerint a vizsgált megállapodások értelmében nem kellett beruházásokat végrehajtani a pau-i repülőtérre. Ennek eredményeképpen, és mivel semmi sem utal rá, hogy egy piacgazdasági szereplő a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező egy vagy több megállapodásból kifolyólag bizonyos beruházások szükségességével számolt volna, az elemzés során semmilyen beruházási többletköltséget nem vettek figyelembe.
- (420) Az egyes megállapodásokhoz kapcsolódó üzleti tervek hiányában a megállapodások aláírásakor előre látható működési többletköltségek meghatározása a legnehezebb. A működési költségek esetén nem használható a nem légiforgalmi bevételek esetén használt megközelítés, amely a repülőtér teljes nem légiforgalmi bevételeinek segítségével meghatározta az utasonkénti nem légiforgalmi többletbevételeket. Az ilyen megközelítés a repülőtér teljes, az utasok számára lebontott működési költségeit tekintené többletköltségeknek. Ugyanakkor a repülőtér működési költségeinek jelentős része állandó, ami azt jelenti, hogy az utasonkénti teljes működési költség a legtöbb esetben valószínűleg jóval több, mint egy többletforgalmat generáló új megállapodás aláíráshoz kapcsolódó többletköltség.
- (421) A működési többletköltségek becsült értékének kiszámításához a Bizottságnak a repülőtér-üzembentartó elemzésére kell hagyatkoznia, mert egyedül nem képes felbecsülni, hogy egy adott megállapodás hogyan befolyásolhatja a repülőtér különböző költségeit.
- (422) Ugyanakkor az egyetlen becslés, amelyet a Bizottság felhasználhat, a Transavia üzleti tervében található, amelyben a CCIPB úgy becsülte, hogy a Transaviával kötött megállapodás átlagosan [...] EUR működési többletköltséget jelent minden további utas után a Transavia üzleti tervében szereplő, 2006–2012 közötti időszak vonatkozásában⁽⁸³⁾. Jobb hiányában a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez az adat elfogadható annak meghatározásához, milyen hatást gyakorolt a többletforgalom a repülőtér működési költségeire. A Bizottság ezért ezt az adatot használta a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások értékelése során, 2009-től (a 2006–2012 közötti referencia-időszak középső évétől számítva) évi 2 %-os indexálással⁽⁸⁴⁾. A Bizottság továbbá úgy véli, hogy ez az indexálás koherens a bevételek vonatkozásában fent említett indexálással.
- (423) A Bizottság megállapítja, hogy a CCIPB ezt a becslést a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások többségének aláírása előtt készítette, ezért elérhető volt a megállapodások megkötése idején. Az egyedüli kivételt a Ryanairrel és az AMS-szel 2003-ban és 2005-ben kötött megállapodások jelentik. Ezeket a (425) és (426) preambulumbekzdés vizsgálja.
- (424) A Bizottság megállapítja, hogy a Transavia üzleti tervét nem a Ryanair, hanem egy másik légitársaság számára készítették. A Bizottság azonban úgy véli, hogy a Transavia a fapados légitársaságok olyan gazdasági modelljét használja, amely összehasonlítható a Ryanair modelljével, és ennek eredményeképpen a piacgazdasági szereplő által várt működési többletköltségek az utasok számára lebontva minden valószínűség szerint mindkét légitársaság esetében hasonlóak.

⁽⁸³⁾ Az üzleti terv ismerteti az adat részét képező elemeket (az új, Amszterdam–Pau útvonal elindításából származó többlet): A munka és a költségek hatása: ez az új útvonal marginális többletmunkát jelent bizonyos szolgáltatások számára: számvitel (a számlák feldolgozása), műveletek (a repülőtéri források elosztása), recepció (fogadások, idegenforgalmi szolgáltatások és információk) és biztonság (átvizsgálás). Az alábbi szolgáltatásokat nem érinti: irányítás, környezet, minőség, karbantartás, fejlesztés és biztonság. Csak az asszisztencia költségeit érinti: kiutazó utasonként átlagban hét éven keresztül a munka és költségek becsült összege [...] EUR. Ezt a kiutazó utasonkénti összeget megfelelték, és utasonként [...] EUR összeget kaptak.

⁽⁸⁴⁾ Lásd a (410) preambulumbekzdést.

- (425) A Transavia üzleti terve 2005. december 15-én kelt. Ezért később kötötték, mint a Ryanairrel és az AMS-szel aláírt 2003. évi (2003. január 28.) és 2005. évi (2005. június 30.) megállapodásokat. Ugyanakkor a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy piacgazdasági szereplő nem becsült volna eltérő utasonkénti működési többletköltséget 2005 júniusa, illetve 2005 decembere, azaz egy mindössze hat hónappal későbbi időszak vonatkozásában. Nagyon valószínűtlen, hogy egy repülőtér-üzembentartó költségstruktúrája hat hónap alatt jelentősen változna. A 2005. decemberi becslés ezért elfogadható közelítés annak vonatkozásában, milyen becslést tett volna egy piacgazdasági szereplő 2005 júniusában, hogy felmérje a Ryanairrel és az AMS-szel kötendő megállapodások értékét.
- (426) A 2003. évi megállapodást közel három évvel a Transavia üzleti tervének elkészítése előtt kötötték. A repülőtér forgalmi struktúrája és tevékenységei azonban nem változtak jelentősen ebben a hároméves időszakban. Ebből kifolyólag és jobb alternatíva hiányában a Bizottság úgy véli, hogy az utasonkénti [...] EUR nagyságú átlagos, 2009-től 2 %-os indexálással növelt működési többletköltség a 2003. évi megállapodás értékelésére is megfelelő.
- (427) A Bizottság megállapítja, hogy a Franciaország által javasolt működési többletköltség (utasonként [...] EUR), amelyet a 2003–2011 között tapasztalt utasonkénti működési költségek átlagaként számítottak ki, jelentősen magasabb, mint a Bizottság által használt utasonkénti többletköltség, amely a Bizottság szerint a fenti megállapítások figyelembevételével relevánsabb.
- (428) Az utasonkénti működési többletköltséget minden ügylet esetében megszorozták a várt többletforgalommal, hogy évenként meghatározzák a megállapodáshoz kapcsolódó működési többletköltség teljes összegét.

A Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodásokra vonatkozó eredmények bemutatása

- (429) Miután a Bizottság így minden megállapodás esetében meghatározta a többletbevételeket és a többletköltségeket, amelyekre egy piacgazdasági szereplő számított volna, minden megállapodás vonatkozásában és az egyes megállapodások tervezett időtartamának évenkénti bontásában meghatározhatja a diszkontált többlet pénzforgalmat (a költségekkel csökkentett bevételeket). Az eredményeket a lenti 6–11. táblázat tartalmazza.
- (430) A Bizottság megállapítja, hogy valamennyi megállapodás és a Pau–London útvonalra kiterjedő 2005. évi megállapodás 2009. június 16-i módosítása vonatkozásában az éves többlet pénzforgalom a Bizottság által használt és a Ryanair számára kedvező, különösen a többletforgalommal és a többletköltségekkel kapcsolatos feltételezések ellenére mindig negatív, ahogy az alábbi táblázatokból kiderül.
- (431) A Bizottság azt is megállapítja, hogy ez a következtetés a 2007., 2008., 2009. és 2010. évi megállapodásra is érvényes lenne, még akkor is, ha a működési többletköltségeket nem számítják, és csak a marketingszolgáltatások költségeit tekintik többletköltségnek.
- (432) Következésképpen egyértelmű, hogy a CCIPB által a Ryanairrel és az AMS-szel kötött, a vizsgálat tárgyát képező megállapodások és a Pau–London útvonalra vonatkozó, 2005. évi megállapodás 2009. június 16-i módosítása külön-külön gazdasági előnyhöz juttatja a Ryanairt és/vagy az AMS-t. Ez az előny a Ryanairre vagy az AMS-re vonatkozó szerződéses rendelkezésekből származik, ezért szelektív.
- (433) A Pau–Charleroi útvonalra vonatkozó, 2007. évi megállapodás 2009. június 16-i módosítása, amely 2009. január 1-jétől évi [...] EUR-ról [...] EUR-ra növelte a promóciós költségeket a szolgáltatások megváltoztatása nélkül, szintén szelektív előnyhöz juttatja a Ryanairt és az AMS-t, mivel a CCIPB semmilyen ellentételezést nem kapott az évi további [...] EUR kifizetéséért és különösen mivel ebből semmilyen további forgalomra nem számíthatott.

6. táblázat

Utasok (sz = szezonális)

Megállapodás	Járat/hét	Járat/év	A megállapodás (ok) kelte	A megállapodás érvényességének tényleges kezdete	A lejárát eredetileg tervezett dátuma
London 2003	7	365	2003.1.28.	2003.1.28.	2008.1.27.

Megállapodás	Járat/hét	Járat/év	A megállapodás (ok) kelte	A megállapodás érvényességének tényleges kezdete	A lejárat eredetileg tervezett dátuma
London 2005	7	365	2005.6.30.	2005.6.30.	2010.6.29.
Charleroi 2007	3	156	2007.9.25.	2007.10.30.	2012.9.24.
Bristol 2008 (sz)	3	50	2008.3.31.	2008.5.16.	2008.9.13.
Bristol 2009 (sz)	2	58	2009.6.16.	2009.4.1.	2009.10.24.
A Pau–London útvonalra vonatkozó, 2005. évi megállapodás 2009. évi módosítása		211	2009.6.15.	2009.1.1.	2010.6.29.
London, Charleroi (sz) és Beauvais (sz) 2010	6	312	2010.1.28.	2010.3.30.	2011.3.29.

7. táblázat

A Pau–London útvonalra vonatkozó, 2003. évi megállapodás

(EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
az induló és érkező utasok száma (összesen)	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
a járatpárok évenkénti száma	338	365	365	365	365	27
leszállási díj	41 797	46 089	47 011	47 951	48 910	3 742
utasszállítási díj	192 550	212 325	216 572	220 903	225 322	17 237
földi kiszolgálás	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
teljes légiforgalmi bevétel	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
nem légiforgalmi bevételek	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
összes bevétel	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések stb.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
marketingköltségek	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
összes költség	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[0–99 999]
többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)	[- 299 999 és - 100 000 között]	[- 299 999 és - 100 000 között]	[- 299 999 és - 100 000 között]	[- 299 999 és - 100 000 között]	[- 299 999 és - 100 000 között]	[- 99 999 és - 1 között]

8. táblázat

A 2005. évi megállapodás a Pau-London útvonal vonatkozásában

(EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
az induló és érkező utasok száma (összesen)	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
a járatpárok évenkénti száma	184	365	365	365	365	181
leszállási díj	22 832	46 319	47 246	48 191	49 154	24 929
utasszállítási díj	105 544	214 120	218 402	222 770	227 226	115 241
földi kiszolgálás	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
teljes légiforgalmi bevétel	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
nem légiforgalmi bevételek	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
összes bevétel	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések stb.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
marketingköltségek	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
összes költség	[300 000–599 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[300 000–599 999]
többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)	[- 99 999 és - 1 között]	[- 299 999 és - 100 000 között]	[- 299 999 és - 100 000 között]	[- 99 999 és - 1 között]	[- 99 999 és - 1 között]	[- 99 999 és - 1 között]

9. táblázat

A marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodás 2009. június 16-i módosítása

(EUR)

	2009	2010
az induló és érkező utasok száma (összesen)	67 794	33 709
a járatpárok évenkénti száma	211	105
leszállási díj	29 173	14 795
utasszállítási díj	162 706	82 519
földi kiszolgálás	[0–99 999]	[0–99 999]
teljes légiforgalmi bevétel	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
nem légiforgalmi bevételek	[100 000–299 999]	[0–99 999]
összes bevétel	300 000–599 999	100 000–299 999
működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések stb.)	[100 000–299 999]	[0–99 999]
marketingköltségek	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
összes költség	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)	[- 99 999 és - 1 között]	[- 99 999 és - 1 között]

10. táblázat

A 2007. évi megállapodás a Pau–Charleroi útvonal vonatkozásában

(EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
az induló és érkező utasok száma (összesen)	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
a járatpárok évenkénti száma	42	156	156	156	156	114
leszállási díj	5 409	20 691	21 104	21 526	21 957	16 424
utasszállítási díj	26 264	100 461	102 470	104 520	106 610	79 744
földi kiszolgálás	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
teljes légiforgalmi bevétel	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]

(EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
nem légiforgalmi bevételek	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
összes bevétel	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések stb.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
marketingköltségek	[0–99 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
összes költség	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]
többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)	[- 99 999 és - 1 között]	[- 299 999 és - 100 000 között]	[- 299 999 és - 100 000 között]	[- 299 999 és - 100 000 között]	[- 299 999 és - 100 000 között]	[- 299 999 és - 100 000 között]

11. táblázat

A 2008. és 2009. évi megállapodás a Pau–Bristol, illetve a 2010. évi megállapodás a Pau–London, Pau–Charleroi és Pau–Beauvais útvonal vonatkozásában

(EUR)

	2008. évi megállapodás – Bristol	2009. évi megállapodás – Bristol	2010. évi megállapodás – London, Charleroi és Beauvais	
	2008	2009	2010	2011
az induló és érkező utasok száma (összesen)	16 111	18 635	75 463	24 783
a járatpárok évenkénti száma	50	58	235	77
leszállási díj	6 933	8 019	32 472	10 878
utasszállítási díj	37 700	44 725	181 110	60 669
földi kiszolgálás	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
teljes légiforgalmi bevétel	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
nem légiforgalmi bevételek	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
összes bevétel	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések stb.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]

(EUR)

	2008. évi megállapodás – Bristol	2009. évi megállapodás – Bristol	2010. évi megállapodás – London, Charleroi és Beauvais	
	2008	2009	2010	2011
marketingköltségek	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 000 000–1 499 999]	[300 000–599 999]
összes költség	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 000 000–1 499 999]	[300 000–599 999]
többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)	[- 99 999 és - 1 között]	[- 99 999 és - 1 között]	[- 999 999 és - 600 000 között]	[- 299 999 és - 100 000 között]

A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása a Transaviával kötött megállapodásra

- (434) A Bizottság emlékeztet rá, hogy a CCIPB üzleti tervet készített, mielőtt megállapodást kötött a Transaviával a Pau–Amszterdam útvonal üzemeltetéséről („a Transavia üzleti terve”). A Bizottság úgy véli, hogy ez az üzleti terv megfelelő kiindulópontot jelent a piacgazdasági szereplő tesztnek a Transaviával kötött megállapodásra történő alkalmazásához, és egyetlen pont, vagyis az értékelés során használt időkeret kivételével nincs oka kétségbe vonni a benne foglalt feltételezéseket. Ezt a pontot az alábbiakban megvitatjuk.
- (435) A Bizottság megállapítja, hogy ez az üzleti terv olyan (a Ryanairrel/AMS-szel kötött megállapodások elemzésében szereplő többlet pénzforgalomhoz – a költségekkel csökkentett bevételekhez – hasonló) „éves pénzügyi eredményt” ismert, amely a 2006–2008 közötti időszakban negatív, majd a 2009–2012 közötti időszakban pozitív (lásd a lenti 12. táblázatot).
- (436) A Transavia üzleti terve szerint a beruházás csak a hetedik évben válik nyereséggé (a beruházás megtérülése) (összesítve). Más szóval a terv nem alkalmaz diszkontrátát a tervezett éves pénzforgalom vonatkozásában, hogy kiszámolja a nettó jelenértéket, és ezzel megállapítsa, hogy a repülőtér jövedelmezőségét tekintve az érintett időszak végén tapasztalt pozitív pénzforgalom ellensúlyozza-e a kezdeti időszak negatív pénzforgalmát. Az üzleti terv diszkontálás nélkül alkalmazza a teljes összesített pénzforgalmat (lásd a „halmozódó eredmények”-et a 12. táblázatban), amely 2006–2011 között negatív, de 2012-ben pozitív⁽⁸⁵⁾.
- (437) A Bizottság felkérte Franciaországot, hogy a CCIPB számára a Transaviával kötött megállapodás idején ismert objektív információk alapján készítsen részletes elemzést, hogy megállapítsák, hogy a jövedelmezőségi kilátások által vezérelt piacgazdasági szereplő aláírta volna-e ezt a megállapodást.
- (438) Az elemzés alkalmazásában Franciaország a Transavia üzleti tervében szereplő „éves pénzügyi eredményt” használta, amelyből a pozitív pénzforgalmi évek esetében levonta a társasági adót, majd 6,5 %-os diszkontrátát alkalmazásával kiszámította a nettó jelenértéket. Az elemzés eredménye így [100 000–200 000] EUR nettó jelenérték a Pau–Amszterdam útvonal tervezett indítási napján, vagyis 2006. április 26-án.
- (439) Ugyanakkor a Bizottság megállapítja, hogy a Transavia üzleti terve és Franciaország számításai is a 2006–2012 közötti időszakra vonatkozó jövedelmezőségi becslésen alapulnak, míg a megállapodás a benne foglaltak értelmében csak 2009-ig volt érvényes, és nem szerepelt benne automatikus megújulási záradék. A (393)–(397) preambulumbekzdésben említett okokból a várt jövedelmezőségre vonatkozó elemzésnek ezért a megállapodás érvényességének eredetileg tervezett időszakára kell vonatkoznia, nem hosszabb időszakra. Ennek különösen az az oka, hogy egy megállapodás aláírásakor az ésszerű és körültekintő piacgazdasági szereplő nem számíthat a

⁽⁸⁵⁾ A Bizottság megállapítja, hogy a CCIPB az üzleti tervben megjegyzi, hogy nem kumulatív alapon, amint a marketingköltségek 2009-ben (a negyedik évben) jelentősen csökkennek, az éves eredmény pozitív. Ez azzal magyarázható, hogy a megállapodás értelmében a harmadik évben utasonként [...] EUR a marketingköltség (évente legfeljebb [...] EUR), amely a negyedik évben utasonként [...] EUR nagyságú összegre (az ötödik évben [...] EUR, a hatodik és hetedik évben [...] EUR) nagyságú összegre) csökken. Lásd a (84) preambulumbekzdést.

megállapodás megújítására, sem azonos, sem más feltételek mellett⁽⁸⁶⁾. A Bizottság megállapítja, hogy a 2006–2009 közötti időszakra újra kiszámított nettó jelenérték az üzleti tervben csak ezekre az évekre megállapított éves pénzforgalom alapján és a Franciaország által javasolt diszkontráta alkalmazásával [300 000–400 000] EUR lenne.

- (440) Ennek megfelelően a Bizottság megállapítja, hogy a megállapodás eredményeként a jövedelmezőségi elemzés tárgyát képező időszakban (2009 kivételével, amikor a többlet pénzforgalom majdnem nulla) az éves többlet pénzforgalom mindig negatív, ami az alkalmazott diszkontrátától függetlenül szükségszerűen negatív nettó jelenértéket eredményez. A Transaviával kötött 2006. évi megállapodás ezért gazdasági előnyhöz juttatja a Transaviát. Ez az előny csak egyetlen vállalkozást érint, ezért szelektív.

12. táblázat

Kiigazított üzleti terv az Amszterdam–Pau útvonal vonatkozásában a Transavia esetén

(ezer EUR)

Pau–Amszterdam		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Forgalom (utasszám)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Bevételek	Összesen (A)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Költségek	ebből – marketing-szolgáltatás	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
	Összesen (B)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Éves pénzügyi eredmény	(A-B)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Halmazott eredmény		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Társasági adó		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Többlet pénzforgalom a társasági adó levonása után		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Nettó jelenérték (2006–2009)	-400 és - 300 között							

8.1.1.3. A verseny torzulása

- (441) Amikor egy tagállam olyan pénzügyi támogatást nyújt, amely megerősíti egy vállalkozás helyzetét a Közösségen belüli kereskedelemben versenytársnak számító más vállalkozásokhoz képest, úgy kell tekinteni, hogy ez utóbbiakat érinti a támogatás. Az állandó ítélkezési gyakorlattal⁽⁸⁷⁾ összhangban ahhoz, hogy egy intézkedés torzítsa a versenyt, vagy azzal fenyegetsen, elegendő, hogy a támogatás címzettje a verseny számára nyitott piacokon más vállalkozásokkal versenyezzen.
- (442) A harmadik légi közlekedési liberalizációs csomag⁽⁸⁸⁾ 1993. január 1-jei hatálybalépése óta az uniós légi fuvarozók járatokat üzemeltethetnek az Európai Unió területén és korlátlan engedélyt kapnak kabotázsszolgáltatások nyújtására.

⁽⁸⁶⁾ Az ésszerű és körütekintő piaccgazdasági szereplő talán annak a valószínűségét is figyelembe venné, hogy a megállapodást még a lejáratát előtt megszüntetik. Az ilyen forgatókönyv valószínűsége a megállapodás megszüntetéséről szóló, a megállapodásban foglalt záradékoktól függ.

⁽⁸⁷⁾ A *Het Vlaamse Gewest (flamand régió)* kontra Európai Közösségek Bizottsága T-214/95. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1998., II-717. o.).
⁽⁸⁸⁾ A Tanács 1992. július 23-i 2407/92/EGK rendelete légi fuvarozók engedélyezéséről (HL L 240., 1992.8.24., 1. o.), a Tanács 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelete a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról (HL L 240., 1992.8.24., 8. o.) és a Tanács 1992. július 23-i 2409/92/EGK rendelete a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól (HL L 240., 1992.8.24., 15. o.).

- (443) A Ryanairnek, az AMS-nek és a Transaviának a vizsgálat tárgyát képező különböző megállapodások és a módosításaik révén juttatott előnyök megerősítették a pozíciójukat valamennyi más olyan uniós légi fuvarozóhoz képest, amelyek versenyeznek vagy versenyezhetnek a Ryanairrel és a Transaviával az általuk üzemeltetett útvonalakon. Ennek eredményeképpen torzították vagy torzítással fenyegették a versenyt, és befolyásolták a Közösségen belüli kereskedelmet.

8.1.1.4. Következtetés

- (444) A hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a CCIPB által a Ryanairrel, az AMS-szel és a Transaviával kötött megállapodások és a módosításaik megfelelnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében szereplő valamennyi kritériumnak, ezért mindegyik állami támogatásnak minősül.

8.1.2. A TÁMOGATÁS JOGELLENES VOLTA

- (445) Az intézkedéseket a Bizottság engedélye nélkül hajtották végre, ezért jogellenes támogatásnak minősülnek.

8.1.3. A BELSŐ PIACCAL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG

- (446) A szóban forgó támogatás működési támogatásnak minősül. Az ilyen támogatás azonban csak kivételes és kellően indokolt esetben nyilvánítható összeegyeztethetőnek.

- (447) Továbbá az állandó ítélkezési gyakorlatnak⁽⁸⁹⁾ megfelelően Franciaországnak jeleznie kellett volna, milyen jogalap értelmében tekinthető a szóban forgó támogatás összeegyeztethetőnek a belső piaccal, és bizonyítania kellett volna, hogy teljesültek az összeegyeztethetőség feltételei. A Bizottság ezért az eljárás megindításáról szóló határozatban és egy további tájékoztatás iránti kérésben felkérte Franciaországot, hogy mutassa be az összeegyeztethetőség potenciális jogalapjait, és állapítsa meg, hogy teljesültek-e az összeegyeztethetőség vonatkozó feltételei, különösen, ha a szóban forgó támogatás új útvonalak indításához nyújtott indulási célú támogatásnak minősül. Franciaország azonban sosem állította, hogy a szóban forgó intézkedések a belső piaccal összeegyeztethető, indulási célú támogatásnak minősülnek, és nem terjesztett elő az összeegyeztethetőséget alátámasztó egyéb indokokat vagy olyan érvelést, amely alapján ez a támogatás összeegyeztethetőnek minősülhet a belső piaccal. Emellett egyetlen érdekelt harmadik fél sem kísérelte meg bizonyítani, hogy ezek az intézkedések összeegyeztethetők a belső piaccal.

- (448) Ugyanakkor a Bizottság hasznosnak tartja megvizsgálni, milyen mértékben tekinthető összeegyeztethetőnek ez a támogatás annak vonatkozásában, hogy potenciálisan hozzájárul új vonalak indításához vagy a járatok gyakoriságának növeléséhez. Ki kell hangsúlyozni viszont, hogy ez a vizsgálat felületes, mert az adott tagállam vagy az érdekelt harmadik felek által benyújtott, a támogatás összeegyeztethetőségét alátámasztó bizonyítékok hiányában a támogatást összeegyeztethetetlennek kell minősíteni.

- (449) Az új iránymutatás az alábbiakat írja az ilyen támogatásokról: „A légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás tekintetében a Bizottság az ebben az iránymutatásban foglalt elveket fogja alkalmazni valamennyi bejelentett indulási célú támogatási intézkedésre vonatkozóan, amellyel kapcsolatban 2014. április 4-ét követően kell határozatot hoznia, még akkor is, ha az intézkedéseket ezen időpont előtt jelentették be. A jogellenes állami támogatás értékelésére alkalmazandó szabályok megállapításáról szóló bizottsági közleménnyel összhangban a Bizottság a légitársaságoknak nyújtott jogellenes támogatásokra a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos szabályokat alkalmazza. Ennek megfelelően a Bizottság az ebben az iránymutatásban foglalt elveket nem fogja alkalmazni a légitársaságoknak 2014. április 4-ét megelőzően nyújtott jogellenes indulási célú támogatás esetén”⁽⁹⁰⁾.

- (450) A 2005. évi iránymutatás előírja, hogy „A Bizottság az iránymutatás alapján megvizsgálja a repülőtéri infrastruktúrák finanszírozásához nyújtott valamennyi támogatást vagy az engedélye nélkül – tehát a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével – nyújtott indulási célú támogatást, ha a támogatást az Európai Unió Hivatalos Lapjában való közzétételt megelőzően ítélték oda. A többi esetben a Bizottság a vizsgálatot a támogatásnyújtás kezdetekor alkalmazandó szabályok alapján végzi”⁽⁹¹⁾.

- (451) A Bizottság rámutat, hogy a szóban forgó támogatás célja, hogy előmozdítsa új útvonalak indítását, a meglévő útvonalakon növelje a járatok gyakoriságát, vagy fenntartson olyan útvonalakat, amelyek máskülönben esetleg megszűnnének. Ezért működési támogatás, amely egy regionális repülőtér kimenő légi forgalmának elősegítésére irányul. Ebben a vonatkozásban meg kell jegyezni, hogy a Bizottság döntéshozatali gyakorlata értelmében nem túl valószínű, hogy egy működési támogatást összeegyeztethetőnek minősítsenek a belső piaccal, mert általában torzítja az adott ágazatokon belüli verseny feltételeit.

⁽⁸⁹⁾ Lásd az Olasz Köztársaság kontra Európai Közösségek Bizottsága C-364/90. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1993., I-2097. o.) 20. pontját.

⁽⁹⁰⁾ Az új iránymutatás 174. pontja.

⁽⁹¹⁾ A 2005. évi iránymutatás (85) pontja.

8.1.3.1. A 2005. évi iránymutatás hatálybalépése előtti intézkedések

- (452) A 2003. évi megállapodást és a 2005. évi megállapodásokat a 2005. évi iránymutatás 2005. december 9-i közzétételét megelőzően írták alá⁽⁹²⁾. Az ezt megelőzően nyújtott támogatások összeegyeztethetőségének tekintetében a 2005. évi iránymutatás 85. pontja és az új iránymutatás 174. pontja utal a támogatás nyújtásának idején alkalmazandó szabályokra.
- (453) A 2005. évi iránymutatás elfogadását megelőzően a Bizottság elfogadta az 1994. évi iránymutatásokat⁽⁹³⁾. Ugyanakkor ez az iránymutatás nem foglalkozik konkrétan a regionális repülőterek kimenő légi forgalmának elősegítésére irányuló működési támogatásokkal. Ez a kérdés fokozatosan merült fel az egyes nagyobb európai repülőtereken kialakult túlterheltség, valamint az 1994-ben még nem létező fapados légitársaságok fejlődésének eredményeként. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az 1994. évi iránymutatás sem alkalmazható erre az esetre. A Bizottságnak ezért közvetlenül az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján kell értékelnie a szóban forgó támogatás összeegyeztethetőségét.
- (454) Ebben a tekintetben meg kell jegyezni, hogy a Bizottságnak az ilyen típusú állami támogatásokra vonatkozó értékelése az évek során finomodott, bár néhány pont változatlan maradt. Ezek a pontok a támogatások összeegyeztethetőségére vonatkozó általános elvekből fakadnak a Szerződés fent említett rendelkezésével összhangban.
- (455) Ennek megfelelően a Bizottság a manchesteri repülőtérrel szülő, 1999. júniusi határozatában⁽⁹⁴⁾ kimondta, hogy a repülőtéri díjak megkülönböztetéstől mentes és időben korlátozott módon történő csökkentése új útvonalakat támogató intézkedésként összeegyeztethető az állami támogatásra vonatkozó szabályokkal.
- (456) Ebből kifolyólag a Charleroi repülőtérrel szülő, 2004. februári határozatában⁽⁹⁵⁾ a Bizottság kifejtette, hogy „Az új légitársaságok indítására vagy bizonyos járatgyakorítások megerősítésére irányuló működési támogatási intézkedések szükségesek lehetnek a kisebb regionális repülőterek fejlesztése érdekében. Az intézkedések meggyőzhetik az érdekelt vállalatokat, hogy vállalják az új útvonalakba történő befektetés kockázatát. Ugyanakkor ahhoz, hogy az ilyen támogatás a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető legyen, meg kell határozni, hogy a támogatás szükségszerű és arányos-e a kitűzött cél vonatkozásában, és vajon befolyásolja-e a kereskedelmet a közös érdekekkel ellentétes módon.” A Bizottság ezért megállapított bizonyos feltételeket, amelyeknek teljesülniük kell ahhoz, hogy ezt a működési támogatást összeegyeztethetőnek lehessen minősíteni; különösen az alábbi feltételeket állapította meg:
- A támogatásnak hozzá kell járulnia egy regionális repülőtér fejlesztésével kapcsolatos közösségi érdekű célkitűzéshez az új útvonalak nettó forgalomművekedése révén⁽⁹⁶⁾.
 - A támogatás szükséges abban az értelemben, hogy nem az adott vagy egy másik légitársaság által már üzemeltetett útvonal vagy hasonló útvonal vonatkozásában nyújtják⁽⁹⁷⁾.
 - A támogatás ösztönző hatással bír abban az értelemben, hogy segítenie kell egy olyan tevékenységet, amely bizonyos idő elteltével valószínűleg jövedelmezővé válik, ami azt jelenti, hogy a támogatás időben korlátozott⁽⁹⁸⁾.
 - A támogatás arányos, azaz az összegnek kapcsolódnia kell a forgalom nettó alakulásához⁽⁹⁹⁾.
 - A támogatást átlátható módon, megkülönböztetéstől mentesen nyújtják, és nem kombinálható más fajta támogatásokkal.

⁽⁹²⁾ Lásd a 18. lábjegyzetet.

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

⁽⁹⁴⁾ Lásd az NN 109/98. sz., 1999. június 14-i „Egyesült Királyság, manchesteri repülőtér” határozatot.

⁽⁹⁵⁾ A Bizottság 2004. február 12-i 2004/393/EK határozata a vallon régió és a Brussels South Charleroi Airport által a Ryanair légitársaság számára a Charleroi-ban való működésének megkezdésekor nyújtott előnyökről (HL L 137., 2004.4.30., 1. o.). Ezt a határozatot érvénytelenítette a Ryanair Ltd kontra Európai Közösségek Bizottsága T-196/04. sz. ügyben hozott ítélet („Charleroi-ítélet”) (EBHT 2008., II-3643. o.). Ugyanakkor megmutatja, hogy változott a Bizottság értékelése a szóban forgó támogatással kapcsolatban.

⁽⁹⁶⁾ Lásd a (283)–(297) preambulumbekendést.

⁽⁹⁷⁾ Lásd a (288)–(309) preambulumbekendést.

⁽⁹⁸⁾ Lásd a (311)–(317) preambulumbekendést.

⁽⁹⁹⁾ Lásd a (318)–(325) preambulumbekendést.

- (457) A 2005. évi iránymutatás és az új iránymutatás pontosan meghatározza ezeket az összegegyeztetetőségi alapelveket, de a Bizottság továbbra is összegegyeztetetőknek minősíthet a légitársaságoknak nyújtott működési támogatásokat, ha azok hozzájárulnak a kisebb repülőterek fejlődéséhez az új útvonalak nettó forgalomnövekedése révén, ha a támogatás szükséges abban az értelemben, hogy nem az adott vagy egy másik légitársaság által már üzemeltetett útvonal vagy hasonló útvonal vonatkozásában nyújtják⁽¹⁰⁰⁾, ha időben korlátozott, és ha a támogatott útvonal valószínűleg jövedelmezővé válik⁽¹⁰¹⁾, ha az összeg kapcsolódik a forgalom nettó alakulásához, és ha a támogatást átlátható módon, megkülönböztetéstől mentesen nyújtják, és ha nem kombinálják más fajta támogatásokkal⁽¹⁰²⁾.
- (458) Ebben a tekintetben a kiterjesztésről szóló határozat (140) bekezdésében a Bizottság kimondta, hogy a fent említett öt szempont mindegyike alapján fogja értékelni az intézkedések összegegyeztetetőségét. Megjegyzendő, hogy sem Franciaország, sem az érdekelt harmadik felek nem vitatták az érintett szempontok alkalmazását.
- (459) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy ebben az esetben a 2003. évi megállapodás és a 2005. évi megállapodások összegegyeztetetőségét a fent említett általános elveknek megfelelően kell értékelni.

Hozzájárulás a kisebb repülőterek fejlődéséhez az új útvonalak nettó forgalomnövekedése révén

- (460) 2003–2005 között a pau-i repülőtér éves forgalma nagyjából évi 700 000 utast jelentett. A Bizottság úgy véli, hogy a repülőtér ebben az időpontban kicsi volt.
- (461) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az új Pau–London Stansted útvonalat illetően a 2003. évi megállapodás olyan új útvonal indítását jelentette, amely valószínűleg nettó forgalomnövekedéshez vezet. A 2005. évi megállapodások azonban ugyanennek az útvonalnak a további üzemeltetésére vonatkoznak, két évvel az útvonal indítása után, a járatok gyakoriságának növelése nélkül. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a nettó forgalomnövekedés feltétele a 2005. évi megállapodások vonatkozásában nem teljesül.

A támogatást nem az adott vagy egy másik légitársaság által már üzemeltetett útvonal vagy hasonló útvonal vonatkozásában nyújtják

- (462) Amikor a Ryanair 2003-ban elindította a Pau–London Stansted útvonalat, egyetlen légitársaság sem üzemeltetett járatokat ezen az útvonalon.
- (463) A 2005. évi megállapodások azonban ugyanerre a Pau–London Stansted útvonalra vonatkoznak. A 2003. évi megállapodás értelmében a Ryanair már közel két éve üzemeltetett járatokat ezen az útvonalon, ugyanolyan gyakorisággal, mint amelyet a 2003. évi megállapodás írt elő. Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 2005. évi megállapodások vonatkozásában nem teljesül a fent említett feltétel.

A támogatás időben korlátozott, és egy valószínűleg jövedelmezővé váló útvonalat érint

- (464) A Bizottság megállapítja, hogy az ilyen irányú felkérése ellenére Franciaország nem nyújtott be életképességi tanulmányt a 2003. és 2005. évi megállapodások által érintett Pau–London útvonal vonatkozásában, amelyet a Ryanair benyújtott volna annak bizonyítására, hogy a szóban forgó megállapodások révén nyújtott támogatás indokolt. Ennek megfelelően, a rendelkezésre álló tények alapján úgy tűnik, hogy a szóban forgó támogatást nyújtó hatóságok számára nem volt egyértelmű kilátás arra, hogy a Pau–London útvonal a támogatás nélkül hosszabb-rövidebb távon életképes lesz. A Bizottság ebben a tekintetben kihangsúlyozza, hogy a francia hatóságok által benyújtott, a Ryanair által üzemeltetett útvonalak gazdasági előnyeiről szóló tanulmányok elemzik, milyen hatást gyakorolhatnak a régió fejlődésére, de nem tartalmaznak az érintett útvonalak, illetve a Ryanair által a jövőben valószínűleg üzemeltetett útvonalak jövőbeli életképességére vonatkozó előrejelzéseket. Ellenkezőleg, a Ryanairral aláírt különböző megállapodások elemzése azt bizonyítja, hogy úgy állapodtak meg, hogy a Ryanairnek az érintett útvonalak vonatkozásában nyújtott támogatás idővel nő, még a 2003. és 2005. évi megállapodások lejártát követően is, pontosan azért, hogy biztosítsák, az érintett útvonalak elég jövedelmezőek ahhoz, hogy a Ryanair tovább üzemeltesse őket.
- (465) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy bár az intézkedések időben korlátozottak voltak, az egyes megállapodások ötéves időtartama nem szükséges vagy arányos egy új útvonal indítása kapcsán felmerülő költségekkel, mivel a légi közlekedési ágazatban általában elegendő a legfeljebb három évre vonatkozó szerződéses feltétel⁽¹⁰³⁾.

⁽¹⁰⁰⁾ Lásd a 2005. évi iránymutatás 71–75. pontját, és a 79. pont b) és c) alpontját, valamint az új iránymutatás 139., 140., 141. és 151. pontját.

⁽¹⁰¹⁾ Lásd a 2005. évi iránymutatás 79. pont b), d) és i) alpontját, valamint az új iránymutatás 147. pontját.

⁽¹⁰²⁾ Lásd a 2005. évi iránymutatás 79. pont g) és h) alpontját és a 80. pontot, valamint az új iránymutatás 150., 152. és 153. pontját.

⁽¹⁰³⁾ Az új iránymutatás 147. pontja.

- (466) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy sem a 2003. évi megállapodás, sem a 2005. évi megállapodások nem felelnek meg azoknak a feltételeknek, miszerint az intézkedések időben korlátozottak, és valószínűleg jövedelmezővé váló útvonalakat érintenek.

Az összeg kapcsolódik a forgalom nettó alakulásához

- (467) A 2003. évi megállapodás a Pau és London közötti új, napi járatokkal üzemeltetett útvonal indítására vonatkozott, amely a Bizottság becslése szerint évente összesen 117 275 utassal valószínűsíthető meg (lásd a 7. táblázatot). Ez a megállapodás ezért az utasszámban kifejezett nettó növekedéshez kapcsolódott, mivel ez az útvonal korábban nem létezett.
- (468) A 2005. évi megállapodások azonban nem új útvonal indítására vonatkoztak, hanem a már meglévő Pau–London útvonal további üzemeltetésére, a járatok gyakoriságának növelése nélkül. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a 2005. évi megállapodásokból fakadó támogatási összegek nem kapcsolódnak a forgalom nettó növekedéséhez.

A támogatást átlátható módon és megkülönböztetéstől mentesen nyújtják, és nem kombinálható más fajta támogatásokkal

- (469) Amikor érdeklődtek, hogy a támogatást átlátható módon és megkülönböztetéstől mentesen nyújtották-e, Franciaország egyszerűen utalt a CCIPB által 2007-ben és 2009-ben készített publikációkra, amelyek későbbre datálhatók, mint a 2003. és 2005. évi megállapodások, ezért nem relevánsak az elemzés során. A rendelkezésre álló adatokból egyértelmű, hogy a 2003. és 2005. évi megállapodásokban kétoldalúan, nem átláthatóan, és olyan folyamat, például ajánlati felhívás nélkül egyeztek meg, amely garantálta volna a diszkrimináció hiányát. A szóban forgó támogatás ezért nem felel meg az átláthatóságra és megkülönböztetésmentességre vonatkozó feltételeknek.

Következtetés

- (470) A fentiekből nyilvánvaló, hogy a Bizottság szerint a 2003. évi megállapodás és a 2005. évi megállapodások jogellenes támogatásnak minősülnek, és nem egyeztethetők össze a belső piaccal.

8.1.3.2. A 2005. évi iránymutatás hatálybalépése után hozott intézkedések

- (471) A Bizottság a 2005. évi iránymutatást használja az iránymutatás hatálybalépését követően kötött megállapodásokra.
- (472) A 2005. évi iránymutatás (27) pontja szerint a légitársaságoknak nyújtott működési támogatások (mint például az új útvonalakhoz nyújtott indulási támogatások) csak kivételes esetben és szigorú feltételek mellett nyilváníthatók összeegyeztethetőnek a belső piaccal Európa hátrányos helyzetű régióiban, azaz az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontjában említett eltérésre jogosult régiókban, a legkülső régiókban és az alacsony népsűrűségű régiókban.
- (473) Mivel a pau-i repülőtér nem ilyen régióban helyezkedik el, ez az eltérés nem alkalmazandó.
- (474) A 2005. évi iránymutatás hatálybalépését megelőző intézkedésekhez hasonlóan a Bizottság megállapítja, hogy sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem bizonyították, hogy az intézkedések a 2005. évi iránymutatás alapján vagy bármilyen más alapon összeegyeztethetők a belső piaccal.
- (475) A 2005. évi iránymutatás 79. pontjának a)–l) alpontjában meghatározott feltételek vonatkozásában a Bizottság a (476)–(480) preambulumbekkezdésben foglaltakat állapítja meg.
- (476) Bizonyos feltételek, például a 2005. évi iránymutatás 79. pontjának a) és b) alpontjában meghatározott feltételek, amelyek a légitársaság működési engedélyére és a repülőtér besorolására vonatkoznak, teljesülnek.
- (477) A 2005. évi iránymutatás 79. pontjának h) alpontjában meghatározott feltétel (megkülönböztetésmentesség) így hangzik: „ha egy állami szerv indulási célú támogatásban kíván részesíteni egy légitársaságot valamely új útvonal vonatkozásában, akár valamely repülőtérén keresztül, akár nem, időben nyilvánosságra kell hoznia a terveit, megfelelő nyilvánosság mellett, hogy valamennyi érdekelt repülőtér felajánlhassa a szolgáltatásait.” A Bizottság megállapítja, hogy ebben az esetben a megállapodásokat közvetlenül az érintett légitársaságokkal kötötték meg, a nyilvánosság kizárásával. Ezért ez azt jelenti, hogy a támogatást minden olyan versenyeljárás nélkül ítélték oda, amely során a többi potenciálisan érdeklődő légitársaság felajánlhatta volna a szóban forgó útvonalak üzemeltetését ugyanolyan feltételek mellett, hogy részesüljön az indulási célú támogatásból.

- (478) A Bizottság ugyanakkor megállapítja, hogy a CCIPB 2007-ben és 2009-ben felhívást tett közzé az Air & Cosmos magazinban⁽¹⁰⁴⁾, hogy felhívja az érdeklődő légitársaságokat új szolgáltatások fejlesztésére az indulási célú támogatás fejében. Franciaország azonban jelezte, hogy ezek sikertelenek voltak, és a CCIPB ezért közvetlenül egyes légitársaságokkal tárgyalt. Következésképpen a vizsgálat tárgyát képező jogellenes támogatás nem a fent említett felhívások közzétételének, hanem kétoldalú tárgyalásoknak az eredménye. A 79. pont h) alpontjában szereplő feltétel ezért nem teljesül.
- (479) A 2005. évi iránymutatás 79. pontjának i) alpontjában meghatározott feltétel tekintetében (az útvonal életképességét bemutató üzleti terv és az új útvonalnak a konkurens útvonalakra gyakorolt hatásáról szóló hatásvizsgálat) a Bizottság felkérte Franciaországot, hogy tájékoztassa, készült-e ilyen üzleti terv, és pozitív válasz esetén nyújtsa be annak másolatát. Sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem jelezték ilyen üzleti tervek meglétét. A 79. pont i) alpontjában szereplő feltétel ezért nem teljesül.
- (480) A 2005. évi iránymutatás 79. pontjának j) alpontjában meghatározott feltétel (nyilvánosság) szerint az érintett állami hatóságoknak közzé kell tenniük a támogatott útvonalak jegyzékét, és minden esetben fel kell tüntetniük az állami támogatás forrását, a kedvezményezett vállalatot, a kifizetett támogatás összegét, valamint az érintett utasszámot. Ebben az esetben Franciaország megerősítette, hogy nem tették közzé minden évben az útvonalak, illetve a pénzügyi ösztönzőkben vagy marketingcélú kifizetésekben részesült vállalatok jegyzékét. A 2005. évi iránymutatás 79. pontjának j) alpontjában meghatározott feltétel ezért nem teljesül.

Következtetés

- (481) A hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a CCIPB által a Ryanairrel, az AMS-szel és a Transaviával kötött megállapodások és a módosításaik jogellenes állami támogatásnak minősülnek, és összeegyeztethetetlenek a belső piaccal.

8.2. INTÉZKEDÉSEK A REPÜLŐTÉR-ÜZEMBENTARTÓ JAVÁRA

- (482) 2000–2010 között a CCIPB számos állami hatóságtól hozzávetőlegesen 17,8 millió EUR összértékű eszközbeszerzési támogatást kapott. Emellett 3,521 millió EUR összegű támogatásban részesült, hogy fedezze a francia hatóságok szerint a repülőtér által elvégzett állami feladatok során felmerülő költségeket (a továbbiakban: az állami feladatokhoz nyújtott támogatás)⁽¹⁰⁵⁾.

8.2.1. AZ EUMSZ 107. CIKKÉNEK (1) BEKEZDÉSE ÉRTELMÉBEN VETT ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

- (483) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzíja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (484) Egy adott intézkedés akkor minősül állami támogatásnak, ha valamennyi alábbi feltétel teljesül: (1) a szóban forgó intézkedést állami forrásból finanszírozzák és az államnak tulajdonítható; (2) gazdasági előnyt biztosít; (3) ez az előny szelektív; (4) a szóban forgó intézkedés torzíja a versenyt, vagy azzal fenyeget, és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet; és (5) a kedvezményezett az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozás, ami azt jelenti, hogy gazdasági tevékenységet folytat.
- (485) Annak meghatározása céljából, hogy a (88)–(108) preambulumbekkezdésben említett támogatások állami támogatásnak minősülnek-e, először meg kell állapítani, hogy a kedvezményezettjük, azaz a pau-i repülőtér-üzembentartó részt vett-e gazdasági tevékenységben a támogatások odaítélése idején. A Bizottság először ezt a kérdést fogja megvizsgálni, mielőtt értékelné, hogy az állami feladatokhoz nyújtott támogatások és az eszközbeszerzési támogatások állami támogatásnak minősülnek-e.

8.2.1.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

- (486) Ahogy a Bizottság az új iránymutatásban⁽¹⁰⁶⁾ ismertette, az Aéroports de Paris ügyben hozott ítélet elfogadásától kezdődően (2000. december 12.) a repülőtéri infrastruktúra kiépítését és üzemeltetését olyan feladatnak kell tekinteni, amely az állami támogatások ellenőrzésének hatáskörébe tartozik. Ugyanakkor az ítéletet megelőző bizonytalanság miatt az állami hatóságok joggal ítélik meg úgy, hogy a repülőtéri infrastruktúra finanszírozása nem minősül állami támogatásnak, és ennek megfelelően az ilyen intézkedéseket nem kell bejelenteni a Bizottságnak. Ebből következik, hogy a Bizottság most már nem kérdőjelezheti meg az állami támogatásra vonatkozó szabályok alapján a 2000. december 12-ét megelőzően nyújtott finanszírozási intézkedéseket.

⁽¹⁰⁴⁾ Lásd a (132) preambulumbekkezdést.

⁽¹⁰⁵⁾ Lásd a 3. táblázatot.

⁽¹⁰⁶⁾ 28. és 29. pont.

- (487) Továbbá, ahogy az új iránymutatásban⁽¹⁰⁷⁾ is szerepel, a repülőtereknek nem feltétlenül az összes tevékenysége gazdasági természetű. Az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során a rendszerint hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és általában nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá.
- (488) A 4. táblázat szerint a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokat a gurulóutakat, a futópályákat, a világítást és a parkolót érintő beruházások finanszírozására fordították. Ezt az infrastruktúrát és az eszközöket kereskedelmileg a CCIPB üzemelteti, amely a repülőtér-üzembentartó, és amely kiszámlázza a költségeket az eszközök használói felé. Az ilyen beruházások ezért eleve a repülőtér-üzembentartó kereskedelmi tevékenységei közé tartoznak. A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások ezért gazdasági tevékenységek javára váltak. Emellett 2000. december 12-ét követően nyújtották őket. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalmát illetően ezért lehet, hogy az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatáskörébe tartoznak.
- (489) Ugyanakkor a 1999. és 2000. évi, a 4. táblázatban feltüntetett, a teher- és utasforgalmi terminálokat, a futópályákat és a kapcsolt erőművet érintő beruházások finanszírozására fordított eszközbeszerzési támogatásokat 2000. december 12-ét megelőzően nyújtották. A Bizottság ezért nem vizsgálhatja ezeket az intézkedéseket ennek a határozatnak a keretében.
- (490) A Pyrénées-Atlantiques megyei tanács által 2000–2005 között a CCIPB által felvett kölcsöntőke visszafizetéséhez nyújtott, 779 000 EUR⁽¹⁰⁸⁾ nagyságú támogatásról a pau-i repülőtér finanszírozási tervéről szóló, 1990. november 5-i megállapodás rendelkezik. A megállapodás értelmében az állami hatóságok visszavonhatatlan kötelezettséget vállaltak a szóban forgó adósság visszafizetésére. Mivel ez a megállapodást az Aéroports de Paris ügyben hozott ítéletet megelőzően kötötték, a Bizottság nem vizsgálhatja meg az ezen megállapodás értelmében történt kifizetéseket az állami támogatásra vonatkozó szabályok keretében.
- (491) A 8.2.1.2. szakaszban a Bizottság megvizsgálja, milyen hatékonyan használták fel az állami feladatokhoz nyújtott támogatásokat azoknak a tevékenységeknek a finanszírozására, amelyek általában az állam hatáskörébe tartoznak az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során.

8.2.1.2. Az állami feladatokhoz nyújtott támogatások

- (492) Ahogy a 3. táblázatban szerepel, a hivatalos vizsgálati eljárás kiterjed a FIATA által nyújtott támogatásokra és a különböző beruházások finanszírozásához használt támogatásokra, azaz a Légi Járművek Tűzvédelmi és Biztonsági Szolgálat (SSLIA) számára biztosított helyszínekre és járművekre, valamint a komputertomográfokra⁽¹⁰⁹⁾. Ezeket a támogatásokat a francia repülőterek állami feladatainak finanszírozására szolgáló, a 4.3.2. szakaszban ismertetett általános rendszer keretében nyújtották.
- (493) Ahogy fent emlékeztettünk rá, az új iránymutatás és az ítélkezési gyakorlat szerint az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során az általában a hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és általában nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá. Az új iránymutatás értelmében az olyan tevékenységek, mint például a légiforgalmi irányítás, a rendészet, a vámügy, a tűzoltás, a polgári légi közlekedés jogellenes beavatkozások elleni védelmére irányuló intézkedések, és az ilyen tevékenységek végzéséhez szükséges infrastruktúrával és eszközökkel összefüggő beruházások általában nem számítanak gazdasági természetű tevékenységeknek⁽¹¹⁰⁾.
- (494) Az új iránymutatás azt is előírja, hogy ahhoz, hogy az ilyen nem gazdasági tevékenységek állami finanszírozása ne minősüljön állami támogatásnak, azt szigorúan a velük kapcsolatban felmerülő költségek ellentételezésére kell korlátozni, és nem vezethet a repülőterek közötti hátrányos megkülönböztetéshez. A második feltételt illetően az iránymutatás pontosítja, hogy bár egy adott jogrend szerint normális, hogy a polgári repülőtereknek az üzemeltetésükből eredő bizonyos költségeket viselniük kell, míg más polgári repülőtereknek nem, ez utóbbiak előnyben részesülhetnek, függetlenül attól, hogy ezek a költségek egy általánosságban nem gazdasági jellegűnek tartott tevékenységhez kapcsolódnak-e⁽¹¹¹⁾.

⁽¹⁰⁷⁾ 34. és 35. pont.

⁽¹⁰⁸⁾ Lásd a 3. táblázat utolsó előtti sorát.

⁽¹⁰⁹⁾ Lásd a 3. táblázat első és második sorát.

⁽¹¹⁰⁾ 35. pont.

⁽¹¹¹⁾ 36. és 37. pont.

- (495) A francia repülőtereken az állami feladatok általános finanszírozási rendszere által finanszírozott, a 4.3.2. szakaszban ismertetett tevékenységek magukban foglalják a polgári légi közlekedés védelmét a jogellenes beavatkozásoktól ⁽¹¹²⁾, a rendészeti feladatokat ⁽¹¹³⁾, a mentési és tűzoltási feladatokat ⁽¹¹⁴⁾, a légi közlekedés biztonságát ⁽¹¹⁵⁾, valamint az emberi és természeti környezet védelmét ⁽¹¹⁶⁾. Ezek a tevékenységek jogosan tekinthetők az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során az állam hatáskörébe tartozó tevékenységeknek. Franciaország ezért jogosan tekintheti ezeket a feladatokat „állami” jellegű feladatoknak, más szóval nem gazdasági jellegű feladatoknak az állami támogatásra vonatkozó szabályok értelmében. Ebből következik, hogy Franciaország előírhatja az állami finanszírozást a repülőtér-üzembentartó részéről az említett feladatok teljesítése során felmerülő költségek ellentételezésére, amennyiben a nemzeti jogszabályok rájuk ruházzák ezeket a feladatokat, és feltéve, hogy a finanszírozás nem vezet túlkompenzációhoz vagy a repülőterek közötti megkülönböztetéshez.
- (496) A 4.3.2. szakaszban leírtakból egyértelműen kiderül, hogy a francia jogszabályok által meghatározott rendszer a költségek szigorú, előzetes és utólagos ellenőrzésén alapul, és biztosítja, hogy a repülőtér-üzembentartó a repülőtéri adókból és kiegészítő rendszerből csak akkora összeget kap, amely feltétlenül szükséges a költségek fedezéséhez.
- (497) Továbbá ez a rendszer minden franciaországi polgári repülőterre vonatkozik, mind a kompenzációt eredményező feladatok típusát, mind a finanszírozási mechanizmusokat tekintve. A megkülönböztetésmentességre vonatkozó feltétel tehát teljesül. Habár a francia jogszabályok állami feladatokat ruháznak a repülőtér-üzembentartókra, azt nem írják elő, hogy ők finanszírozzák ezeket, az inkább az állam feladata. Így az említett feladatok ellátásából eredő költségeket ellentételező állami támogatás nem csökkenti a francia jogszabályok szerint általában a repülőtér-üzembentartó által viselt költségeket.
- (498) A francia repülőtér-üzembentartók által ebben a rendszerben kapott pénzforrások ezért nem minősülnek állami támogatásnak.
- (499) Ennek megfelelően a 3. táblázat második és harmadik sorában említett, az állami feladatokhoz nyújtott támogatások, amelyeket a polgári légi közlekedés jogellenes beavatkozások elleni védelmére, illetve a mentésre és tűzoltásra irányuló beruházások finanszírozására használnak, nem minősülnek állami támogatásnak.

8.2.1.3. A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások

- (500) Meg kell vizsgálni, hogy a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások állami támogatásnak minősülnek-e. Ezeket a támogatásokat az alábbi 13. táblázat tartalmazza.

13. táblázat

A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások és beruházások

(millió EUR)

Az eszközbeszerzési támogatásokat biztosító szervek	A támogatás odaítélésének éve	A beruházások jellege	A teljes kifizetett összeg	A beruházások teljes összege
Pyrénées-Atlantiques megyei tanács Aquitánia regionális tanácsa Európai Unió (ERFA)	2004	Gurulóutak	1,6	2,6

⁽¹¹²⁾ Ebbe a kategóriába tartozik a feladott poggyász, az utasok és a kézipoggyász átvizsgálása, valamint a zárt területekhez való hozzáférés ellenőrzése.

⁽¹¹³⁾ Ebbe a kategóriába tartozik a biometrikus azonosítást használó automata határellenőrzés.

⁽¹¹⁴⁾ Ahogy a (493) preambulumbekzdésben szerepel, az új iránymutatás kifejezetten ezt a három kategóriát hozza fel a nem gazdasági jellegű tevékenységek példájaként.

⁽¹¹⁵⁾ Ebbe a kategóriába tartozik a vadveszély megelőzése.

⁽¹¹⁶⁾ Ebbe a kategóriába tartoznak a környezetvédelmi ellenőrzési intézkedések.

(millió EUR)

Az eszközbeszerzési támogatásokat biztosító szervek	A támogatás odaítélésének éve	A beruházások jellege	A teljes kifizetett összeg	A beruházások teljes összege
Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau-Pyrénées	2009	A futópályák és a világítás felújítása A parkoló bővítése	4,1	5,1
Összesen			5,8	7,7

Állami források és az államnak tulajdoníthatóság

- (501) A Pyrénées-Atlantiques megyei tanács, egy decentralizált helyi hatóság, a Pyrénées-Atlantiques megye forrásaiból finanszírozott támogatást nyújtott a CCIPB-nek. Emlékeztetül, a szóban forgó források állami források. A helyi hatóságok forrásai az EUMSZ 107. cikke értelmében állami források⁽¹¹⁷⁾. Továbbá az ilyen hatóságok által hozott határozatok a központi hatóság intézkedéseihez hasonlóan az államnak tulajdoníthatók⁽¹¹⁸⁾.
- (502) Ugyanez vonatkozik az Aquitánia regionális tanácsától és a *syndicat mixte*-től kapott támogatásokra; ez utóbbi a helyi hatóságoknak a teljes mértékben maguk által ellenőrzött csoportja.
- (503) Továbbá a gurulóutak felújítását részben az ERFA finanszírozta. Az ERFA által nyújtott támogatás állami forrásokból származónak tekintendő, és az államnak tulajdonítandó, mert az érintett tagállam ellenőrzése alatt ítélik oda⁽¹¹⁹⁾.
- (504) A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokat ezért teljes egészében állami forrásokból finanszírozták, és az államnak tulajdoníthatók az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

A repülőtér-üzembentartó számára nyújtott szelektív előny

- (505) Annak megállapításához, hogy egy állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kedvezményezett vállalkozás olyan gazdasági előnyhöz jutott-e, amelynek segítségével elkerül bizonyos olyan költségeket, amelyeket egyébként a saját pénzügyi forrásaiból kellene fizetnie, vagy olyan előnyhöz jutott-e, amelyhez szokásos piaci feltételek között nem jutott volna hozzá⁽¹²⁰⁾, illetve a szóban forgó intézkedés a közszolgálati kötelezettségek ellátásáért nyújtott ellentételezésnek tekinthető-e, teljesítve ezzel az *Altmark*-ítélet feltételeit⁽¹²¹⁾.
- (506) Az utolsó pont vonatkozásában először meg kell jegyezni, hogy Franciaország nem ismerte egyértelműen, hogy – szerinte – a pau-i repülőtér-üzembentartóra ruháztak egy valódi általános érdekű szolgáltatást. A kiterjesztésről szóló határozathoz fűzött észrevételeiben Franciaország egyszerűen annyit jegyez meg ezzel kapcsolatban, hogy „az adott időpontban (a 2005. évi iránymutatás közzétételét megelőzően) egyértelműen alkalmazandó jogalap hiányában a francia hatóságok képesek voltak jogszerűen megítélni, hogy a repülőtéri infrastruktúra akkor elhatározott finanszírozása területfejlesztési intézkedésnek minősül, a repülőtér összességében általános gazdasági érdekű feladatot hajtott végre, és ez a feladat nem tartozott az állami támogatásra vonatkozó szabályok hatálya alá”⁽¹²²⁾.

⁽¹¹⁷⁾ A Région Nord-Pas-de-Calais (T-267/08) és Communauté d'agglomération du Douaisis (T-279/08) kontra Európai Bizottság T-267/08. és T-279/08. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2011., II-1999. o.) 108. pontja.

⁽¹¹⁸⁾ A Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco and Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) és Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T-148/99) kontra Európai Közösségek Bizottsága T-127/99., T-129/99. és T-140/99. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2002., II-1330. o.) 142. pontja.

⁽¹¹⁹⁾ Az ERFA-források állami támogatásnak minősülése vonatkozásában lásd például az N 514/06. sz., a *dél-yorkshire-i Digitális Régió* nevű széles sávú projekt ügyben hozott bizottsági határozat (29) preambulumbekzdését, és az N 44/10. sz., *Krievu Sala infrastruktúrájának fejlesztése a kikötői tevékenység városon kívülre történő áthelyezése* érdekében ügyben hozott bizottsági határozat (69)–(70) preambulumbekzdését.

⁽¹²⁰⁾ A Francia Köztársaság kontra Európai Közösségek Bizottsága C-301/87. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1990., I-307. o.) 41. pontja.

⁽¹²¹⁾ Az *Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg* kontra *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH és Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht („Altmark”)* C-280/00. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 2003., I-7747. o.).

⁽¹²²⁾ A (13) bekezdés 1. pontja.

- (507) Franciaország hozzáteszi, hogy szerinte az évi kevesebb mint egymillió utast kiszolgáló repülőtereket összességében általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak kell tekinteni a területfejlesztésben, az adott régió gazdasági és társadalmi fejlődésében, illetve az egymást fedő tevékenységeikben játszott fontos szerepüket tekintve. A francia hatóságok emellett úgy vélik, hogy ezek a repülőterek csak korlátozott hatást gyakorolnak a belső piacra. Ezért úgy ítélik meg, hogy az ezeknek a repülőtereknek juttatott finanszírozás nem tekintendő állami támogatásnak, illetve az ilyen finanszírozást összeegyeztethetőnek kell tekinteni a belső piaccal és fel kell menteni az értesítési kötelezettség alól az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének [jelenleg EUMSZ 106. cikke (2) bekezdésének] az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról szóló, 2005. november 28-i bizottsági határozat értelmében, amely 2011. december 20-ig volt érvényben ⁽¹²³⁾.
- (508) Ugyanakkor a Bizottság úgy véli, hogy ez az indoklás elégtelen annak a következtetésnek a levonására, hogy a pau-i repülőtér-üzembentartó egy valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás biztosításáért felelős. Ahogy az új iránymutatásban szerepel ⁽¹²⁴⁾, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy jól megalapozott esetben lehetséges, hogy egy repülőtér egész irányítását általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekinthessék. A Bizottság szerint erre azonban csak akkor kerülhet sor, ha a repülőtér nélkül a repülőtér által potenciálisan kiszolgált régió legalább egy része olyan mértékben el lenne szigetelve az Unió többi részétől, amely már veszélyeztetné a társadalmi és gazdasági fejlődését.
- (509) Erre az elvre való tekintettel nem tételezhető fel, hogy bármely, évi kevesebb mint egymillió utast kiszolgáló francia repülőtér üzemeltetése valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás lenne. Franciaországnak minden ebbe a kategóriába tartozó repülőtér egyéni helyzetét meg kell vizsgálnia, és be kell mutatnia ezt az elemzést a Bizottságnak, ha fenn kívánja tartani azt a véleményét, hogy ennek a repülőtérnek az üzemeltetése általános gazdasági érdekű szolgáltatás. A Bizottság csak ilyen körülmények között lenne abban a helyzetben, hogy eseti elbírálás alapján megállapítsa, hogy Franciaország vajon nyilvánvaló mérlegelési hibát követett-e el, amikor úgy tekintette, hogy a szóban forgó repülőtér általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújt.
- (510) Ebben az esetben a pau-i repülőtér vonatkozásában egyetlen ilyen jellegű konkrét elemzést sem nyújtottak be. Továbbá tekintettel a tarbes-i repülőtér közelségére (50 km, közúton kevesebb mint 40 perc), nem állítható, hogy a pau-i repülőtér nélkül a repülőtér által potenciálisan kiszolgált régió egy része olyan mértékben el lenne szigetelve az Unió többi részétől, amely már veszélyeztetné a társadalmi és gazdasági fejlődését. Az ilyen vélemény fenntartása ebben a vonatkozásban nyilvánvaló mérlegelési hibára utalna.
- (511) Az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény ⁽¹²⁵⁾ szerint az első *Altmark*-feltétel teljesülése érdekében a közszolgálati feladattal való megbízásnak egy vagy több olyan aktus keretében kell történnie, amely a tagállamok jogszabályainak függvényében jogszabályalkotó vagy szabályozási instrumentumok vagy szerződések formáját öltheti. Az egy vagy több aktusnak továbbá legalább a következőket kell meghatároznia: a közszolgáltatási kötelezettségek tartalma és időtartama; a vállalkozás, és adott esetben az érintett terület; bármilyen olyan kizárólagos vagy különleges jog jellege, amellyel a szóban forgó hatóság felruházta a vállalkozást; az ellentételezés kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei, valamint a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizettetésére szolgáló mechanizmusok. A Franciaország által hozott egyetlen olyan aktusok, amelyek esetleg teljesítik ezt a feladatot, az 1965. évi rendelet ⁽¹²⁶⁾ és a későbbi módosításai, amennyiben különböző kötelezettségeket ruháznak a CCIPB-re az üzemeltetés (többek között a nyitva tartás vagy a felhasználókkal való egyenlő bánásmód), a szolgáltatás, a karbantartás és a fejlesztés tekintetében egy meghatározott időszakban. Ugyanakkor ezek közül egyik aktus sem határozza meg a pénzügyi ellentételezési mechanizmus kiszámítására és felülvizsgálatára vonatkozó rendszert.
- (512) A Bizottság így azon a véleményen van, hogy a rendelkezésre álló tények alapján a pau-i repülőtér üzemeltetése nem tekinthető valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak.
- (513) Még ha fel is tételeznénk, hogy mégis az, a vizsgálat tárgyát képező eszközbeszerzési támogatások azonban nem tennének eleget az *Altmark*-ítélet valamennyi feltételének. Ezek az eszközbeszerzési támogatások az akkor szükségesnek bizonyult beruházási költségek fedezése érdekében különböző időpontokban kifizetett több konkrét támogatásból állnak. Ezek a támogatások ezért nem egy olyan ellentételezési mechanizmus eredményei, amelyet objektíven, átláthatóan és előzetesen meghatároztak, azaz akkor, amikor az állami hatóságok a CCIPB-re ruházták a repülőtér üzemeltetését, vagy az üzemeltetés feltételeit megújító vagy pontosító aktusok alkalmával. Ezek a támogatások így nem tesznek eleget az *Altmark*-ítélet második feltételének, miszerint: „az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani, annak elkerülése érdekében, hogy az ellentételezés olyan gazdasági előnyt tartalmazzon, amely alkalmas a kedvezményezett vállalkozás előnyben részesítésére a versenytárs vállalkozásokkal szemben” ⁽¹²⁷⁾.

⁽¹²³⁾ A (13) bekezdés 3. pontja.

⁽¹²⁴⁾ 72. pont.

⁽¹²⁵⁾ HL C 8., 2012.1.11., 4. o., (52) bekezdés.

⁽¹²⁶⁾ Lásd a (27) preambulumbekezdést.

⁽¹²⁷⁾ Lásd a 121. lábjegyzetben hivatkozott *Altmark*-ügyben hozott ítélet 90. pontját.

- (514) Mivel a szóban forgó eszközbeszerzési támogatások nem felelnek meg az *Altmark*-ítélet feltételeinek, meg kell vizsgálni, a fent ismertetetteknek megfelelően, hogy a szokásos piaci feltételek mellett ítélték-e oda őket.
- (515) Ebben a tekintetben emlékeztetni kell rá, hogy „ha az állam a szokásos piaci feltételekhez hasonló körülmények között, akár közvetlenül, akár közvetve tőkét bocsát egy vállalat rendelkezésére, az nem tekinthető állami támogatásnak”⁽¹²⁸⁾.
- (516) Annak meghatározásához, hogy a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokat a szokásos piaci feltételek mellett nyújtották-e, alkalmazni kell rájuk a piacgazdasági szereplő tesztet. Ennek keretében megvizsgálják, hogy a támogatások odaítélése idején az állami hatóságok számíthattak-e volna pénzügyi megtérülésre, és az elemzés kizárta-e a helyi gazdaság fejlesztésének vonatkozásában várható előnyöket.
- (517) Ebben az esetben a Bizottság először megállapítja, hogy a repülőteret egy 2015-ben lejáró koncesszió alapján a CCIPB üzemelteti. A repülőter tulajdonjogát, amely kezdetben az államé volt, 2007. január 1-jén átruházták a *syndicat mixte*-re. A CCIPB-nek ezért nincs tulajdonában a föld és az infrastruktúra.
- (518) A CCIPB az észrevételeiben ezzel kapcsolatban, az eszközbeszerzési támogatások tárgyában megjegyzi, hogy ezek az összegek megfelelnek a repülőter infrastruktúra tulajdonosai által végrehajtott, az infrastruktúra karbantartását és fejlesztését célzó beruházásoknak, és ezeket a beruházásokat ezért kizárólag a tulajdonosok javára hajtották végre. A CCIPB azt állítja, hogy ezek az összegek nem juttatták gazdasági előnyhöz a CCIPB-t repülőter-üzembentartóként. A CCIPB hozzáteszi, hogy ennek eredményeképpen az eszközbeszerzési támogatások kifizetésekor a koncessziós hatóság és a helyi hatóságok a repülőter infrastruktúra tulajdonosaiként és az állami eszközökre vonatkozó koncesszió értelmében meglehetősen természetesen jártak el, hogy biztosítsák a repülőter közszolgáltatást karbantartó és fejlesztő munkálatoknak az eszközeik fejlesztése érdekében történő elvégzését. A CCIPB szerint ezért ezek a beruházások a természetüknek fogva az állami eszközök tulajdonosának, és nem az üzemeltetőjének a feladatai.
- (519) Ugyanakkor a rendelkezésre álló tényekből egyértelmű, hogy a koncesszió pénzügyi feltételei értelmében a szükséges beruházások finanszírozása a CCIPB, és nem az állami tulajdonos feladata. Ennek megfelelően a koncessziót biztosító 1965. évi rendelet egyértelműen a koncesszió birtokosára ruházza a struktúrák, épületek, létesítmények és eszközök kialakításának, fejlesztésének és karbantartásának feladatát. Franciaország megerősíti ezt, amikor kijelenti, hogy a repülőter fejlesztéséhez, felújításához, karbantartásához, bővítéséhez, illetve modernizálásához szükséges beruházások a koncesszió birtokosának feladatai.
- (520) Franciaország ebben a tekintetben megjegyzi, hogy az 1965. évi rendelet 2001. november 8-i módosítása („harmadik módosítás”) nem befolyásolta a koncesszió pénzügyi feltételeit, különösen a repülőter karbantartásához és felújításához szükséges beruházásokkal kapcsolatos feladatokat illetően. Továbbá megjegyzi, hogy a 2010. március 3-i módosítás („negyedik módosítás”), amelyet a tulajdonjog 2007. évi átadását követően a *syndicat mixte* és a CCIPB dolgozott ki, szintén változatlanul hagyta a koncesszió pénzügyi feltételeit. A korábbi módosításokhoz hasonlóan a koncesszió birtokosának feladatává tette a tevékenységeihez szükséges beruházásokat⁽¹²⁹⁾.
- (521) Ezért, ahogy az 1965. évi rendelet és a módosításainak vizsgálata bizonyítja, ahogy Franciaország megerősítette, és a CCIPB állításaival ellentétben, a CCIPB feladata a szóban forgó eszközbeszerzési támogatások által fedezett beruházásokhoz hasonló beruházások végrehajtása és finanszírozása.
- (522) Továbbá úgy tűnik, hogy amikor 2004-ben és 2009-ben odaítélték az eszközbeszerzési támogatásokat, az érintett állami hatóságok nem számíthattak a beruházások olyan megtérülésére, amely valószínűleg kielégítő lett volna a helyükben eljáró piacgazdasági szereplő számára. A földterület és az infrastruktúra 2004-ben az állam, 2009-ben a *syndicat mixte* tulajdonában volt. Ugyanakkor az egyes állami tulajdonosok számára a pau-i repülőter által generált egyetlen bevétel 2010-ig az évi 100 FRF összegű minimális állami illeték volt, amelynek összege ezután évi 100 EUR-ra emelkedett. A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások nem növelték ezt az állami illetéket, amelyet az 1965. évi rendelet szabott meg, és annak néhány módosítása vizsgált felül. Ennek eredményeképpen tulajdonosként sem az állam, sem a *syndicat mixte* nem számíthatott arra, hogy az 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások a beruházások számottevő megtérüléséhez vezetnek, legalábbis a koncesszió 2015-re tervezett lejártáig. Továbbá semmilyen adat nincs arról, hogy 2004-ben és 2009-ben az állam vagy a *syndicat mixte* arra számított volna, hogy

⁽¹²⁸⁾ Lásd a 36. lábjegyzetben hivatkozott *Stardust Marine*-ügyben hozott ítélet 69. pontját.

⁽¹²⁹⁾ A negyedik módosítás meghatározza a koncesszió „visszaadandó eszközeire”, azaz a koncessziós hatóság által a koncesszió birtokosa számára elérhetővé tett valamennyi ingóságra és ingatlanra vonatkozó szabályokat. Így a visszaadandó eszközök közé tartoznak a repülőter üzemeltetéséhez szükséges, a koncesszió birtokosa által a koncesszió időtartama alatt megújított vagy létrehozott földterületek, struktúrák, épületek, létesítmények, rendszerek és szellemi munka, valamint a repülőter üzemeltetéséhez szükséges, a koncesszió birtokosa által a koncesszió időtartama alatt megújított vagy létrehozott ingóságok. A negyedik módosítás értelmében ezeket az eszközöket a koncesszió lejártával díjmentesen és tőkéletes állapotban vissza kell szolgáltatni a koncessziós hatóságnak. A negyedik módosítás azt is előírja, hogy a koncesszió lejártával a koncessziós hatóság kifizeti a koncesszió birtokosa által a koncesszió eszközei érdekében megalapozottan felvett hitelek éves kamatát és az amortizációt, és visszafizeti a koncesszió birtokosának a koncesszió birtokosa által a saját forrásai felhasználásával esetlegesen előzetesen kifizetett összegeket vagy az ugyanezen forrásokból általa alapított létesítmények nem csökkentett értékét, amennyiben ez a visszatérítés nem lehetséges a repülőter forgótőkéjének megterhelésével. Ezek a koncesszió lejártá után érvényes pénzügyi rendelkezések nem változtatnak azon, hogy a repülőter üzemeltetéséhez szükséges beruházások a koncesszió beruházások idején aktuális birtokosának feladatai.

ezek az eszközbeszerzési támogatások növelik az eszközök értékét, ami e két szerv által végrehajtott beruházások megtérüléséhez vezethetett volna a 2016-tól érvényes új koncesszió vonatkozásában. Franciaország nem adott tájékoztatást az állam vagy a *syndicat mixte* terveiről a jövőbeli koncesszió pénzügyi feltételeivel és a repülőtér tulajdonosa által esetleg várható díjakkal kapcsolatban.

- (523) A szóban forgó támogatások finanszírozásában részt vett állami hatóságok a támogatások odaítélése idején nem birtokolták a földterületet és az infrastruktúrát, sem közvetlenül, sem közvetve a *syndicat mixte* által és különösen nem számíthattak a beruházások olyan megtérülésére, amely valószínűleg profitot generált volna. Ez a megállapítás vonatkozik a Pyrénées-Atlantiques megyei tanácsra és Aquitánia regionális tanácsára, amelyek nem voltak a repülőtér tulajdonosai, amikor 2004-ben úgy határoztak, hogy hozzájárulnak a gurulóutak felújításának finanszírozásához.
- (524) Azt is meg kell jegyezni, hogy Franciaország szerint az állami hatóságoknak a beruházásokra vonatkozó határozata nem kizárólag a közvetlen profit kilátásán alapult, és a CCIPB csak szimbolikus illetéket fizetett. A hatóságoknak a beruházásokra vonatkozó határozata nyilvánvalóan a régió számára a gazdasági és idegenforgalmi fejlődés tekintetében hosszú távon várt előnyökön alapult. Ez a megállapítás megerősíti, hogy az állami hatóságok nem számítottak arra, hogy a beruházási kiadások profitot generálnak. A hatóságok által várt egyetlen előnyt, vagyis a gazdasági és idegenforgalmi fejlődés vonatkozásában tapasztalt előnyt az érintett hatóságok helyett eljáró piacgazdasági szereplő nem vette volna figyelembe. Ez arra utal, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem is alkalmazható a szóban forgó eszközbeszerzési támogatásokra.
- (525) A fentiek alapján a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások nem felelnek meg a piacgazdasági szereplő tesztnek. Ezek a támogatások csökkentették a beruházási költségeket, amelyeket a CCIPB-nek viselnie kellett volna, és a támogatásokat biztosító hatóságok nem számíthattak a beruházásuk elégséges megtérülésére. Emellett ezek a támogatások egyetlen vállalkozásnak nyújtottak előnyöket, ezért szelektívek.

8.2.1.4. A Közösségen belüli kereskedelemre és versenyre gyakorolt hatás

- (526) A pau-i repülőtér üzemben tartójaként a CCIPB különösen más repülőterekkel, illetve különösen az ugyanazt a vonzáskörzetet kiszolgáló repülőterekkel versenyez. Ebben a tekintetben a Bizottság megállapítja, hogy a Tarbes-Lourdes-Pyrénées repülőtér 50 km-re fekszik a pau-i repülőtértől, és 2009 óta szintén indít londoni járatokat. A Biarritz-Anglet-Bayonne repülőtér kevesebb mint 100 km-re fekszik a pau-i repülőtértől, és járatokat indít Charleroi-ba, London Stanstedre, Manchesterbe és más egyesült királysági repülőterekre. A CCIPB-nek nyújtott támogatás ezért a verseny torzításával fenyeget. Mivel a repülőtéri szolgáltatások piaca és a légi közlekedési piac nyitva áll az EU-n belüli verseny előtt, a támogatás a tagállamok közötti kereskedelmet is érinti.
- (527) Általánosabban véve meg kell jegyezni, hogy az uniós repülőtér-üzemben tartók versenyeznek egymással a légitársaságok megnyerése érdekében. A légitársaságok több szempont alapján döntenek el, hogy melyik útvonalakat működtetik, és milyen gyakorisággal. Nemcsak az érintett útvonalakon várható potenciális utaslétszám, hanem az egyes útvonalak két végén lévő repülőtér jellegzetességei is ide tartoznak.
- (528) A légitársaságok különösen olyan szempontokat vesznek figyelembe, mint a repülőtéren nyújtott szolgáltatások fajtája, a repülőtér környékének népessége vagy gazdasági tevékenysége, terheltség, a szárazföldi megközelíthetőség lehetősége, illetve akár a repülőtér infrastruktúrájának és szolgáltatásainak használatáért fizetendő díjak mértéke és ezek általános üzleti feltételei. A repülőtéri díjak mértéke kulcsfontosságú szempont, mivel a repülőtér számára nyújtott állami támogatással mesterségesen alacsonyan lehet tartani a díjakat a légitársaságok odavonzása érdekében, és ez jelentősen torzíthatja a versenyt ⁽¹³⁰⁾.
- (529) A légitársaságok ezért úgy osztják szét a forrásait, különösen a repülőgépeket és a személyzetet az egyes útvonalak között, hogy többek között figyelembe veszik a repülőtér-üzemben tartók által nyújtott szolgáltatásokat és az azokért felszámolt díjakat.
- (530) A fentiekből nyilvánvaló, hogy a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások azzal, hogy gazdasági előnyhöz juttatták a CCIPB-t, megerősíthették a pozícióját más európai repülőtér-üzemben tartókéhoz képest. Így ezek a támogatások potenciálisan torzították a versenyt és befolyásolták a tagállamok közötti kereskedelmet.

⁽¹³⁰⁾ Az új iránymutatás 43. pontja.

8.2.1.5. A támogatás fennállására vonatkozó következtetés

- (531) A (483)–(530) preambulumbekkezdésben említett okokból a CCIPB-nek nyújtott 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősülnek.

8.2.2. A TÁMOGATÁS JOGELLENES VOLTA

- (532) A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokat nem jelentették be.
- (533) A fent ismertetettek szerint Franciaország azt állítja az észrevételeiben, hogy az évi egymillió utasnál kevesebbet kiszolgáló repülőterek üzemeltetése általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekintendő, ezért a nekik nyújtott pénzeszközök nem tekintendők állami támogatásnak, illetve összeegyeztethetőnek kell tekinteni őket a belső piaccal, és mentességet kell biztosítani az értesítési kötelezettség alól az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló, 2005. évi határozat értelmében.
- (534) A Bizottság azonban a fentieknek megfelelően, a rendelkezésre álló tények alapján úgy véli, hogy a pau-i repülőtér üzemeltetése nem tekinthető valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak. A 2004. és 2009. évi támogatások ezért az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló, 2005. évi határozat alapján nem mentesülhetnek az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében foglalt bejelentési kötelezettség alól.
- (535) Továbbá, ahogy fent olvasható, ezek a támogatások nem olyan ellentételezési mechanizmus eredményei, amelyet objektíven, átláthatóan és előzetesen meghatároztak, azaz akkor, amikor az állami hatóságok a CCIPB-re ruházták a repülőtér üzemeltetését, vagy az üzemeltetés feltételeit megújító vagy pontosító aktusok alkalmával. Ezek a támogatások így nem felelnek meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló, 2005. évi határozat 4. cikkének d) pontjában előírt feltételnek, amely szerint egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás biztosításával felruházó aktusnak vagy aktusoknak meg kell határozniuk az ellentételezés kiszámításához, ellenőrzéséhez és felülvizsgálatához használt paramétereket. Ez a második oka annak, hogy a 2004. és 2009. évi támogatások nem mentesülhetnek az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló, 2005. évi határozat alapján az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében foglalt bejelentési kötelezettség alól.
- (536) A fentiek alapján a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások jogellenes támogatásnak minősülnek.

8.2.3. A BELSŐ PIACCAL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG

- (537) A fent ismertetetteknek megfelelően a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások csökkentették a beruházási költségeket, amelyeket a CCIPB-nek egyébként viselnie kellett volna. Ezért beruházási támogatásnak minősülnek. Továbbá 2014. április 4., azaz az új iránymutatás hatálybalépése előtt ítélték oda őket. Az említett iránymutatás szerint a Bizottság a támogatások odaítélése idején hatályban lévő szabályokat fogja alkalmazni a repülőtereknek nyújtott jogellenes beruházási támogatásokra ⁽¹³¹⁾.
- (538) A 2009. évi támogatás odaítélésekor a 2005. évi iránymutatás volt érvényben, ezért azt kell alkalmazni. A 2004. évi támogatást azonban a 2005. évi iránymutatás hatálybalépését megelőzően ítélték oda, amikor nem léteztek konkrét összeegyeztethetőségi szempontok a repülőtereknek nyújtott beruházási támogatások vonatkozásában. A Bizottságnak ezért közvetlenül az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján kell megvizsgálnia ezt a támogatást az erre vonatkozó döntéshozatali gyakorlata figyelembevételével. Emlékeztetni kell rá, hogy a 2005. évi iránymutatás konszolidálta a repülőtér-üzembentartók számára odaítélt támogatások összeegyeztethetőségének vizsgálatával kapcsolatos bizottsági döntéshozatali gyakorlatot. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a 2004. évi támogatásnak a belső piaccal való összeegyeztethetőségét a 2005. évi iránymutatásban meghatározott szempontok alapján kell megvizsgálni.
- (539) Ezért a 2005. évi iránymutatás ⁽¹³²⁾ alapján a Bizottság az alábbi szempontok figyelembevételével értékelte a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokat:
- megfelel-e az infrastruktúra építése és üzemeltetése egy világosan meghatározott általános érdekű célkitűzésnek (regionális fejlesztés, hozzáférhetőség stb.),
 - az infrastruktúra szükséges-e a kitűzött cél elérése érdekében, és arányos-e azzal,
 - az infrastruktúra középtávon kielégítő kilátásokat biztosít-e a használat terén, nevezetesen a meglévő infrastruktúra használatának fényében,

⁽¹³¹⁾ Az új iránymutatás 173. pontja.

⁽¹³²⁾ 61. pont.

— biztosított-e az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára, egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen,

— a kereskedelem fejlődése nem sérül-e az uniós érdekekkel ellentétes mértékben.

- (540) Továbbá az (539) preambulumbekzdésben meghatározott szempontoknak való megfelelés szükségességén túl a repülőtereknek nyújtott állami támogatásoknak bármilyen más állami támogatáshoz hasonlóan szükségesnek kell lenniük a belső piaccal való összeegyeztethetőség érdekében meghatározott célkitűzéshez, és arányosnak kell lenniük azzal az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján. A Bizottság ezért a 2005. évi iránymutatásban szereplő, fent említett szempontokon túl megvizsgálja a szükségességre és arányosságra vonatkozó szempontoknak való megfelelést is.
- (541) A Bizottság mindenekelőtt megállapítja, hogy a 2005. évi iránymutatás szerint a repülőtéri beruházási támogatások elszámolható költségei a repülőtéri infrastruktúra (futópályák, terminálok, előterek stb.) vagy az őket közvetlenül kiszolgáló létesítmények (tűzoltó létesítmények, utas- és repülésbiztonsági eszközök) beruházási költségeire korlátozódnak. Az elszámolható költségek azonban nem foglalják magukban a repülőtér alaptevékenységeihez közvetlenül nem kapcsolódó üzleti tevékenységek költségeit (például telkek és épületek kialakítása, finanszírozása, használata és bérlete nemcsak irodák és tárolás, hanem a repülőtér területén működő szállodák és ipari vállalkozások, valamint üzletek, éttermek és parkolók céljára).
- (542) A 2004. évi támogatás teljes összegét a guruloutak felújítására fordították. Az ezekhez a munkálatokhoz kapcsolódó valamennyi beruházási költség a 2005. évi iránymutatás értelmében elszámolható beruházási támogatásnak minősül, mert a guruloutak a repülőtéri infrastruktúra részei. A 2009. évi támogatás célja a futópályákat és a világítást érintő több beruházás finanszírozásának támogatása, illetve a teljes beruházási költségek kis részét⁽¹³³⁾ tekintve a parkoló bővítése. A futópályák és a világítás a repülőtéri infrastruktúra részét képezik. Az ilyen infrastruktúra beruházási költségei ezért elszámolhatók. Ugyanakkor, mivel a parkolók nem a repülőtéri infrastruktúra részei, azok költségei nem tartoznak az elszámolható költségek közé. A 2009. évi támogatás teljes összege (4,1 millió EUR) nem haladja meg a futópályák és a világítás elszámolható költségeinek teljes összegét (4,7 millió EUR). A 2009. évi támogatást így kizárólag elszámolható költségek finanszírozására fordították⁽¹³⁴⁾.
- (543) A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások (összesen 1,6 millió EUR, illetve 4,1 millió EUR értékben) nem haladják meg a két támogatás esetében kiszámított elszámolható költségeket (2,6 millió EUR, illetve 4,7 millió EUR), de magas támogatási intenzitást jelentenek (62 %, illetve 88 %).

8.2.3.1. Egyértelműen meghatározott közös érdekű célkitűzés

- (544) A 2004. évi eszközbeszerzési támogatást a guruloutakkal kapcsolatos munkálatok finanszírozására fordították, hogy a felújításukkal a csúcsidőben biztosítsák a gördülékenyebb kereskedelmi forgalmat.
- (545) A 2009. évi eszközbeszerzési támogatásból finanszírozott elszámolható beruházások közé tartozik a futópályák és a világítás felújítása, amelyre azért volt szüksége, hogy a repülőtér fenn tudja tartani a kapacitását, és újra engedélyezzék a működését 200–250 férőhelyes, közepes méretű légi járművek vonatkozásában. Az 1992–1993 között kialakított, III. kategóriájú világítást és a manőverező területek 1990-ben kialakított felszínét egyrészt a korukra való tekintettel fel kellett újítani (tekintve, hogy az élettartamuk általában 10–15 év), másrészt modernizálni kellett őket. Erre a modernizálására azért volt szükség, mert a rendelet által a repülőtér javahagyására és üzemeltetésére, különösen a III. kategóriájú precíziós megközelítésre vonatkozó feltételek vonatkozásában elért teljesítményből kifolyólag rövid időn belül visszavonhatták volna a repülőtér engedélyét.
- (546) Ennek eredményeképpen sem a 2004. évi, sem a 2009. évi támogatás nem növelte jelentősen a kapacitást. Alapvetően olyan javítási és modernizálási munkálatokra fordították őket, amelyek célja az infrastruktúra állapotának megőrzése, hogy továbbra is helyet adjanak az addigi repülőgéptípusoknak és fenntartsák az addigi forgalmat, valamint hozzájáruljanak a repülőtér jobb működéséhez csúcsidőben.

⁽¹³³⁾ A teljes beruházási költségek kevesebb mint 10 %-a (lásd a 4. táblázatot és a 1. lábjegyzetet).

⁽¹³⁴⁾ Lásd a Horvátország – a dubrovnikai repülőtér fejlesztése SA.38168 ügyben hozott bizottsági határozat (10) és (28) bekezdését.

- (547) A pau-i repülőtér jelentős üzleti célú forgalmat bonyolít le, amely a forgalma 60–70 %-át teszi ki. Ez annak köszönhető, hogy számos vállalkozás van jelen Pau-ban és környékén. Franciaország ebben a vonatkozásban ismertette, hogy a pau-i medence a lacq-i és az oloroni medence után a nagy délnyugati régió harmadik legfontosabb gazdasági területe. Pau-ban található számos nagyvállalat, valamint kutatási és gyártási központ nemzetközi és regionális székhelye. A pau-i repülőtér hiánya vagy a kapacitásának jelentős csökkenése veszélyeztetné ezt a gazdasági tevékenységet, mert az üzleti utazók általában szeretik minimalizálni az utazásra fordított időt, különösen azért, hogy egy napon belül meg tudjanak fordulni. Ha a Pau-t érintő üzleti utazóknak ezért egy olyan repülőteret kellene használniuk, amely nem a város közvetlen közelében található, például a tarbes-i repülőteret, az számos vállalkozás számára hátrányos lenne.
- (548) A pau-i repülőtér továbbá jelentős turistaforgalmat bonyolít le, különösen mivel közel helyezkedik el a Pireneusokhoz és az ottani téli üdülőközpontokhoz. A CCIPB által végzett tanulmányok különösen arról tanúskodnak, hogy csak a Ryanair utasai, akik a turistaforgalom nagy részét adják, 2005-ben összesen 8 millió EUR, illetve 2010-ben 56 millió EUR nagyságú összeget költöttek a pau-i tartózkodásuk során.
- (549) Mindezen okokból a CCIPB számára nyújtott 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások, tekintettel a repülőtérről az idegenforgalomra és a gazdasági tevékenységre gyakorolt általános hatására, hozzájárultak Pau és a térsége gazdasági fejlődéséhez.
- (550) Ezek a támogatások emellett hozzájárultak a régió elérhetőségének javulásához, főként a turisták és az üzleti utazók számára. Ebben a vonatkozásban meg kell jegyezni, hogy a pau-i repülőtér a tarbes-i repülőterétől 50 km-re, a biarritzi repülőterétől pedig 100 km-re helyezkedik el. Tekintettel a pau-i repülőterétől való távolságára, a biarritzi repülőtér ezért nem valószínű, hogy életképes alternatívát jelentene az utazók – különösen az üzleti utazók – számára, akiknek fontos az idő.
- (551) Továbbá úgy tűnik, hogy ez a három repülőtér meglehetősen eltérő forgalmat bonyolít le:
- a pau-i repülőtéren jelentős az üzleti forgalom, a teljes forgalmon belül viszonylag magas az országon belüli, az Air France által lebonyolított forgalom, valamint a regionális forgalom aránya,
 - a biarritzi repülőtér jelentős, az atlanti partvidék és a spanyol határ felé irányuló turistaforgalmat bonyolít le, nyáron jelentős a szezonális forgalom, és jellemző a jelentős fapados forgalom,
 - a tarbes-i repülőtér elsősorban a lourdes-i kegyhelyre összpontosító rés piac, amely jelentős nemzetközi charterforgalmat bonyolít le. Ezt mutatja az a tény, hogy a repülőtér éves forgalma 2001–2011 között mindig körülbelül 400 000 utas volt, kivéve 2008-ban, amikor a lourdes-i kegyhely évfordulója miatt 678 000 utas használta a repülőteret.
- (552) Ez az információ arra látszik utalni, hogy ezek a repülőterek meglehetősen eltérő piaci szegmenseket szolgálnak ki, és ezért csak részben helyettesíthetik egymást. Ezt megerősítették a forgalmi statisztikák is, amelyeket részletesebben az (567)–(572) preambulumbekzdés ismertet a verseny támogatás általi torzulásának mértékét vizsgáló elemzés részeként. Ennek eredményeképpen a pau-i repülőtér jó állapotban való megőrzését lehetővé tevő beruházási támogatás bizonyos mértékben hozzájárul a régió elérhetőségének javulásához, mert így az utasoknak és a légitársaságoknak nem kell nem megfelelő alternatívákhoz folyamodniuk.
- (553) Továbbá Pau-n nem halad át nagy sebességű vasúti vonal; a legközelebbi ilyen Bordeaux-ban található, ami közúton körülbelül 1 óra 40 perc távolságra fekszik. A Pau-ból induló rövid távú járatok által elérhető úti célok többsége esetében a vonat mint alternatív közlekedési mód használata ezért jelentősen megnövelné az utazás idejét, így a vonatközlekedés nagyon rossz alternatíva. Még a legközelebbi spanyolországi repülőterek is körülbelül két óra távolságra helyezkednek el közúton, így a legtöbb utas számára valószínűleg nem jelentenek életképes alternatívát a pau-i repülőtérhez képest.
- (554) Ezért úgy tűnik, hogy bár a Pau-ból induló járatoknak vannak közlekedési alternatívái, és közel van a tarbes-i repülőtér, a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások hozzájárultak a régió elérhetőségének javulásához és a regionális gazdasági fejlődéshez.

8.2.3.2. Az infrastruktúra szükséges a kitűzött célhoz, és arányos azzal

- (555) Ahogy az (546) preambulumbekzdésben olvasható, a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokból finanszírozott munkálatok nem növelték jelentősen a kapacitást, hanem egyszerűen az volt a céljuk, hogy olyan állapotban tartsák az infrastruktúrát, amely képes lebonyolítani az addigi forgalmat, és hatékonyabban működik a csúcsidőszakokban.

- (556) Ezért ezek a beruházások nem haladták meg az ahhoz szükséges összegeket, hogy a repülőtér továbbra is jó körülmények között tudja lebonyolítani az addigi forgalmat, többek között a csúcsidőszakokban is. Ezek a beruházások ezért szükségesek a kitűzött célhoz, és arányosak azzal.

8.2.3.3. *Az infrastruktúra kielégítő középtávú kilátásokkal rendelkezik*

- (557) Meg kell jegyezni, hogy 2000–2009 között a pau-i repülőtér forgalma körülbelül évi 580 000 és 820 000 utas között mozgott, és a maximális utasszámot (820 000) 2008-ban érte el. A 2000–2009 közötti időszakban egyedül 2002-ben csökkent a forgalom 600 000 utas alá. Az utasok száma (580 000) azonban még ebben az évben is közel volt ehhez a küszöbértékhez. E meglehetősen ingadozó forgalmat tekintve, amely azonban szinte mindig meghaladta az évi 600 000 utast, valamint a forgalom nagy részét, illetve az üzleti forgalom jelentős részét lebonyolító Air France stabil jelenlétét tekintve a CCIPB 2004-ben és 2009-ben is jó kilátásokkal számolhatott, amelyek legalább megfeleltek a repülőtéri tevékenység alapszintjének, azaz az évi körülbelüli 600 000 utasnak.
- (558) Ezek a kilátások ezért igazolták az arra irányuló beruházásokat, hogy olyan állapotban tartsák az infrastruktúrát, amely képes lebonyolítani az addigi forgalmat, és hatékonyabban működik a csúcsidőszakokban, ugyanakkor a kapacitást nem növeli jelentősen. Ebben a tekintetben emlékeztetni kell rá, hogy a gurulóutakat érintő, a 2004. évi támogatásból finanszírozott munkálatok célja az infrastruktúra fejlesztése és ezáltal a hatékonyabb működés biztosítása a csúcsidőszakokban. Továbbá a futópályák és a világítás 2009-ben elvégzett felújítása azonos jellegű javításokat jelentett, mert nem növekedett a terület, nem bővítették a futópályákat, hogy hatékonyabb repülőgépeket használjanak, és nem javították a működési minimumfeltételeket a rossz látási viszonyok esetében. Az eszköz élettartama 10–15 év. A kicserélt eszközt a munkálatokat megelőzően 16–19 éven keresztül használták. A 2009. évi eszközbeszerzési támogatást ezért kizárólag a hasznos élettartamuk végén járó beruházások megújítására fordították.
- (559) Következésképpen a felújított infrastruktúra így kielégítő középtávú kilátásokat kínált az eszközbeszerzési támogatások odaítélése idején.

8.2.3.4. *Az infrastruktúrához való hozzáférés egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen biztosított*

- (560) A pau-i repülőtér minden különösebb korlátozás nélkül elérhető bármely, az azt használni kívánó légitársaság számára. Az infrastruktúra ezért a 2005. évi iránymutatás értelmében egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen elérhető.

8.2.3.5. *A kereskedelem fejlődése nem sérül a közös érdekekkel ellentétes mértékben*

- (561) Ahogy fent olvasható, a pau-i repülőtér a tarbes-i repülőtértől 50 km-re, a biarritzi repülőtértől pedig 100 km-re helyezkedik el. Tekintettel a pau-i repülőtértől való távolságára, nem valószínű, hogy a biarritzi repülőtér életképes alternatívát jelentene az utazók jelentős része számára. Ezért nem valószínű, hogy a pau-i repülőtérnek nyújtott támogatás jelentős mértékben befolyásolta volna.
- (562) Ezzel ellentétben a tarbes-i repülőtér meglehetősen közel fekszik a pau-i repülőtérhez, mindössze 50 km távolságban, és közúton kevesebb mint 40 perc alatt elérhető. Ezért először valószínűnek tűnik, hogy a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások jelentősen befolyásolták a tevékenységét.
- (563) Ugyanakkor számos tényező módosítja ezt a megállapítást. Először, a pau-i repülőtér régóta fennáll, és több évtizede indít és fogad menetrend szerinti járatokat. A vizsgált eszközbeszerzési támogatások egyszeri támogatást jelentenek, időben messze egymástól, és alapvetően azoknak a munkálatoknak a finanszírozására korlátozódtak, amelyekre szükség volt az infrastruktúra olyan állapotban való megőrzéséhez, amely képes lebonyolítani az addigi forgalmat. Nem a kapacitás jelentős növekedésének finanszírozására fordították őket. Az eszközbeszerzési támogatások ezért alapvetően annyiban érintették a tarbes-i repülőteret, hogy jó állapotban kívántak megőrizni egy régóta fennálló, viszonylag közel elhelyezkedő repülőteret, amely a támogatások nélkül nem vagy csak rosszabb körülmények között folytathatta volna a működését. Ezek a támogatások azonban nem vezettek megnövekedett kapacitáshoz a tarbes-i repülőtérrel folytatott verseny vonatkozásában.
- (564) A szóban forgó eszközbeszerzési támogatások továbbá nem régóta fennálló működési deficit finanszírozására szolgáló működési támogatást jelentettek. Ebben az esetben nem került sor ilyen működési támogatásra, csak beruházási támogatásról van szó.

- (565) Emellett a fent ismertetetteknek megfelelően a pau-i és a tarbes-i repülőtér meglehetősen eltérő piaci szegmenseket szolgál ki. A tarbes-i repülőtér forgalmát a főként a lourdes-i kegyhelyre látogatókat szállító charterjáratok generálják, és jelentős részük nemzetközi járat ⁽¹³⁵⁾.
- (566) A tarbes-i repülőtértől eltérően a pau-i repülőtér jelentős üzleti forgalmat bonyolít le, a teljes forgalmon belül viszonylag magas az országon belüli, az Air France által lebonyolított forgalom és a regionális forgalom aránya, különösen a Pau–Párizs útvonalon. Ahogy az (547) preambulumbekkezdésben olvashat, a pau-i repülőtér forgalmának 60–70 %-át az üzleti forgalom adja, és a pau-i medence a lacq-i és oloroni medence után a nagy délnyugati régió harmadik legfontosabb gazdasági térsége. A pau-i és a tarbes-i repülőtér így eltérő piaci szegmenseket céloz meg. A pau-i repülőtér bezárása vagy a működési feltételeinek romlása így nem feltétlenül jelentené a forgalom automatikus átirányítását a tarbes-i repülőtérre, illetve fordítva.
- (567) A pau-i, a tarbes-i és a biarritzi repülőtér forgalmának alakulását összehasonlítva (14. táblázat) látható, hogy nincs egyértelmű összefüggés az egyes repülőtereken tapasztalható forgalmi változásokban:

⁽¹³⁵⁾ A repülőtér honlapja szerint: „A repülőtér évi átlagosan 400 000–450 000 utassal a közép-pireneusi régió második legnagyobb repülőtere. Főként charterforgalmat bonyolít le, mert közvetlenül a lourdes-i Mária-kegyhely mellett található. Évente mintegy 50 légitársaság több mint 80 európai és globális úti célt szolgál ki.” Lásd: <http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/117>

[illegible]

(ezer EUR)

Év	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Belső finanszírozási kapacitás	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Forrás: A Franciaország által benyújtott dokumentumok

- (575) A táblázatból kiderül, hogy a repülőtér 2003-tól 2011-ig minden évben veszteségeket halmozott fel. A veszteségek 2009-ben megközelítették az 1 millió EUR nagyságú összeget. A repülőtér belső finanszírozási kapacitása is évente [...]–[...] EUR között változott ebben az időszakban. 2005-ben, a 2004. évi eszközbeszerzési támogatás kifizetésének évében a repülőtér belső finanszírozási kapacitása mindössze [...] EUR volt, amely a gurulótak felújításának költségéhez viszonyítva (2,6 millió EUR) igen csekély összeg. 2009-ben és 2010-ben, a 2009. évi eszközbeszerzési támogatás kifizetésének évében a repülőtér belső finanszírozási kapacitása [...] EUR, illetve [...] EUR volt. Ez a két összeg, még együttesen is, jóval a futópályák és a világítás felújítási költségei (4,7 millió EUR) alatt marad. A repülőtér működése által generált források ezért nem elegendőek ahhoz, hogy jelentős mértékben hozzájáruljanak ezeknek a beruházásoknak a finanszírozásához.
- (576) A rendelkezésre álló számadatok tanúsága szerint a repülőtérnek a beruházások utáni, de az eszközbeszerzési támogatások kifizetése előtti költségvetése 2005-ben (a gurulótak felújításának évében) [...] EUR, 2009-ben (a futópályák és a világítás felújításával kapcsolatos munkálatok nagy részének elvégzése évében) [...] EUR volt. Ezeket az adatokat össze kell hasonlítani a repülőtérnek a támogatások utáni nettó jövedelmével, ami 2005-ben [...] EUR, 2009-ben [...] EUR volt. Ezért, ha a szóban forgó beruházások egészét vagy akár jelentős részét a repülőtér saját forrásaiból finanszírozzák, az nagy mértékben tovább növeli a repülőtér amúgy is jelentős veszteségeit.
- (577) Továbbá a veszteségek hosszú távú jellegét tekintve nem valószínű, hogy a CCIPB képes lett volna finanszírozni a szóban forgó beruházások jelentős részét, miközben növeli a 2005-ben körülbelül [...] EUR és a 2009-ben körülbelül [...] EUR nagyságú adósságait.
- (578) A 2004. és 2009. évi támogatások így szükségesek voltak ahhoz, hogy az azokból finanszírozott beruházások megvalósuljanak. Más szóval ösztönző hatásuk volt, mert a CCIPB a támogatások nélkül nem vállalkozott volna ezekre a beruházásokra. Továbbá megfelelnek az arányosság elvének, mert a CCIPB nem tudta volna jelentősen növelni a hozzájárulását az ilyen beruházások finanszírozásához.

8.2.3.7. A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokkal kapcsolatos következtetés

- (579) Az (537)–(578) preambulumbekzdésben megállapított okokból a Bizottság úgy véli, hogy a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások a belső piaccal összeegyeztethető támogatások az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében.
- (580) Ez a következtetés a 2005. évi iránymutatásban a repülőtereknek nyújtott beruházási támogatások esetében meghatározott szempontokon alapul. Nem érinti a pau-i repülőtér számára a jövőben nyújtandó beruházási támogatások értékelését, amelyet a Bizottságnak az új iránymutatás alapján a jövőben esetleg el kell végeznie.

9. KÖVETKEZTETÉSEK

- (581) A fentiek alapján a Bizottság úgy találja, hogy Franciaország jogellenesen ítélte oda a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokat, megszegve ezzel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (3) bekezdését⁽¹³⁶⁾. A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások azonban összeegyeztethetők a belső piaccal az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében.
- (582) A 3. táblázat első két sorában szereplő támogatások, amelyeket állami feladatok finanszírozására fordítottak, nem minősülnek állami támogatásnak.
- (583) A 3. táblázatban szereplő egyéb támogatásokat 2000. december 12-ét megelőzően ítélték oda a pau-i repülőtér-üzembentartónak. Ez a határozat így kiterjed rájuk⁽¹³⁷⁾.

⁽¹³⁶⁾ Lásd az (536) preambulumbekzdést.

⁽¹³⁷⁾ Lásd a (489) és a (490) preambulumbekzdést.

- (584) A Bizottság továbbá úgy találja, hogy a CCIPB, valamint a Ryanair, az AMS és a Transavia által kötött, a repülőtéri szolgáltatásokról, illetve a marketingszolgáltatásokról szóló, a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező megállapodások állami támogatásokat érintenek, amelyeket az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével ítétek oda, és amelyek összeegyeztethetetlenek a belső piaccal.

Visszatérítés

- (585) A Bíróság állandó ítélezési gyakorlata szerint, amennyiben a Bizottság úgy találja, hogy a támogatás nem egyeztethető össze a belső piaccal, jogosult annak eldöntésére, hogy az érintett tagállamnak meg kell-e szüntetnie vagy módosítania kell-e a támogatást⁽¹³⁸⁾.
- (586) A 659/1999/EK tanácsi rendelet⁽¹³⁹⁾ 14. cikke szerint „Amennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére (a továbbiakban: visszatérítési határozat). A Bizottság nem követeli meg a támogatás visszatérítését, amennyiben az ellentétes a közösségi jog valamelyik általános elvével”. A Bíróság állandó ítélezési gyakorlata szerint, amennyiben a Bizottság úgy találja, hogy a támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal, az államra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása⁽¹⁴⁰⁾. Ezzel összefüggésben a Bíróság szerint ezt a célkitűzést teljesítettnek kell tekinteni, ha a kedvezményezettek visszafizették a jogellenes támogatással nyújtott összegeket, ezáltal elveszítve azt az előnyt, amelyet a versenytársaikkal szemben élveztek. Ezáltal helyreáll a támogatás nyújtása előtti helyzet⁽¹⁴¹⁾.
- (587) Ebben az esetben úgy tűnik, hogy egyetlen általános uniós jogelv sem akadályozza meg a határozatban azonosított jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatás visszatéríttetését. Sem Franciaország, sem az érdekelt harmadik felek nem mutattak fel ezzel kapcsolatos érveket.
- (588) Franciaországnak ezért minden szükséges intézkedést meg kell tennie, hogy a szóban forgó megállapodások által nyújtott jogellenes támogatást visszatéríttesse a Ryanairrel, az AMS-szel és a Transaviával.
- (589) A visszatérítendő támogatási összegeket minden megállapodás és a módosításuk vonatkozásában az alábbiak szerint kell meghatározni. Minden vizsgált ügyletet (amely adott esetben egy repülőtéri szolgáltatásokról és egy marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásból áll) úgy kell tekinteni, hogy éves támogatási összeghez⁽¹⁴²⁾ vezetett az ügyletet jelentő megállapodások érvényességének minden évében. Ezeket az összegeket az ügyletek megkötésekor várható többlet pénzforgalom (költségekkel csökkentett bevételek, 7–12. táblázat) negatív részéből kell kiszámítani. Ezek megfelelnek azoknak az összegeknek, amelyeket minden évben le kellett volna vonni a marketingszolgáltatások összegéből (vagy amelyeket hozzá kellene adni a légitársaságok felé kiszámlázott repülőtéri díjakhoz és a földi kiszolgálás díjához), hogy a megállapodás nettó jelenértéke pozitív legyen, azaz megfeleljen a piacgazdasági szereplő tesztnek.
- (590) A légitársaságnak és a leányvállalatainak a megállapodások alapján juttatott tényleges előny figyelembevétele érdekében az előző preambulumbekkezdésben említett összegek kiigazíthatók a Franciaország által benyújtott bizonyítékoknak megfelelően attól függően, hogy i) mekkora a légitársaság által a repülőtéri szolgáltatásokról szóló

⁽¹³⁸⁾ Az Európai Közösségek Bizottsága kontra Németországi Szövetségi Köztársaság C-70/72. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1973., 813. o.) 13. pontja.

⁽¹³⁹⁾ A Tanács 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelete az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

⁽¹⁴⁰⁾ A Spanyol Királyság kontra Európai Közösségek Bizottsága C-278/92., C-279/92. és C280/92. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1994., I-4103. o.) 75. pontja.

⁽¹⁴¹⁾ A Belga Királyság kontra Európai Közösségek Bizottsága C-75/97. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1999., I-3671. o.) 64–65. pontja.

⁽¹⁴²⁾ Az egyes megállapodások által nyújtott gazdasági előny meglétének vizsgálatakor ismertetettek szerint a támogatás a CCIPB és a Ryanair vagy a Ryanair/AMS közötti kétirányú forgalomból származik. A forgalom gyakorisága eltérő, néhány folyamatos, néhány olyan fizetési gyakorisággal párosul, amelyet a megállapodások aláírásakor nem lehet egyértelműen előre jelezni. Ugyanez igaz a repülőtéri díjak kifizetésére. Ugyanakkor a gazdasági előny meglétének vizsgálatakor a várt többlet pénzforgalom számít. A Transavia üzleti tervéből és a Franciaország által benyújtott üzleti növekedési tervek javasolt rekonstrukciójából egyértelműen kiderül, hogy egy ésszerű piacgazdasági szereplő a jelenlegi esetben éves alapon határozná meg az egyes megállapodásokhoz kapcsolódóan várt többlet pénzforgalmat. Ezért logikus, hogy az egyes megállapodásokból származó támogatási összegeket is éves alapon határozzák meg. Ezek a támogatási összegek megfelelnek azoknak az összegeknek, amelyeket az egyes megállapodásokról folytatott tárgyalások során egy piacgazdasági szereplő a Ryanairtől/AMS-től kért volna minden évben a repülőtéri és a földi kiszolgálási díjakon felül, miközben minden más megegyezik (különösen a marketingköltségek), hogy jövedelmező legyen a megállapodás.

megállapodás értelmében fizetett leszállási díj, utaskiszolgálási díj és földi kiszolgálási díj vonatkozásában utólag megállapított tényleges kifizetések és az ezekre a 7–12. táblázatban feltüntetett bevételi tételekre vonatkozó (előzetes) előrejelzések különbözete, és ii) mekkora a légitársaság és a leányvállalatai számára a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás alapján ténylegesen kifizetett, utólag megállapított marketingköltségek és a 7–12. táblázatban feltüntetett (előzetes) várt marketingköltségek különbözete.

- (591) Emellett a Bizottság úgy véli, hogy a légitársaságnak juttatott tényleges előny a szóban forgó megállapodás érvényességi idejére korlátozódik. Az egyes megállapodások lejártát követően a Ryanair/AMS nem kapott kifizetéseket e megállapodások értelmében, és nem jutott előnyhöz a repülőtéri infrastruktúrához és a földi kiszolgáláshoz való hozzáférés révén e megállapodások értelmében. Ebből következően a fent ismertetett módon kiszámított és az adott megállapodáshoz kapcsolódó támogatások összegét nullára csökkentették azokra az évekre, amikor a megállapodás már nem volt érvényes (különösen akkor, ha a felek közös megegyezése alapján idő előtti szüntették meg).
- (592) Így a Ryanairrel és az AMS-szel visszafizetendő, az idő előtt megszüntetett megállapodásokból származó támogatási összegeket nullára kell csökkenteni a megállapodás tényleges megszűnése és a megállapodás aláírásakor várt lejáratú időpont közötti időszak vonatkozásában. Ez vonatkozik a 2003. január 28-i, a 2005. június 30-i és a 2007. szeptember 25-i megállapodásra, és az utolsó két megállapodás két módosítására.
- (593) A 16. táblázat feltünteti, milyen összegek alapján kell kiszámolni a visszatérítendő összegeket. Ezek az összegek a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásával megállapított többlet pénzforgalom (költségekkel csökkentett bevételek) negatív részéből állnak, a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások esetében a nem felhasznált évekre vonatkozó összegek levonásával⁽¹⁴³⁾.

⁽¹⁴³⁾ A Pau–London útvonal vonatkozásában 2003. január 28-án kötött megállapodás tekintetében, mivel a tényleges lejáratának ideje 2005. június 30., a megállapodás értelmében kapott támogatási összeg 2006-tól 2008-ig bezárólag nulla. 2005-ben a támogatás összege a 2005-re várt többlet pénzforgalom negatív részének felel meg, amelyet kiigazítanak a 2005. év azon részére, amikor a megállapodás még érvényben volt. Ugyanez a logika vonatkozik a 2005. június 30-i megállapodásokra, amelyek érvényessége (a 2009. június 16-i módosításból kifolyólag) 2009. január 1-jén megszűnt. Ugyanez a logika vonatkozik ugyanerre a 2009. június 16-i módosításra, a 2007. szeptember 25-i megállapodásra és annak 2009. június 16-i módosítására, amelyek érvényessége 2010. március 30-án megszűnt, amikor hatályba lépett a Pau–London, Pau–Charleroi és Pau–Beauvais útvonalról szóló új megállapodás. Ugyanakkor a 16. táblázatban feltüntetett összegek kiigazíthatók a visszatérítendő összegek kiszámítása érdekében (lásd az (589) preambulumbekendést).

16. táblázat

A visszatérítendő összegekkel kapcsolatos információk

Kedvezményezett	Megállapodások	Az egyes megállapodások keretében felvett támogatás indikatív összege ⁽¹⁾									(EUR)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	London – 2003. január 28.	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]							[300 000-599 999]
Ryanair/ AMS	London – 2005. június 30.			[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]				
	A 2005. június 30-i megállapodás 2009. június 16-i módosítása (London)							[0-99 999]	[0-99 999]		
	Charleroi – 2007. szeptember 25.					[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]		
	A 2007. szeptember 25-i megállapodás 2009. június 16-i módosítása (Charleroi)								[0-99 999]		
	Bristol – 2008. március 17. és 31.						[0-99 999]				
	Bristol – 2009. június 16.							[0-99 999]			
	London, Charleroi és Beauvais – 2010. január 28.								[300 000-599 999]	[100 000-299 999]	
	Összesen (Ryanair/AMS)			[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]	[600 000-999 999]	[100 000-299 999]	[1 500 000-2 199 999]
Transavia	Amszterdam – 2006. január 23.				[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]				[300 000-599 999]

⁽¹⁾ A kamat kiszámítását illetően a támogatás kifizetésének napja a szóban forgó év december 31.. Lásd az (597) preambulumbekendést.

- (594) A (290) preambulumbekzdésben leírtaknak megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy az állami támogatásra vonatkozó szabályok alkalmazása értelmében a Ryanair és az AMS egyetlen gazdasági szereplő, és a marketingszolgáltatásokról, illetve a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, ugyanazon a napon kötött megállapodások a gazdasági szereplő és a CCIPB közötti egyetlen ügyletnek tekintendők. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a Ryanair és az AMS egyetemlegesen felel a 2005–2010 közötti megállapodásokból származó valamennyi támogatás visszatérítéséért, amelynek indikatív összege [1 500 000–2 199 999] EUR. Ugyanakkor egyedül a Ryanair felel a 2003. január 28-i megállapodásból származó támogatás visszatérítéséért, amelynek indikatív összege [300 000–599 999] EUR, mert ezt az egy megállapodást közvetlenül a CCIPB és a Ryanair kötötte, és az AMS nem vett részt az ügyletben.
- (595) A repülőtéri szolgáltatásokról, illetve a marketingszolgáltatásokról szóló, a CCIPB és a Transavia között 2006. január 26-án kötött megállapodás keretében 2006–2009 között ténylegesen kifizetett támogatás indikatív összege [300 000–599 999] EUR.
- (596) A francia hatóságoknak a határozatról szóló értesítéstől számított négy hónapon belül vissza kell követelniük a fent említett összegeket.
- (597) A francia hatóságoknak továbbá a 794/2004/EK bizottsági rendelet⁽¹⁴⁴⁾ V. fejezetének megfelelően visszatérítési kamatot is fel kell számítaniuk a támogatás összegére, amely attól a naptól esedékes, amikor a szóban forgó támogatást a vállalkozás rendelkezésére bocsátották – azaz a támogatás tényleges kifizetésének napjától –, addig a napig, amíg ténylegesen megtörténik a visszafizetés⁽¹⁴⁵⁾. Mivel ebben az esetben a támogatást alkotó pénzforgalom összetett, és évente több alkalomból származik, a bevételek egyes kategóriái esetében pedig akár folyamatos, a Bizottság úgy véli, hogy a visszatérítési kamat kiszámításánál elfogadható az a megközelítés, hogy a szóban forgó támogatás kifizetésének időpontját az év végében, vagyis minden érintett év december 31-ben határozzák meg.
- (598) Az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően, ha egy tagállam előre nem látott és előre nem látható nehézségekkel, vagy a Bizottság által figyelmen kívül hagyott következményekkel szembesül, e problémákat – a megfelelő módosításokra vonatkozó javaslatokkal együtt – megfontolásra a Bizottság elé terjesztheti. Ilyen esetekben a Bizottságnak és az érintett tagállamnak jóhiszeműen együtt kell működniük, hogy leküzdjék a nehézségeket, miközben teljes mértékben figyelembe veszik az EUMSZ rendelkezéseit⁽¹⁴⁶⁾.
- (599) A Bizottság felkéri Franciaországot, hogy értesítse az e határozat végrehajtása során esetlegesen felmerült problémákról,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

- (1) A Franciaország által a Ryanairnek jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével, a repülőtéri szolgáltatásokról és a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair által a Pau–London Stansted útvonal vonatkozásában 2003. január 28-án kötött megállapodás keretében nyújtott állami támogatás összegegyeztetetetlen a belső piaccal.
- (2) Az alábbi intézkedéseket, amelyek állami támogatást tartalmaznak, Franciaország jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hozta a Ryanair és az Airport Marketing Services javára, és összegegyeztetetetlenek a belső piaccal:
- a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair által a Pau–London Stansted útvonal vonatkozásában 2005. június 30-án kötött megállapodás, valamint a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között ugyanazon a napon kötött megállapodás;
 - a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között a Pau–London Stansted útvonal vonatkozásában 2005. június 30-án kötött megállapodás 2009. június 16-i módosítása;
 - a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara 2007. szeptember 25-i levele a Ryanairnek, amelyben meghosszabbítja a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2005. június 30-án a Pau-Charleroi útvonal vonatkozásában kötött megállapodást, valamint a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között ugyanazon a napon kötött megállapodást;

⁽¹⁴⁴⁾ Lásd a (fent hivatkozott) 659/1999/EK rendelet 14. cikkének (2) bekezdését.

⁽¹⁴⁵⁾ A Bizottság 2004. április 21-i 794/2004/EK rendelete 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.).

⁽¹⁴⁶⁾ Lásd például az Európai Közösségek Bizottsága kontra Németországi Szövetségi Köztársaság (EBHT 1989., 175. o.) C-94/87. sz. ügyben született ítélet 9. pontját, és az Európai Közösségek Bizottsága kontra Olasz Köztársaság C-348/93. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1995., I-673. o.) 17. pontját.

- d) a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2007. szeptember 25-én kötött megállapodás 2009. június 16-i módosítása;
- e) a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara 2008. március 17-i levele a Ryanairnek, amelyben meghosszabbítják a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között a Pau–Bristol útvonal vonatkozásában 2005. június 30-án kötött megállapodást, valamint a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2008. március 31-én ugyanannak az útvonalnak a vonatkozásában kötött megállapodást;
- f) a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara 2009. június 16-i levele a Ryanairnek, amelyben meghosszabbítják a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között a Pau–Bristol útvonal vonatkozásában 2005. június 30-án kötött megállapodást, valamint a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között ugyanazon a napon ugyanannak az útvonalnak a vonatkozásában kötött megállapodást;
- g) a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között a Pau–London, a Pau–Charleroi és a Pau–Beauvais útvonal vonatkozásában 2010. január 28-án kötött megállapodás, és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló „hallgatolagos” megállapodás ⁽¹⁴⁷⁾.
- (3) A Franciaország által a Transaviának jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével, a repülőtéri és a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Transavia által 2006. január 23-án kötött megállapodás keretében juttatott állami támogatás összegegyeztetetlen a belső piaccal.

2. cikk

- (1) A Franciaország által a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamarának nyújtott 2004. és 2009. évi, 5,8 millió EUR összegű eszközbeszerzési támogatások az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek, és Franciaország az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével ítélte oda őket.
- (2) A cikk (1) bekezdésében említett támogatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében olyan állami támogatásnak minősül, amely összegegyeztethető a belső piaccal.

3. cikk

- (1) Franciaországnak vissza kell fizetnie a kedvezményezettekkel az 1. cikkben említett támogatást.
- (2) A visszatérítendő összegek után kamatot kell felszámítani attól a naptól kezdődően, amikor a támogatást a kedvezményezettek rendelkezésére bocsátották, egészen a tényleges visszafizetésig.
- (3) A kamatokat a 794/2004/EK rendelet V. fejezetével és a 794/2004/EK rendeletet módosító 271/2008/EK bizottsági rendelettel ⁽¹⁴⁸⁾ összhangban kamatos kamat formájában kell kiszámítani.
- (4) Franciaország a határozat elfogadásának napjától kezdve megszünteti az 1. cikkben említett támogatás valamennyi függőben lévő kifizetését.

4. cikk

- (1) Az 1. cikkben említett támogatást azonnal és ténylegesen vissza kell fizetni.
- (2) Franciaország biztosítja a határozatnak az arról szóló értesítéstől számított négy hónapon belüli végrehajtását.

5. cikk

- (1) A határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül Franciaország benyújtja a Bizottságnak a következő információkat:
- a) a 3. cikk értelmében visszatérítendő támogatás összege;
- b) a visszatérítési kamat kiszámítása;

⁽¹⁴⁷⁾ Lásd a (286) preambulumbekendést.

⁽¹⁴⁸⁾ A Bizottság 2008. január 30-i 271/2008/EK rendelete az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló 794/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 82., 2008.3.25., 1. o.).

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

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

6. cikk

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2014. július 23-án.

a Bizottság részéről

Joaquín ALMUNIA

alelnök

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU