



Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

HATÁROZATOK

- ★ A Bizottság (EU) 2015/1582 határozata (2013. július 17.) a Lettország által a Latvian Mortgage and Land Bank SA – „kereskedelmi rész” – javára nyújtott SA.30704 – 12/C (korábbi NN 53/10) intézkedésekről (az értesítés a C(2013) 4406. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 1
- ★ A Bizottság (EU) 2015/1583 határozata (2014. augusztus 4.) az Egyesült Királyság által végrehajtott SA.18859 (11/C) (ex 65/10 NN) támogatási programról – A sóderkitermelési díj elengedése Észak-Írországban (korábbi N 2/04) (az értesítés a C(2014) 5466. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 18
- ★ A Bizottság (EU) 2015/1584 határozata (2014. október 1.) az Olaszország által a Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. és az algherói repülőtéren működő különböző légi fuvarozók számára nyújtott SA.23098 (C 37/07) (korábbi NN 36/07) számú állami támogatásról (az értesítés a C(2014) 6838. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 38
- ★ A Bizottság (EU) 2015/1585 határozata (2014. november 25.) az SA.33995 (2013/C) (korábbi 2013/NN) számú állami támogatásról (végrehajtotta Németország a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia és az energiaigényes vállalkozások támogatása érdekében) (az értesítés a C(2014) 8786. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 122
- ★ A Bizottság (EU) 2015/1586 határozata (2015. február 26.) az SA.35388 (13/C) (korábbi 13/NN és korábbi 12/N) számú, Lengyelország által hozott intézkedésről A Gdynia-Kosakowo repülőtér létrehozása (az értesítés a C(2015) 1281. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 165
- ★ A Bizottság (EU) 2015/1587 határozata (2015. május 7.) a Portugália által az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. számára nyújtott SA.35546 (2013/C) (korábbi 2012/NN) számú állami támogatásról (az értesítés a C(2015) 3036. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 208

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1582 HATÁROZATA

(2013. július 17.)

a Lettország által a Latvian Mortgage and Land Bank SA – „kereskedelmi rész” – javára nyújtott SA.30704 – 12/C (korábbi NN 53/10) intézkedésekről

(az értesítés a C(2013) 4406. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy a fent említett cikkek ⁽¹⁾ értelmében nyújtsák be észrevételeiket,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) A Bizottság 2009. november 19-én jóváhagyott a „The Mortgage and Land Bank of Latvia” ⁽²⁾ (a továbbiakban: az MLB vagy a bank) javára odaítélt két, összesen 72,79 millió LVL ([102,5–103,6] millió EUR) értékű feltőkésítési intézkedést, amelyeket 2009 januárjában és novemberében ⁽³⁾ nyújtottak a bank számára (a továbbiakban: a 2009. novemberi határozat).
- (2) A lett hatóságok 2010. április 1-jén újabb feltőkésítést jelentettek be 70,2 millió LVL (100 millió EUR) értékben, amelyet 2010. március 23-án hajtottak végre. A bejelentést 2010. április 6-án vették nyilvántartásba. A lett hatóságok 2010 májusa és 2012 januárja között további információt nyújtottak a Bizottság részére ⁽⁴⁾.
- (3) A Bizottság 2012. január 26-án úgy döntött ⁽⁵⁾, hogy átmenetileg engedélyezi a következőket: 2010. március 23-án nyújtott 70,2 millió EUR értékű feltőkésítési intézkedés, a bank számára 2011 végén (tőkév

⁽¹⁾ HL C 130., 2012.5.4., 42. o.

⁽²⁾ Lett nyelven: Latvijas Hipoteku un zemes bankas.

⁽³⁾ A Bizottság 2009. november 19-i határozata a „The Mortgage and Land Bank of Latvia” feltőkésítéséről szóló, NN 60/09. számú állami támogatási ügyben (HL C 323., 2009.12.31., 5. o.).

⁽⁴⁾ A részletekért lásd az eljárást megindító határozat (3)–(21) preambulumbekendését.

⁽⁵⁾ A Bizottság 2012. január 26-i határozata az SA.30704 (12/C) (korábbi NN53/10) számú állami támogatási ügyről – További támogatási intézkedések a Latvian Mortgage and Land Bank javára (HL C 130., 2012.5.4., 42. o.).

alakítandó likviditási intézkedésként) nyújtott 50 millió EUR értékű feltőkésítési intézkedés, legfeljebb 250 millió LVL összegű készletli likviditási keret a bank számára, legfeljebb 32 millió LVL összegű garancia a kereskedelmi rész nemzetközi hitelezőinek, illetve legfeljebb 60 millió LVL összegű likviditási támogatás a HipoNIA-n (az MLB tulajdonában lévő és általa finanszírozott eszközekező társaságon) belüli értékesített eszközök végelszámolásához, továbbá az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: a Szerződés) 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás megkezdése az említett intézkedések vonatkozásában, amennyiben azok az MLB kereskedelmi részének szerkezetátalakításához voltak szükségesek (a továbbiakban: szerkezetátalakítási intézkedések), és előnyt juttattak az MLB fejlesztési részének, illetve az MLB átalakítási tervének vonatkozásában ⁽¹⁾ (a továbbiakban: az eljárást megindító határozat). A Bizottságnak a pénzügyi szektor életképességének helyreállításáról és a jelenlegi válságban hozott szerkezetátalakítási intézkedéseknek az állami támogatási szabályok alapján történő értékeléséről szóló bizottsági közleményre ⁽²⁾ figyelemmel (a továbbiakban: a szerkezetátalakításról szóló közlemény) aggályai voltak a szerkezetátalakítási intézkedéseknek a belső piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban.

- (4) A Bizottság felhívta az érdekelteket arra, hogy ismertessék észrevételeiket a szerkezetátalakítási intézkedésekkel kapcsolatban. A Bizottság nem kapott észrevételeket az érdekelt felektől.
- (5) 2012. március 22-én találkozóra került sor a lett hatóságok és a Bizottság között.
- (6) 2012. április 5-én Lettország benyújtotta észrevételeit az eljárás megindításáról szóló határozatra.
- (7) 2012 májusa és 2013 júniusa között Lettország és a Bizottság rendszeresen információt cserélt egymással. Lettország számos beadvánnyal tájékoztatta a Bizottságot a bank kereskedelmi részének privatizációs folyamatában elért eredményekről.
- (8) 2013. május 23-án a Bizottság további információkat kért be. 2013. június 3-án kelt levelében Lettország válaszolt az információkérésre a bank fejlesztési részére vonatkozó kérdéseket kivéve. Lettország ugyanakkor számos alátámasztó dokumentumot küldött, például aktuális információkat az MLB kereskedelmi részének értékesítéséről.
- (9) 2013. június 21-én a lett hatóságok tájékoztatták a Bizottságot, hogy kivételesen hozzájárulnak ennek a határozatnak az angol nyelven történő elfogadásához.
- (10) 2013. június 28-án Lettország értesítette a Bizottságot, hogy ténylegesen 70,98 millió LVL összeget kölcsönzött a HipoNIA-nak, és ezzel körülbelül 11 millió LVL összeggel lépte túl az eljárás megindításáról szóló határozatban átmenetileg engedélyezett intézkedési összeget.

2. TÉNYEK

2.1. A kedvezményezett – MLB

- (11) A lett kormány 1993. március 19-én alapította az MLB-t állami tulajdonú bankként. A bank részvényeinek 100 %-os tulajdonosa a Lett Köztársaság Pénzügyminisztériuma.
- (12) Az MLB lakossági banki szolgáltatásokat kínál, Lettországban közepes méretűnek számító bank. Kettős szerepet tölt be, vagyis fejlesztési bankként és univerzális kereskedelmi bankként is működik ⁽³⁾.

⁽¹⁾ A Bizottság különösen támogatási eszközök ellentételezésével, az MLB kereskedelmi tevékenységeinek megszüntetésével, az MLB-csoport gazdasági tevékenységei hosszú távú életképességének helyreállításával, a nem értékesített kereskedelmi tevékenységek szabályos felszámolásával és a kompenzációs intézkedésekkel kapcsolatban fejezte ki aggályait.

⁽²⁾ HL C 195., 2009.8.19., 9. o.

⁽³⁾ Az MLB-ről további részletéért lásd az eljárást megindító határozat (22)–(42) preambulumbekzdését.

- (13) Az MLB-csoportot az MLB és leányvállalatai alkotják. A bank valamennyi leányvállalata részt vesz a kereskedelmi jellegű tevékenységekben. A főbb tevékenységek az alábbiak:
- SIA „Riska investiciju sabiedriba”: egy különleges célú gazdasági egység (a továbbiakban: RIS),
 - SIA „Hipolizings” (a továbbiakban: Hipolizings): 2011. június 30-án 5 %-os piaci részesedéssel rendelkező, főleg lízingszolgáltatásokat (elsősorban járműlízingelést) nyújtó vállalat, amelyet kizárólag az MLB finanszíroz egy 49 millió LVL értékű hitelkereten keresztül,
 - IPS „Hipo Fondi” ⁽¹⁾ (a továbbiakban: Hipo Fondi) eszközkezelő társaság: az állami kötelező tőkefedezeti nyugdíjrendszer (második pillér) alapjait kezeli 34 millió LVL összeggel az irányítása alatt (körülbelül 4 %-os piaci részesedés), és 51 %-át a bank RIS leányvállalata birtokolja; a Hipo Fondi önálló egységként működött, de az MLB fiókhálózatának, értékesítési személyzetének és IT-támogatásának előnyeit élvezte,
 - SIA „Hipoteku bankas Nekustama Ipasuma Agentura” (a továbbiakban: HipoNIA): kizárólag az MLB által finanszírozott, eszközportfóliót kezelő, nemteljesítőeszköz-kezelő ⁽²⁾ társaság.
- (14) Az eljárás megindításáról szóló határozat (45)–(95) preambulumbekzdésében ismertetett átalakítási tervvel összhangban az MLB teljes mértékben fejlesztési bankká alakul (vagyis az állam nevében strukturális, gazdasági és szociális politikákat támogató bank lesz, közérdekű küldetésének megfelelően). A bankot e célból megfosztják kereskedelmi tevékenységeitől.
- (15) Lettország független külső tanácsadót nevezett ki, hogy elkészítse a lettországi fejlesztési intézmények koncepcióját. 2011. február 11-én benyújtották a „Lettországi fejlesztési pénzüzetek rendszerének optimalizálásáról szóló jelentés” első tervezetét a Bizottság és a Nemzetközi Valutaalap (IMF) részére.
- (16) A jelentéstervezet – többek között – egy egységes fejlesztési intézmény (a továbbiakban: EFI) létrehozására tesz javaslatot, elismerve, hogy az intézmény függetlenségét az intézmény létrehozására irányuló különleges törvénnyel és független döntéshozó szervek alapításával kell biztosítani. A jelentéstervezet e tekintetben megállapítja, hogy az EFI működési struktúráját a nulláról kell megtervezni a meglévő programok, valamint ezek funkcionális és személyzeti szükségletei teljes körű felülvizsgálata alapján, különösen a kockázatbecslési és vezetési funkciókat illetően.
- (17) Ezenkívül hangsúlyozza a közvetett instrumentumokon keresztül (egyéni és portfóliógaranciák, kockázati tőke, mezzanine finanszírozás stb.) történő állami beavatkozások szükségességét, miközben pártolja a nagy volumenű, közvetlen hitelezéstől való eltávolodást, és a közvetlen beavatkozásokat csak nagyon kevés konkrét és indokolt esetben tartja meg opcióként (mikrohitelezés, mezőgazdasági gazdák stb.).
- (18) A jelentéstervezet szerint az államilag támogatott hitelezés közvetett átirányítása javítaná az ilyen programok potenciális kedvezményezettjeinek elérését, illetve az elosztás költséghatékonyágát és az együttműködést a kereskedelmi banki szektorban.

2.2. A szerkezetátalakítási stratégia: az MLB értékesíti kereskedelmi tevékenységeit

- (19) A 2010. júliusi kiegészítő egyetértési megállapodásnak (a továbbiakban: a kiegészítő megállapodás) megfelelően az MLB átalakítási tervének kidolgozásával egy független tanácsadót bíztak meg. A tanácsadót felkérték, hogy forgatókönyveket készítsen vagy a bank átalakítására vonatkozóan, hogy fel tudják osztani a fejlesztési

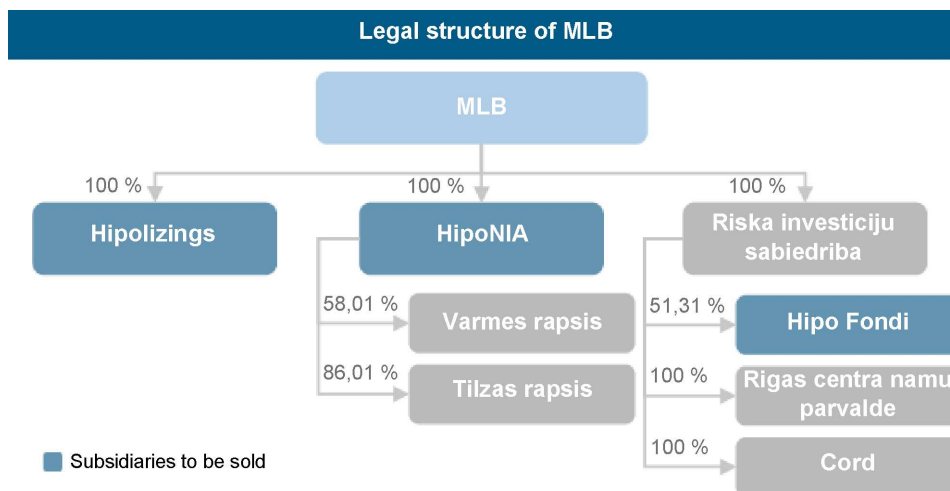
⁽¹⁾ A Hipo Fondi egy független könyvvitellet és vezetőséggel rendelkező, önálló eszközkezelő társaság. A társaság részvényeinek jelentős része (42–43 %) aktív részvényesek tulajdonában van.

⁽²⁾ Ezek elsősorban hitelekkel és ingatlanokból állnak.

finanszírozáshoz kapcsolódó eszközöket és kötelezettségeket, és kereskedelmi tevékenységével együtt privatizálhassák a bankot, vagy arra vonatkozóan, hogy úgy alakítsák át a bankot, hogy a kereskedelmi tevékenységeket értékesítsék és csak a fejlesztési részt hagyják meg.

- (20) A bank pénzügyi helyzetének elemzése után a független tanácsadó a 2011 áprilisában elkészített átalakítási tervben (a továbbiakban: a 2011. áprilisi átalakítási terv) arra a következtetésre jutott, hogy a legjobb forgatókönyv az lenne, ha az MLB kereskedelmi eszközeit kellő időben, csomagokban értékesítenék.
- (21) A lett kormány 2011. november 1-jén a 2011. áprilisi átalakítási tervben javasolt értékesítési stratégiát, illetve kifejezetten az MLB kereskedelmi részének hat csomagban történő értékesítését hagyta jóvá.
- (22) Az MLB-csoporthoz tartozó és részvényügylet által, jogi személyként értékesítendő egységek az 1. táblázatban találhatók.

1. táblázat

Az MLB-csoporthoz tartozó jogi személyek áttekintése ⁽¹⁾

Forrás: lett hatóságok.

- (23) 2011. augusztus 31-én az MLB kereskedelmi részén értékesítendő eszközök és kötelezettségek a következőket is tartalmazták:
- 283,8 millió LVL értékű kereskedelmihitel-portfólió és részvények a leányvállalatokban (HipoNIA, Hipolizings, és Hipo Fondi),
 - 356,1 millió LVL értékű betétek.
- (24) Az értékesítési folyamatot egy elismert külső tanácsadó segítségével bonyolították le. Első körben 121 potenciális vevővel vették fel a kapcsolatot. Közülük 98 kapott bemutató anyagot, akik közül 18 aláírt egy titoktartási megállapodást, 51 nem érdeklődött, és 29 nem válaszolt. 2011. december 16-ig – az értékesítési folyamat első fázisának végéig – kilenc kezdeti ajánlat érkezett. 2012. január 11-ig – az értékesítési folyamat második fázisa során – három potenciális vevő nyújtott be javított ajánlatot, hat fenntartotta kezdeti ajánlatát, és egy új ajánlat érkezett. Mindegyik potenciális befektető hozzáférést kapott az adatszobához. A folyamat e szakaszában három potenciális vevő visszalépett a folyamatból, és az egyik csak két csomagnak (2. és 3. csomag) egy-egy részére

⁽¹⁾ Kizárólag az 50 % feletti részesedéssel rendelkező leányvállalatok vannak feltüntetve.

mutatott érdeklődést, ám nem adott be konkrét ajánlatot. Ennek eredményeképpen 2012. március 16-án négy potenciális befektetőtől érkezett végső ajánlat, leginkább az egyik konkrét csomagra, bár egy potenciális befektető három csomagra nyújtott be ajánlatot.

Csomagok

- (25) A lett hatóságok által 2011. november 1-jén elfogadott értékesítési stratégia szerint első körben hat különböző csomagra osztották az MLB eszközeit és kötelezettségeit a megvizsgált piaci érdeklődésnek megfelelően. Az értékesítési folyamat során a 3. csomagot két további csomagra bontották: 3A. és 3B. csomagra. A csomagokat különböző vevők vásárolták meg, és az MLB megmaradt eszközeit és kötelezettségeit a fejlesztési részre ruházták át. A folyamat lezárult, és 2013. június 30-ig valamennyi csomagot értékesítették. A csomagok az alábbiakból állnak:
1. A kereskedelmi hitelek és betétek nagy részét tartalmazó 1. csomag ⁽¹⁾ és 2. csomag ⁽²⁾, amelyeket értékesítették. A folyamat fizikailag 2012. november 24-én zárult le. A fennmaradó kereskedelmi feltételeket 2013 során határozzák meg (ellentételezés a vevőtől [...] ^(*) [...] LVL] és [...] az értékesítési megállapodás feltételeinek megfelelően [...] LVL] [...] -val/-vel).
 2. Az 5. csomagot, amely a Hipolizingsból, az MLB lízingelő leányvállalatából áll, 2012. augusztus 1-jén értékesítették, és a 6. csomagot, amely a Hipo Fondi által kezelt második pillérbeli nyugdíjprogramból áll, 2012 novemberében értékesítették. A Hipo Fondi – a megmaradó fedőcég – értékesítése 2013-ban fog megtörténni.
 3. A 3. csomag az ingatlanfejlesztőkhöz és az építőiparhoz kapcsolódó vállalati teljesítő hitelekből áll. Ezt 3A. és 3B. csomagra osztották fel, hogy megkönnyítsék az értékesítési folyamatot, mivel nem kapott megfelelő piaci érdeklődést. A 3A. csomagot 2013. június 18-án egy magánbefektetőnek értékesítették, míg a 3B. csomagot a Lett Privatizációs Ügynökség (LPA) vásárolta meg 2013. június 28-án.
 4. A HipoNIA-hoz kapcsolódó 4. csomagot ⁽³⁾ 2013. június 28-án értékesítették az LPA-nak.
- (26) A 3B. és a 4. csomag számos értékesítési opcióját illetően a lett hatóságok úgy vélték, hogy a befektetők által hozzájuk benyújtott ajánlatok nem voltak megfelelőek, és nem tükrözték az általuk tartalmazott eszközök (a független, elismert szakértő által megbecsült) valós belső értékét. A veszteségek minimalizálása érdekében az állam a 3B. és 4. csomag LPA részére történő értékesítése mellett döntött.
- (27) A Hipo Fondit a befektetőktől érkezett ajánlatok alapján vagy folyamatosan működő jogi személyként való értékesítés útján lehetett volna eladni az általa kezelt összes eszközzel együtt, vagy eszközeladás útján. Lettország szerint a második opciót választották többek között azért, mert az eszközeladásért jobb árajánlatot kaptak. Ennek eredményeképpen a Hipo Fondinak majdnem az összes gazdasági tevékenységét – három („Rivjera”, „Safari” és „Jurmala”) nyugdíjprogramot – eladták. A nyugdíjprogramokon kívül a Hipo Fondi számos magánportfóliót és zárt végű befektetési alapot is kezelt. Ezek közül néhányat már lezártak, és a fennmaradó rész is megszüntetés alatt áll. A Hipo Fondi pusztán fedőcég marad, és semmilyen tényleges aktív üzleti tevékenységet nem fog folytatni. Ezt a fennmaradó céget fel lehetett volna számolni vagy el lehetett volna adni. Elindították ennek a jogi személynek az értékesítési folyamatát, és a Hipo Fondi kisebbségi részvényese ⁽⁴⁾ érdeklődést mutatott a részvények iránt [...]. A lett hatóságok úgy döntöttek, hogy engedélyezik az értékesítést a kisebbségi részvényes részére, mert az a felszámoláshoz képest jobb pénzügyi eredményt és gyorsabb megoldást jelentett. A Hipo Fondi értékesítése majdnem befejeződött. Az adásvételi megállapodást aláírták, de a folyamat még nem
-
- ⁽¹⁾ Az 1. csomag lakossági és kisvállalati teljesítő hitelekből áll – kivéve az ingatlanfejlesztők és építőipar irányába fennálló kitettséget – körülbelül 94,6 millió LVL könyv szerinti nettó értékben, a 244 millió LVL értékű valamennyi lakossági és kisvállalati lekötött és látra szóló betéttel együtt.
- ⁽²⁾ A 2. csomag nagyvállalati teljesítő hitelekből áll – kivéve az ingatlanfejlesztők és építőipar irányába fennálló kitettséget – körülbelül 27,4 millió LVL könyv szerinti nettó értékben, a 103 millió LVL értékű valamennyi nagyvállalati lekötött és látra szóló betéttel együtt.
- ^(*) Bizalmas információ, a kihagyásokat így jelölik: [...].
- ⁽³⁾ A 4. csomag 41,3 millió LVL értékű, HipoNIA részvényekből és az MLB által a HipoNIA részére nyújtott csoporton belüli hitelekből áll; értékesítés után a HipoNIA eszközei főként nemteljesítő hitelekből (a továbbiakban: NTH-k) fognak állni.
- ⁽⁴⁾ A Hipo Fondi – a fedőcéget megszerző – kisebbségi részvényese nem áll kapcsolatban a korábban a Hipo Fondi által kezelt eszközök vevőjével.

zárult le, mert az akvizíciót a lett felügyelő hatóság, a Pénzügyi és Tőkepiaci Bizottság (a továbbiakban: az FCMC) vizsgálja felül. A Hipo Fondi nem rendelkezik bejegyzett szellemi tulajdonhoz fűződő jogokkal, és a „hipo” bejegyzett védjegyet és a kapcsolódó jogokat az MLB gyakorolja. Az MLB a vevővel kötött megállapodás részeként nem tiltotta meg a „hipo” kifejezés használatát a Hipo Fondi névben.

- (28) A HipoNIA értékesítését illetően az MLB [...] LVL összegben tőkét ruházott át a HipoNIA részére 2013. június 20-án. A feltőkésítésre azért volt szükség, mert a HipoNIA átengedése az MLB által az LPA részére [...] -n történt könyv szerinti értéken, és a különbség [...] LVL-re rúgott. Ezt a különbséget az MLB [...], mivel ez volt az előfeltétele annak, hogy az államkincstár hitelt nyújtson a HipoNIA-nak, és az LPA megszerezze a HipoNIA részvényeit. Az MLB számára az ügyletből juttatott nettó [...] összesen [...] LVL (vagyis [...] könyv szerinti nettó értéken, céltartalékok levonása után, az ügylet megindításának pillanatában).

1. táblázat

Csomagok és értékesítési feltételeik áttekintése

ezer LVL-ben	Tartalom	Aktuális állapot	Befektető	Könyv szerinti bruttó érték	Könyv szerinti nettó érték	Végső ár/Hosszú távú gazdasági érték	Bruttó kedvezmény	Nettó kedvezmény	Bruttó veszteség	Nettó veszteség
1. csomag	Lakossági és kisvállalati teljesítő hitelek	Eladott	SwedBank	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2. csomag	Nagyvállalati teljesítő hitelek	Eladott	Swedbank	(...)	—	—	(...)	—	(...)	—
3A. csomag	Az ingatlanfejlesztőkhöz és az építőiparhoz kapcsolódó vállalati teljesítő hitelek	Eladott	2. befektető	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
3B. csomag		Folyamatban	Privatizációs Ügynökség	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
4. csomag	HipoNIA: nemteljesítő eszközkezelő társaság	Folyamatban	Privatizációs Ügynökség	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
5. csomag	Hipolizings: lízingtársaság (járművek...)	Eladott	Swedbank	(...)	—	(...)	(...)	(...)	(...)	—
6. csomag	Hipo Fondi: az állami kötelező tőkefedezeti nyugdíjalapok eszközkezelője	Eladott	SEB Bank	—	—	(...)	—	—	(...)	(...)

Forrás: lett hatóságok

- (29) Az értékesítési folyamat által termelt teljes összeg csekély mértékben, de jobb volt az értékesítési stratégiában az alapforgatókönyvben vártnál az alapesetben járó kedvezményekkel együtt, ha az értékesítési stratégiából vett bruttó kedvezményeket a könyv szerinti bruttó értékekre alkalmazzuk. Az 56,8 millió LVL összegű várt veszteséghez képest csak 53,1 millió LVL volt a veszteség.

Értékpapír-üzleti tevékenység beszüntetése

- (30) Az MLB felmondja az ügyfeleivel kötött letétkezelési szolgáltatási megállapodásokat. A kapcsolódó informatikai infrastruktúrát lebontja, és az alkalmazottakat áthelyezi vagy elbocsátja.
- (31) Az MLB továbbá gyakorlatilag teljes körűen felszámolja az értékpapír-üzleti tevékenységét. Csak körülbelül 100 ügyfél számláját fogja fenntartani, akiket nem tudott elérni (legfőképp azért, mert az ügyfelek elhaláloztak). Mivel a bank a törvény szerint nem adhatja el azonnal az inaktív ügyfelek értékpapírjait, ezért 1. megpróbál engedélyt szerezni ezen ügyfelek értékpapír-számláinak kezelésére, és 2. megpróbálja visszavonni az egész banki engedélyt, amely a letétkezelési szolgáltatásokat is tartalmazza.

2.3. A szerkezetátalakítási stratégia: az EFI létrehozása

- (32) Az értékesítés után a fennmaradó kereskedelmi tevékenységeket várhatóan a fejlesztési részbe helyezik át: ide tartozik – többek között – 20,3 millió LVL értékű likvid eszköz; 7,6 millió LVL értékű egyéb eszköz; 5,9 millió LVL értékű lekötött betét és 1 millió LVL értékű látra szóló betét; 1,7 millió LVL értékű egyéb kötelezettség; és 19,2 millió LVL értékű forgalomban lévő részvény.
- (33) A kereskedelmi tevékenységek értékesítése után, 2013. június 30-tól az MLB várhatóan csak fejlesztési tevékenységekből fog állni. A bank körülbelül 222,3 millió LVL értékű eszközöket kezel majd.
- (34) A kiegészítő megállapodásban Lettország az alábbi kötelezettségeket vállalta az Unió és az IMF felé:
- Az MLB kereskedelmi eszközeinek értékesítése után Lettország összevonja az MLB fejlesztési részét más állami intézményekkel, hogy létrehozza az EFI-t. Az EFI a jelenleg az MLB, a Lettországi Garanciatámogatási Ügynökség, a Vidékfejlesztési Alap és a Környezetvédelmi Befektetési Alap által kezelt pénzügyi instrumentumokon keresztül fogja végrehajtani az állami támogatási programokat ⁽¹⁾.
 - Az EFI nem fogadhat be magánbetéteket. El fogja kerülni a közvetlen hitelezést, kivéve azokat az eseteket, amelyekben a kedvező feltételű programokat már jóváhagyták, illetve olyan eseteket, ahol a hitelezés: i. a kereskedelmi bankok vagy a nem banki pénzügyi szervezetek által nem kínált termékek szállításához kapcsolódik; ii. olyan kifejezetten speciális tudástól függ, amellyel a kereskedelmi bankok vagy a nem banki pénzügyi szervezetek nem rendelkeznek; vagy iii. túl kis volumenű, vagy túl kockázatos ahhoz, hogy a kereskedelmi bankok vagy a nem banki pénzügyi szervezetek érdeklődést mutassanak iránta.
 - Az MLB nem fog új közvetlen hitelprogramokat indítani, amíg az EFI cselekvési tervét jóvá nem hagyták; minden finanszírozást, amelyet az MLB a nemzeti pénzügyi konstrukciókra végrehajtására különített el, biztosítani kell és teljes mértékben át kell adni az EFI-nek, amint létrejött. Az EFI létrehozása után a szakmai nyomon követés és átláthatóság javítása érdekében a Pénzügyminisztérium elnöklete alatt működő, és a kulcsfontosságú minisztériumok, társadalmi partnerek, a Kereskedelmi Bankok Egyesülete és a fejlesztési tevékenységekben szakértelemmel rendelkező, neves nemzetközi pénzügyi szervezetek tagjaiból álló Tanácsadó Testületet hoznak létre.
 - Amint az MLB kereskedelmi részét értékesítették vagy átadták az LPA részére, a bank már nem fogadhat be újabb magánbetéteket. Az FCMC biztosítja majd az ennek a kötelezettségnek való megfelelést.

⁽¹⁾ A kiegészítő megállapodás szerint a lett hatóságoknak 2013. június 30-ig be kell mutatniuk az összeolvadásra vonatkozó cselekvési tervet. Am a folyamat lassan haladt, különösen azért, mert a Gazdasági Minisztérium és a Pénzügyminisztérium nem tudott megegyezni abban, hogy mely intézmény felügyelje az EFI-t.

2.4. Az e határozat hatálya alá tartozó intézkedések ismertetése

- (35) Az MBL fejlesztési tevékenységeit illetően a Bizottság tudomásul veszi Lettország azon szándékát, hogy optimalizálja a fejlesztési pénzüintézetek rendszerét a pénzüintézetek EFI-ben való konszolidálásával. Az eljárás megindításáról szóló határozatban úgy számítottak, hogy az MLB csak az EFI létrehozásáig végez fejlesztési tevékenységeket, amelynek elvileg 2012. december 31-én kellett volna megtörténnie. Azt a folyamatot azonban elhalasztották, és még mindig folyamatban van. Mivel a lett hatóságok nem véglegesítették az EFI-projektet, ez a határozat csak az MLB kereskedelmi részére vonatkozik. Következésképpen az MLB fejlesztési részét egy másik végső határozatban fogják vizsgálni.
- (36) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Lettország által az MLB kereskedelmi részének nyújtott alábbi intézkedéseket fogadták el átmenetileg megmentési támogatásként:
- a) 70,2 millió LVL értékű, 2010. március 23-án nyújtott feltőkésítési intézkedés;
 - b) 50 millió LVL értékű, 2011 végén nyújtott feltőkésítési intézkedés (tőkévé alakítandó likviditási intézkedésként);
 - c) legfeljebb 250 millió LVL összegű készletli likviditási keret;
 - d) legfeljebb 32 millió LVL összegű garancia az MLB kereskedelmi része nemzetközi hitelezőinek;
 - e) legfeljebb 60 millió LVL összegű likviditási támogatás a HipoNIA-n belüli értékvesztett eszközök végelszámolásához.
- (37) Lettország információkkal szolgált az MLB kereskedelmi részének felszámolásához nyújtott állami támogatás felhasználásáról is, amely az értékesítési stratégia végrehajtásának figyelembevétele miatt módosult.
- (38) A (36) preambulumbekzdés b) pontjában megjelölt intézkedésből szükséges tőke teljes összege alacsonyabb volt az eredetileg tervezettnél (25 millió LVL 50 millió LVL helyett), mivel a lett hatóságok úgy döntöttek, hogy az MLB banki engedély nélkül fog működni, ami csökkentette a szükséges tőke nagyságát. A 25 millió LVL összegű tőkeemelés 2012 júniusában történt meg ⁽¹⁾.
- (39) A (36) preambulumbekzdés c) pontjában megjelölt legfeljebb 250 millió LVL összegű készletli likviditási keretet átmenetileg jóváhagyták és 2012. január 1-jétől az értékesítési folyamat lezárásáig elérhetővé tették az MLB számára, amely likviditási vészhelyzetek esetén használható fel. 2013. május 30-án a felhasznált likviditási támogatás lényegesen alacsonyabb volt a maximálisan várt összegnél (50 millió LVL), mert nem történt bankostrom, és az átalakítási folyamat zökkenőmentesen zajlott. A fennmaradó tartozás jelenleg 25 millió LVL, amelyet várhatóan 2013. december 31-ig fognak visszafizetni.
- (40) A (36) preambulumbekzdés d) pontjában megjelölt legfeljebb 32 millió LVL összegű garanciákat az MLB kereskedelmi részéhez kapcsolódóan a bank nemzetközi hitelezőinek nyújtották volna. Mivel a kereskedelmi rész értékesítését és az MLB átalakítását fejlesztési bankká a szerződéseik szerint nemteljesítési eseménynek is lehetett volna tekinteni, az említett intézkedés azért volt szükséges, hogy garanciát nyújtson a kötelezettségekre, amennyiben a nemzetközi hitelezők felkérték volna az MLB-t a hitelek előzetes visszafizetésére. A kereskedelmi részhez szükséges garanciák összege azonban alacsonyabb volt a várt 32 millió LVL-nél, mert csak néhány nemzetközi hitelező igényelt kiegészítő biztonsági intézkedéseket. 2013. május 30-án az előrejelzések szerint 12,4 millió LVL összegű garanciára volt igény.
- (41) A (36) preambulumbekzdés e) pontjában megjelölt, HipoNIA-nak nyújtott likviditási támogatás a valóságban több lett, mint a Bizottság által átmenetileg jóváhagyott összeg (71 millió LVL 60 millió LVL helyett). A megnövekedett összegre azért volt szükség, mert a 3. csomag egy részét nem adták el a piacon, hanem áthelyezték a HipoNIA-ba, ami megnövelte a szükséges finanszírozási összeget. Az említett likviditási támogatást várhatóan 2018. december 31-ig fizetik vissza.

⁽¹⁾ A 2010. és 2012. évi feltőkésítés tehát összesen 95,2 millió LVL-t tesz ki (70,2 millió LVL plusz 25 millió LVL).

- (42) Lettország tehát felkérte a Bizottságot, hogy hagyja jóvá a likviditási támogatás 11 millió LVL-lel történő megemelését. Lettország e tekintetben azzal érvelt, hogy az MLB kereskedelmi részének fokozatos megszüntetéséhez szükséges teljes támogatási összeg alacsonyabb, mint az átmenetileg jóváhagyott támogatási összeg.

2. táblázat

A jóváhagyott állami támogatás kontra nyújtott állami támogatás összehasonlítása

(2013. májusi állapot)

Az MLB számára nyújtott likviditási támogatás	
A Bizottság által 2012. január 26-án előzetesen jóváhagyott összeg	250,0 millió LVL
2011. decemberben nyújtott összeg	50,0 millió LVL
A HipoNIA számára nyújtott likviditási támogatás	
A Bizottság által 2012. január 26-án előzetesen jóváhagyott összeg	60,0 millió LVL
2013. júniusban nyújtott összeg	71,0 millió LVL
Garanciák	
A Bizottság által 2012. január 26-án előzetesen jóváhagyott összeg	32,0 millió LVL
2012. júniusban nyújtott összeg	12,4 millió LVL
Tőke	
A Bizottság által 2012. január 26-án előzetesen jóváhagyott összeg	70,2 + 50,0 millió LVL
2012. júniusban nyújtott összeg	70,2 + 25,0 millió LVL
Állami támogatás összesen	
A Bizottság által 2012. január 26-án előzetesen jóváhagyott összeg	462,2 millió LVL
A támogatási intézkedések összege jelenlegi becslés szerint	228,6 millió LVL

2.5. Az eljárás megindításának okai

- (43) A szerkezetátalakításról szóló közlemény ⁽¹⁾ megállapítja a jelenlegi válság alatt a pénzüzetek szerkezetátalakítására vonatkozó állami támogatási szabályokat. A szerkezetátalakításról szóló közlemény szerint a Szerződés 107. cikke (3) bekezdése b) pontjával való összeegyeztethetőség érdekében a pénzüzetek szerkezetátalakításának a jelenlegi pénzügyi válság keretében:

- elegendő saját hozzájárulást kell tartalmaznia a kedvezményezett részéről (tehermegosztás),
- a versenytorzulást korlátozó, megfelelő intézkedéseket kell tartalmaznia,

⁽¹⁾ A pénzügyi szektor életképességének helyreállításáról és a jelenlegi válságban hozott szerkezetátalakítási intézkedéseknek az állami támogatási szabályok alapján történő értékeléséről szóló bizottsági közlemény (HL C 195., 2009.8.19., 9. o.).

— a bank életképességének visszaállításához kell vezetnie, vagy be kell mutatnia, hogy a bank hogyan számolható fel szabályosan.

- (44) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság átmenetileg jóváhagyta a megmentési támogatást, mert úgy vélte, hogy a (36) preambulumbekzdésben megjelölt intézkedések megfelelőek voltak, mivel céljuk a lett gazdaságnak az MLB problémáiból eredő fenyegetettségének elhárítása volt. A Bizottság továbbá úgy vélte, hogy ezek az intézkedések szükségesek voltak, és ezek voltak a legjobb értéket nyújtó opciók a lett kormány számára a bank kereskedelmi tevékenységeinek fokozatos leépítéséhez. A Bizottság ennek ellenére kételkedett abban, hogy a támogatás arányos volt-e, így további információkat kért e tekintetben.

A verseny indokolatlan torzítása elleni biztosítékok – A kereskedelmi tevékenységek megszüntetése

- (45) Az értékesítési stratégia szerint az MLB kereskedelmi részének legtöbb gazdasági tevékenységét megszüntetik és csomagokban értékesítik, és a Hipolizings és Hipo Fondi leányvállalatokat a banktól elkülönülten értékesítik, amit a Bizottság pozitívan értékelt.
- (46) A szabályos felszámolást illetően a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az MLB kereskedelmi tevékenységeinek megszüntetésére nyújtott támogatás összegegyeztetettségéről további információra van szükség. A Bizottság különösen arra kérte fel a lett hatóságokat, hogy a tevékenységek értékesítéséhez előirányzott pontos mérföldköveket adjanak meg, illetve további információt szolgáltatassanak azokról a tevékenységekről, amelyeket nem lehetett eladni.
- (47) A folytatni kívánt gazdasági tevékenységeket illetően csak két jogalanyt – nevezetesen a Hipolizingset és a Hipo Fondit – kínáltak értékesítésre önálló jogi személyként. Ennek ellenére a korlátozott piaci jelenlétük⁽¹⁾ és a bank által időben megtörtént értékesítésük fényében a Bizottság előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy a támogatási intézkedések megfelelőek voltak.

Az MLB-csoport gazdasági tevékenységei hosszú távú életképességének visszaállítása

- (48) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság felkérte a lett hatóságokat, hogy további információt szolgáltatassanak annak biztosítása érdekében, hogy a továbbiakban is önállóan működő egységek (Hipolizings és Hipo Fondi) az értékesítés után is életképesek maradjanak. A Bizottság pontosabban azt akarta tudni, hogy ki fogja az MLB helyett biztosítani az általuk igényelt infrastruktúrát vagy finanszírozást az értékesítés után.

A nem értékesített kereskedelmi tevékenységek szabályos felszámolása

- (49) Bár az értékesítési stratégia tartalmaz információt a kereskedelmi tevékenységek szabályos felszámolásáról, a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban aggályait fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy elegendő biztosítékokat építettek-e be a verseny indokolatlan torzítása ellen.
- (50) A Bizottság különösen arra kérte fel a lett hatóságokat, hogy időben fejezzék be az értékesítést, és kiegészítő intézkedéseket javasoljanak annak biztosítására, hogy a bank nem vonzó árakkal címkézze fel a kereskedelmi termékeit, és maximalizálja az előleget a meglévő hitelekre.

3. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (51) A Bizottság nem kapott észrevételeket az érdekelt felektől.

⁽¹⁾ A Hipolizings 5 %-os részesedéssel rendelkezik a lízingpiacon, míg a Hipo Fondi 4 %-os részesedéssel rendelkezik a másodsintű nyugdíjalap-kezelő piacon.

4. LETTORSZÁGNAK AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATTAL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEI

- (52) 2012. április 5-én Lettország benyújtotta az eljárás megindításáról szóló határozatra vonatkozó észrevételeit, és később a 2013 júniusáig rendszeresen benyújtott beadványaival kiegészítette álláspontját ⁽¹⁾.
- (53) Összességében Lettországnak az a véleménye, hogy az összeegyeztethető állami támogatásra vonatkozó összes kritérium teljesült az MLB vonatkozásában, mert: i. a kereskedelmi részt felszámolták; ii. a megmaradó fejlesztési rész szigorú termékskálával működik (csökkentés); és iii. a megmaradó intézmény engedélyét vissza fogják vonni, és így nem fog versenyezni a kereskedelmi bankokkal a finanszírozás tekintetében.
- (54) Az *MLB fejlesztési részét* illetően Lettország részletes információkkal szolgált ⁽²⁾. Lettország ennek ellenére egyértelművé tette, hogy még nem született végleges megállapodás az EFI létrehozásáról, amelynek át kellene vennie az MLB fejlesztési részét. Lettország kijelentette, hogy az érintett minisztériumok és a külső szakértő által az EFI létrehozásáról készítendő közös cselekvési tervet 2013. augusztus 2-ig kellett volna elkészíteni, és a munka 2013 folyamán is folytatódik. Az EFI létrehozásának végső dátuma azonban még mindig bizonytalan.
- (55) Lettország emiatt azt kérte, hogy az EFI létrehozásának állami támogatással kapcsolatos vizsgálatát külön eljárásként, és ne az MLB kereskedelmi részére vonatkozó eljárás részeként kezeljék.
- (56) A *verseny szükségtelen torzulásának elkerülését célzó biztosítékokat* illetően Lettország úgy véli, hogy az életbe léptetett intézkedések biztosítják azt, hogy nincs közvetlen verseny az MLB kereskedelmi része és más kereskedelmi bankok között. Az MLB 2009 novemberében leállította új hitelezési tevékenységét. Betéti oldalon a betétállomány aktív kezelése eredetileg azért volt szükséges, hogy az értékesítés lezárásáig elkerüljék a likviditási támogatás formájában nyújtott további állami támogatást. Az MLB kereskedelmi részéhez kapcsolódó betéteket végül az 1. és 2. csomag részeként értékesítették, míg a bankkártyás műveleteket beszüntették és a bankjegykiadó automaták hálózatát leszerelték.
- (57) A *HipoNIA*, amely hitelfortfóliókat szerzett az MLB-től, nem nyújt kiegészítő finanszírozást egyik ügyfelének sem. Így különösen – ezeknek a hiteleknek állapotából adódóan (majdnem mindegyik több mint 90 napos késedelemben van, és a szerkezetátalakítási kísérleteket már megtették) – majdnem minden eset azt eredményezi, hogy a *HipoNIA* visszaveszi a tulajdont.
- (58) A *kereskedelmi részt* illetően Lettország benyújtotta az eszközök értékesítésére vagy felszámolására vonatkozó teljes ütemtervet, megállapította a folyamat kulcsfontosságú mérföldköveit, és tájékoztatta a Bizottságot az elért eredményekről és az adásvételi megállapodások tényleges dátumairól. Lettország kijelentette, hogy a kereskedelmi részhez kapcsolódó valamennyi mérlegpozíciót megszüntetik 2014 januárjáig.
- (59) Lettország részletes áttekintést adott az MLB kereskedelmi részének ténylegesen nyújtott állami támogatási összegekről (az MLB számára nyújtott 50 millió LVL összegű likviditási támogatás, a 12,4 millió LVL összegű állami garanciák, a 95,2 millió LVL összegű tőkeintézkedések és a *HipoNIA* számára nyújtott 71 millió LVL likviditási támogatás). Lettország hangsúlyozta, hogy az MLB számára a kereskedelmi részért adott teljes támogatás alacsonyabb, mint az eredetileg feltételezett (és az eljárás megindításáról szóló határozatban átmenetileg jóváhagyott) összeg.
- (60) Szerinte egyik támogatási intézkedés sem részesíti közvetlenül előnyben azokat a kereskedelmi tevékenységeket, amelyeket az értékesítésük után a *Hipolizings* és a *Hipo Fondi* fog folytatni. Az MLB alapvető üzleti tevékenységét három csomagra osztották, és eszközzeladás formájában értékesítették. Ezek közül egyik csomag sem minősül a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti vállalkozásnak, ezért Lettország úgy véli, hogy a gazdasági tevékenység nem folytatódik az értékesítés után, és a csomagok sem részesülnek az értékesítés előtt nyújtott állami támogatásból származó előnyben.
- (61) Lettország azon az állásponton van, hogy csak a 4. csomag (*Hipolizings*) értékesítése minősülhet a gazdasági tevékenység folytatásának. A *Hipolizings* azonban csak a csoport nagyon kis részét fogja alkotni, amelyhez a vevő tartozik (kevesebb mint 0,1 %) és [...]. [...]. Az értékesítés biztosítani fogja a jogalany hosszú távú életképességét, és nem fogja veszélyeztetni a vevő életképességét. A *Hipolizings* továbbá csak nagyon alacsony, 5 %-os piaci részesedéssel rendelkezik. Ezen túlmenően csak korlátozott mértékben és közvetve részesült az MLB számára

⁽¹⁾ A főbb beadványok 2013. április 15-én és 2013. június 3-án érkeztek.

⁽²⁾ A fejlesztési részről szóló információk nem szerepelnek itt részletesen, mert azok nem képezik ennek a határozatnak a tárgyát.

nyújtott támogatásból; a jelenlegi szerződéses megállapodásait nem kellett váratlanul megszüntetni, és – a bank tulajdonában lévő más társaságokhoz hasonlóan – nem kellett bajba jutott tulajdonosnak értékesítenie. A Hipolizings számára nyújtott igen korlátozott mértékű támogatásra tekintettel Lettország úgy véli, hogy az értékesítés és a vevővel való teljes integráció után a Hipolizings nem fog támogatásból részesülni.

- (62) A Hipo Fondit, a magánbefektetőnek eladott fedőcéget illetően Lettország vállalja, hogy [...].
- (63) Az eszközöknek az MLB-től a HipoNIA-ra való átruházását és a HipoNIA későbbi értékesítését illetően Lettország egyetért a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban megjelölt előzetes megállapításaival, melyek szerint az átruházás nem tartalmaz támogatást.
- (64) A kereskedelmi rész 2012. évi tőkeemelését illetően Lettország tisztázta, hogy az emelés két részletben történt: az első az 1., 2., 3., 5. és 6. csomagok értékesítéséhez kapcsolódott, a második pedig a 4. csomag értékesítéséhez. A tőke összegét a minimális szinten tartották és úgy számították ki, hogy biztosítsák a szavatolótőke-megfelelést a kereskedelmi rész számára az értékesítésből származó veszteségeket követően.
- (65) A szerkezetátalakítás keretében nyújtott készenléti likviditási keretet illetően Lettország azt állította, hogy a kereskedelmi résznek nyújtott támogatás átmeneti jellegű volt, amely biztosította a szabályos értékesítést. Alacsony mértéke és átmeneti jellege Lettország szerint a minimálisra csökkentette a potenciális versenytorzulást.
- (66) Végül Lettország vállalta, hogy nyomon követő jelentéseket nyújt be az MLB szerkezetátalakításáról, ideértve a nem értékesített kereskedelmi tevékenységek felszámolását, illetve utólagos értékelést is benyújt a felszámolásról.

5. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

5.1. A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatás fennállása

- (67) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében foglaltak szerint 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 – egyéb rendelkezések hiányában – a belső piaccal összeegyeztethetetlen.

A támogatás kedvezményezettjei

- (68) Ahogy az az eljárás megindításáról szóló határozat (145) preambulumbekkezdésben is szerepel, annak vizsgálatakor, hogy az intézkedések állami támogatásnak minősülnek-e, különbséget kell tenni egyrészt az MLB jelenlegi és jövőbeli fejlesztési banki tevékenységei, másrészt az MLB által az átalakítási (fokozatos kivezetési) időszakban végzett fennmaradó kereskedelmi tevékenységek között. A lett hatóságok arra vonatkozóan nyújtottak be adatokat, hogy az intézkedések hogyan részesítették előnyben az egyik vagy a másik részt.
- (69) A jelenlegi határozat hatálya csak az MLB kereskedelmi részének nyújtott intézkedésekre terjed ki. Az MLB fejlesztési részének – amelyet várhatóan tovább fog vinni egy még megalapítás előtt álló fejlesztési intézmény – működési feltételeit egy másik végső határozatban vizsgálják.
- (70) Következésképpen ez a határozat kizárólag a Lettország által az MLB kereskedelmi részének nyújtott intézkedéseket vizsgálja, amennyiben azok az MLB kereskedelmi részének szerkezetátalakításához szükségesek.

- (71) Emlékeztetnek arra, hogy a bank kereskedelmi részét előnyben részesítő intézkedések vizsgálatához fontos megállapítani, hogy a gazdasági tevékenységet folytatják vagy beszüntetik-e a kereskedelmi eszközök és kötelezettségek értékesítése után, és milyen mértékben ⁽¹⁾. A Bizottság e tekintetben megállapítja, hogy a (magánbefektetőnek értékesített) 3A. és a (fokozatos megszüntetés céljából az LPA-nak értékesített) 3B. és 4. csomag 2013. június 30-ig történő értékesítésével az MLB korábbi kereskedelmi részének említett gazdasági tevékenységeit megszüntették. Azt is érdemes megemlíteni, hogy a korábban a Hipo Fondi által kezelt eszközök nagy részét eszközzeladás útján, a társaságtól elkülönülten értékesítették. A Bizottság úgy véli, hogy a csomagban történő értékesítés – amely lehetővé tette a vevők számára, hogy az MLB kereskedelmi eszközeinek és kötelezettségeinek különböző részeire licitáljanak – hatékonyan hozzájárul az MLB kereskedelmi tevékenységeinek felszámolásához. Érdemes hozzátenni, hogy a bank többször is próbálta eladni a nem értékesített eszközöket, amelyeket végül az LPA-nak adnak át úgy, hogy átrendezte a csomagokat és újratárgyalta az ajánlatokat a potenciális befektetőkkel. Így az MLB látszólag kihasználta a piacon elérhető valamennyi lehetőséget, hogy ésszerű áron adja el a legrosszabb minőségű eszközöket, vagyis olyan áron, amely magasabb az elismert külső tanácsadó által megállapított hosszú távú gazdasági értéküknél.
- (72) Lettország az MLB kereskedelmi jellegű kiegészítő tevékenységeit illetően is elegendő információval szolgált arról, hogy ezeket már vagy megszüntették, vagy a közeljövőben meg fogják szüntetni. A Hipo Fondi fedőcég, amely az általa kezelt eszközök értékesítése után megmarad, szintén eladásra kerül a következő hónapokban, az értékpapír-üzletág megszüntetésére kerül, és a RIS – a Hipo Fondiban és két másik fizetésektelen társaságban jelenleg részvényekkel rendelkező, tisztán holdingtársaság – felszámolásra kerül. A tervek szerint az MLB banki engedélyét 2013. december 31-ig visszavonják.
- (73) A Hipolizingset jogi személyként értékesítették egy részvényügylettel. Lettország azt állította, hogy a Hipolizings nem részesült közvetlenül az anyavállalata, az MLB számára nyújtott támogatásokból ⁽²⁾. Az eljárás megindításáról szóló határozat (165)–(170) preambulumbekzdésében meghatározott eszközátvételi intézkedést illetően fontos emlékeztetni, hogy a Hipolizings értékesítése előtt az MLB legrosszabb eszközeit belsőleg átruházták a HipoNIA-ra. Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az eszközök belső átruházása csak akkor tekinthető a Hipolizings és a Hipo Fondi javára hozott eszközátvételi intézkedésnek, ha és amilyen mértékben azok részesültek az ilyen átruházásból. Mivel Lettország megerősítette, hogy a Hipolizingsből semmilyen eszközt nem ruháztak át a HipoNIA-ra, megállapítható, hogy a Hipolizings nem részesült a tevékenységeit közvetlenül előnyben részesítő eszközátvételtől. Ahogy azt azonban Lettország is elismeri, nem zárható ki, hogy a Hipolizings bizonyos mértékig hasznot húzott az MLB-nek nyújtott támogatásból, amennyiben a Hipolizings meglévő szerződéses megállapodásait nem kellett váratlanul megszüntetni, és a Hipolizingset nem bajba jutott tulajdonosnak kellett értékesítenie. Ezért a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a Hipolizings hasznot húzott az MLB számára nyújtott támogatásból, még ha közvetve és ezért igen alacsony mértékben is.
- (74) A Hipo Fondit illetően a Bizottság megállapítja, hogy amikor eladták a kisebbségi részvényesének, csupán fedőcég volt. Lettország megerősítette, hogy a Hipo Fondi által kezelt, fennmaradó magánportfóliókat és zárt végű befektetési alapokat már lezárták, a lezárásuk folyamatban van, vagy fel fogják őket számolni. Ezenkívül Lettország elkötelezett amellett, hogy [...].
- (75) A fentiek fényében megállapítható, hogy a Hipo Fondi – legalábbis egy ideig – pusztán fedőcég marad üzleti tevékenység nélkül. Mivel a fedőcég a korábban a Hipo Fondi mint az MLB leányvállalata által végzett tevékenységeket megszünteti, és nem vállal új gazdasági tevékenységeket azonnal, megállapítható, hogy nincs folytonosság a Hipo Fondi mint az MLB-csoport korábbi tagvállalkozása és az új jogalany, azaz az új tulajdonos(ok) tulajdonában álló és új gazdasági tevékenységeket végző Hipo Fondi között, ha van ilyen. Ezért a Hipo Fondi fedőcég nem tekinthető a korábban az MLB-nek nyújtott támogatásból részesülőnek.
- (76) A HipoNIA tartalmazni fog az MLB korábbi kereskedelmi részéből származó eszközöket értékcsökkentett állapotban, és csak korlátozott ideig fog működni. A kialakult gyakorlatnak megfelelően azonban a kereskedelmi tevékenységek felszámolására irányuló intézkedések még mindig támogatásnak minősülhetnek ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (153) preambulumbekzdését.

⁽²⁾ Lásd a (60) preambulumbekzdést.

⁽³⁾ Lásd például a Bizottság N 560/09. sz., a Fionia Bank felszámolásához nyújtott támogatásról szóló ügyben hozott 2010. október 25-i határozatát (HL C 76., 2011.3.10., 3. o.), a Bizottság N 194/09. sz., a Bradford & Bingley számára nyújtott likviditási támogatásról szóló, 2010. április 23-i határozatát (HL C 143., 2010.6.2., 22. o.), és a Bizottság NN 39/08. sz., a Roskilde bank számára nyújtott likviditási támogatásról szóló, 2008. november 5-i határozatát (HL C 12., 2009.1.17., 3. o.).

- (77) Azon vállalkozásokat illetően, akik megvásárolták a csomagokat, a Bizottság megállapítja, hogy a Lettország által benyújtott információ alapján az értékesítési folyamatot nyílt és megkülönböztetéstől mentes módon bonyolították le a piaci feltételek mellett és azzal a céllal, hogy maximalizálják az egyes csomagok árát.
- (78) A HipoNIA-hoz kapcsolódó, piaci áron aluli átruházást illetően a Bizottság megerősíti az eljárás megindításáról szóló határozat előzetes következtetését, mely szerint a vevő – az LPA – nem tekinthető a támogatás kedvezményezettjének, mert nem végez gazdasági tevékenységet, és az csak a lett állam egyik ügynöksége⁽¹⁾.
- (79) Ezek alapján a Bizottság úgy véli, hogy semmilyen támogatást nem kaptak azok a vállalkozások, amelyek az MLB kereskedelmi eszközeit és kötelezettségeit megvásárolták.
- (80) Összefoglalásképpen az MLB korábbi kereskedelmi tevékenységeiből álló valamennyi csomag értékesítése után – mely folyamat már lezárult – a támogatási intézkedésekből kizárólag az MLB azon kereskedelmi tevékenységei részesülnek, amelyeket a HipoNIA és a Hipolizings általi értékesítés után is folytatnak.

Támogatási intézkedések

- (81) A (73) preambulumbekkezdésben foglaltaknak megfelelően a Hipolizings (bár csak korlátozott mértékben) részesült az MLB-nek nyújtott támogatásból. Ahogy azt már korábban is említettük, a szerződéses megállapításait nem kellett váratlanul megszüntetni, és a társaságot nem kellett egy bajba jutott tulajdonosnak értékesítenie, ami valószínűleg kényszerkiárúsításhoz vezetett volna. Az előny korlátozott jellege vagy az, hogy nem lehet számszerűsíteni, nem változtatja meg e tekintetben a Bizottság értékelését.
- (82) Mivel a Hipolizings a pénzügyi szektorban aktív, a tevékenységeit támogató állami források hatással lehetnek az Unión belüli kereskedelemre és torzíthatják a versenyt. Ezért a tevékenységeit támogató intézkedéseket úgy kell tekintetni, hogy a versenyt torzító hatásúak lehetnek és befolyásolhatják a tagállamok közötti kereskedelmet. Az előnyt állami forrásokon keresztül nyújtották, és szelektív, mert csak egy pénzügyi csoport részesül belőle.
- (83) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy az az MLB számára nyújtott támogatási intézkedésekből a Hipolizingsnek jutó közvetett előny a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.
- (84) A HipoNIA számára nyújtott likviditási intézkedés esetében – amely bár magasabb összegben, de fennmarad a szerkezetátalakítási fázisban – már megállapították az eljárás megindításáról szóló határozatban, hogy állami támogatásnak minősül. A Bizottságnak a likviditási támogatás megnövelt összegére figyelemmel nincs oka megváltoztatni a korábbi értékelését. Az intézkedés megváltozott összege nem változtat a támogatásként való besorolásán. A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a HipoNIA számára nyújtott 71 millió LVL értékű likviditási támogatás állami támogatásnak minősül.
- (85) A HipoNIA anyavállalatának, az MLB-nek nyújtott további támogatási intézkedéseket illetően a belőlük származó haszon nem juttatja előnyhöz a HipoNIA-t. Az MLB számára nyújtott többi támogatási intézkedés célja és hatása az volt, hogy az azonnali fizetésektelenség és felszámolás esetén lehetséges időszaknál hosszabb ideig fenntartsa az MLB tevékenységeit. Amikor ezeket az MLB-nek nyújtották, a HipoNIA-t az MLB-csoporton belül az értékvesztett eszközként tartották számon. Mivel a HipoNIA tevékenységei az eszközök azonnali felszámolására korlátozódtak az ügyfeleknek juttatott bármiféle előleg nélkül, ezért a társaság a felszámolási eljárás szerves részét képezte. Ezért az MLB kereskedelmi részének nyújtott további támogatási intézkedésekből származó közvetett támogatás a HipoNIA esetében kizárható.

5.2. A támogatás összegegyeztetetősége a belső piaccal

- (86) Mivel az 5.1. szakaszban megállapításra került, hogy a HipoNIA számára nyújtott likviditási intézkedés és az MLB számára nyújtott támogatási intézkedésekből a Hipolizingsnek jutó közvetett előny a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül, értékelni kell e támogatások összegegyeztetetőségét a belső piaccal.

⁽¹⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (158) preambulumbekkezdését.

5.2.1. Az összeegyeztethetőség értékelésének jogalapja

- (87) Az eljárás megindításáról szóló határozat (177)–(180) preambulumbekzdésében már megállapításra került, hogy az MLB kereskedelmi tevékenységeit előnyben részesítő támogatási intézkedéseket a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja és különösen a Bizottság szerkezetátalakításról szóló közleménye alapján kell vizsgálni.

5.2.2. A támogatási intézkedés összeegyeztethetősége a szerkezetátalakításról szóló közlemény alapján

Az MLB-nek a Hipolizings által az értékesítés után is folytatott gazdasági tevékenységei hosszú távú életképességének helyreállítása

- (88) A szerkezetátalakításról szóló közlemény 17. pontja megerősíti, hogy egy pénzüintézet (vagy pénzüintézet részének) harmadik félnek történő eladása segíthet a hosszú távú életképessége helyreállításában.
- (89) A Hipolizingset a Swedbank Lizingsnek adták el, amely Lettország legnagyobb lízingtársasága (22 %-os piaci részesedés). A vevő szorosan kapcsolódik a Swedbank általános banki műveleteihez. 2013. május 31-én a Moody's A1-esre javította a Swedbank besorolását. A csoport műveletei kellő jövedelmezőségben jó eredményeket ért el (16,9 %-os tőkearányos jövedelmezőségi arány a teljes 2012. évre és 13,8 % a 2013. év első negyedévére ⁽¹⁾), ahol az alaptőke-megfelelési mutató meghaladja a 15 %-ot. A Hipolizings tevékenységei a Swedbank csoport eszközeinek csak nagyon kis részét teszik ki (kb. 0,05 %).
- (90) A fentiekre tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az MLB-nek a Hipolizings által a Swedbank Lizingsnek való értékesítését követően folytatott gazdasági tevékenységei – a Swedbank csoportba való integrációval – életképesek.

A nem értékesített kereskedelmi tevékenységek szabályos felszámolása

- (91) Lettország megerősítette, hogy a HipoNIA, amely hitelportfóliókat szerzett az MLB-től, nem nyújt kiegészítő finanszírozást egyik ügyfelének sem. Lettország továbbá vállalta, hogy nyomon követő jelentéseket nyújt be a nem értékesített kereskedelmi tevékenységek felszámolásáról, illetve benyújtja a felszámolás utólagos értékelését.
- (92) A Bizottság pozitívan értékeli Lettország és az MLB által tett erőfeszítéseket az eladható kereskedelmi tevékenységek értékesítését illetően, bár az elismert külső tanácsadó értékelése szerint ennek a megtétele gazdaságilag kevésbé volt előnyös, mintha idővel amortizáltak volna őket.
- (93) A fentiekre tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban támasztott aggályok eloszlottak, és a szerkezetátalakításról szóló közleménynek az üzleti tevékenység szabályos felszámolására vonatkozó követelményei jelen esetben teljesültek.

A szükséges minimumra korlátozott támogatás/saját hozzájárulás

- (94) Az eljárás megindításáról szóló határozatban már megállapították, hogy az értékesítési stratégiában foglalt alapforogatókönyv biztosítja az MLB kereskedelmi tevékenységeinek fokozatos megszüntetéséhez szükséges támogatás minimális szinten tartását ⁽²⁾. A terv tényleges kivitelezése nem változtatja meg ennek megítélését.
- (95) Továbbá azt is megállapították az eljárás megindításáról szóló határozatban, hogy az MLB kereskedelmi tevékenységét megszüntették az értékesítéssel, ami biztosítja, hogy a bank a lehető legtöbb segítséget nyújtja a saját forrásaiból a szerkezetátalakítás megvalósításához ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Forrás: http://www.swedbank.com/idc/groups/public/@i/@sbg/@gs/@ir/documents/financial/cid_900555.pdf

⁽²⁾ Lásd a határozat (210) preambulumbekzdését.

⁽³⁾ Lásd a határozat (211)–(212) preambulumbekzdését.

A verseny szükségtelen torzulásának elkerülése

- (96) Ahogy már az eljárás megindításáról szóló határozatban is megállapították, az MLB leányvállalatainak külön-külön és időben történő leválasztása a bankról, valamint a bank felosztása több csomagra az értékesítésük előtt csökkenti a támogatás által okozott szükségtelen versenytorzulást. Ezért ezeket pozitívan értékeli⁽¹⁾.
- (97) Az értékesítési folyamat lezárásával az eljárás megindításáról szóló határozatban az értékesítés gyorsaságával kapcsolatban felmerült aggályok eloszlottak.
- (98) Mivel Lettország megerősítette, hogy a HipoNIA semmilyen előleget nem fizet a meglévő hitelekre, az eljárás megindításáról szóló határozatban erre vonatkozóan megemlített aggályok szintén alaptalannak bizonyultak.
- (99) A Hipolizingset illetően a Bizottság előzetesen azt állapította meg az eljárás megindításáról szóló határozatban, hogy a Hipolizingsnek nyújtott támogatás által okozott szükségtelen versenytorzulás korlátozására irányuló intézkedések megfelelőek voltak. Mivel Lettország megerősítette, hogy a Hipolizings nem részesült semmilyen közvetlen támogatásban, a Bizottság erre irányuló előzetes megállapításait most már meg lehet erősíteni. A Hipolizings továbbá [...] [...]. A Hipolizings korlátozott piaci jelentése (5 %-os piaci részesedés) és a számára nyújtott – csak közvetett – korlátozott támogatás miatt a főleg a Hipolizings MLB által kellő időben történő értékesítéséből álló, a versenytorzulást korlátozó intézkedések megfelelőek.

5.2.3. Az összeegyeztethetőségre vonatkozó következtetés

- (100) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy az MLB átalakítási terve és az MLB kereskedelmi tevékenysége vonatkozásában a mai napig vizsgált végrehajtása megfelel a szerkezetátalakításról szóló közleményben meghatározott valamennyi feltételnek.

6. KÖVETKEZTETÉS

- (101) A Bizottság megállapítja, hogy a Lettország által 2013 júniusában az MLB-nek (a HipoNIA jogi személyén keresztül) nyújtott 71 millió LVL összegű likviditási támogatás és az MLB számára nyújtott szerkezetátalakítási intézkedésekből a Hipolizingsnek jutó közvetett előny a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül.
- (102) A Bizottság megállapítja, hogy Lettország jogellenesen, a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdését megszegve nyújtotta a 11 millió LVL összegű kiegészítő likviditási támogatást. A Bizottság azonban megállapítja, hogy ez az intézkedés a HipoNIA-nak nyújtott 60 millió LVL összegű eredeti likviditási támogatással együtt a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján összeegyeztethető a belső piaccal.
- (103) A Bizottság azt is megállapítja, hogy az MLB számára nyújtott szerkezetátalakítási intézkedésekből a Hipolizingsnek jutó közvetett előny a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján összeegyeztethető a belső piaccal.

ELFOGADTA A KÖVETKEZŐ HATÁROZATOT:

1. cikk

A Lettország által az MLB számára a HipoNIA-nak nyújtott likviditási támogatás formájában odaítélt 71 millió LVL összegű állami támogatás és az MLB számára nyújtott szerkezetátalakítási intézkedésekből a Hipolizingsnek jutó közvetett előny összeegyeztethető a belső piaccal.

⁽¹⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (219) preambulumbekzdését.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Lett Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2013. július 17-én.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1583 HATÁROZATA**(2014. augusztus 4.)****az Egyesült Királyság által végrehajtott SA.18859 (11/C) (ex 65/10 NN) támogatási programról – A sóderkitermelési díj elengedése Észak-Írorszáiban (korábbi N 2/04)***(az értesítés a C(2014) 5466. számú dokumentummal történt)***(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

miután az érintett feleket az említett rendelkezéseknek megfelelően felkérte észrevételeik megtételére ⁽¹⁾, és tekintettel ezekre az észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

- (1) Az Egyesült Királyság értesítette a Bizottságot arról a szándékáról, hogy adómentességet kíván bevezetni Észak-Írorszáiban az Észak-Írorszáiban kitermelt és ott kereskedelmi céllal hasznosított tiszta sóderre, valamint az Észak-Írorszáiban kitermelt sóderből előállított és ott kereskedelmi céllal hasznosított feldolgozott termékekre az Egyesült Királyságban 2004. január 5-én kelt és 2004. január 9-én nyilvántartásba vett levéllel kivetett sóderkitermelési díj alól („az intézkedés”).
- (2) Az intézkedést az észak-írországi sóderkitermelési díj elengedésére irányuló eredeti intézkedés ⁽²⁾ módosításaként jelentették be, amely eredeti intézkedést a Bizottság az N863/2001 ügyben hozott 2002. április 24-i határozatával ⁽³⁾ hagyott jóvá (N863/2001 számú határozat).
- (3) 2004. május 7-én a Bizottság „engedélyező” határozatot hozott az intézkedéssel kapcsolatban ⁽⁴⁾ (2004. május 7-i határozat).
- (4) 2004. augusztus 30-án a British Aggregates Association, a Healy Bros. Ltd és a David K. Trotter & Sons Ltd fellebbezést nyújtott be a Bizottság 2004. május 7-i határozata ellen (az ügyet a T-359/94. számon vették nyilvántartásba).
- (5) 2010. szeptember 9-én a Törvényszék megsemmisítette a 2004. május 7-i határozatot ⁽⁵⁾. Az ítélet szerint a Bizottság jogilag nem megalapozottan határozott az engedélyező határozat elfogadásáról, mivel előzőleg nem vizsgálta meg az érintett belföldi termékek és az Írországból származó importált termékek közötti esetleges hátrányos adóügyi megkülönböztetés kérdését. A Bizottság nem fellebbezett az ítélet ellen.
- (6) 2010. december 15-én és 2011. december 21-én az Egyesült Királyság további információkat nyújtott be az intézkedéssel kapcsolatban, ideértve az intézkedés végrehajtásának a sóderkitermelési díjról (adójóváírás Észak-Írorszáiban) szóló 2004. évi rendelet visszavonásával 2010. december 1-jével történő felfüggesztésére vonatkozó dokumentumokat (S.I. 2004/1959).
- (7) 2011. február 2-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért. Az Egyesült Királyság további tájékoztatást nyújtott a 2011. március 7-i és 2011. június 10-i levelekben.

⁽¹⁾ HL C 245., 2011.8.24., 10. o., helyesbítve: HL C 328., 2011.11.11., 11. o.

⁽²⁾ A sóderkitermelési díj fokozatos bevezetése.

⁽³⁾ HL C 133., 2002.6.5., 11. o.

⁽⁴⁾ HL C 81., 2005.4.2., 4. o.

⁽⁵⁾ T-359/04 számú ügy: *British Aggregates és társai kontra Bizottság*, 2010. szeptember 9-én hozott ítélet, 2010 II-04227.

- (8) 2011. július 13-i levelében a Bizottság tájékoztatta az Egyesült Királyságot, hogy a támogatás tekintetében a Szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott.
- (9) A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozata az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁶⁾ jelent meg („az eljárás megindításáról szóló határozat”). A Bizottság felhívta az érdekelt feleket a támogatásra vonatkozó észrevételeik előterjesztésére.
- (10) A Bizottság 2011. szeptember 23-án kettő észrevételt kapott az érdekelt felektől. Ezeket 2011. november 10-én továbbította az Egyesült Királyságnak, felkínálva a válaszadás lehetőségét; az Egyesült Királyság az észrevételeit 2011. november 25-én kelt levelében juttatta el a Bizottság számára.
- (11) Az Egyesült Királyság további tájékoztatást nyújtott a 2012. szeptember 17-i és 2012. október 10-i levelekben. 2014. január 23-án és 2014. február 7-én a Bizottság további tájékoztatást kért, melyet az Egyesült Királyság 2014. április 1-jén és 2014. június 4-én adott meg.

2. AZ INTÉZKEDÉS RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. A sóderkitermelési díj

- (12) A sóderkitermelési díj (a továbbiakban: „AGL”) a sóder kereskedelmi célú felhasználására kivetett környezetvédelmi adó, amely a terméskő, a homok és a kavics tekintetében alkalmazandó. Az Egyesült Királyság 2002. április 1-jétől vezette be környezetvédelmi célokból, az újrahasznosított sóder és a tiszta sódert kiváltó egyéb alternatív megoldások használatának maximalizálása, valamint a tiszta sóder – amely nem megújuló természeti erőforrás – hatékony kitermelésének és felhasználásának előmozdítása érdekében. A sóderkitermelésnek az AGL bevezetésével kezelt környezeti költségei magukban foglalják a zajt, a port, a biológiai sokféleségben okozott kárt, illetve a vizuális környezetszennyezést.
- (13) Az AGL az Egyesült Királyságban kitermelt tiszta sóder tekintetében alkalmazandó, valamint az importált tiszta sóder tekintetében annak az Egyesült Királyságban történő első felhasználásakor illetve eladásakor ⁽⁷⁾. Az eredeti bejelentés időpontjában érvényes díj 1,60 GBP/tonna volt ⁽⁸⁾. Az AGL a feldolgozott termékek gyártása során használt tiszta sóder kereskedelmi célú felhasználása tekintetében is alkalmazandó. Nem alkalmazandó azonban feldolgozott illetve újrahasznosított sóder vonatkozásában, valamint az Egyesült Királyságból exportált tiszta sóder vonatkozásában.

2.2. Az eredeti AGL mentesség Észak-Írországban

- (14) N863/01. számú határozatában a Bizottság megállapította, hogy az AGL fokozatos bevezetése Észak-Írországban összeegyeztethető a környezetvédelem állami támogatásáról szóló közösségi iránymutatások E.3.2. szakaszával ⁽⁹⁾ („2001. évi környezetvédelmi támogatási iránymutatások”). A jóváhagyott támogatás egy öt évre szóló degresszív adókedvezmény-program formájában valósult meg, amely 2002-ben vette kezdetét, és 2007-ben ért véget. Az eredeti AGL mentesség Észak-Írországban csak a feldolgozott termékek gyártása során használt sóder kereskedelmi célú felhasználására vonatkozott.

2.3. A módosított AGL mentesség Észak-Írországban

- (15) Ez a határozat kizárólag a módosított AGL mentességet érinti Észak-Írországban, amely az Észak-Írországban kitermelt és ott kereskedelmi céllal hasznosított tiszta sóder, valamint az Észak-Írországban kitermelt sóderből előállított és ott kereskedelmi céllal hasznosított feldolgozott termékek tekintetében volt alkalmazandó.

2.3.1. Módosítás

- (16) Az eljárás megindításáról szóló határozat (12) és (14) preambulumbekzdésében az Egyesült Királyság megállapította, hogy az Észak-Írországban fennálló különleges körülmények szükségessé teszik az AGL alóli mentesség körének kiterjesztését Észak-Írországban.

⁽⁶⁾ Az [1] preambulumbekzdéssel megegyező.

⁽⁷⁾ Az AGL alkalmazandó importált nyers sóder vonatkozásában, de nem alkalmazandó importált feldolgozott termékekben lévő sóder vonatkozásában.

⁽⁸⁾ 2008. április 2-án, vagyis azon a napon, amelyen a környezetvédelem állami támogatásáról szóló 2008. évi közösségi iránymutatások hatályba léptek, az AGL 1,95 GBP/tonna szinten állt.

⁽⁹⁾ HL C 37., 2001.2.3., 3. o.

- (17) Az eredeti mentességi programot (az AGL fokozatos bevezetését) módosították. A mentesség a tiszta sóder valamennyi típusára vonatkozott, vagyis nem csupán a feldolgozott termékek gyártása során használt sóderre, amint az az N863/01. számú határozatban foglalt eredeti mentesség esetében volt, hanem a közvetlenül, nyers állapotban használt tiszta sóderre is ⁽¹⁰⁾.
- (18) A mentességet az egyébként fizetendő AGL szintjének 80 %-ában állapították meg, és átmeneti rendelkezésnek szánták. Ez 2004. április 1-jén lépett hatályba, és 2011. március 31-ig kellett volna érvényben maradnia (vagyis az AGL 2002. április 1-jei bevezetésétől számított 9 éven át).
- (19) A mentességi programot 2010. december 1-jén felfüggesztették.

2.3.2. Környezetvédelmi megállapodások

- (20) A kitűzött környezetvédelmi célok hatékonyabb megvalósítása érdekében az Egyesült Királyság a mentességet ahhoz a feltételhez kötötte, hogy az igénylőknek hivatalosan tárgyalásos megállapodást kell kötniük az Egyesült Királysággal, és annak meg kell felelniük; ezen megállapodásokban az igénylők a mentesség időtartamára elkötelezik magukat egy környezeti teljesítmény javítására irányuló program mellett.
- (21) A programba való belépés fő kritériumai a következők voltak:
- a szükséges tervezési engedély(ek) és környezetvédelmi szabályozási engedélyek megléte minden jogosult telephely esetében; valamint
 - a telephely üzemeltetője köteles „feliratkozni” egy sor környezetvédelmi ellenőrzésre. Az első ellenőrzést a programba való belépés dátumát követő 12 hónapon belül kellett elvégezni és benyújtani, majd azt követően minden második évben frissíteni kellett.
- (22) Minden megállapodást egyedileg az adott kőbánya körülményeihez igazítottak, figyelembe véve például az alkalmazott szabványokat és a fejlesztési lehetőségeket. A megállapodások a következő teljesítményi területekre terjedtek ki: levegőminőség; régészet és geológiai sokféleség; biológiai sokféleség; robbantás; közösségi felelősség; por; energiahatékonyság; felszín alatti víz; tájkép és látvány tönkretétele; zaj; olaj és vegyi anyagok tárolása és kezelése; helyreállítás és utógondozás; a tiszta sódert felváltó alternatív anyagok használata; felszíni vizek; a szállítás telephelyen kívüli hatásai; valamint hulladékkezelés.
- (23) Észak-Írország Környezetvédelmi Minisztériuma volt felelős a megállapodások nyomon követéséért, és a mentességet visszavonták azon cégek esetében, amelyeknél jelentős hiányosságok merültek fel.

2.3.3. A sóder termelési költségei, eladási ára és keresleti ár rugalmassága

- (24) A sóder termelési költségeit illetően az Egyesült Királyság kifejtette, hogy azok kőbányaként jelentős eltérést mutatnak, és ugyanez elmondható az árakról is ⁽¹¹⁾. A különböző osztályokba sorolt sóder átlag eladási árát a kőbányák szintjén az 1. táblázatban foglaltuk össze ⁽¹²⁾. A haszonkulcsok szintén eltérőek voltak, de az ágazat becslései szerint a jellemző szint 2–5 % között volt.

1. táblázat

Eladási ár

Terméskő típusa	A kőbánya szintjén meghatározott ár adózás előtt (GBP/tonna)
Bazalt	4,21
Homokkő	4,37

⁽¹⁰⁾ Az Észak-Írországban kitermelt, majd Nagy-Britanniában bármely rendeltetési helyre szállított sóder után teljes mértékű AGL-t kellett fizetni. Ugyanez volt a helyzet az Észak-Írországban kitermelt és a Nagy-Britanniába szállított feldolgozott termékek gyártása során használt sóderrel kapcsolatban. Ez biztosította azt, hogy az Észak-Írországból származó sóder és feldolgozott termékek nem élveztek versenyelőnyt Nagy-Britannia piacán.

⁽¹¹⁾ Az Egyesült Királyság benyújtotta az információkat abból a célból, hogy az intézkedést értékeljék a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások alapján. DETI Minerals Statement 2009 (Észak-Írország Vállalkozási, Kereskedelmi és Beruházási Minisztériumának ásványi anyagokra vonatkozó 2009. évi nyilatkozata)

⁽¹²⁾ A forgalmazási költségek a fuvarozási távolságtól függenek, a fuvarozási költségek 0,15–0,20 GBP/tonna/mérföld közötti tartományban mozognak, a sódert 10–15 mérföldes távolságon belül szállítják ki a helyi körülmények függvényében.

Terméskő típusa	A kőbánya szintjén meghatározott ár adózás előtt (GBP/tonna)
Mészkeő	3,72
Homok és kavics	4,80
Egyéb	5,57
Súlyozott átlagár	4,42

- (25) Az eljárás megindításáról szóló határozatot követően az Egyesült Királyság további tájékoztatást nyújtott a sóder termelési költségeiről Észak-Írországból és Nagy-Britanniában. Nagy-Britanniával összehasonlítva Észak-Írországból magasabbak a villamosenergia-költségek és a tervezési engedélyezés költségei. Észak-Írországból egy kis- vagy középvállalkozás számára a villamos energia ára átlagosan kb. 14 p/kWh, míg az Egyesült Királyság egészében hasonló méretű vállalkozások számára 11 p/kWh. Észak-Írországból a nagy és nagyon nagy villamosenergia-fogyasztók átlagosan 10 p/kWh árat fizetnek, míg az Egyesült Királyság egészében az ár kb. 8 p/kWh. Az ágazat becslései azt sugallják, hogy a villamosenergia- és üzemanyag-költségek 30–46 p között mozognak minden tonnányi kitermelt sóder esetében. Észak-Írországból kőbányái továbbá sokkal magasabb tervezési költségekkel szembesülnek, mint a Nagy-Britanniában és az Ír Köztársaságból lévő társaik. Ennek az állításnak az alátámasztására az Egyesült Királyság költség-összehasonlításokat nyújtott be.
- (26) Az Észak-Írországból és Nagy-Britanniában közötti általános árszint-különbségeket illetően az Egyesült Királyság kifejtette, hogy a beszállítók Észak-Írországból soha nem tudták ugyanazokat az árakat felszámítani, mint Nagy-Britanniában. Az Egyesült Királyság ezt az Észak-Írországból és Nagy-Britanniában 2001 és 2008 között érvényes átlagos sóderárakkal illusztrálta. Ennél fogva a teljes mértékű díj egy már elnyomott piacon az eladási ár sokkal nagyobb hányadát jelentette volna. Az tehát, hogy a költségeket nem lehet áthárítani a fogyasztókra, a környezetvédelmi fejlesztési beruházások hiányában jelentős szerepet játszó történelmi tényező, és gazdasági (a piac töredezettsége) valamint geológiai tényezőkkel magyarázzák.
- (27) Az eljárás megindításáról szóló határozatot követően az Egyesült Királyság még részletesebb tájékoztatást nyújtott az átlagos sóderárakkal kapcsolatban. Úgy tűnik, hogy a nagy értékű, különleges sóderanyagok kivételével nem gazdaságos a sódert Észak-Írországból Nagy-Britanniában szállítani, de még Nagy-Britannián belül sem például Skóciából londoni felhasználásra. A 2. táblázat a 2006 és 2011 közötti átlagárakat mutatja a kőbányák szintjén Észak-Írországból és Nagy-Britanniában, valamint Nagy-Britanniában esetében a 2012-es árakat is.

2. táblázat ⁽¹³⁾**Átlagárak a kőbányák szintjén**

Év	Tonnánkénti ár Észak-Írországból (GBP)		Tonnánkénti ár Nagy-Britanniában (GBP)	
	Homok és kavics	Zúzott kő	Homok és kavics	Zúzott kő
2006	3,81	3,60	9,18	7,34
2007	4,68	4,07	9,08	7,01
2008	3,74	4,84	10,05	8,11
2009	4,80	4,30	10,04	8,03
2010	3,38	4,25	10,47	7,90
2011	2,93	4,30	10,70	7,77
2012			10,02	8,28

⁽¹³⁾ Az Észak-Írországra vonatkozó adatok Észak-Írországból Vállalkozási, Kereskedelmi és Beruházási Minisztériumának ásványi anyagokra vonatkozó éves jelentéséből származnak, a Nagy-Britanniára vonatkozó adatok pedig a Nemzeti Statisztikai Hivatal (ONS) ásványi anyagokra vonatkozó éves jelentéséből származnak.

- (28) Az árakra vonatkozó részletes információk ugyanahhoz a következtetéshez vezetnek, amelyet az Egyesült Királyság korábban már levont a jelentésében ((26) preambulumbekzdés), vagyis hogy ennélfogva a teljes mértékű AGL egy már elnyomott piacon az eladási ár sokkal nagyobb hányadát jelentette volna. Az adatok azt mutatják, hogy az Észak-Írországból származó homok és kavics vagy zúzott kő sóderanyag nem tud versenyezni a nagy-britanniai átlagárakkal, amennyiben figyelembe vesszük a tengeri szállítás tonnánkénti [...] (*) GBP költségét. A sóder alacsony ára általában kizárja a távoli piacokon való eladás lehetőségét, mivel még [...] GBP/tonna áron is egy [...] mérföldes utazás csaknem [...] %-kal növelné meg a kőbánya szintjén érvényes árat. A legtöbb esetben valószínű, hogy egy közelebb elhelyezkedő kőbánya versenyképesebb árat tud ajánlani.
- (29) Ami a keresleti ár rugalmasságot illeti, az Egyesült Királyság kifejtette, hogy a sóder esetében a keresleti ár rugalmasság 0,2 és 0,5 között mozog. Az Egyesült Királyság által a nagy-britanniai és észak-írországi sódermennyiségek és áradatok terén végzett vizsgálódás azt mutatja, hogy a legtöbb sódertípus esetében a keresleti ár rugalmasság a nullához közeli értéktől kb. 0,52-ig terjedő tartományban mozog. Az eljárás megindításáról szóló határozatot követően az Egyesült Királyság kimutatta, hogy a szárazföldi Egyesült Királyságra vonatkozó keresleti ár rugalmassági becslések nem alkalmazhatók Észak-Írországra a két piac közötti különbségek miatt. Ezért az eredetileg benyújtott számok nem érvényesek Észak-Írország piacára. Az Egyesült Királyság jelezte, hogy megkísérelték meghatározni a csupán Észak-Írországra érvényes rugalmassági értéket, de hiányoztak a számításához szükséges adatok.
- (30) Az eljárás megindításáról szóló határozatot követően az Egyesült Királyság tájékoztatást nyújtott arra vonatkozóan, hogy hogyan befolyásolják az árkülönbségek az észak-írországi piaci keresletet. Az észak-írországi kőfejtési ágazat öt legnagyobb vállalkozása közül négy nyújtott információkat erre a célra. Mivel a szállítási költségek általában korlátozzák azokat a piacokat, amelyeken a kőbányák versenyképes áron adhatják el a termékeiket, az árak és piaci részesedések közötti közvetlen összefüggés nehezen volt megállapítható. A kereslet és a piaci részesedés nagy valószínűséggel inkább a helyben lévő nagy építési projektek megkezdésére vagy befejezésére reagál, mint az országos szintű árkülönbségekre. Továbbá az Észak-Írországhoz a legnagyobb piaci részesedéssel bíró vállalatok is néha magasabb minőségű, különleges termékeket kínálnak eladásra, így a termelők közötti összehasonlítás alapján nem lehet pontosan meghatározni a piaci trendet. Mindazonáltal az Egyesült Királyság rámutat arra, hogy az árkülönbségek valóban befolyásolják a keresletet, de inkább helyi szinten. Az Ír Köztársasággal közös országhatárhoz közel – vagyis a határtól kb. 23 mérföldön belül – működő cégek jelezték, hogy jelentős csökkenést tapasztaltak az értékesítésben, amikor árat emeltek. Konkrét adatokat szolgáltatottak [...] és [...] vonatkozásában. A 3. táblázat az árváltozások hatását mutatja [...], valamint [...] telephelye tekintetében 2009 és 2013 között, a értékesítési volumenben és árbevételben tapasztalt jelentős csökkenést mutatva a mentesség felfüggesztésének 2010-es megszüntetését követően. Amikor [...] és [...] telephelye megkísérelte a díjat teljes egészében áthárítani, elveszítették értékesítésük [...] %-át, ami jelentős csökkenést jelent.

3. táblázat

Az árváltozások hatása [...], valamint [...] [...] telephelye tekintetében 2009 és 2013 között

Év	Tonna	Értékesítés	Átlagár
2009	(...)	(...)	(...)
2010	(...)	(...)	(...)
2011	(...)	(...)	(...)
2012	(...)	(...)	(...)
2013	(...)	(...)	(...)

- (31) Az Ír Köztársaság határához közel fekvő feldolgozott-termék-telephelyek szintén jelentős csökkenést tapasztaltak az értékesítésben, amikor megkísérelték a sóderkitermelési díjat teljes egészében áthárítani. Például [...] [...] telephelye esetében, ami csupán egy mérföldnyire helyezkedik el a határtól, a termelés a 2005-ben regisztrált [...] m³-ról 2013-ban [...] m³-re esett vissza az anyagárak emelkedését követően.

(*) Üzleti titok

- (32) Az Egyesült Királyság továbbá tájékoztatást nyújtott az infrastruktúra és más közzsféra munka alakulásáról 2000 és 2012 között. Eszerint 2007 és 2009 között növekedés volt megfigyelhető a közmunka teljesítmény tekintetében, amit 2012-ben csökkenés, majd enyhe növekedés követett. A Bizottság ugyanakkor megállapítja, hogy az építőipari munkákat általában befolyásolta a gazdasági visszaesés, ezért az ilyen tendenciákat nem szabad önmagukban figyelembe venni, mivel azok a gazdasági környezetnek, illetve az építőipari piac tendenciáinak következményei lehetnek.
- (33) Az Egyesült Királyság ajánlati árakat is közölt az észak-írországi Közúti Közbeszerzési Osztály által megvásárolt sóder vonatkozásában a 2007-2013-as időszakban (4. táblázat), amelyek tartalmazták a közúti osztályok helyi lerakataihoz történő szállítás költségeit is. Az adatok világosan mutatják, hogy 2010 után, amikor az AGL mentességet felfüggesztették, az árak vagy csökkentek, esetenként drámai mértékben, vagy enyhén emelkedtek ugyan, de az AGL teljes mértékű összegénél – ami 1,95 GBP – sokkal kisebb mértékben. Ez azt jelzi, hogy az észak-írországi sóderkitermelők nem tudták áthárítani az AGL-t a vásárlóikra még az állami értékesítések tekintetében sem. Ez annál is egyértelműbb, mivel a közzsférát kisebb valószínűséggel befolyásolja a gazdasági visszaesés, és a közzsférában végzett építőipari munkák, mint például a Közúti Osztály által végzett munkák, teljes sóderszükséglet részesedése növekedett.

4. táblázat

Ajánlati árak a 2007-2013-as időszakban az észak-írországi Közúti Közbeszerzési Osztály által megvásárolt sóder vonatkozásában

Év	10 mm-es zúzalék (GBP)	Homok betonhoz (GBP)	3-as típusú kő (GBP)
2007	8,43	9,52	4,67
2008	8,49	9,52	4,70
2009	(...)	(...)	(...)
2010	(...)	(...)	(...)
2011	(...)	(...)	(...)
2012	(...)	(...)	(...)
2013	(...)	(...)	(...)

2.3.4. Észak-Írország sóderpiaca

- (34) Mivel csak az észak-írországi kőbányák részesültek AGL mentességben, az Egyesült Királyság többi része pedig nem, az Egyesült Királyság tájékoztatást nyújtott arra vonatkozóan, hogy az észak-írországi sóderpiac miért más földrajzi piac, mint az Egyesült Királyság általános piaca, és hogy miben rejlenek a különbségek.
- (35) Az Egyesült Királyság rámutat arra, hogy az Észak-Írországban és a Nagy-Britanniában lévő sóderpiacok egymástól elkülönülnek és különállóak, és nagyon kevés a köztük lévő kölcsönhatás. A sóderpiac inkább helyi jellegűnek tekinthető, mivel az anyag szállításának költsége viszonylag magas az eladási árához képest. A Közlekedési Minisztérium által rendelkezésre bocsajtott adatok felhasználásával az Egyesült Királyság kiszámolta, hogy egy tonna sóder közúti szállításának átlagos költsége 0,855 GBP/tonna/mérföld. A sódertermékek alacsony árának köszönhetően a nagy távolságokra történő szállítás csökkenti a sódertermékek versenyképességét az olyan anyagokkal szemben, amelyek a vásárlóhoz közelebb fekvő helyi bányákból származnak. Ezenfelül a sóderanyagot exportálók becslései szerint a sóder Észak-Írország és Nagy-Britannia közötti tengeri szállítási költsége kb. [...] GBP/tonna lenne. A tengeri szállításhoz még hozzájönne a kőbánya és a kikötő közötti szükséges közúti szállítás, valamint a megérkezés után a dokkból a felhasználási helyre történő szállítás. Az Egyesült Királyság rámutat továbbá arra, hogy a különleges színű kövek és a drágább sóderanyagok kivételével nem gazdaságos a két régió közötti sóderszállítás. A becslések szerint még a fenti kivételes anyagok tekintetében is valószínűleg [...]–[...] GBP/tonna közúti szállítási többletköltség merül fel a nagy-britanniai dokk és a legközelebbi aszfaltkeverő üzemek között.

- (36) A sóderkínálat nagyban különbözik Észak-Írország és Nagy-Britannia vonatkozásában, ami az anyagok rendelkezésre állásának és a különböző bányüzemeltető vállalatok számának is köszönhető. Földrajzi adottsága révén Észak-Írország a kőtípusok legszélesebb választékával dicsekedhet az Egyesült Királyság hasonló méretű régiói között. A kőbányák viszonylag egyenletesen helyezkednek el Észak-Írország területén. Míg a különböző megyékben nagyobb lelőhelyek vannak bizonyos kőtípusokból, a zúzott kő sóderanyagok nagyrészt felcserélhetők, ami bőséges mennyiségű sódernek megfelelő kőanyagot biztosít az egész térségben. Ugyanakkor azonban a szárazföldi Nagy-Britannia nem rendelkezik ugyanilyen geológiai sokszínűséggel. Az ország területén egyenletesen szétszóródó, az összes nagy piachoz közel elhelyezkedő, sokféle és gazdag kőlerakatnak köszönhetően Észak-Írország a felcserélhető termékek sokkal nagyobb kínálatával rendelkezik, mint Nagy-Britannia piaca. Ez nagyobb versenyt eredményez Észak-Írországban, és csökkenti az észak-ír sódertermelők rendelkezésére álló árrést, hogy növeljék áraikat.
- (37) Amint arra az Egyesült Királyság rámutatott, a független kőbányák messze magasabb aránya, valamint a kőbányák négyzetmérföldenkénti magasabb száma Észak-Írországban szintén nagyobb versenyt eredményez a sóderbeszállítók között. Nagy-Britanniában az összes sóder mintegy 75 %-át az öt legnagyobb vállalat szállítja ⁽¹⁴⁾. Ezzel ellentétben Észak-Írországban az öt legnagyobb vállalat becslések szerint csupán az ottani teljes sódertermelés 39 %-át biztosítja.
- (38) Az Egyesült Királyság rámutat arra, hogy a két piacot különböző keresleti tendenciák jellemzik, mivel a gazdasági visszaesés alatt és óta tapasztalt csökkenés a keresletben sokkal nagyobb volt Észak-Írországban, mint Nagy-Britanniában. Miközben pedig csökken az építőipari teljesítmény és a sóder iránti kereslet, erősödik a verseny a kőbányák üzemeltetői között a megmaradt keresletért.
- (39) Észak-Írország sokkal nagyobb hajlandóságot mutat az önálló tevékenységek iránt, miközben Nagy-Britanniával összehasonlítva a sóder-, cement- és betontermelés vertikális integrációja sokkal kevésbé gyakori az észak-írországi piacon. Amint azt a (37) preambulumbekzdés leszögezi, Nagy-Britanniában az öt legnagyobb vállalat tartja ellenőrzése alatt a teljes sóderkitermelés 75 %-át. Ugyanezek a vállalatok tartják ellenőrzésük alatt a teljes készre kevert betonmennyiség 70 %-át, az aszfaltkeverő üzemek nagy részét, és mindkét kulcsfontosságú piacot az összesített értékesítések tekintetében. Ennélfogva, amikor az építőipari teljesítmény csökken és a beton és aszfalt iránti kereslet leesik, Nagy-Britannia öt legnagyobb vállalata ellenőrzése alatt tartja a sóderkitermelési képességeikben bekövetkezett csökkenést. Valójában a sóderellátás sokkal könnyebben igazodik a Nagy-Britanniában jelentkező kereslethez, az árakra nehezedő nyomás csökkentésével. Észak-Írország más, mivel a piacon nincs vertikális integráció, miközben az építőipar teljesítménye és a sóder iránti kereslet csökken, a kőbánya-üzemeltetők közötti verseny a megmaradt keresletért pedig erősödik. Ennek következtében az észak-írországi piacon sokkal nagyobb a verseny, mint Nagy-Britannia piacán, mivel magasabb az egy négyzetmérföldre és az egy főre eső kőbányák száma, és nagyobb a független kőbányák aránya, amelyek független, önálló, feldolgozott termék üzemeknek próbálják meg eladni termékeiket.
- (40) Az Egyesült Királyság arra is rámutatott, hogy Észak-Írország sóderpiaca és az Ír Köztársaság sóderpiaca igen hasonlóak.

2.3.5. Kereskedelemről való függőség

- (41) Az eljárás megindításáról szóló határozatot követően az Egyesült Királyság tájékoztatást nyújtott az észak-írországi sóderipar kereskedelemről való függőségéről 2002 és 2013 között. A hivatalos statisztikák csupán összesített féléves adatokat szolgáltatottak a Her Majesty's Revenue and Customs (HMRC) (a brit vám- és adóhivatal) közzétételi szabályai miatt. Ezek a szabályok nem engedik meg a kereskedelemről való függőség sódertípus szerinti bontásban történő megadását, néhány évre pedig egyáltalán nem állnak rendelkezésre kereskedelmi statisztikák. További nehézségeket okozott a feldolgozott beton és feldolgozott aszfalt termékek gyártására vonatkozó hivatalos adatok hiánya. Ezekben az esetekben az Egyesült Királyság a Quarry Products Association Northern Ireland („QPANI”) (Észak-Írországi Kőbánya Termékek Egyesülete) által rendelkezésre bocsájtott piaci becslésekre ⁽¹⁵⁾ hagyatkozott. Mivel más termék kategóriákra vonatkozóan nincsenek nemzeti

⁽¹⁴⁾ 2011 augusztusában többek között a kevés nagy vállalat koncentrációjára valamint tevékenységeik vertikális integrációjára hivatkozva terjesztette a tisztességes kereskedelemért felelős hivatal a sóder-, cement és betonpiacokat a versenybizottság elé. Ugyanebben a betérjesztésben a tisztességes kereskedelemért felelős hivatal jellemzői alapján megkülönbözteti az észak-írországi piacot az Egyesült Királyság általános piacától. A tisztességes kereskedelemért felelős hivatal továbbá úgy látta, hogy az észak-írországi sóderpiac nem veti fel ugyanazokat a versenyjogi aggályokat, mint az Egyesült Királyság általános piaca.

⁽¹⁵⁾ Ezek többnyire a Grant Thornton 2012-ben kiadott InterTradeIreland jelentésére támaszkodnak, és az adatokat előre- és hátravetítik az észak-írországi teljes építőipari eredmény éves százalékos változásai szerint. Az iparág kulcsfontosságú szereplői is korrekten ismerték el ezeket a számokat.

statisztikai adatok, az Egyesült Királyság a zúzott kő, s feldolgozott betontermékek, a homok és az aszfalt kereskedelemről való függőségére vonatkozó legjobb becsléseket közölte. Mindazonáltal, az Egyesült Királyság még ezen korlátok ellenére is azon a véleményen van, hogy a kereskedelemről való függőségre vonatkozó adatok megmutatják az Ír Köztársaság és Észak-Írország közötti kereskedelem mértékét. A kereskedelemről való függőséget az 5. tábla részletezi. A számok az importra és exportra vonatkozó éves vagy féléves adatokon, valamint a Bizottság által rendelkezésre bocsájtott éves eredményeken alapulnak.

5. táblázat

Kereskedelemről való függőség

Zúzott kő sóderanyag (GBP)						
	2006–2007	2008–2009				
Import	13 699 717	5 986 891				
Export	28 519 715	19 938 824				
Belföldi értékesítés becsült értéke	160 426 000	143 524 581				
Kereskedelemről való függőség (Import+Export)/(Import+Értékesítés)	24,25 %	17,34 %				
Feldolgozott betontermékek (GBP)						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Import	10	10	9	7	7,5	7,5
Export	70	35	28	21	16	15
Belföldi értékesítés becsült értéke	325	276	210	210	216	226
Kereskedelemről való függőség (Import+Export)/(Import+Értékesítés)	23,9 %	15,7 %	16,9 %	12,9 %	10,5 %	9,6 %
Feldolgozott aszfalt termékek és homok ⁽¹⁾ (GBP)						
	2007-2008	2009-2010	2011-2012			
Import aszfalt termékek és homok	1 540 633	1 909 210	4 489 366			
Export aszfalt termékek és homok	12 382 394	6 220 782	4 670 559			
Aszfalt termékek és homok belföldi értékesítésének becsült értéke	384 518 301	310 666 790	293 343 700			
Kereskedelemről való függőség (Import+Export)/(Import+Értékesítés)	3,61 %	2,60 %	3,08 %			

(¹) Az Egyesült Királyság rámutatott arra, hogy a 2011-12 során, az AGL 2010-es felfüggesztését követően megugrott az aszfalt termékek és a homok importja. A HMRC közzétételi szabályai miatt azonban nehéz kibogozni, hogy ebből a növekedésből mennyi tudható be a homoknak és mennyi a feldolgozott aszfalt termékeknek. Mindazonáltal valószínű, hogy a növekedés nagy részben az Ír Köztársaságból importált feldolgozott aszfalt termékeknek tulajdonítható. Miközben a homok után még mindig fizetni kell a sóderkitermelési díjat az Egyesült Királyságba történő importálás során, a feldolgozott aszfalt termékek után nem, ami alacsonyabb termelési költségeket eredményez, és így Észak-Írországban ugyanazon a piacon a feldolgozott aszfalt termékek versenyképesebbek a helyi aszfaltnál.

- (42) Az 5. táblázat adatai azt mutatják, hogy az észak-írországi sóderipar a zúzott kő értékesítés tekintetében jelentős mértékben függ a kereskedelemtől. Az Egyesült Királyság rámutat arra, hogy az AGL 2002-es bevezetését követően jelentős mértékben nőtt a sóderanyagok be nem jelentett bevitele Észak-Írországra. Ez a be nem jelentett import valószínűleg ismét növekedett az AGL mentesség 2010-es felfüggesztését követően. A University of Ulster 2002-ben végzett felmérése során nyolc fontos határátkelőhelyen megszámlálták az Észak-Írországra belépő sóderanyagot szállító teherautókat. A felmérés eredményei azt mutatták, hogy naponta akár 89 teherautó szállított sóderanyagot. Az összes hivatalosan bejelentett import teljes éves mennyiségéhez évente csupán 243 teherautó kellett volna. Ez arra engedett következtetni, hogy a sóder import valós szintje akár 133-szorosa is lehetett annak, amit a hivatalos statisztikák 2002-ben feljegyeztek, ami azt jelenti, hogy a kereskedelemtől való függőség becslött értékei valószínűleg jelentősen a kereskedelemtől való függőség valós szintje alatt vannak.

2.3.6. Áthárítás és értékesítés csökkenés

- (43) A megnövekedett termelési költségeknek a végső fogyasztókra történő áthárítása és az értékesítés lehetséges csökkenése tekintetében az Egyesült Királyság olyan tájékoztatást nyújtott, amely rámutatott arra, hogy a díj 2002-es bevezetését követően a sóder átlagára Észak-Írországra sokkal kisebb mértékben növekedett, mint ami elvárható lett volna az AGL teljes mértékű áthárítása esetén, és hogy ez összefüggésben állt a törvényes értékesítésben bekövetkezett eséssel, amely arányaiban sokkal nagyobb mértékű volt, mint a Nagy-Britanniában jegyzett esés.
- (44) Az Egyesült Királyság kifejtette továbbá, hogy az alacsony minőségű sóderanyag és töltőanyag értékesítése leesett a 2003. március 31-én végződő évben az AGL bevezetését megelőző két évben tapasztalt szinthez képest. A 2002-es naptári évben a törvényesen működő kőbányákból származó termelés jelentősen a sóderanyag értékesítés vonatkozásában megállapított tendencia alatt maradt (általánosan elmondható, hogy az elmúlt 30 év során emelkedő tendencia volt tapasztalható Észak-Írországra a sóderanyag értékesítés terén). Nagy-Britanniában a sódertermelés 2002-ben 5,7 %-kal csökkent az előző évben tapasztalt enyhe növekedéssel szemben (a trendelemzés során ugyanakkor az látszott, hogy Nagy-Britanniában a termelés az előző 10 év során általában csökkenő tendenciát mutatott).
- (45) Az Egyesült Királyság kifejtette továbbá, hogy az 1,60 GBP/tonna mértékű díj bevezetését követően Észak-Írországra az átlagos sóderárak kb. 0,25–0,30 GBP/tonna mértékben növekedtek 2002-ben a 2001-es évhez képest, míg Nagy-Britanniában 1–1,40 GBP/tonna mértékű volt az éremelkedés. Ha el is fogadjuk azt a tényt, hogy a feldolgozott termékekben felhasznált sóder – ami Észak-Írországra 80 %-os mentességet élvezett az eredeti 2002-es degresszív hitelezési program alapján – is benne foglaltatik az átlagban, az akkor azt jelenti, hogy Észak-Írországra a kőbánya üzemeltetőknek kellett elnyelniük a díj jelentős részét. Ha feltételezzük, hogy Észak-Írországra a sódertermelés felét a feldolgozott termékekhez használták fel, és ezek árát nem befolyásolta a díj 2002-ben, az Egyesült Királyság szerint ez még mindig azt jelenti, hogy átlagosan a díjból több, mint 1 GBP/tonna részt kellett elnyelni minden egyes tonnányi sóder után, amit nyers állapotban történő felhasználásra értékesítettek.
- (46) Az eljárás megindításáról szóló határozatot követően az Egyesült Királyság további magyarázatot nyújtott a (45) preambulumbeközlésben foglalt állításaira vonatkozóan, miszerint az AGL bevezetését követően Észak-Írországra a díj mértékénél sokkal kisebb mértékben növekedett az átlagár, míg Nagy-Britanniában 1-1,40 GBP/tonna mértékben emelkedett, mivel azok a gyártók, akik sóderből állítanak elő feldolgozott termékeket soha nem fizették a teljes AGL-t. Az Egyesült Királyság becsléseket mutat be arra vonatkozóan, hogy az Észak-Írországra termelt sóder harmadát-felét feldolgozott termékek gyártására használják fel. Ha az érvelés kedvéért a magasabb számot vesszük figyelembe, és a teljes 100 %-os mentességet alkalmazzuk, ami a díj alkalmazásának első évében a feldolgozott termékekre vonatkozott, és feltételezzük, hogy a sóderanyagok 50 %-ára kivetett díj eredményeképp nem emelkedtek a termelési költségek, akkor ez csupán megduplázza az árnövekedést a fennmaradó 50 % esetében. Ez a megkésztettség azt jelentené, hogy a kapott éremelkedés 0,50–0,60 GBP/tonna volt, ami még mindig jelentős mértékben a Nagy-Britanniában kapott emelkedés alatt marad, és még csak a közelébe sem ér a díj első alkalmazása során eredményezett teljes további 1,60 GBP/tonna költség áthárításához.
- (47) Az Egyesült Királyság továbbá az észak-írországi sóderipar reprezentatív mintáiból gyűjtött adatokat szolgáltatott a sódertermelésben, forgalomban és nyereségben tapasztalt tendenciákra vonatkozóan. A bemutatott tendenciák azonban összekapcsolódnak, és nem értelmezhetők az építőipari piac tendenciáitól vagy a 2008-ban kezdődő gazdasági válságtól függetlenül.
- (48) Az adatok azt mutatják, hogy a nyereségesség és az árak már a mentességi program felfüggesztése előtt olyan alacsonyak voltak, hogy az adó teljes elnyelése nem lett volna pénzügyileg életképes. Ehelyett a vállalatok áthárították az adót, cserébe pedig további veszteségeket kellett elviselniük az értékesítésben azokon felül, amiket a kihívást jelentő gazdasági körülmények már okoztak számukra. Az ágazat vállalkozásai további működésük érdekében elhalasztották a létfenntartású tőkebefektetéseket, és alkalmazottakat bocsátottak el. A felmérési jelentések azt mutatják, hogy nehéz volt áthárítani a fogyasztókra az 1,95 GBP/tonna díjat, mivel a fogyasztói árak 50 % és 66 % közötti mértékben növekedtek volna. Szintén a gazdasági helyzetnek köszönhetően a

fogyasztók nem szívesen fizetnek magasabb árakat, inkább elhalasztják a befektetéseket, vagy pedig alternatív anyagokat vagy versenyképesebb árakat keresnek a versenytársaknál. Ez pedig káros az észak-írországi sóder üzletág számára, mivel a vevők elvesztéséhez, az értékesítési volumenek csökkenéséhez vezet, és a haszonkulcsok további csökkentésének kényszerét eredményezi.

- (49) Ennélfogva annak ellenére, hogy az észak-írországi sóderipar reprezentatív mintáiból gyűjtött adatok jól mutatják az észak-írországi sóderipar forgalmának és nyereségének alakulását, nem vonatkoztathatók el a gazdasági környezettől, és nem használhatók fel önmagukban a teljes AGL hatásainak értékeléséhez.

2.3.7. Egyéb információk

- (50) A mentességi program becsült éves költségvetése (elmaradt állami források) az eredeti bejelentés időpontjában 15 millió GBP (2004-2005) és 35 millió GBP (2010-2011) között mozgott.
- (51) A kedvezményezettek számát illetően a becslések szerint közel 170 kőbánya üzemeltető volt jogosult a mentességre.
- (52) Az AGL mentességet odaítélő hatóság Észak-Írországban a HMRC (a brit vám- és adóhivatal) volt.

2.3.8. A hivatalos vizsgálati eljárások megindításának okai

- (53) Az eljárás megindításáról szóló határozat (47) és (54) preambulumbekzdése szerint a Bizottság kételkedett abban, hogy az Észak-Írországban alkalmazandó módosított AGL mentesség összhangban áll-e az EUMSZ-szel, különösen pedig annak 110. cikkével. Ezen kételyek miatt pedig az adott szakaszban a Bizottság nem találta meg a belső piaccal összeegyeztethető intézkedést.
- (54) A Bizottság úgy vélte, hogy az EUMSZ 110. cikke értelmében az AGL belső adónak minősült. Tovább megállapította, hogy az AGL alkalmazása tekintetében nem megindokolható különbséget tettek az észak-írországi termelők és más tagállamokból származó termelők között.
- (55) Az eljárás megindításáról szóló határozat (56) preambulumbekzdésében kifejtettek szerint a Bizottság a releváns ítélkezési gyakorlat alapján és a 2004. május 7-i határozat megsemmisítése eredményeképp úgy ítélte meg, hogy az attól az időponttól alkalmazott intézkedést (a 2010. december 1-jei felfüggesztéséig) jogellenesnek kell tekinteni. A Bizottság továbbá kijelentette, hogy a jogellenes állami támogatás összeegyeztethetőségét a belső piaccal mindig a támogatás odaítélésének időpontjában hatályos bármely okiratban előírt alapvető kritériumok szerint fogja értékelni⁽¹⁶⁾. Mivel a támogatást jogellenesnek kell tekinteni, és mivel azt a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások alkalmazhatóságának idején, illetve a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások⁽¹⁷⁾ közzététele után ítélték oda, a Bizottság a támogatás odaítélésének időpontjában hatályos okirat alapján értékelte az AGL mentességi program összeegyeztethetőségét, az alábbiak szerint:
- a) a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások; valamint
- b) a 2008. április 2-ától érvényes környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások.
- (56) Az intézkedésnek a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások alapján történő értékelése során a Bizottság úgy találta, hogy az abban lefektetett összeegyeztethetőségi feltételek teljesítettnek tekinthetők. Ugyanakkor azonban emlékeztetett arra, hogy az EUMSZ 110. cikkével kapcsolatban kifejezett kételyeire való tekintettel az adott szakaszban nem találta meg a belső piaccal összeegyeztethető intézkedést a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások alapján.
- (57) Az intézkedésnek a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások alapján megállapítható összeegyeztethetőségével kapcsolatban a Bizottság úgy találta, hogy:
- a) az AGL mentesség Észak-Írországban legalábbis közvetten hozzájárul a környezetvédelem fejlesztéséhez, és nem ássa alá az AGL által a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások 151. pontja szerint elért általános célkitűzést;

⁽¹⁶⁾ A jogellenes állami támogatások értékelésére alkalmazandó szabályok meghatározásáról szóló bizottsági közlemény (HL C 119., 2002.5.22., 22. o.).

⁽¹⁷⁾ A Közösség 2008. évi iránymutatása a környezetvédelemhez nyújtott állami támogatásokról (HL C 82., 2008.4.1., 1. o.).

- b) a mentesség kedvezményezettjei objektív és átlátható feltételek alapján kerültek meghatározásra, a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások 158 (a) pontja szerint;
- c) a csökkentés nélküli adó a termelési költségek jelentős növekedéséhez vezet a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások 158 (b) pontjában megfogalmazott követelmény szerint;
- d) a támogatás arányosságára vonatkozó, a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások 159. pontjában lefektetett feltétel teljesül, mivel az AGL mentesség kedvezményezettjei Észak-Írországra továbbra is fizetik az adó 20 %-át.
- (58) Habár az Egyesült Királyság által nyújtott tájékoztatás szerint az AGL következtében a termelési költségek nagyon jelentős mértékben emelkedtek, ami normális esetben azt valószínűsítene, hogy az ilyen emelkedést nem lehetne áthárítani az értékesítésben bekövetkező lényeges csökkenés nélkül, az adott szakaszban a Bizottság a rendelkezésre bocsátott információk fényében – különösen pedig a nem kellőképp részletezett információk fényében – nem tudta megállapítani a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások 158 (c) pontjában lefektetett összeegyeztethetőségi feltétel teljesülését.
- (59) A környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások 158 (c) pontja alapján a szükségességi kritériumoknak való megfelelés megköveteli, hogy az (58) preambulumbeközlésben hivatkozott termelési költség-növekedést nem lehet áthárítani a fogyasztókra anélkül, hogy az az értékesítésben bekövetkező lényeges csökkenést eredményezne. E tekintetben a tagállamok becsléseket nyújthatnak be többek között a termék árának rugalmasságára vonatkozóan az érintett ágazatban és az érintett földrajzi piacon, illetve becsléseket az érintett ágazat vagy kategória vállalkozásainak kieső értékesítésére és/vagy nyereségszűkülésére vonatkozóan.
- (60) Ebben az összefüggésben a Bizottság megjegyezte, hogy az Egyesült Királyság azon érvelése, miszerint a termelési költségek növekedését nem lehet áthárítani anélkül, hogy az az értékesítésben bekövetkező lényeges csökkenést eredményezne, az AGL bevezetésének köszönhetően bekövetkezett áremelkedés összehasonlításán alapult (kb. 0,25-0,30 GBP/tonna 2002-ben 2001-gyel összevetve Észak-Írországra, míg Nagy-Britanniában az ár 1-1,40 GBP/tonna mértékben növekedett). A (törvényes) értékesítések észak-írországi csökkenését illetően a Bizottság megállapította, hogy az valamennyi sódertípus vonatkozásában összességében -17,6 % (2001-2003) és -22,8 % (2002-2003) között mozgott, és arányában sokkal nagyobb volt, mint amit Nagy-Britanniában jegyeztek le. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az érvek a megnövekedett termelési költségek áthárítása során Észak-Írországra tapasztalt nehézségek jeleként foghatók fel.
- (61) Mindazonáltal a Bizottság rámutatott arra, hogy az Egyesült Királyság nem szolgáltatott kellőképpen részletezett adatokat, amelyek igazolnák vagy számszerűsítenek annak a ténynek az érvekre kifejtett hatását, miszerint azok a gyártók, akik sóderből feldolgozott termékeket állítanak elő soha nem fizették a teljes AGL-t, mivel annak észak-írországi bevezetése szakaszosan történt.
- (62) Továbbá az értékesítés csökkenésének alátámasztása tekintetében az Egyesült Királyság nem adott magyarázatot az észak-írországi sóderpiacok 2002 után bekövetkezett változására vonatkozóan. Az Észak-Írországi Kőbánya Termékek Egyesülete (QPANI) által a tisztességes kereskedelemért felelős hivatal számára készített jelentés – az Egyesült Királyság sóder ágazatáról készített piaci tanulmány ⁽¹⁸⁾ 2. ábrája – az Egyesült Királyság által benyújtott formában növekedést mutat a termelésben 2004 és 2007 között.
- (63) Beadványában az Egyesült Királyság azt állította, hogy „a költségek növekedése kihatott a működtetők forgalmára, és csökkentette nyereségüket”. Ugyanakkor azonban nem szolgáltatott adatot, ami ezt az állítást alátámasztaná.
- (64) A környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások 158 (c) pontjában meghatározott feltételnek való megfelelés igazolására az Egyesült Királyság csak a teljes iparági szintre vonatkozó adatokat nyújtott be, és nem szolgáltatott reprezentatív mintákat az egyes kedvezményezettekről, például a méretük alapján.
- (65) Végezetül a Bizottság megjegyezte, hogy az Egyesült Királyság észrevételei azt sugallják, hogy a legtöbb sódertípus esetében a keresleti ár rugalmasság a nullához közeli értéktől kb. 0,52-ig terjedő tartományban mozog, vagyis viszonylag rugalmatlan. Elvileg ez azt jelentené, hogy a termelési költségek növekedését át lehetett volna hárítani a végső fogyasztókra. Az Egyesült Királyság nem adott további magyarázatot és nem nyújtott be számításokat kifejezetten a viszonylagos rugalmatlanság hatására vonatkozóan, amit a termelési költségeknek a végső fogyasztókra történő áthárítása (vagy az arra való képtelenség) vonatkozásában bemutatott érvek alapján állapítottak meg.

⁽¹⁸⁾ Lásd: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140402142426/http://www.oft.gov.uk/OFTwork/markets-work/aggregates/>, 2014. július 18-i hozzáférés szerint.

3. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

3.1. A QPANI által 2011. szeptember 23-án benyújtott észrevételek

- (66) A QPANI azt állította, hogy az észak-írországi sódertermelők jóhiszeműen csatlakoztak a mentességi programhoz, arra a tényre hivatkozva, hogy az Egyesült Királyság kérte a Bizottság hozzájárulását, a Bizottság pedig engedélyező határozatot hozott. Továbbá környezetvédelmi megállapodásokat kötöttek, amelyek jelentős befektetéseket jelentettek részükről.
- (67) A Bizottságnak a mentességi program jóváhagyásáról szóló döntését megtámadó pályázók soha nem hoztak fel példákat az importált sóderrel szembeni tényleges diszkrimináció bizonyítására.
- (68) A QPANI azt állítja, hogy az állami támogatás bármilyen formában történő visszatérítése sértené az észak-írországi kőbánya-üzemeltetők jogos bizalmát arra vonatkozóan, hogy a támogatás jogszerű volt. Mivel a kőbánya-üzemeltetők már befektetéseket eszközöltek a környezetvédelmi fejlesztések érdekében, a visszatérítésre vonatkozó utasítás valójában azt jelentené, hogy ezek a vállalatok kétszer viselik a költségeket. Ezenfelül a visszatérítés ellentétes lenne a jogbiztonság elvével.
- (69) A QPANI azt is megemlíti, hogy az Észak-Írországba importált sóder mennyisége mindig is minimális volt. Rámutatnak, hogy az AGL bevezetését követően az import valójában a magánlakás-építési beruházások növekedésével és a közzféra építőipari költségeinek növekedésével nőtt.
- (70) Arra vonatkozóan, hogy az AGL-t nem lehet áthárítani a fogyasztókra, a QPANI megállapítja, hogy a termelési költségeknek a Bizottság által már elismert jelentős növekedését nem lehet áthárítani a sóderágazat többletkapacitása és a sokkal versenyképesebb észak-írországi piac miatt. Ezen túlmenően Észak-Írországban jelentős számú anyag AGL mentességet élvez, köztük például a pala, amit állami és magán építési projekteken egyaránt használnak, valamint a mezőgazdasági termelők is használják. Egy havi magánjellegű kőértékesítésekkel kapcsolatos QPANI felmérés (2001. szeptember – 2002. szeptember) 2002. áprilisától jelentős visszaesésre mutatott rá az előző évhez képest. Az Észak-Írországi Vállalkozási, Kereskedelmi és Beruházási Minisztérium statisztikai osztályának az ásványi anyagokra vonatkozó 2002-es éves jelentése közel 2,7 millió tonnás csökkenésre hívta fel a figyelmet az észak-írországi sódertermelésben, ami a termelés 11 %-át jelenti.
- (71) A QPANI megállapítja, hogy az észak-írországi ügyek bizottságának tájékoztatása „A sóderkitermelési díj bevezetése – egy év távlatából, a 2003-2004-es ülésszak 3. jelentése” címmel egyértelmű bizonyítékokat mutat fel az AGL bevezetésének a sóder értékesítésre és a foglalkoztatási szintre gyakorolt hatására vonatkozóan.
- (72) A QPANI azzal érvel, hogy az észak-írországi sódertermelés növekedése 2004 és 2007 között a térségen belüli fokozott építőipari tevékenységnek volt köszönhető.
- (73) A QPANI továbbá azt állítja, hogy a megnövekedett költségek kihatottak a működtetők haszonkulcsaira, amit az a tény is alátámaszt, hogy az árak csak 0,25-0,30 GBP mértékben növekedtek, amint az eljárás megindításáról szóló határozat (81) preambulumbekzdése megállapítja. Következésképpen ők nyeltek el az AGL által okozott megnövekedett termelési költségek nagy részét, és az iparág tőkeigényességét, valamint magas általános költség igényét tekintve egyértelművé vált, hogy a működtetők szűk haszonkulcsa tovább csökkent.
- (74) A QPANI azt állítja, hogy a keresleti ár rugalmasságra vonatkozó adatok a nagy-britanniai sóderpiacra vonatkoznak, és nem tükrözik az észak-írországi helyzetet.

3.2. A British Aggregates Association („BAA”) által 2011. szeptember 23-án benyújtott észrevételek

- (75) A BAA azt állítja, hogy az Egyesült Királyság számára lehetetlen lenne visszamenőlegesen orvosolni a más tagállamokból importált termékekkel szembeni hátrányos adóügyi megkülönböztetést. Azt állítja, hogy még akkor is, ha az Egyesült Királyságnak vissza kellene fizetni bármely, sóderkitermelési díj címen Észak-Írországba más tagállamokból importált termékek után befizetett összeget, az nem szüntetné meg az adóügyi megkülönböztetés súlyos visszatartó hatását. Ennélfogva a mentességi program visszamenőleges jóváhagyása nem lenne lehetséges.

- (76) A BAA azt állítja, hogy az AGL mentességi program nem összeegyeztethető a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatásokkal. Vélhetőleg az AGL-nek nincs érzékelhető hatása a környezetre, amint azt a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások 51 (2) pontja megköveteli; a 2004-es mentességi program nem került jóváhagyásra az AGL elfogadásakor, amint azt a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások 51 (2) (b) pontja megköveteli; a 20 % az adónak nem jelentős része, amint azt a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások 51 (1) (b) pontja megköveteli.
- (77) A BAA továbbá azt állítja, hogy a mentességi program nem összeegyeztethető a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatásokkal. Az AGL mentesség alássa az AGL által elérni kívánt környezetvédelmi célkitűzést a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások 151. pontjával ellentétben, mivel 2004 óta jelentős sóderimportálást eredményezett Észak-Írországból Nagy-Britanniába. Ez az Észak-Írországból kitermelt, de Nagy-Britanniában felhasznált sóderre kivetett teljes mértékű adó megfizetésére vonatkozó szabályok kijátszását jelentené.
- (78) A BAA előterjeszti, hogy az AGL mentesség nem összeegyeztethető a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások 158 (c) pontjával, mivel nem bizonyította, hogy nem lehet áthárítani a termelési költségek lényeges növekedését. Az Egyesült Királyság által előterjesztett gazdasági adatok, melyekre az eljárás megindításáról szóló határozat (21)-(23) preambulumbekendései hivatkoznak, kifejezetten valószínűtlenné és potenciálisan félrevezetővé. Az Egyesült Királyság által betervezett átlagárak semmitmondóak, mivel számos különböző típusú sóder létezik, következésképpen ezeknek számos különböző árú is van. A kőbányák szintjén érvényes ár továbbá függ a kőbánya helyétől és az építési területektől való távolságtól is. Így nem elfogadható az Észak-Írországra (egy viszonylag kicsi és vidéki térség) érvényes átlagár és a teljes Nagy-Britanniára érvényes átlagár összehasonlítása. Feltételezhetően, ha az Észak-Írországi árak a kőbányák szintjén valóban 50 %-kal alacsonyabbak lennének a Nagy-Britanniában érvényes áraknál, hatalmas igény lett volna Nagy-Britanniában az észak-írországi sóder iránt. A BAA azt állítja, hogy az Észak-Írországból Londonba történő szállítás költségei nem magasabbak, mint a Skóciából Londonba történő szállítás költségei.

4. AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG ÁLTAL 2011. NOVEMBER 25-ÉN BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEK

- (79) Az Egyesült Királyság azzal érvel, hogy a támogatás nem tekinthető jogellenesnek, és az intézkedés belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelése során csak a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások alkalmazhatóak.
- (80) Az Egyesült Királyság azzal érvel, hogy a Bizottságnak figyelembe kell vennie azt a tényt, hogy a 2004. május 7-én hozott határozatát a támogatás jóváhagyásáról semmisnek nyilvánították, mivel a Bizottság jogellenesen elmulasztotta a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását. A Bizottságot tájékoztatták az intézkedésről, és az intézkedést jóváhagyták még bármilyen adómentesség odaítélése előtt. A támogatás odaítélésének időpontjában a támogatás nem volt jogellenes.
- (81) Az Egyesült Királyság azt állítja, hogy mivel a 2004. május 7-i határozatot semmissé nyilvánították, a Bizottság valójában nem hozott döntést a 659/1999/EK tanácsi rendelet⁽¹⁹⁾ („eljárési szabályzat”) 4. cikke szerint két hónapos határidőn belül. Ennélfogva az intézkedést engedélyezettnek kell tekinteni. Ha az eljárési szabályzat 4. cikkének (6) bekezdését alkalmazzuk az eredeti bejelentésre, akkor 2004-ben a támogatás jóváhagyottnak volt tekintendő, és a Bizottságnak nincs hatásköre új határozat elfogadására a 4. cikk értelmében. Ehelyett az intézkedést létező támogatásként kell kezelni, ami csak jövőbeni hatásai tekintetében vizsgálható felül, és ami nem lehet visszamenőleges visszatérítési utasítás tárgya. Mindazonáltal határozat született a 4. cikk (3) bekezdése szerint, jóllehet jogellenesen és annak ellenére, hogy utólag semmissé nyilvánították, amely esetben az eljárési szabályzat 4. cikkének (6) bekezdése már nem alkalmazható. Az Egyesült Királyság azt állítja, hogy neki is joga lenne arra a tényre hivatkozni, hogy az eljárési szabályzat 4. cikkének (3) bekezdése szerinti jóváhagyó határozat született még az adómentesség odaítélése előtt, így a támogatás odaítélése nem volt jogellenes abban az értelemben, hogy a Bizottság jóváhagyása nélkül ítélték oda.
- (82) Az Egyesült Királyság azt állítja, hogy ebben az esetben az egyetlen ok, ami miatt a támogatást jogellenesnek tekintik az, hogy a 2004. május 7-i döntést semmisnek nyilvánították annyiban, hogy elmulasztotta a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását 2004-ben. Nem arról van szó, hogy az Egyesült Királyság az intézkedés hatálybalépése idején megszegte a Szerződés 108. cikke (3) bekezdését. Az intézkedés belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelése során csak a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások alkalmazhatóak. A Bizottságnak a támogatás értékelése során a 2004-es bejelentés alapján kellene eljárnia, és az akkor érvényes szabályokat kellene alkalmaznia.

⁽¹⁹⁾ A Tanács 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelete az EK-Szerződés 93. cikkének [jelenleg a Szerződés 108. cikke] alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

- (83) Mivel az Egyesült Királyság szerint a támogatás nem jogellenes, azt állítja, hogy a Bizottságnak nem áll jogában felosztani a megítélt támogatást azok között az időszakok között, amikor a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások, illetve a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások voltak érvényben. Ebből az következik, hogy mivel a Bizottság úgy találta, hogy az intézkedés összhangban áll a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatásokkal, a programban odaítélt valamennyi támogatást a belső piaccal összeegyeztethetőnek kell tekinteni.
- (84) Az Egyesült Királyság elutasítja a British Aggregates Association („BAA”) által az eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszában előadott érvelést, amelyben a BAA azt állítja, hogy az intézkedés, abban a formában, ahogyan 2004-ben bejelentették, nem volt összeegyeztethető a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatásokkal. Az Egyesült Királyság kiemeli azt a tényt, hogy amint az az eljárás megindításáról szóló határozat (63) preambulumbekzdésében szerepel, a Bizottság már megállapította, hogy az AGL érzékelhető hatást fejt ki, és a BAA nem vitatja a Bizottság azon megállapítását, miszerint a 80 %-os AGL mentességet élvező észak-írországi sóderkitermelő vállalkozásokkal kötött környezetvédelmi egyezmények kedvező környezeti hatással bírnak, és nem ássák alá az AGL által elérni kívánt célkitűzéseket. Az Egyesült Királyság igazolja továbbá, hogy a Bizottság által 2004-ben jóváhagyott intézkedés az eredetileg az adóval egy időben bevezetett mentességi program kiterjesztése volt. A környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások 51 (2) (b) pontja nem írja elő, hogy az eltérés minden egyes elemét rögzíteni kellett vagy végre kellett hajtani az adó bevezetésének időpontjában. Ha erről lett volna szó, akkor soha nem lehetett volna bevezetni egy módosított eltérést, és az 51 (2) pont felesleges rendelkezés lenne. Az Egyesült Királyság betérjeszti továbbá, hogy a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások 51 (1) (b) pontja teljesül, és amint azt a Bizottság már elismerte az eljárás megindításáról szóló határozat (67) preambulumbekzdésében, az AGL 20 %-ának megfizetésére vonatkozó követelmény az adó jelentős részének megfizetésére vonatkozó követelményt jelent. Azon kérdés felvetése során, hogy ez az arány jelentősnek tekinthető-e, figyelembe kell venni azt is, hogy a mentességre jogosult kőbánya-üzemeltetőknek viselniük kell a környezeti teljesítmény javításának költségeit is, valamint azt, hogy Észak-Írországban a sóderárak általában alacsonyabbak, mint az Egyesült Királyság többi részén. Abszolút értékben a fizetendő nemzeti adó 20 %-ának pénzbeli értéke ezért nagyobb, mint az Egyesült Királyság többi részén.
- (85) Az Egyesült Királyság azt állítja, hogy helytelen az az elképzelés, miszerint a mentességi program a Szerződés 110. cikkével ellentétes hátrányosan megkülönböztető adóztatásnak minősülhet. Az Írországból az Egyesült Királyságba történő behozatalt az Egyesült Királyságon belüli gyártással azonos módon adóztatják, ideértve az észak-írországi gyártást is, ahol a mentesség feltételei nem teljesülnek. Így tehát nincs hátrányos megkülönböztetés az Írországból az Egyesült Királyságba importált termékek és az Egyesült Királyságban gyártott termékek között. Észak-Írország nem tagállam, így nem alkalmazható a Szerződés 110. cikke annak megállapítására, hogy azon a területen bizonyos termelők megkülönböztetett adóügyi elbánása a más tagállamokból importált és azon a területen értékesített termékekkel szembeni hátrányos megkülönböztetésnek minősül-e. Az Egyesült Királyság azt állítja, hogy a hátrányos megkülönböztetést a nemzeti termékekre való tekintettel kell értékelni, és mivel az Egyesült Királyságban a nemzeti termékekre a maximális AGL-t kell alkalmazni, így nem lehet szó hátrányos megkülönböztetésről. Továbbá az, hogy egy tagállam bizonyos területén bizonyos termelők adókedvezményben részesülnek, az állami támogatás ellenőrzésének ügye a Szerződés 107. cikke, nem pedig a 110. cikke alapján. Csak a Szerződés 107. cikke (3) bekezdése, és nem a 110. cikk lehetne alkalmazható a termelőknek nyújtott adóügyi támogatási intézkedések vonatkozásában. Ellenkező esetben a termelőknek nyújtott valamennyi adóügyi támogatást ki kellene terjeszteni a más tagállamokból származó termékekre is. Továbbá nem létezik olyan szabály vagy uniós jogszabály, amely megköveteli, hogy egy tagállam egy részén a termelőknek adómentesség formájában nyújtott támogatást egyformán elérhetővé kell tenni a más tagállamokból hasonló termékeket importálók számára is.
- (86) Az Egyesült Királyság nem fogadja el, hogy a támogatás jogellenes, de amennyiben a Bizottság annak tartaná, úgy véli, hogy a visszatérítetési utasítás nem helyénvaló. A visszatérítetési utasítás sértené a támogatásban részesülők jogos bizalmát, és aránytalan lenne.

5. AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

5.1. A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás (korábbi 87. cikk (1) bekezdés EK)

- (87) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerint az állami támogatás 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.

- (88) Az AGL mentességet állami forrásokon keresztül nyújtották adókulcscsökkentés formájában, az Egyesült Királyság bizonyos meghatározott területén (Észak-Írországban) elhelyezkedő vállalatok számára, támogatva őket azon költségek csökkentésével, amelyeket egyébként viselniük kellene. A támogatásban részesülők sóderkitermeléssel, illetve feldolgozott termékek gyártásával foglalkoznak, amelyek a tagállamok közti kereskedelemmel járó gazdasági tevékenységek.
- (89) Ennek megfelelően a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat (39) preambulumbekzdésében megállapította, hogy a bejelentett intézkedés állami támogatásnak minősül az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése (az Európai Közösséget létrehozó szerződés korábbi 87. cikk (1) bekezdése) értelmében.

5.2. A támogatás értékelése

5.2.1. Jogi alap

- (90) Az (55) preambulumbekzdésben leírtak szerint a Bizottság megállapította, hogy mivel a támogatást jogellenes támogatásnak kell tekinteni, és az intézkedés környezetvédelmi célkitűzését figyelembe véve a Bizottságnak az intézkedés összeegyeztethetőségét az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdés (c) pontja szerint a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos jogalapon kell értékelnie, a következők szerint:
- a) a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások; valamint
- b) a 2008. április 2-ától érvényes környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások.
- (91) Az Egyesült Királyság a (79) – (83) preambulumbekzdésekben részletezett okok miatt úgy véli, hogy a támogatást nem tekintendő jogellenes támogatásnak, és csak a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások alapján kell azt értékelni.
- (92) Az eljárás megindításáról szóló határozatban e vonatkozásban tett megállapításokon felül, tekintettel az Egyesült Királyság által kifejtett álláspontra, a Bizottság rámutat arra, hogy a Bíróság következetesen fenntartotta, hogy amennyiben egy engedélyező bizottsági határozatot megtámadnak az előírt határidőn belül, és azt a Bíróság megsemmisíti, az általános uniós jogelv, különösen pedig a jogbiztonság és bízalomvédelem elve, nem akadályozzák meg a Bizottságot abban, hogy egy adott támogatási intézkedést jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásnak minősítsen és visszatérítetést rendeljen el. A CELF I ítéletben ⁽²⁰⁾ a Bíróság megállapította, hogy „Az engedélyező bizottsági határozat meghozatalát követően nyújtott támogatások a közösségi bíróság megsemmisítő határozatáig jogszerűnek tekintendők. Ezt követően pedig ez utóbbi határozat időpontjától az EK 231. cikk első bekezdésének megfelelően úgy tekintendők, hogy azokat a megsemmisített határozat nem nyilvánította a közös piaccal összeegyeztethetőnek, és ezért nyújtásuk jogellenesnek minősül.” A CELF II ⁽²¹⁾ ítéletben a Bíróság megerősíti azt a megállapítását, miszerint „a kedvezményezett vállalkozás az engedélyező bizottsági határozatra nem alapíthatott jogos bizalmat, mivel egyrészt ezt a határozatot a jogorvoslatra nyitva álló határidő alatt megtámadták, majd azt a közösségi bíróság meg is semmisítette, másrészt a jogorvoslatra nyitva álló határidő nem telt le, vagy eljárás esetén a közösségi bíróság nem hozott végleges döntést”.
- (93) A Bizottság ezért kitart álláspontja mellett, miszerint az AGL mentességet jogellenes támogatásnak kell tekinteni. Következésképpen a 2008. április 2-a után nyújtott támogatásra a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások vonatkoznak. Mindazonáltal, amint az Egyesült Királyság állítja, még ha az AGL mentesség létező támogatásnak is minősült volna, akkor is hozzá kellett volna igazítani a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatásokhoz annak 200. pontja szerint.

5.2.2. Az EUMSZ 110. cikkének megsértése

- (94) Az (53) és (54) preambulumbekzdésekben kifejtettek szerint a Bizottság úgy vélte, hogy a más tagállamokból Észak-Írországba importált termékeknek nem nyújtott AGL mentesség sértheti az EUMSZ 110. cikkét.
- (95) Az EUMSZ 110. cikkének első bekezdése kizárni látszik az olyan nemzeti programokat, mint az Észak-Írországban alkalmazandó AGL mentességi program, amely az AGL mértékének csökkentéséről rendelkezik az Észak-Írországban olyan termelők által kitermelt tiszta sóder vonatkozásában, akik környezetvédelmi megállapodásokat kötöttek, miközben más tagállamokból importált azonos termékeket kizár a kedvezményes adókulcs

⁽²⁰⁾ C-199/06. sz. ügy – CELF és Ministre de la Culture and de la Communication, 63. bekezdés, 2008. I-00469.

⁽²¹⁾ C-1/09. sz. ügy – CELF és Ministre de la Culture and de la Communication, 45. bekezdés, 2010. I-00469. Lásd még: T-116/01. sz. ügy – P & O European Ferries (Vizcaya) kontra Bizottság, 205. bekezdés, 2003. II-02957.

programból és így a teljes mértékű AGL megfizetésére kötelezi ⁽²²⁾. Az Egyesült Királyság (85) bekezdésben leírt előterjesztésével ellentétben az a tény, hogy a kedvezményes adókulcs program kizárólag egy meghatározott területen alkalmazandó, nem változtat ezen az értelmezésen. Valójában, ha az Egyesült Királyság mentességi programjához hasonló rendelkezések megengedettek lennének, a tagállamok könnyen kijátszhatnák az EUMSZ 110. cikkében lefektetett megkülönböztetésmentesség elvét.

- (96) A Bíróság megállapította ⁽²³⁾, amint azt maga az Egyesült Királyság is állítja, hogy „a közösségi jog nem korlátozza a tagállamok azon szabadságát, hogy olyan adórendszerrel vezessenek be, amely különbséget tesz bizonyos, akár az EK 90. cikk első bekezdése szerinti hasonló termékek között.” E különbségtétel azonban akkor egyeztethető össze a közösségi joggal, „ha olyan célok elérésére irányul, amelyek maguk is megfelelnek a Szerződés és a másodlagos jog által támasztott követelményeknek, és ha a részletes szabályok alkalmasak arra, hogy megelőzzék a más tagállamokból származó import – közvetlen vagy közvetett – hátrányos megkülönböztetésének és a versenyhelyzetben lévő belföldi termékek védelmének minden formáját”. Az AGL mentesség tekintetében az importált sóder eltérő bánásmódja nyilvánvalóan nem összeegyeztethető a Bíróság által meghatározott különbségtételre vonatkozó követelményekkel.
- (97) Az uniós jog tekintetében az irányadó elv az, hogy az EUMSZ elveit olyan módon kell értelmezni és alkalmazni, hogy érvényre jussanak annak célkitűzései. Az EUMSZ 110. cikke különleges rendelkezéseket határoz meg a nemzetközi adózásra vonatkozóan, amelyek megtiltják a tagállamoknak a diszkriminatív jellegű belső adók kivetését. Ezért ahhoz, hogy egy támogatásnak minősülő adóügyi intézkedés érvényes legyen, a Bizottságot meg kell győzni arról, hogy az adott intézkedés elsősorban nem sérti az EUMSZ 110. cikkét, másodsorban pedig megfelel a 107. és 108. cikkben meghatározott valamennyi vonatkozó feltételnek ⁽²⁴⁾. Nincs ok azt gondolni, hogy az adómentesség formájában nyújtott támogatási intézkedés, amelyet csak egy tagállam bizonyos részén alkalmaznak, kivételt képezhet ezen értelmezés alól.
- (98) Mindazonáltal a Bizottság megállapítja, hogy az Egyesült Királyság a 2014. április 1-jén keltezett levelében vállalja, hogy orvosolja az AGL mentesség összeegyeztethetlenségét az EUMSZ 110. cikkével úgy, hogy visszatéríti a beszedett összegeket, amelyek összegeztethetetlenek a belső piaccal a (99) – (103) preambulumbekendésekben leírt feltételek szerint. A korrekciós intézkedés célja, hogy lehetővé tegye a sóderbeszerzéseket más tagállamokból Észak-Írországra, és hogy azok, akik az AGL mentességi program működése során 2004 és 2010 között teljes mértékű AGL-t fizettek, élvezhessék a 80 %-os sóderkitermelési díj jóváírását, ami az AGL mentességben résztvevő észak-írországi kőbánya-üzemeltetők számára volt elérhető. A javasolt program bevezetésének célja, hogy kezeljenek minden igazságtalanságot, ami esetleg előfordulhatott.
- (99) A Bizottság megjegyzi, hogy amint azt az Egyesült Királyság állítja 2012. szeptember 17-én kelt levelében, lehetetlen beazonosítani azokat a külföldi kőbányákat, amelyek Észak-Írországra importáltak és ott felhasznált AGL-köteles sódert adták el. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az AGL-t fizető tényleges alanyok nem külföldi kőbányák voltak, hanem az adó befizetésére bejegyzett importőrök. Ennélfogva az tűnik helyénvalónak és a Bizottság gyakorlatával ⁽²⁵⁾ összeegyeztethetőnek, hogy azok legyenek jogosultak a visszatérítésre, akik az adót ténylegesen fizették, és akik miatt a sóder adókötelessé vált. A javasolt visszamenőleges program biztosítja, hogy bárki, aki bizonyítékot mutat fel arra vonatkozóan, hogy a HMRC felé teljes mértékű AGL-t számolt el a más tagállamokból Észak-Írországra importált sóderbeszerzésekre vonatkozóan 2004. április 1-je és 2010. november 30-a között („a releváns időszak”), és megfelelt bizonyos környezetvédelmi kritériumoknak és meghatározott feltételeknek, jogosan igényelhetné a befizetett díj 80 %-ának jóváírását.
- (100) Mivel a visszamenőleges programnak biztosítania kell, hogy csak azok a sóderimportok vegyék igénybe a visszatérítési mechanizmust, amelyek olyan kőbányákból származnak, amelyek ugyanazon környezetvédelmi előírásoknak felelnek meg, mint azok az észak-írországi kőbányák, amelyek jogosultak voltak a mentességre, az Egyesült Királyságnak biztosítania kellett egy ellenőrző mechanizmust. A Bizottság elismeri, hogy ahhoz, hogy a visszamenőleges program valóban alkalmazható legyen és ne legyen szükségtelenül nehézkes, az Egyesült Királyság nem fogja ellenőrizni, hogy a külföldi kőbányák megfeleltek-e pontosan az észak-írországi kőbányák számára előírt követelményeknek, mivel a valóságban erre semmi sem ösztönözte őket, de azt igen, hogy legalább azoknak a környezetvédelmi előírásoknak megfeleltek-e, amiket az adott nemzeti jogszabályokba átültetett vonatkozó uniós jogszabály az adott időben meghatározott. Észak-Írország Környezetvédelmi Minisztériuma biztosítaná bármely potenciális kérelmező környezetvédelmi előírásait, és lefuttatna egy egyéves regisztrációs időszakot a visszamenőleges mentességi jogszabálytervezet egyesült királyságbeli közzétételétől kezdődően.

⁽²²⁾ Lásd a C-221/06. sz. ügyet, Stadtgemeinde Frohnleiten és Gemeindebetriebe Frohnleiten, 56-73. bekezdések, 2007. I-09643

⁽²³⁾ A (22) preambulumbekendéssel megegyező.

⁽²⁴⁾ E. Szyszczak, Research Handbook on European State Aid Law, Edward Elgar Publishing Limited, Egyesült Királyság, 2011., 287. o.

⁽²⁵⁾ C-43/2002. sz. ügy (korábbi NN 75/01. sz. ügy) – Luxemburg, C-7/05. sz. ügy – Szlovénia, NN 162/A/2003. sz. ügy és N 317/A/2006. sz. ügy – Ausztria, C-4/09. sz. ügy (korábbi N 679/97. sz. ügy) – Franciaország.

- (101) Ahhoz, hogy egy kérelmező jogosult legyen a mentességre, meg kell jelölnie azt az Egyesült Királyságon kívüli kőbányát, ahonnan a sóder származott, és kérnie kell Észak-Írország Környezetvédelmi Minisztériumától egy igazolást arra vonatkozóan, hogy a kőbánya az adott időben megfelelt az uniós jogszabályokkal összeegyeztethető környezetvédelmi előírásoknak. Ezt követően Észak-Írország Környezetvédelmi Minisztériuma felveszi a kapcsolatot más tagállamok hatóságaival annak érdekében, hogy megbizonyosodjon az alkalmazandó előírásokról és azok betartásáról. Amennyiben Észak-Írország Környezetvédelmi Minisztériuma elégedett, ezek után kiadja a megfelelési tanúsítványt, ami elérhető a HMRC ⁽²⁶⁾ számára, biztosítva ezzel azt, hogy rendelkezésre állnak a szükséges információk ahhoz, hogy feldolgozza a díj-visszafizetési kérelmeket. Ugyanazon kőbányára vonatkozó kérelmekre ugyanazon tanúsítvány vonatkozna.
- (102) A visszatérítés iránti kérelmeknek tartalmazniuk kell az alábbi okirati bizonyítékokat: a sódert egy másik tagállambeli kőbányából szerezték be a releváns időszakban; a kőbánya rendelkezik az Észak-Írország Környezetvédelmi Minisztériuma által kiadott tanúsítvánnyal; a teljes mértékű AGL került megfizetésre; és nem igényeltek mentességet más célból. A beszerzési bizonylat lehet megfelelő kereskedelmi okmány is, amely tartalmazza a tranzakció dátumát és a sóder származását. A nyilvántartott adófizetők sóderkitermelési díj számlája bizonyítékul szolgálhat arra, hogy a teljes mértékű AGL-t fizették, és nem igényeltek más mentességet. Ez az adófizetők saját nyilvántartásának részét képezi, mivel a hatóságok számára csak a kereskedelmi céllal hasznosított adóköteles sóderre fizetendő díj teljes összegét kell benyújtani. A Bizottság elismeri, hogy a lehetséges kérelmezőknek nehézségei lehetnek az ilyen dokumentumok benyújtása során, mivel már hosszú idő eltelt az AGL mentesség bevezetése óta ⁽²⁷⁾. Ugyanakkor azonban megjegyzi, hogy az Egyesült Királyság csupán ésszerű bizonyítékot kér a visszamenőleges mentességhez, tekintettel arra a tényre, hogy nincsenek olyan állami nyilvántartások, amelyek tartalmazzák az összes ilyen információt.
- (103) Az Egyesült Királyság által javasolt visszamenőleges korrekciós intézkedés az alábbi fő jellemzőkkel bír:
- Széles körben meghirdetett intézkedés lesz, amely Észak-Írország és az Ír Köztársaság országos sajtójában megjelentetett reklámokon keresztül is ismertetésre kerül. Mivel az Egyesült Királyságon kívülről származó sóderre kivetett díj szempontjából az adófizetési kötelezettség keletkezésének időpontja a sóder kereskedelmi célú felhasználása – az Egyesült Királyságba történő beszállítási megállapodás alapján –, építési célú felhasználása, összekeverése bármivel, ami nem víz, ezért a lehetséges jogosult alanyokat az észak-írországi sóderkitermelési díj nyilvántartásban elérhető információkra támaszkodva lehetne a legpontosabban beazonosítani. Ezért a visszamenőleges program meghirdetésének részeként többek között minden Észak-Írországban nyilvántartott sóderkitermelési díjat fizető vállalkozás levelet fog kapni, beleértve mindenkit, akik a releváns időszakban bekerülhettek a nyilvántartásba, de azóta már töröltették magukat onnan.
 - Ezt a bizottsági határozatot követő legközelebbi lehetséges pénzügyi törvényjavaslatba fogják beépíteni. Az Egyesült Királyság tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy 2014 áprilisában már elkezdtek dolgozni a törvénytervezeten, miközben már a Bizottságnak is benyújtotta az AGL visszatérítési formanyomtatvány-mintát. A Tervek szerint a visszamenőleges program 2015 áprilisában vagy májusában léphet életbe.
 - Rendelkezni fog egy egyéves regisztrációs időszakról Észak-Írország Környezetvédelmi Minisztériumánál, ami a törvénytervezet közzétételkor kezdődik meg, elegendő időt biztosítva Észak-Írország Környezetvédelmi Minisztériumának arra, hogy ellenőrizze az adott kőbányákat.
 - A program 4 éven át fog futni a jogszabály elfogadását követően (vagyis miután a királynő jóváhagyta az adott pénzügyi törvénytervezetet).
 - Nem lesz korlátozva a támogatás összege alapján.
 - Kamatokat fog tartalmazni a díj visszamenőleges visszatérítésén belül. A kamatlábat a 794/2004/EK bizottsági rendelet 9. cikke alapján kell kiszámítani ⁽²⁸⁾.
 - Biztosítani fogja a kifizetések lehető leggyorsabb feldolgozását (a pontos időtartam attól függ, hogy más tagállamok hatóságai mennyi időt fordítanak azon kőbányák környezetvédelmi engedélyeinek ellenőrzésére, ahonnan a sódert Észak-Írországba importálták).
- (104) A Bizottság tehát megállapítja, hogy az Egyesült Királyság kötelezte magát, hogy megfelelő eszközt hoz létre az olyan diszkrimináció orvoslására, amilyen a múltban esetleg bekövetkezhetett.

⁽²⁶⁾ A HMRC kezelte a díjat és a mentességi programot.

⁽²⁷⁾ Az Egyesült Királyságban a vállalkozásoknak általában hat évig kell megőrizniük az adónyilvántartásukat a sóderkitermelési díj céljából.

⁽²⁸⁾ 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.).

5.2.3. A környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások alapján történő értékelés

- (105) Az (56) preambulumbekkezdésben jelzettek szerint a Bizottság nem jutott pozitív megállapításra az AGL mentességnek a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások alapján történő értékelése során az EUMSZ 110. cikkével kapcsolatos kételyei miatt. Mivel az Egyesült Királyság megfelelő eszközt fog létrehozni az intézkedésből eredő diszkrimináció orvoslására, a Bizottság ezennel kijelentheti hogy az intézkedés a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2001. évi iránymutatások alapján összeegyeztethető a belső piaccal.
- (106) A Bizottság tudomásul veszi a BAA által benyújtott észrevételeket az intézkedésnek az eljárást megindító határozatban foglalt értékelésére vonatkozóan, valamint az Egyesült Királyság erre vonatkozó észrevételeit. A Bizottság megállapítja, hogy nem kerültek előterjesztésre új érvek, amiket a Bizottság még nem vett figyelembe, és nem áll fenn olyan ok, ami miatt az eljárást megindító határozatban foglalt értékelésén változtatni kellene.

5.2.4. A környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások alapján történő értékelés

- (107) Az eljárást megindító határozatban a Bizottság értékelte az intézkedés összeegyeztethetőségét a belső piaccal a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások alapján. A Bizottság értékelése minden szempontból pozitív volt, kivéve a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások 158 (c) pontjának való megfelelés tekintetében, vagyis a szükségességi kritériumoknak való megfelelés tekintetében, amely előírja, hogy az AGL által okozott termelési költség növekedést nem lehet áthárítani a fogyasztókra anélkül, hogy az az értékesítésnek az AGL mentesség észak-írországi kedvezményezettjei által történő lényeges csökkentését eredményezné.
- (108) Az eljárást megindító határozatban a Bizottság rámutatott arra, hogy az Egyesült Királyság nem vette kellőképpen figyelembe annak a ténynek a hatását, hogy azok a gyártók, akik sóderből feldolgozott termékeket állítanak elő soha nem fizettek teljes mértékű AGL-t az átlagos áremeléseken Észak-Írországból a nagy-britanniai áremelésekhez képest 2001-ben és 2002-ben az AGL bevezetését követően. Az Egyesült Királyság előterjesztett egy becslést a feldolgozott termékeknek az adatokra gyakorolt hatására vonatkozóan, amely szerint az áremelések szintje azt jelzi, hogy lehetetlen áthárítani az AGL-t (lásd a (46) preambulumbekkezdést).
- (109) Továbbá az értékesítés csökkenésének alátámasztása tekintetében a Bizottság megállapította, hogy az Egyesült Királyság nem adott magyarázatot az észak-írországi sóderpiacok 2002 után bekövetkezett fejlődésére vonatkozóan. A benyújtott adatok a termelés növekedését mutatták 2004 és 2007 között. A (47) – (49) preambulumbekkezdésekben jelzettek szerint az észak-írországi sóderkitermelők reprezentatív mintájából gyűjtött adatok kerültek átadásra, ideértve a termelési tendenciákat is. Úgy tűnik azonban, hogy ezek szorosan követték az építési tendenciákat, és nagy mértékben befolyásolta őket a 2008-ban kezdődő gazdasági válság, így nem teljesen alkalmasak az AGL bevezetésével okozott értékesítés-csökkenés bemutatására.
- (110) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság továbbá megállapította, hogy nem szolgáltatott adatot annak az előterjesztésnek az alátámasztására, hogy a költségemelkedés kihatott a működtetők forgalmára, és csökkentette a nyereségüket. A releváns információk begyűjtése terén tapasztalt komoly nehézségek ellenére az Egyesült Királyságnak sikerült adatokat szolgáltatnia ezen állítás alátámasztására, a 2.3.4–2.3.7. szakaszokban leírtak szerint. Az Egyesült Királyság továbbá olyan adatokat is szolgáltatott, amelyek jól mutatják azt a kielezett versenyt, amivel az észak-írországi sóderkitermelőknek kell szembesülniük, valamint azt, hogy milyen szűk a mozgásterük az áremelések terén a felcserélhető termékek nagyobb kínálata, a piac vertikális integrációjának hiánya, valamint a kicsi piaci részesedéssel rendelkező nagy számú termelő miatt (lásd a (34) – (40) preambulumbekkezdéseket).
- (111) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság azt is megállapította, hogy a keresleti árrugalmasságra vonatkozó adatok azt mutatták, hogy a kereslet rugalmatlan lesz. Az Egyesült Királyság jelezte, hogy az adatok az Egyesült Királyság egészére vonatkoztak, és nem tekinthetők relevánsnak egyedül Észak-Írország vonatkozásában. A Bizottság elfogadja az Egyesült Királyság magyarázatát arra vonatkozóan, hogy konkrétan az észak-írországi piac rugalmasságát nem lehet kiszámítani.
- (112) A Bizottság megállapítja, hogy a BAA észrevételeit követően, miszerint az Egyesült Királyság által bemutatott – az eljárás megindításáról szóló határozat (21)-(23) preambulumbekkezdésében hivatkozott – adatok valószínűtlenek és potenciálisan félrevezetőek, az Egyesült Királyság további, részletesebb adatokat szolgáltatott ((27) preambulumbekkezdés) az észak-írországi és nagy-britanniai sóderárakra vonatkozóan. Az adatok azt mutatják, hogy a teljes mértékű AGL egy már elnyomott piacon az eladási ár sokkal nagyobb hányadát jelentette volna.

- (113) A Bizottság továbbá foglalkozott azzal is, hogy miért lehet az AGL-t áthárítani a fogyasztókra Nagy-Britanniában, és miért nem lehet Észak-Írországban. Ebben a tekintetben a Bizottság elfogadja az Egyesült Királyság (34) – (40) preambulumbekendésekben leírt értékelését, amit a tisztességes kereskedelemért felelős hivatal is megerősített a Sóderanyagokról szóló jelentésében⁽²⁹⁾, miszerint az észak-írországi sóderpiac a nagy-britanniai sóderpiactól eltérő földrajzi piac, és az észak-írországi sóderkitermelők kisebb mozgástérrel rendelkeznek arra, hogy áthárítsák a teljes díjat a fogyasztókra.
- (114) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy Észak-Írországban nyilvánvalóan igen korlátozottak az áremelési lehetőségek a magasabb termelési költségek miatt, amivel számos területen szembesülni kell. Az Egyesült Királyság rámutatott arra, hogy az iparágban működő öt vállalkozás közül négy vállalkozás által rendelkezésre bocsátott adatok rávilágítottak arra, hogy a haszonkulcsok már most nagyon szűkek, és sok kőbánya évek óta veszteségesen működik, ami a magasabb villamosenergia- és a tervezési engedélyezési költségeknek is köszönhető (lásd a (25) preambulumbekendést).
- (115) A Bizottság megállapítja, hogy annak ellenére, hogy az Egyesült Királyság által rendelkezésre bocsátott és a 2.3.6. szakaszban részletezett adatok nincsenek évekre és sódertípusokra bontva, jól mutatják, hogy az észak-írországi sóderipar kereskedelemtől való függősége igen nagy volt, általában 10 % fölötti, de elérte a 24,5 %-ot is. Amint arra az Egyesült Királyság rámutatott, az Észak-Írországból származó be nem jelentett importoknak köszönhetően a kereskedelemtől való függőség még ennél is sokkal magasabb lehet. A korábbi gyakorlat szerint⁽³⁰⁾ a Bizottság úgy vélte, hogy a 10 %-ot meghaladó kereskedelemtől való függőség már veszélyezteti az adott iparág versenyképességét. A Bizottság továbbá elismerte, hogy a nagy mértékű kereskedelemtől való függőség és az alacsony piaci részesedés együtt lehetetlenné teszi jelentős többletköltségek áthárítását a fogyasztókra⁽³¹⁾ az értékesítés csökkenése nélkül.
- (116) A Bizottság ugyanakkor megállapítja, hogy az aszfaltra és homokra vonatkozó adatok nem követik ezt a tendenciát, és sokkal alacsonyabb a kereskedelemtől való függőségük. A homok és az aszfalt azonban nem követik ugyanazokat a tendenciákat, mint más tiszta vagy feldolgozott sóderanyagok. A számok általában az import és export csökkenését jelzik. A homok és aszfalt import ugyanakkor megkétszereződni látszik az utóbbi években. Ez természetesen kihat a kereskedelemtől való függőség kiszámítására. Meg kell említeni, hogy az importált feldolgozott sóder soha nem volt AGL-köteles, ami azt jelenti, hogy az AGL mentesség felfüggesztését követően, amikor az észak-írországi aszfaltra teljes mértékű AGL-t kellett fizetni, az importált aszfalt automatikusan sokkal olcsóbb lett. Ennélfogva az import tendenciát befolyásolhatta ez az árkülönbség.
- (117) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy a sóderpiac valamennyi tiszta sóderanyag tekintetében egyetlen termékpiacot képvisel. Ez a különböző nyers sóderanyagok felcserélhetőségének köszönhető, és a tisztességes kereskedelemért felelős hivatal is megerősítette 2012-es jelentésében⁽³²⁾, amikor értékelte a sóder (tisza sóder), cement és készre kevert beton piacokat, és nem osztotta fel a sóderpiacot. Ennélfogva a Bizottság megállapítja, hogy a homok és aszfalt különböző kereskedelemtől való függőségi szintjei más típusú sóderanyagokkal összehasonlítva nem relevánsak az értékelés szempontjából, mivel először is a homokot és az aszfaltot együttesen veszik figyelembe, pedig azok különböző termékpiacokon szerepelnek, mivel a homok a zúzott kő sóderanyag első kategóriájába tartik, az aszfalt pedig feldolgozott sóder, másodsor pedig a számokat befolyásolják az import tendenciák, valószínűleg az aszfaltra vonatkozóan.
- (118) Végezetül a Bizottság megállapítja, hogy az Egyesült Királyság rávilágított arra, hogy a AGL-nek köszönhető jelentős költségemelkedést nem lehetett volna áthárítani lényeges értékesítés-csökkenés nélkül, és a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások 158 (c) pontjában meghatározott összeegyeztethetőségi feltétel teljesül.
- (119) Ennélfogva a Bizottság pozitív megállapítást tehet annak értékelése során, hogy az intézkedés összeegyeztethető az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdés (c) pontjával a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások alapján.

6. KÖVETKEZTETÉS

- (120) Az eljárás megindításáról szóló határozat (40) preambulumbekendésében kifejtettek szerint a Bizottság megállapította, hogy az Egyesült Királyság jogellenesen valósította meg a módosított AGL mentességet Észak-Írországban, mivel megsértette az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdését. Ugyanakkor azonban a Bizottság az Egyesült Királyság által vállalt visszamenőleges korrekciós intézkedési kötelezettségre való tekintettel úgy találta, hogy a módosított AGL mentesség összeegyeztethető az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdés (c) pontjával a környezetvédelmi támogatásokra vonatkozó 2008. évi iránymutatások alapján,

⁽²⁹⁾ Sóderanyagok – A tisztességes kereskedelemért felelős hivatal érvei egy piacvizsgálati tájékoztató anyag elkészítésére a versenybizottság számára, 2012. január.

⁽³⁰⁾ N 327/08. sz. ügy – Dánia, 64. preambulumbekendés.

⁽³¹⁾ A (30) és a (66) preambulumbekendéssel megegyező.

⁽³²⁾ A 28. ponttal megegyező.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A sóderkitermelési díj módosított elengedése, amit az Egyesült Királyság 2004. április 1-je és 2010. november 30-a között alkalmazott, összeegyeztethető a belső piaccal az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikk (3) bekezdés c) pontja értelmében, azzal a feltétellel, hogy az Egyesült Királyság teljesíti a 2. cikkben előírt vállalásokat.

2. cikk

(1) Annak érdekében, hogy megszüntessék a hátrányos megkülönböztetést, amit azok a vállalkozások szenvedtek el, amelyek sódert importáltak Észak-Írországból és a teljes mértékű sóderkitermelési díjat fizették anélkül, hogy élvezhették volna az Észak-Írorszában alkalmazott módosított díjmentességet, az Egyesült Királyság hatóságai létrehozhatnak egy mechanizmust az Észak-Írországba 2004. április 1-je és 2010. november 30-a között sódert importáló szereplőktől beszedett teljes díj 80 %-ának visszamenőleges visszatérítésére.

(2) A visszatérítési mechanizmus egyéves regisztrációs időszakot biztosít Észak-Írország Környezetvédelmi Minisztériumánál a törvénytervezet közzétételének dátumától kezdve. A visszatérítési mechanizmus négy éven át fog működni életbelépésének dátumától kezdve.

(3) A visszatérítést a bizottsági határozatot követő legközelebbi lehetséges pénzügyi törvényjavaslatba fogják beépíteni.

(4) A visszatérítési mechanizmus nem lesz korlátozva a támogatás összege alapján, és a 659/1999/EK rendelet végrehajtásáról szóló, 2004. április 21-i 794/2004/EK rendelet 9. cikke szerint kiszámított kamatot fog tartalmazni.

(5) Az Egyesült Királyság széles körben meghirdeti a visszatérítési mechanizmust, amely Észak-Írország és az Ír Köztársaság országos sajtójában megjelentetett reklámokon keresztül is ismertetésre kerül.

3. cikk

Az Egyesült Királyság az e határozatról szóló értesítéstől számított egy éven belül tájékoztatja a Bizottságot azokról az intézkedésekről, amelyeket az ennek való megfelelés érdekében hozott.

Éves jelentéseket küld a Bizottságnak a 2. cikkben hivatkozott visszatérítési eljárásról az e határozatról szóló értesítés dátumától kezdve a 2. cikk (2) bekezdésében hivatkozott négyéves időszak végéig.

4. cikk

E határozat címzettje Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága.

Kelt Brüsszelben, 2014. augusztus 4-én.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1584 HATÁROZATA**(2014. október 1.)****az Olaszország által a Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. és az algherói repülőtéren működő különböző légi fuvarozók számára nyújtott SA.23098 (C 37/07) (korábbi NN 36/07) számú állami támogatásról***(az értesítés a C(2014) 6838. számú dokumentummal történt)***(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

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

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

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

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

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

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

⁽³⁾ HL C 12., 2008.1.17., 7. o.

⁽⁴⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

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

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

⁽⁵⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

⁽⁶⁾ HL C 99., 2014.4.4., 3. o.

⁽⁷⁾ HL C 312., 2005.12.9., 1. o.

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

2. AZ ALGHERÓI REPÜLŐTÉRRE VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK

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

1. táblázat

Az algherói repülőtér utasforgalma

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

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

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

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

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

3. AZ ALGHERÓI REPÜLŐTÉR ÜZEMELTETÉSE

3.1. So.Ge.A.AL

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

3.2. AZ ÜZEMELTETÉSI KONCESSZIÓ

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

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

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

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

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

3.3. AZ ÁLLAMI HATÁSKÖRBE TARTOZÓ FELADATOK

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

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

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

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

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

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

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

2. táblázat

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

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

3.5. A So.Ge.A.AL PÉNZÜGYI HELYZETE

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

3. táblázat

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

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

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

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

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

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

4. AZ ÜZLETI TERVEK

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

4.1. AZ 1999. ÉVI ÜZLETI TERV

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

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

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

4.2. A ROLAND BERGER TERV

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

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

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

4.3. A KONCESSZIÓ ELNYERÉSÉT MEGCÉLZÓ ÜZLETI TERV

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

4.4. A 2010. ÉVI ÁTSZERVEZÉSI ÉS SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERV

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

5. A VIZSGÁLT INTÉZKEDÉSEK

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

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

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

5.1.1. 1. számú intézkedés – Tőkeinjekciók

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

4. táblázat

So.Ge.A.AL tőkéjével kapcsolatos műveletek

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. táblázat

Infrastrukturális beruházások 2000 és 2010 között

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

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

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

5.2. A REPÜLŐTERET HASZNÁLÓ LÉGITÁRSASÁGOK JAVÁT SZOLGÁLÓ INTÉZKEDÉSEK

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

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

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

i. A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások

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

ii. A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások

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

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

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

⁽²⁹⁾ Comitato interministeriale per la programmazione economica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Covered by the obligation of professional secrecy.

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

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

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

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

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

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

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

5.2.2. 5. számú intézkedés – Más fuvarozókkal kötött megállapodások

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

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

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

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

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

ii. Volare

(120) 2007. november 29-én a Volare kiszolgálási és marketing megállapodást írt alá a So.Ge.A.AL vállalattal.

(121) A kiszolgálási megállapodás meghatározta a fuvarozó által az éves utasszámok és járatok tekintetében elérendő célokat, valamint a So.Ge.A.AL által ennek megfelelően fizetendő sikerdíjakat.

(122) A marketing megállapodásban [...] EUR összegű éves marketing díj megfizetését írták elő a repülőtér-üzemeltető számára „hirdetési támogatás a tevékenység első évére” címen. A marketing megállapodás a 2007. október 28-a és 2010. október 31-e közötti időtartamra szólt.

iii. Meridiana

(123) A Meridiana 2000-ben, 2001-ben és 2010-ben végezte működését az algherói repülőtérről.

(124) 2000-ben és 2001-ben a Meridiana nem működtetett menetrend szerinti szolgáltatásokat az algherói repülőtérről, és csak charter igényeken alapuló járatszolgáltatásokat nyújtott. Ennélfogva nem került sor hivatalos kiszolgálási megállapodások aláírására a So.Ge.A.AL és a Meridiana között. A fuvarozó közzétett repülőtéri díjakat fizetett a So.Ge.A.AL vállalatnak minden repülőtéri szolgáltatásért.

(125) 2001 és 2010 között a Meridiana nem működött a repülőtéren. 2010-ben a Meridiana megint elkezdte működését a repülőtéren, és marketing megállapodást, valamint kiszolgálási megállapodást írt alá a So.Ge.A.AL vállalattal.

(126) A kiszolgálási megállapodást 2010. április 28-án írták alá, és a 2010. április és 2011. április közötti időszakra szólt. Ezen megállapodás alapján a Meridiana köteles volt fordulónként [...] EUR összeget fizetni a So.Ge.A.AL részére a kiszolgálási szolgáltatásokért.

(127) A marketing megállapodást 2010. október 20-án írták alá, és a 2010. június és 2010. október közötti időszakra szólt. A megállapodás előírta, hogy a So.Ge.A.AL egyszeri [...] EUR (ÁFA nélkül) összeget fizet a Meridiana részére a Milánóba, Veronába és Bariba induló és onnan visszatérő útvonalak 2010 nyarán történő bevezetésére vonatkozóan. A kifizetés feltétele volt, hogy a Meridiana teljesít bizonyos forgalmi célkitűzéseket. Olaszország szerint azon idő alatt, amelyre a Meridianával kötött megállapodás visszamenőlegesen vonatkozott, a So.Ge.A.AL már ahhoz hasonló feltételekről tárgyalt a fuvarozóval, mint amelyek végül bekerültek az aláírt megállapodásba. E tekintetben Olaszország egy 2010. június 7-i dátummal ellátott megállapodás-tervezetet nyújtott be a Bizottságnak, amelyről abban az időben a Meridiana és a So.Ge.A.AL tárgyalásokat folytattak.

iv. Air One/Alitalia

(128) 2010 előtt az Air One/Alitalia nem írt alá semmilyen hivatalos megállapodást a So.Ge.A.AL vállalattal, és közzétett repülőtéri díjakat fizetett a So.Ge.A.AL vállalatnak minden repülőtéri szolgáltatásért. 2010 előtt a So.Ge.A.AL nem nyújtott földi kiszolgálási szolgáltatásokat az Air One/Alitalia légitársaságnak.

(129) 2010-ben a So.Ge.A.AL elkezdte földi kiszolgálási szolgáltatások nyújtását az Air One/Alitalia légitársaságnak. Ez ahhoz vezetett, hogy az Air One/Alitalia kiszolgálási megállapodást írt alá a So.Ge.A.AL vállalattal. A felek marketing megállapodást is kötöttek arra vonatkozóan, hogy az Air One/Alitalia megkezdi nemzetközi járatok működtetését az algherói repülőtérről.

(130) A marketing megállapodást 2010. október 20-án írták alá, és a 2010. június 7-e és 2010. szeptember 30-a közötti időszakra szólt. Olaszország benyújtott a Bizottságnak egy megállapodás-tervezetet, amelyről abban az időben a Alitalia és a So.Ge.A.AL tárgyalásokat folytattak, 2010 májusában. Az aláírt megállapodás meghatározott az Air One/Alitalia részére fizetendő egyszeri [...] EUR összeget az abban az időszakban a So.Ge.A.AL részére nyújtott marketingszolgáltatásokért, és lehetővé tette a megállapodás meghosszabbítását 2011-ig és 2012-ig.

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

5.2.2.2. Kiszolgálási megállapodások más fuvarozókkal

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

6. táblázat

Kiszolgálási megállapodások az Air Italy, bmibaby és Air Vallée légitársaságokkal

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

6. AZ ECORYS JELENTÉS

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

7. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

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

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

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

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

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

7.1.1. 1. számú intézkedés – Tőkeinjekciók

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

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

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

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

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

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

⁽³⁶⁾ HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

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

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

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

7.3. A LÉGITÁRSASÁGOKNAK NYÚJTOTT ESETLEGES TÁMOGATÁSOK

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

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

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

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

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

8. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

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

8.1. A REPÜLŐTÉR SZÁMÁRA NYÚJTOTT ESETLEGES TÁMOGATÁS

i. A veszteségek és tőkeinjekciók visszafizetése

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

ii. A szerelvények és munkák állami finanszírozása

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

8.2. A LÉGITÁRSASÁGOKNAK NYÚJTOTT ESETLEGES TÁMOGATÁSOK

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

9. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

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

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

9.1. A SO.GE.A.AL ÉSZREVÉTELEI

9.1.1. A repülőtér-üzemeltetőnek nyújtott esetleges támogatás

i. A gazdasági tevékenység

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

ii. Torzulások nélküli verseny

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

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

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

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

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

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

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

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

iv. Összeegyeztethetőség

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

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

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

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

9.1.2. A repülőtéren működő légitársaságok javát szolgáló intézkedések

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

9.1.3. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás alkalmazhatósága

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

10. MÁS ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

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

10.1. A RYANAIR ÉSZREVÉTELEI

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

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

i. Az AMS

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

ii. Betudhatóság/állami források

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

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

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

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

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

iii. Összehasonlító elemzés

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

iv. Előzetes nyereségesség

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (208) Ennek a magyarázata a következő:

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

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

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

- (210) A nyereségességi elemzés alapelvei a következők:

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

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

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

(211) A tanulmány célja az volt, hogy meghatározza azt a kereskedelmi logikát, amely alapján a regionális repülőterek úgy döntenek, hogy hirdetést vásárolnak a Ryanair.com oldalon az AMS-től.

(212) A tanulmány megállapította, hogy számos nagyon erős, jól ismert és rendszeresen használt repülőtér van. A gyengébb versenytársaknak le kell küzdeniük a fogyasztók statikus vásárlási magatartását üzletük kiterjesztése érdekében. A kisebb regionális repülőtereknek módot kell találniuk márküzeneteik következetes közvetítésére a lehető legszélesebb közönség felé. A marketing kommunikáció hagyományos formái forrásait meghaladó költsékezést kívánnak meg.

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

(213) A Ryanair további jelentéseket nyújtott be, amelyeket az Oxera tanácsadó cég készített számára. Ezekben a jelentésekben az Oxera olyan elveket vitat meg, amelyeket a légitársaság szerint figyelembe kell venni egyfelől a Ryanair és a repülőterek között kötött repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodások, másfelől pedig az AMS és ugyanezen repülőterek között létrejött marketing megállapodások nyereségességi elemzésében, a MEO teszt részeként⁽⁵⁰⁾. A Ryanair hangsúlyozta, hogy ezek a jelentések semmilyen módon nem változtatják meg korábban bemutatott álláspontját, miszerint a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási megállapodásokat és a marketing megállapodásokat külön MEO tesztekben kell elemezni.

(214) A jelentések rámutatnak arra, hogy az AMS által termelt hasznot bevételként kell figyelembe venni a nyereségességre vonatkozó közös elemzés során, míg az AMS kiadásait be kell építeni a költségekbe. Ehhez a jelentések cash flow alapú módszer alkalmazását javasolják a közös nyereségességi elemzés során, ami azt jelenti, hogy a repülőterek AMS-hez kapcsolódó kiadásai többlet működési kiadásként kezelhetők.

(215) A jelentések hangsúlyozták, hogy a marketingtevékenységek hozzájárulnak a márka értékének kialakításához és támogatásához, ami hatásokat generál és hasznot hoz nemcsak a légitársasággal létrejött megállapodások időtartama során, hanem azok megszűnése után is. Ez történe különösen akkor, ha annak köszönhetően, hogy a Ryanair megállapodást kötött egy repülőtérrel, más légitársaságok is megjelennek a repülőtéren, ami ezáltal több boltot vonz oda, és így több, a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételt eredményez a repülőtér számára. A Ryanair szerint, ha a Bizottság közös nyereségességi elemzés végzése mellett dönt, ezeket a hasznokat úgy kell figyelembe kell venni, hogy az AMS kiadásait többlet működési költségeknek kell tekintetni, az AMS kifizetések nélkül.

(216) Továbbá a Ryanair azon a véleményen volt, hogy egy végértéket kell beszámítani az előre jelzett többlethaszonba a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó megállapodás végén, annak érdekében, hogy figyelembe vegyék a megállapodás megszűnését követően termelt értéket. A végérték beilleszthető „megújulási” nyereségesség alapján, ami azt az elvárást mutatja, hogy a hasznok kitaranak a Ryanairrel kötött megállapodás megszűnése után is, vagy ha hasonló feltételekben állapodnak meg más légitársaságokkal. A Ryanair úgy vélte, hogy így ki lehetne számolni az AMS-szel kötött megállapodás és a repülőtéri szolgáltatási megállapodás által közösen termelt haszon alsó határát, ami tükrözi a repülőtéri szolgáltatási megállapodások megszűnését követő többletnyereségek bizonytalanságait.

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

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

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

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

vi. A repülőtéri díjak nem szelektív jellege a Ryanair számára

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

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

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

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

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

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

vii. A verseny torzítása

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

viii. Összeegyeztethetőség

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

10.2. AZ AMS ÉSZREVÉTELEI

i. Az AMS és a Ryanair honlapja

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

ii. Az AMS és a Ryanair számára nyújtott előnyök hiánya

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

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

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

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

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

iv. Következtetés

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

10.3. AZ UNIONCAMERE ÉSZREVÉTELEI

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

11. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATBAN

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

11.1. A RYANAIR ÉSZREVÉTELEIRE VONATKOZÓ MEGJEGYZÉSEK

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

11.2. AZ UNIONCAMERE ÉSZREVÉTELEIRE VONATKOZÓ MEGJEGYZÉSEK

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

12. ÉRTÉKELÉS

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

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

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

12.1.1.1. Gazdasági tevékenység és a vállalkozás fogalma

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

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

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

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

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

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

12.1.1.2. Állami hatáskörbe tartozó feladatok

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

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

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

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

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

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

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

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

12.1.1.3. Állami források és az állam felelőssége

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

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

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

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

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

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

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

12.1.1.4. Gazdasági előny

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

12.1.1.4.1. Az Altmark-feltételek teljesülésének hiánya

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

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

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

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

- a) a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségeknek kell terhelnie és e kötelezettségeknek egyértelműen meghatározottaknak kell lenniük („első Altmark-feltétel”);
- b) az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani („második Altmark-feltétel”);
- c) az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre („harmadik Altmark-feltétel”);

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

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

⁽⁷²⁾ A hivatkozott, Altmark ügyben hozott ítélet.

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

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

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

12.1.1.4.2. A piacgazdasági szereplő elvével való összeegyeztethetőség

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ii. A 2000 és 2010 között elvégzett tőkeinjekciók

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

Az 2000 és 2007 közötti tőkeinjekciók

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

Az 2008 és 2010 közötti tőkeinjekciók

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

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

12.1.1.5. Szelektivitás

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

12.1.1.6. A kereskedelemre tett hatás és a verseny torzulása

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

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

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

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

12.1.1.7. A támogatás meglétére vonatkozó következtetés

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

12.1.2. A támogatás jogszerűsége

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

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

12.1.3. A támogatás összeegyeztethetősége a belső piaccal

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

12.1.3.1. A légi közlekedési iránymutatás alkalmazhatósága

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

⁽⁸²⁾ HLC 119., 2002.5.22., 22. o.

12.1.3.2. Beruházási vagy működési támogatás

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ii. Az infrastruktúra szükségessége és a kitűzött céllal való arányossága

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

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

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

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

iv. Az infrastruktúrához való egyenlő és megkülönböztetésmentes hozzáférés

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

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

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

vi. A támogatás ösztönző hatása, szükségessége és arányossága

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

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

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

vii. Következtetés

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12.2. A REPÜLŐTÉREN MŰKÖDŐ LÉGITÁRSASÁGOK JAVÁT SZOLGÁLÓ INTÉZKEDÉSEK

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

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

12.2.1.1. Állami források és az állam felelőssége

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12.2.1.2. Gazdasági előny

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

12.2.1.2.1. Általános megfontolások

- (398) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás szerint, a piaczgazdasági szereplő elvének értelmében, egy repülőtér használó légitársaságnak nyújtott állami támogatás elvileg kizárt, amennyiben:
- a repülőtéri szolgáltatásokért felszámolt díjak összege megfelel a piaci árnak, vagy
 - előzetes elemzés alapján, vagyis az intézkedésekről szóló döntés megszületésének idején rendelkezésre álló adatok alapján készült elemzés alapján kimutatható, hogy várható volt, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás többletnyereséget fog eredményezni a repülőtér részére ⁽⁹⁹⁾.
- (399) Továbbá, a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás szerint „a repülőtér és a légitársaság között fennálló megállapodások értékelésekor a Bizottság azt is figyelembe veszi, hogy a vizsgált megállapodások milyen mértékben tekinthetők egy átfogó stratégia végrehajtása részének, amely várhatóan legalább hosszú távon a repülőtér nyereségességét szolgálja” ⁽¹⁰⁰⁾.
- (400) A (398) preambulumbekzdésben említett első megközelítést illetően (a repülőtéri szolgáltatásokért felszámolt díjak összehasonlítása a piaci árral) a Bizottságnak súlyos kétségei vannak afelől, hogy meghatározható-e egy megfelelő referenciaérték a repülőtér által nyújtott szolgáltatások piaci értékének megállapításához. A Bizottság jelenlegi véleménye szerint a repülőtér által az egyes légitársaságokkal kötött megállapodások elemzésére a legmegfelelőbb kritérium az előzetes többletnyereségesség vizsgálata ⁽¹⁰¹⁾.
- (401) Ebben a tekintetben érdemes megjegyezni, hogy általában a piaczgazdasági szereplő elvének alkalmazása az összehasonlítható piacokon megfigyelt átlagos ár alapján megbízható lehet, ha a piaci ár meghatározható vagy levezethető egyéb piaci mutatókból. Repülőtéri szolgáltatások esetében azonban ez a módszer általában nem megbízható. Valójában a költségek és bevételek szerkezete jellemzően meglehetősen nagy különbséget mutat a különböző repülőtér esetében. A költségek és bevételek függenek a repülőtér fejlődésétől, a repülőtéri infrastruktúra állapotától, a repülőtéren üzemelő légi fuvarozók számától, a repülőtér kapacitásától, a nemzeti szintű szabályozási keretrendszerrel, ami eltérő lehet a különböző tagállamokban, valamint a repülőtérnél a múltban keletkezett hiányoktól és kötelezettségektől.

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

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

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

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

⁽¹⁰²⁾ A 2011. évi MEOP jelentés.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12.2.1.2.4. A többletköltségek és -bevételek értékelése

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

A Ryanairrel kötött megállapodások

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

7. táblázat

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

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

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

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

8. táblázat

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

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

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

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

(*) Covered by the obligation of professional secrecy.

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

i. A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételek

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

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

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

ii. A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevételek

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

9. táblázat

A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó várt bevételekre vonatkozó feltételezések

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

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

iii. Többletköltségek

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

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

(467) Az alábbi költségelemeket vették figyelembe:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. táblázat

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11. táblázat

A Ryanair megállapodásoktól várt pénzáramlások nettó jelenértékei

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

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

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

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

A Ryanairtól eltérő légi fuvarozókkal kötött megállapodások

Az Alitalia, Volare, Meridiana és Germanwings légitársaságokkal kötött megállapodások

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

12. táblázat

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

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

i. A kiszolgálási és marketing megállapodások együttes értékelése

- (496) A Bizottság először is megállapítja, hogy mindegyik esetben határozott jelek utalnak arra, hogy a megállapodásokat egyetlen ügylet részeként tárgyalták és kötötték meg, és ezért azok egyetlen intézkedésként értékelendők. Különös tekintettel a következőkre:

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

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

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

13. táblázat

Feltételezett kihasználtsági tényezők

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

— Air One/Alitalia

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

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

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

14. táblázat

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

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

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

— Volare

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

15. táblázat

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

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

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

— Meridiana

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

16. táblázat

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

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

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

— Germanwings

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

17. táblázat

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

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

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

iii. Értékelés

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

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

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

18. táblázat

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

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

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

19. táblázat

A Germanwings és a Meridiana légitársaságokkal kötött megállapodások többlet nyereségessége

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

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

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

iv. Következtetés

(537) Az Olaszország által benyújtott, a So.Ge.A.AL és az Alitalia, valamint a Volare légitársaságok között létrejött megállapodásokra vonatkozó nyereségességi elemzés alapján a Bizottság meggyőződött arról, hogy egy jövedelmezőségi kilátások által vezérelt piacgazdasági szereplő számára ésszerű lett volna elfogadni az adott megállapodások feltételeit azok aláírásának időpontjában. Ennélfogva ezek a megállapodások nem foglalnak magukban állami támogatást a légi fuvarozók számára.

(538) Ugyanakkor azonban az (525)–(536) preambulumbekzdésekben előadott értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy a So.Ge.A.AL részéről nem volt ésszerű megkötni a megállapodást a Meridianával és a Germanwings-zel. Ezen megállapodások mindegyike gazdasági előnyt nyújt az adott légi fuvarozó számára.

A bmibaby, Air Italy és Air Vallée légitársaságokkal kötött megállapodások

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

(540) A So.Ge.A.AL és az Air Italy, az Air Vallée, valamint a bmibaby légitársaságok között létrejött vonatkozó kiszolgálási megállapodásokat a 20. táblázat foglalja össze.

20. táblázat

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

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

(541) Az Olaszország által a So.Ge.A.AL és az Air Italy, az Air Vallée, valamint a bmibaby légitársaságok között létrejött megállapodások többlet nyereségességének vizsgálata során alkalmazott módszer leírását az (542)–(545) preambulumbekzdések tartalmazzák.

(542) A légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó többletbevételek tartalmazzák a leszállási díjakból, poggyászkezelési díjakból, utaskiszolgálási díjakból, a légi járművek kiszolgálásából és a jegykiadásból származó bevételeket. A kiszolgálást kivéve valamennyi díj a repülőtéri díjak nyilvánosan elérhető rendszerén alapul. A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó többletbevételek becslése az (502) preambulumbekzdésben leírt megközelítéssel összhangban történt.

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

21. táblázat

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

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

⁽¹⁾ 6 %-os diszkontráta alkalmazásával.

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

22. táblázat

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

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

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

12.2.1.3. *Szelektivitás*

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

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

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

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

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

12.2.1.4. A verseny torzítása és a kereskedelemre gyakorolt hatás

- (548) Ha egy állam által nyújtott támogatás erősíti egy vállalkozás versenyhelyzetét a versenytársakkal szemben, akkor az versenyt torzító vagy azzal fenyegető intézkedésnek tekintendő⁽¹²⁰⁾. Gyakorlati megfontolásokból ennél fogva feltételezhető a verseny torzulása, amint az állam pénzügyi előnyt nyújt egy vállalkozásnak egy olyan liberalizált ágazaton belül, ahol (legalábbis potenciálisan) verseny van. Az Unió bíróságainak állandó ítélkezési gyakorlata szerint a belső piacon működő vállalkozásoknak nyújtott támogatások alkalmasak arra, hogy hatással legyenek a tagállamok közötti kereskedelemre⁽¹²¹⁾.
- (549) A légi közlekedés liberalizációja harmadik csomagjának⁽¹²²⁾ 1993. január 1-jén történt hatálybalépése óta a légi fuvarozók szabadon működtethetnek járatokat Európán belüli útvonalakon. A Bíróság megállapítása szerint:

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

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

12.2.1.5. A légitársaságokkal kötött megállapodásokkal kapcsolatban levont következtetés

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

12.2.2. A repülőtérnek nyújtott támogatás összeegyeztethetősége

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

„a Bizottság jelen iránymutatásokban meghatározott elveket fogja alkalmazni valamennyi bejelentett indulási célú támogatási intézkedésre vonatkozóan, amellyel kapcsolatban 2014. április 4-ét követően kell határozatot hoznia, még akkor is, ha az intézkedéseket ezen időpont előtt jelentették be. A jogellenes állami támogatás értékelésére alkalmazandó szabályok megállapításáról szóló bizottsági közleménnyel összhangban a Bizottság a légitársaságoknak nyújtott jogellenes támogatásokra a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos szabályokat alkalmazza. Következésképpen nem alkalmazza az ezekben az iránymutatásokban meghatározott elveket a repülőterek számára 2014. április 4-e előtt nyújtott jogellenes beruházási támogatás esetében.”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹²⁵⁾ A 2408/92/EGK rendelet.

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

- v. A támogatás összegének szorosan kapcsolódnia kell az elszámolható költségekhez
- (560) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás meghatározása szerint az elszámolható költségek „azok a pótlólagos költségek, amelyek az új útvonal indításához vagy az új járatsűrűség bevezetéséhez kapcsolódnak, és amelyeket a légi fuvarozónak a járat üzemeltetése során már nem kell viselnie”. Olaszország nem állította, hogy a Germanwings és a Meridiana légitársaságoknak nyújtott finanszírozás az elszámolható költségek fedezésére korlátozódott, és hogy a rendes működési költségeket nem támogatták. Ennélfogva ez a feltétel nem teljesül.
- vi. A csökkenő támogatást legfeljebb hároméves időtartamra biztosítják. A támogatás összege egyik évben sem haladhatja meg az adott év elszámolható költségeinek 50 %-át, és a teljes támogatás nem haladhatja meg az elszámolható költségek átlagosan 30 %-át
- (561) A szóban forgó légitársaságokkal kötött megállapodások nem tartalmaznak a légitársaságok költségeire való utalást, és nem rögzítik, hogy a támogatásnak az elszámolható költségek bizonyos százalékára kell korlátozódniuk. A Bizottság ennek megfelelően úgy ítéli meg, hogy ez a feltétel nem teljesül.
- vii. Annak az időszaknak, amelynek során a légitársaság indulási támogatásban részesül, lényegesen rövidebbnek kell lennie, mint annak az időszaknak, amelynek során a légitársaság vállalja, hogy járatokat működtet a szóban forgó repülőtérről
- (562) A Bizottság megállapítja, hogy nem szabtak meg olyan feltételt, hogy a fuvarozók által indított útvonalaknak életképesnek kell lenniük azt az időszakot követően is, amelynek során működésüket támogatják.
- viii. A támogatás kifizetésének a szállított utasszám tényleges alakulásához kell kapcsolódnia
- (563) A Bizottság megállapítja, hogy nincs egyértelmű kapcsolat a szállított utasok száma és a támogatás összege között. A Germanwings-zel és a Meridianával kötött megállapodásokban a So.Ge.A.AL által fizetendő sikerdíjakat határoztak meg abban az esetben, ha a légitársaság teljesíti az előírt forgalmi célkitűzéseket.
- ix. Minden olyan közjogi szervezetnek, amely egy légitársaságnak – akár valamely repülőtér érintésével, akár anélkül – új útvonal indításához támogatások odaítélését tervezi, kellő határidőn belül és megfelelő módon nyilvánosságra kell hoznia annak érdekében, hogy minden érdekelt légitársaság felajánlhassa szolgáltatásait. Ennek a tájékoztatásnak nevezetesen az útvonal leírását, továbbá a támogatások összege és időtartama tekintetében objektív leírásokat kell tartalmaznia
- (564) A vizsgálat során Olaszország azt állította, hogy a potenciális érdeklődő fuvarozók között megfelelően meghirdették a repülőtérnek azt a szándékát, hogy megállapodásokat kössön olyan légitársaságokkal, akik érdeklődést mutatnak az iránt, hogy új útvonalakat indítsanak az algherói repülőtérről. Erre vonatkozóan azonban nem nyújtottak be bizonyítékot. Különösen pedig nincs arra utaló jel, hogy az algherói repülőtér kellő időben és megfelelő nyilvánosságot biztosítva közölte volna szándékát arra, hogy támogatást nyújtson a légitársaságoknak, illetve közölte volna az ilyen támogatás nyújtásának feltételeit. Ennélfogva a légi fuvarozók kiválasztásának eljárása nem volt kellőképpen egyértelmű ahhoz, hogy biztosítva legyen a megkülönböztetésmentes bánásmód a jelentkező érdekelt fuvarozók tekintetében.
- x. Minden olyan légitársaságnak, amely indulási támogatást nyújtani kívánó köztestületnek kínál szolgáltatást, pályázata benyújtásakor olyan üzleti tervet kell beadnia, amely ismerteti az útvonalnak a támogatás megszűnését követő életképességét huzamosabb időn keresztül. A köztestület az indulási támogatás odaítélése előtt az új útvonalnak a konkurens útvonalakra gyakorolt hatásáról hatásvizsgálatot folytat
- (565) Sem Olaszország, sem pedig az érdekelt felek nem nyújtottak be bizonyítékot a vizsgálat során arra vonatkozóan, hogy a fuvarozóknak előzetesen be kellett mutatniuk egy üzleti tervet a szóban forgó útvonalak tekintetében, igazolva a szóban forgó útvonal önálló életképességét egy bizonyos idő eltelte után. A So.Ge.A.AL továbbá nem állította, hogy hatásvizsgálatot végzett volna a szóban forgó új útvonalaknak más útvonalakra gyakorolt hatását illetően. Ennélfogva ez a feltétel nem teljesül.
- xi. Az államok gondoskodnak arról, hogy minden évben minden repülőtér vonatkozásában közzétételre kerüljön a támogatott útvonalak jegyzéke, amely mindegyik útvonal esetében tartalmazza a közfinanszírozás forrását, a kedvezményezett társaságot, a kifizetett támogatások összegét, valamint az érintett utasok számát
- (566) Nincs arra utaló jel, hogy az algherói repülőtér közzétette volna az állami támogatásban részesülő útvonalak jegyzékét, amely tartalmazta a közfinanszírozás forrását, a kedvezményezett légitársaságot, a ténylegesen kifizetett támogatás összegét, valamint a szállított utasok számát. Ennélfogva ez a feltétel nem teljesül.

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

12.3. KÖVETKEZTETÉS

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

13. VISSZAFIZETÉS

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

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

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

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

23. táblázat

Tájékoztató a kapott, visszafizetendő és már visszafizetett indikatív támogatási összegekről

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

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

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

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

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

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

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

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

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

2. cikk

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

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

3. cikk

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

4. cikk

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

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

5. cikk

(1) Olaszország visszafizeteti a kedvezményezettekkel a 4. cikkben említett összegegyeztethetetlen állami támogatást.

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

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

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

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

6. cikk

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

7. cikk

- (1) Olaszország az e határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül benyújtja az alábbi információkat:

- a) a kedvezményezetteknek kifizetett támogatás teljes összege;
- b) az egyes kedvezményezettek által visszafizetendő teljes összeg (a támogatás összege és a kamatok);
- c) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott, illetve tervezett intézkedések részletes bemutatása;
- d) az azt bizonyító dokumentumok, hogy a kedvezményezetteket felszólították a támogatás visszafizetésére.

(2) Olaszország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében hozott nemzeti intézkedések alakulásáról, amíg a 4. cikkben említett támogatás visszafizettetése be nem fejeződik. A Bizottság kérésére haladéktalanul tájékoztatást ad az e határozat végrehajtása érdekében már meghozott és tervezett intézkedésekről. Továbbá részletes adatokat szolgáltat azokról a támogatási összegekről és kamatokról, amelyeket a kedvezményezettek már visszafizettek.

8. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2014. október 1-jén.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1585 HATÁROZATA**(2014. november 25.)****az SA.33995 (2013/C) (korábbi 2013/NN) számú állami támogatásról (végrehajtotta Németország a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia és az energiaigényes vállalkozások támogatása érdekében)***(az értesítés a C(2014) 8786. számú dokumentummal történt)***(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

miután felhívta az érdekelt feleket, hogy a fent említett rendelkezéseknek megfelelően tegyék meg észrevételeiket ⁽¹⁾, és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) Egy 2011 novemberében érkezett panasz útján tájékoztatták a Bizottságot, hogy Németország állami támogatást nyújtott a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia támogatására és az energiaigényes vállalkozások számára a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia támogatását finanszírozó pótdíj (EEG-Umlage vagy EEG-pótdíj) maximalizálásával.
- (2) 2013. december 18-i levelében a Bizottság tájékoztatta Németországot határozatáról, amely szerint az általa nyújtott támogatás miatt megindítja az EK-Szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).
- (3) E határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽²⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket a támogatással kapcsolatos észrevételeik benyújtására.
- (4) A Bizottság továbbította az érdekelt felek észrevételeit Németországnak, amely lehetőséget kapott rá, hogy reagáljon ezekre; Németország megjegyzései 2014. január 20-án és 2014. november 14-én kelt levelekben érkeztek meg.
- (5) Németország 2014. szeptember 22-én kelt levelében lemondott a Szerződés 342. cikke és az 1/1958/EKG rendelet ⁽³⁾ 3. cikke szerinti jogáról, hogy ezt a határozatot német nyelven fogadtassa el, és beleegyezett abba, hogy ezt a határozatot angol nyelven fogadják el.

2. A TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA**2.1. A 2012. évi EEG-törvény**

- (6) A 2012. évi EEG-törvényt (*Erneuerbare-Energien-Gesetz*) 2011. július 28-án fogadták el és 2012. január 1-jén lépett hatályba ⁽⁴⁾. A törvényt a 2014. évi EEG-törvény ⁽⁵⁾ lényegesen megváltoztatta. A Bizottság 2014. július 23-án elfogadta a jelentős mértékű változtatás miatt létrejött új támogatási rendszert ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ HL C 37., 2014.2.7., 73. o. és HL C 250., 2014.8.1., 15. o.

⁽²⁾ Vö. az 1. lábjegyzettel.

⁽³⁾ A Tanács 1. rendelete az Európai Gazdasági Közösség által használt nyelvek meghatározásáról (HL L, 1952–1958., 59. o.).

⁽⁴⁾ Gesetz zur Neuregelung des Rechtsrahmens für die Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien, Bundesgesetzblatt, I. rész, 1634. o. és a Gesetz zur Änderung des Rechtsrahmens für Strom aus solarer Strahlungsenergie und zu weiteren Änderungen im Recht der erneuerbaren Energien vom 17. August 2012, Bundesgesetzblatt, I. rész, 1754. o. által módosított Gesetz für den Vorrang Erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz – EEG).

⁽⁵⁾ Gesetz zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und zur Änderung weiterer Bestimmungen des Energiewirtschaftsrechts vom 21. Juli 2014, Bundesgesetzblatt, I. rész, 1066. o.

⁽⁶⁾ SA.38632 (2014/N) számú állami támogatás – Németország: EEG 2014 – a megújuló energiáról törvény reformja (a HL-ben még nem tették közzé).

- (7) A 2012. évi EEG-törvény által létrehozott rendszer első szintjén a hálózatüzemeltetőket (a legtöbb esetben az elosztórendszer-üzemeltetőket) arra kötelezik, hogy a hálózati területükön belül megújuló energiaforrásokból, valamint bányagázból előállított villamos energiát vásároljanak (a megújuló energiaforrásokból és a bányagázból előállított villamos energia a továbbiakban együttesen EEG-villamosenergia). A vételárat jogszabályban rögzítettek (átvételi ár). A megújuló energiaforrásokra épülő technológiákat alkalmazó villamosenergia-termelőknek és a bányagázból villamos energiát termelőknél az átvételi ár kifizetésének követelése helyett lehetőségük van arra, hogy az általuk termelt villamos energiát közvetlenül a piacon értékesítsék (közvetlen forgalmazás). Ebben az esetben a hálózat-üzemeltetőtől piaci prémiumot követelhetnek. A piaci prémium mértékét szintén jogszabályok írják elő.
- (8) A második szinten a hálózatüzemeltetők az EEG-villamosenergiát azonnal az érintett átvitelrendszer-irányítóknak továbbítják (Németországban négy ilyen irányító működik), akik teljes mértékben kötelesek az elosztórendszer-üzemeltetőket kompenzálni, mind az átvételi ár, mind a piaci prémiumok tekintetében.
- (9) A 2012. évi EEG-törvény egy kiegyenlítő mechanizmust is létrehoz, mely szerint a vásárlási kötelezettségből származó pénzügyi terhet a négy átvitelrendszer-irányító elosztja egymás között, így végül minden átvitelrendszer-irányító annyi villamos energia költségét fedezi, amennyi az egyes átvitelrendszer-irányítók által az előző naptári évben ellátott területeken lévő végső fogyasztóknak szállított összes villamos energiával összehasonlítva az EEG-villamosenergiából való átlagrészesedésnek felel meg (a 2012. évi EEG-törvény 36. §-a). Ez a rendszer harmadik szintje.
- (10) Az átvitelrendszer-irányítók kötelesek az EEG-villamosenergiát az azonnali piacon értékesíteni. Ezt egyedül és együtt is megtehetik. Amennyiben az azonnali piacon elért ár nem elegendő a hálózatüzemeltetők felé fennálló vásárlási kötelezettségükből származó pénzügyi teher fedezésére, az átvitelrendszer-irányítók a törvény szerint megkövetelhetik a villamosenergia-szolgáltatóktól, hogy vállalják át e tehernek a villamosenergia-szolgáltatók által a végső fogyasztókhöz eljuttatott villamos energia mennyiségével arányos részét. Az átvállalt részt úgy kell meghatározni, hogy minden villamosenergia-szolgáltató ugyanannyi költséget viseljen az általa a végső fogyasztókhöz eljuttatott minden kilowattórányi villamos energiáért. A pótdíjat havonta, előre fizetéssel lehet kiegyenlíteni. A 2012. évi EEG-törvény kifejezetten az átvitelrendszer-irányítók által a villamosenergia-szolgáltatóktól beszedett díjat tekinti EEG-pótdíjnak (lásd a 2012. évi EEG-törvény 37. §-ának (2) bekezdését). A négy átvitelrendszer-irányítót kötelezik arra, hogy az általuk beszedett pótdíjat egy közös EEG-számlán tartsák nyilván, és a számlát hozzák nyilvánosságra (AusglMechV 7. §-a ⁽⁷⁾). Ez a rendszer negyedik szintje.
- (11) A négy átvitelrendszer-irányító minden év októberében közösen határozza meg az EEG-pótdíjat az n+1. évre (AusglMechV 3. §-ának (2) bekezdése). Az *Ausgleichsmechanismusverordnung* (AusglMechV) és *Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung* (AusglMechAV) végrehajtási rendeletek határozzák meg azt, hogy az átvitelrendszer-irányítók hogyan és mi alapján számítják ki az EEG-pótdíjat ⁽⁸⁾. Ezek a rendeletek nem hagynak az átvitelrendszer-irányítóknak semmilyen mérlegelési lehetőséget. Az AusglMechV 3. §-a különösen az alábbiakat írja elő:

„3. § EEG-pótdíj

- (1) Az átvitelrendszer-irányítók az EEG-pótdíjat átlátható módon, a megújuló energiáról szóló törvény (a 2012. évi EEG-törvény) 37. §-ának (2) bekezdése szerint számítják ki az alábbiak szerint:
1. a (3) bekezdés 1. és 3. pontjában említett, a következő naptári évre előirányzott bevételek és a (4) bekezdésben említett, a következő naptári évre előirányzott kiadások különbsége és
 2. a számítás idején a (3) bekezdésben említett tényleges bevétel és a (4) bekezdésben említett tényleges kiadás különbsége.
- (2) A következő naptári évre vonatkozó EEG-pótdíjat minden év október 15-e előtt közzéteszik összesített formában az átvitelrendszer-irányító honlapján, és a fogyasztókhöz eljuttatott egyes kilowattórák után fizetendő díjat is feltüntetik centben; a megújuló energiáról szóló törvény 43. §-ának (3) bekezdése értelemszerűen alkalmazandó.

⁽⁷⁾ Verordnung zur Weiterentwicklung des bundesweiten Ausgleichsmechanismus vom 17. Juli 2009, Bundesgesetzblatt, I. rész, 2101. o., módosította a Gesetz vom 17. August 2012, Bundesgesetzblatt, I. rész, 1754. o., 2. cikke.

⁽⁸⁾ Verordnung zur Ausführung der Verordnung zur Weiterentwicklung des bundesweiten Ausgleichsmechanismus (Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung – AusglMechAV) vom 22. Februar 2010, Bundesgesetzblatt, I. rész, 134. o., módosította a Zweite Verordnung zur Änderung der Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung vom 19. August 2013, Bundesgesetzblatt, I. rész, 310. o.

- (3) Bevételeknek számítanak:
1. a következő napra vonatkozó és a napközbeni értékesítésből származó bevételek a 2. § értelmében;
 2. az EEG-pótdíjból származó bevételek;
 - 2a. a megújuló energiáról szóló törvény 35. §-ának (2) bekezdése szerinti befizetésekből származó bevételek, feltéve, hogy a megújuló energiáról szóló törvény 35. §-ának (3) bekezdése szerinti mérlegelési gyakorlat pozitív mérleget mutat az átvitelrendszer-irányító számára;
 3. az (5) bekezdésben említett kamatokból származó bevételek;
 4. a kiegyenlítő villamos energia az EEG-kiegyenlítő csoport felé történő elszámolásából származó bevételek; és
 5. a megújuló energiáról szóló törvény 35. §-ának (4) bekezdése vagy 38. §-a és a (6) bekezdés szerinti bevételek.
- (4) Kiadásnak számítanak:
1. a megújuló energiáról szóló törvény 16. §-a vagy 35. §-ának (1) bekezdése szerinti átvételi árak és kompenzációs kifizetések;
 - 1a. a megújuló energiáról szóló törvény 33 g. vagy 33i. §-a vagy 35. §-ának (1a) bekezdése szerinti prémiumok kifizetése;
 - 1b. a megújuló energiáról szóló törvény 35. §-ának (1b) bekezdése szerinti kifizetések;
 2. a (6) bekezdés szerinti visszafizetések;
 3. az (5) bekezdésben említett kamatokra vonatkozó kifizetések;
 4. a napon belüli ügyletek elszámolásához szükséges kiadások;
 5. a kiegyenlítő villamos energia az EEG-kiegyenlítő csoport felé történő elszámolásához szükséges kiadások;
 6. a következő napra vonatkozó és a napközbeni előrejelzések elkészítéséhez szükséges kiadások;
 7. a létesítmények nyilvántartásának létrehozásához és üzemeltetéséhez szükséges kiadások, feltéve, hogy az átvitelrendszer-irányítót egy, a megújuló energiáról szóló törvény 64e. §-ának (2) bekezdése értelmében elfogadott rendelet kötelezi ilyen nyilvántartás vezetésére.
- (5) A bevételek és kiadások különbsége után kamatot kell fizetni. Az egy naptári hónapra fizetendő kamatláb a gazdasági és monetáris unióban (EURIBOR) részt vevő országokban található első címek egyhavi pénzének megszerzésére egy hónapos időszakra meghatározott európai bankközi kamatláb havi átlagát 0,3 százalékponttal meghaladó összeg.
- (6) Ha a megújuló energiáról szóló törvény 37. § (2) bekezdésének 3. mondata szerinti havi kifizetések és a megújuló energiáról szóló törvény 48. §-ának (2) bekezdése szerinti végső elszámolás közötti eltérések következtében jogosultságok állnak fenn, ezeket az átvételt követő év szeptember 30-ig ellentételezni kell.
- (7) Az EEG-pótdíj kiszámításához szükséges, az (1) bekezdés 1. pontjában említett bevételek és kiadások előrejelzésekor az átvitelrendszer-irányítók beszámíthatják a likviditási tartalékokat. A likviditási tartalék azonban nem haladhatja meg az (1) bekezdés 1. pontjában említett különbség 10 %-át.”
- (12) Tehát a négy átvitelrendszer-irányító együtt határozza meg az EEG-pótdíj mértékét az átvételi ár és a prémiumok kifizetéséhez szükséges előzetes pénzügyi szükségletek, az EEG-villamosenergia azonnali piacon való értékesítéséből származó előzetes bevételek és az előzetes villamosenergia-fogyasztás alapján. Ezen túlmenően az EEG-pótdíj kezeléséhez kapcsolódó számos bevételt és kiadást is figyelembe kell venni a pótdíj kiszámításakor. A 2012-es évre az EEG-pótdíj 3,592 ct/kWh volt. Ez 2013-ra elérte az 5,277 ct/kWh-t. A 2014-es évre az EEG-pótdíj mértéke már 6,240 ct/kWh-ra emelkedett.

- (13) A (11) preambulumbekzdésben foglalt rendelkezésekből továbbá az is következik, hogy az EEG-pótdíj biztosítja, hogy a hálózatüzemeltetők és az átvitelrendszer-irányítók által a 2012. évi EEG-törvény szerinti jogi kötelezettségük miatt az EEG-villamosenergiát termelőkkel és a hálózatüzemeltetőkkel szemben viselt összes kiegészítő költséget kompenzálja az EEG-pótdíj. Ha egy adott évben az EEG-pótdíjból származó bevételek meghaladják a kiadásokat, a többletet átviszik a következő évre, és az EEG-pótdíjat ennek megfelelően csökkentik; ha a bevételekben hiány lép fel, az EEG-pótdíjat ennek megfelelően növelik. Ezek a kiigazítások automatikusak, és nem igényelnek további beavatkozást a jogalkotóktól vagy a végrehajtó hatalmi ágtól.

2.2. A zöld villamos energia által biztosított kedvezmény

- (14) A 2012. évi EEG-törvény 39. §-a szerint az EEG-pótdíjat egy adott naptári évben kilowattóránként (ct/kWh) 2 centtel csökkentik egyes villamosenergia-szolgáltatók számára, amennyiben a végső fogyasztóikhoz eljuttatott EEG-villamosenergia bizonyos feltételeknek megfelel (zöld villamos energia által biztosított kedvezmény).
- (15) A kedvezmény akkor ítéhető oda, ha a szolgáltató a 2012. évi EEG-törvény 33b. §-ának (2) bekezdése értelmében az EEG-villamosenergiát közvetlenül a belföldi EEG-villamosenergiatermelőktől vásárolta közvetlen forgalmazási feltételek mellett (vagyis az EEG-villamosenergiatermelő nem igényelte a 2012. évi EEG-törvény szerinti támogatást), és a vásárolt EEG-villamosenergia mennyisége eléri az alábbi küszöbértékeket:
- a szolgáltató által a végső fogyasztóihoz eljuttatott villamos energia legalább 50 %-a EEG-villamosenergia; és
 - a villamos energia legalább 20 %-a a 2012. évi EEG-törvény 29–33. §-a szerinti szél- vagy napenergia.
- (16) A 2 ct/kWh kedvezményt a teljes villamosenergia-portfóliójukra alkalmazzák. Ez azt jelenti, hogy ha a szolgáltató által nyújtott villamos energia 50 %-át hagyományos energiaforrásokból, míg a másik 50 %-át a (15) preambulumbekzdésben rögzített közvetlen forgalmazási feltételek mellett vásárolt EEG-villamosenergiából biztosítja, akkor a szolgáltatónak 4 ct/kWh kifizetés jár. Ezt az összeget részben vagy teljesen átadhatja az EEG-villamosenergiát termelőknek.
- (17) Németország e tekintetben elmagyarázta, hogy a kedvezményt igénylő villamosenergia-szolgáltatók csak akkor kapják meg a 2 ct/kWh kedvezményt a teljes portfóliójukra, ha a portfólió legalább 50 %-a EEG-villamosenergiából áll. Annak érdekében, hogy a villamosenergia-szolgáltatók elkerüljék vagy minimalizálják annak a kockázatát, hogy csak kevéssel maradjanak el az 50 %-os céltól (mely esetben az egész portfólióra meg kellene fizetni a teljes EEG-pótdíjat), egy kis ráhagyással, vagyis a szükséges 50 % feletti (gyakran 60 %-ot is elérő) arányban vásárolnak EEG-villamosenergiát. Ez esetben az EEG-villamosenergiát termelőknek esetlegesen továbbadható költségelőny kiszámításához magasabb EEG-aránnyal kell elosztani a teljes portfólióra érvényes EEG-pótdíj kedvezményt (2 ct/kWh). Például egy 60 %-os EEG-aránynál a továbbadható tényleges költségelőny nem 4 ct/kWh, hanem csupán 3,3 ct/kWh lenne. A zöld villamos energia által biztosított kedvezményből eredő maximális előny átlagosan 3,8 ct/kWh volt 2012-ben, 3,2 ct/kWh 2013-van és 3,9 ct/kWh 2014-ben.
- (18) Az EUMSZ 30. és 110. cikke szerinti esetleges múltbéli hátrányos megkülönböztetés mértékének megállapítása és erre valamilyen megoldás találása céljából Németország úgy becsülte, hogy 2012. január 1. és 2014. július 31. között, vagyis a 2012. évi EEG-törvény hatályosságának ideje alatt az EEG-villamosenergiát termelő erőművekben a származási garanciával rendelkező behozatal, mely a 2012. évi EEG-törvény értelmében a támogatásra jogosult lett volna, elérte az 1,3 TWh-t.

Tárgyév	2012	2013	2014
Származási garanciával tanúsított, támogatásra jogosult EEG-villamosenergia behozatal (GWh-ban)	519	283	547

- (19) Németország úgy érvel, hogy ha a teljes behozatalra érvényesítették volna a körülbelül 4 ct/kWh mértékű zöld villamos energia által biztosított kedvezményt, a villamos energiát vásárló villamosenergia-szolgáltatók EEG-pótdíjából kiesett bevételek körülbelül 50 millió EUR-t tettek volna ki. Németország elkötelezett amellett, hogy ezt az összeget rendszerösszekötőkbe és európai energetikai projektekbe forgassa vissza.

2.3. Az energiaigényes vállalkozások EEG-pótdíjának maximalizálása

- (20) A 2012. évi EEG-törvény nem kötelezi a villamosenergia-szolgáltatókat arra, hogy a fogyasztókra hárítsák az EEG-pótdíjat. A 2012. évi EEG-törvény azonban előírja, hogy a villamosenergia-szolgáltató hogyan tüntesse fel az EEG-pótdíjat a villamosenergia-számlákon, amennyiben áthárítja a pótdíjat. A gyakorlatban az összes villamosenergia-szolgáltató áthárítja az EEG-pótdíjat a fogyasztókra.
- (21) A 2012. évi EEG-törvény 40. §-a korlátozza a villamosenergia-szolgáltatók által az energiaigényes vállalkozásokra áthárítható pótdíj mértékét: a *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle* („BAFA”) hatóság kérésre ki fog bocsátani egy olyan közigazgatási rendeletet, amely megtiltja a villamosenergia-szolgáltatók számára, hogy a teljes EEG-pótdíjat áthárítsák a végfelhasználókra, amennyiben a végfelhasználó nagy energiafogyasztással rendelkező feldolgozóipari vállalkozás⁽⁹⁾. Ezt a rendelkezést „különleges ellentételezési szabálynak” hívják (*Besondere Ausgleichsregelung*, „BesAR”).
- (22) A 2012. évi EEG-törvény 40. §-a kimondja, hogy a korlátozás célja, hogy a nemzetközi versenyképességük megőrzése érdekében csökkentse e vállalkozások villamosenergia-költségeit, amennyiben ez a 2012. évi EEG-törvény célkitűzéseivel összeegyeztethető, és a bevezetett korlátozás összességében összeegyeztethető a villamosenergia-felhasználók érdekeivel.
- (23) A 2012. évi EEG-törvény 41. §-ának (1) bekezdése az EEG-pótdíj maximalizálását az alábbi feltételekhez köti:
- a villamosenergia-szolgáltatótól vásárolt és a vállalkozások által felhasznált villamos energia legalább 1 GWh volt az előző pénzügyi évben;
 - a vállalkozás által fizetendő villamosenergia-költség aránya a bruttó hozzáadott értéke legalább 14 %-ának felelt meg az előző pénzügyi évben;
 - az EEG-pótdíjat áthárították a vállalkozásra az előző pénzügyi évben;
 - a vállalkozás átesett egy hiteles energetikai auditon (ez a feltétel a 10 GWh-nál alacsonyabb energiafogyasztású vállalkozásokra nem vonatkozik).
- (24) A 41. § (3) bekezdésének 1. pontjában foglalt általános szabály szerint az energiaigényes vállalkozások EEG-pótdíjára az alábbi sávos felső határértékeket alkalmazzák:
- 1 GWh alatti fogyasztás: nincs felső határérték – teljes EEG-pótdíj;
 - 1 GWh és 10 GWh közötti fogyasztás: az EEG-pótdíj 10 %-a;
 - 10 GWh és 100 GWh közötti fogyasztás: az EEG-pótdíj 1 %-a;
 - 100 GWh feletti fogyasztás: 0,05 cent/kWh.
- (25) Amennyiben egy energiaigényes vállalkozás fogyasztása 100 GWh feletti, és villamosenergia-költségei a bruttó hozzáadott érték több mint 20 %-ának felelnek meg, a (24) preambulumbekkezdésben rögzített eltérő határértékek nem alkalmazhatók, és az EEG-pótdíjat az energiaigényes vállalkozás teljes villamosenergia-fogyasztására 0,05 ct/kWh-ban állapítják meg (41. § (3) bekezdésének 2. pontja).
- (26) A BAFA határozata nemcsak a villamosenergia-szolgáltatóra, hanem az átvitelrendszer-irányítóra nézve is kötelező érvényű. Ez azt jelenti, hogy ha a BAFA úgy határozott, hogy egy energiaigényes vállalkozásnak csak csökkentett EEG-pótdíjat kell fizetnie a villamosenergia-szolgáltatónak, akkor az energiaigényes vállalkozás villamosenergia-szolgáltatójának az átvitelrendszer-irányító felé fennálló EEG-pótdíjfizetési kötelezettségét is ennek megfelelően kell csökkenteni. Ezt is figyelembe veszi majd az átvitelrendszer-irányító az EEG-pótdíj megállapításakor. A BAFA határozatával kapcsolatos bármilyen vita felmerülése esetén a közigazgatási bírósághoz kell fordulni, mivel a BAFA határozata közigazgatási rendelet. Ezek a határozatok ezért azonnal végrehajthatóak.

2.4. Az átállási terv

- (27) Németország annak érdekében, hogy az EEG-pótdíjjal összefüggő terhek csökkentését összhangba hozza a 2014–2020⁽¹⁰⁾ közötti időszakban nyújtott környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló iránymutatás („2014. évi iránymutatás”) (196) és azt követő pontjaiban foglalt rendelkezésekkel, átállási tervet nyújtott be.

⁽⁹⁾ A felső határértéket a vasúti társaságokra is alkalmazzák. Ezt a felső határértéket a jelenlegi döntés keretében nem vizsgálják. A Bizottság fenntartja a jogot, hogy egy külön eljárás keretében vizsgálja a 2012. évi EEG-törvény 42. §-át.

⁽¹⁰⁾ HL C 200., 2014.6.28., 1. o.

- (28) Azon vállalkozások esetében, melyek nem húztak hasznot a BesAR szabályból, ám a 2014. évi iránymutatás 3.7.2. szakaszában megállapított szabályok (nevezetesen a (185), (186) és (187) pontban foglalt támogathatósági kritériumok és a (188) és (189) pontban rögzített arányossági kritériumok) alapján a szükségesnél kevesebbet fizettek, a 2013. évre vonatkozó kiigazított EEG-pótdíj nem haladhatja meg az általuk az adott évben ténylegesen kifizetett pótdíj 125 %-át. A 2014. évre vonatkozó kiigazított EEG-pótdíj nem haladhatja meg ugyanennek az alapértéknek, vagyis a 2013-ban ténylegesen kifizetett pótdíjnak a 150 %-át. A pótdíj visszatérítésének felgyorsítása érdekében, és mivel a visszatérítéssel érintett összes vállalkozásra még nem érhetők el a vonatkozó évekre vonatkozó fogyasztási adatok, Németország első lépésként a kérelmekben megjelölt villamosenergia-fogyasztást fogja felhasználni a pótdíj visszatérítése előzetes mértékének kiszámítására, melyet azonnal be kell hajtani a Deggendorf-követelmény teljesítése érdekében ⁽¹¹⁾. Németország második lépésként az érintett évekre vonatkozó tényleges fogyasztási adatokat fogja felhasználni a visszatérítés végleges mértékének megállapításához, és meg fogja tenni a szükséges lépéseket annak érdekében, hogy biztosítsa a végleges összegtől függően a pótdíj visszatérítését vagy visszafizetését.
- (29) 2015-től megváltoztatják az átállási mechanizmust. A 2014. évi EEG-törvény ⁽¹²⁾ 103. §-ának (3) bekezdése szerint a BAFA 2015 és 2018 között úgy fogja korlátozni az energiaigényes vállalkozások által fizetendő EEG-pótdíj mértékét, hogy az x évre vonatkozó EEG-pótdíj nem haladhatja meg az alkalmazás évét megelőző üzleti évben $(x-2)$ kifizetett EEG-pótdíj kétszeresét. Míg az EEG-pótdíjat így minden évben felfelé igazítják ki, a 2015-ben fizetendő pótdíjat a 2013. évre vonatkozó pótdíj kétszeresében maximalizálják, és ez 2018-ig minden egyes évre így folytatódik.

2.5. Átláthatóság, EEG-számla és állami ellenőrzés

- (30) A német szövetségi hálózati ügynökséget (*Bundesnetzagentur*, „BNetzA”) bízták meg számos ellenőrzési, felügyeleti és végrehajtási feladattal.
- (31) Az EEG-villamosenergiát termelők, a hálózatüzemeltetők, az átvitelrendszer-irányítók és a villamosenergia-szolgáltatók kötelesek egymás rendelkezésére bocsátani az EEG-rendszer helyes bevezetéséhez szükséges adatokat. A 2012. évi EEG-törvény részletesen előírja, hogy milyen információkat, és azokat az év mely időszakában kell szisztematikusan átadni a többi üzemeltető részére. A hálózatüzemeltetők, az átvitelrendszer-irányítók és a villamosenergia-szolgáltatók kérhetik az adatok könyvvizsgáló általi auditálását.
- (32) A 2012. évi EEG-törvény létrehozott egy vitarendezési szervet, melyet a Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Nukleáris Biztonsági Minisztérium bízott meg az EEG-villamosenergiát termelők, a hálózatüzemeltetők, az átvitelrendszer-irányítók és a villamosenergia-szolgáltatók közötti felmerült kérdések tisztázására és vitáik elrendezésére (Clearingstelle).
- (33) Ezenfelül a hálózatüzemeltetők és az átvitelrendszer-irányítók a 2012. évi EEG-törvény és a végrehajtási rendeletek (AusglMechV és AusglMechAV) értelmében kötelesek bizonyos adatokat közzétenni a honlapjukon (a vásárolt EEG-villamosenergia mennyisége és vételára). Az átvitelrendszer-irányítóknak a 2012. évi EEG-törvényhez kapcsolódó összes ügyletüket a többi tevékenységüktől elkülönítve kell kezelniük. Az átvitelrendszer-irányítóknak külön számlán kell vezetniük a 2012. évi EEG-törvénnyel kapcsolatos pénzügyi forgalmat, és a négy átvitelrendszer-irányító által kezelt külön számlán kell tartaniuk a 2012. évi EEG-törvénnyel kapcsolatos kiadásokat és bevételeket (AusglMechAV 5. §).
- (34) Az átvitelrendszer-irányítók kötelesek egy „EEG-számlának” nevezett közös honlapon közzétenni az EEG-villamosenergia azonnali piacon történő eladásából és az EEG-pótdíjból származó havi összesített bevételeket és az összesített kiadásokat (a hálózatüzemeltetők számára kifizetett ellentételezés és egyéb, a rendszer kezelésével kapcsolatos kiadások). Ezenfelül kötelesek előre közzétenni az előzetes EEG-pótdíjat a következő évre vonatkozóan.
- (35) A 2012. évi EEG-törvény kötelezte a létesítményeket, hogy regisztrálják magukat a hatóságnál. Az átvételi árhoz való jogosultság előfeltétele lesz a nyilvántartásba vétel. A nyilvántartást meg nem hozták létre, ám már hatályban van egy külön rendelkezés, melynek értelmében a naperóműveket és a folyékony biomasszával működő létesítményeket nyilvántartásba kell venni, hogy részesülhessenek az átvételi árból. A naperóművek nyilvántartását a BNetzA, míg a folyékony biomasszával működő létesítmények nyilvántartását a *Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung* kezeli.
- (36) A hálózatüzemeltetőknek és az átvitelrendszer-irányítóknak továbbítaniuk kell a BNetzA részére a létesítmények üzemeltetőitől érkező információkat (a létesítmény helye, termelési kapacitás stb.), a létesítményeknek a hálózatba való bekötési szintjét (elosztás vagy átvitel), a létesítményeknek fizetett összesített és egyéni díjakat, a villamosenergia-szolgáltatóknak küldött végleges számlákat, valamint a megadott számadatok helyességének igazolásához

⁽¹¹⁾ T-244/93. sz. és T-486/93. sz., *TWD Textilwerke Deggendorf* kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélet, ECLI:EU:T:1995:160.

⁽¹²⁾ Gesetz zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und zur Änderung weiterer Bestimmungen des Energiewirtschaftsrechts vom 21. Juli 2014, Bundesgesetzblatt, I. rész, 1066. o.

szükséges adatokat. A villamosenergia-szolgáltatók kötelesek közölni a BNetzA ügynökséggel a fogyasztókhoz eljuttatott villamos energia mennyiségét és a végleges számlaókat. A BNetzA ellenőrzési jogkörrel rendelkezik az EEG-villamosenergia létesítmények tulajdonosai felett is annak érdekében, hogy nyomon követhesse, hogy a hálózatüzemeltetők és az átvitelrendszer-irányítók hogyan teljesítik a kötelezettségeiket.

- (37) Az átvitelrendszer-irányítóknak szintén részletes információkat kell továbbítaniuk a BNetzA részére az EEG-pótdíj megállapításáról. Az irányítóknak különösen az EEG-pótdíj számításához felhasznált bevételi és kiadási bejegyzésekkel kapcsolatos adatokat kell továbbítaniuk (AusglMechV 7. § (2) bekezdése).
- (38) A maximalizált EEG-pótdíjból hasznot hajtóknak kérésre a Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Nukleáris Biztonsági Minisztérium rendelkezésére kell bocsátaniuk valamennyi lényeges információt, mely alapján a Minisztérium vizsgálni tudja a 40. §-ban foglalt célkitűzéseknek való megfelelést.
- (39) A BNetzA ügynökséget bízta meg annak biztosításával, hogy:
- az átvitelrendszer-irányítók a vonatkozó szabályoknak (vagyis az AusglMechV-nek) megfelelően értékesítik az azonnali piacon azt a villamos energiát, amely után átvételi árat fizettek,
 - az átvitelrendszer-irányítók helyesen határozzák meg, állapítják meg és teszik közzé az EEG-pótdíjat,
 - az átvitelrendszer-irányítók helyesen számítják fel a villamosenergia-szolgáltatóknak az EEG-pótdíjat,
 - a hálózatüzemeltetők helyesen számítják fel az átvitelrendszer-irányítóknak az átvételi árat és a prémiumokat,
 - az EEG-pótdíjat csak a 39. §-ban foglalt feltételeket teljesítő villamosenergia-szolgáltatók esetében csökkentik.
- (40) Az EEG-pótdíj meghatározását illetően a BNetzA számos végrehajtási jogkörrel és feladattal van megbízva, melyek azokkal a kiadási és bevételi tételekkel kapcsolatosak, amelyeket az átvitelrendszer-irányítók felhasználhatnak az EEG-pótdíj kiszámításához. Először is, a BNetzA ügynökségnek joga van az illetékes minisztériumokkal⁽¹³⁾ egyetértésben meghatározni azon tételek meghatározására vonatkozó szabályokat, amelyek az EEG-pótdíj és a kapcsolódó kamatláb megállapításának vonatkozásában bevételnek vagy kiadásnak minősülnek. A BNetzA ezek alapján az AusglMechAV rendeletben tovább részletezi a figyelembe vehető költségek körét. Másodszor, a BNetzA számára megadja az EEG-pótdíj kiszámításával kapcsolatos minden lényeges elemet és dokumentumot. Harmadszor, a BNetzA további információt kérhet, ideértve a számlaókat (AusglMechAV 5. § (3) bekezdés). Végül, az átvitelrendszer-irányítókat kötelezi arra, hogy igazolják az egyes költség tételek pontosságát és szükségességét, mielőtt azokat az EEG-pótdíj kiszámításakor figyelembe vehetnék (lásd például az AusglMechAV 6. §-ának (2) bekezdését).
- (41) A BNetzA jogosult az átvitelrendszer-irányítókat utasítani, és az átvitelrendszer-irányítóktól érkező adatok egységes formáját meghatározni.
- (42) A BNetzA ügynökségnek a Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Nukleáris Biztonsági Minisztériummal egyetértésben joga van az EEG-villamosenergiának az átvitelrendszer-irányítók által az azonnali piacon történő forgalmazásával kapcsolatos követelmények meghatározására és a villamos energia lehető legjobb forgalmazásához ösztönzők kialakítására. Ezt az AusglMechAV rendeleten keresztül végezte.
- (43) A BNetzA végrehajtó jogkörrel is rendelkezik. Például utasítást adhat, amennyiben az átvitelrendszer-irányítók nem a szabályokkal összhangban állapítják meg az EEG-pótdíjat (lásd a 38. § 5. pontját és a 61. § (1) bekezdésének 2. pontját). Megállapíthatja az EEG-pótdíj mértékét is. Az AusglMechAV 6. §-ának (3) bekezdése kimondja, hogy a beszedett összegekben lévő EEG-pótdíj és a 2012. évi EEG-törvény 61. §-a (1) bekezdésének 3. és 4. pontja szerinti egyik végrehajtható BNetzA-határozatnak megfelelően a BNetzA által engedélyezett szintű EEG-pótdíj közötti különbség az AusglMechV 3. §-ának (3) és (4) bekezdése értelmében szintén bevételnek vagy kiadásnak számít. Németország érvelésétől eltérően ez azt bizonyítja, hogy a BNetzA végrehajtható határozatokat hozhat a pótdíj kiigazítása érdekében. Ennek jogalapja az *Energiewirtschaftsgesetz* (EnWG)⁽¹⁴⁾ 61. § (1) és (2) bekezdése a 65. és azt követő §-okkal együtt, mely rendelkezések alapján a BNetzA a magánszereplőkre vonatkozó kötelező érvényű határozatokat hozhat. A BNetzA bírságot is kiszabhat (lásd a 2012. évi EEG-törvény 62. §-ának (1) és (2) bekezdését).
- (44) A BNetzA ügynökségnek is van jelentéstételi kötelezettsége, és bizonyos adatokat statisztikai és vizsgálati célokból meg kell osztania a Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Nukleáris Biztonsági Minisztériummal és a Szövetségi Gazdasági és Technológiai Minisztériummal.

⁽¹³⁾ Az AusglMechV 11. §-a értelmében a BNetzA a Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Nukleáris Biztonsági Minisztériummal (jelenleg Környezetvédelmi, Természetvédelmi, Építésügyi és Nukleáris Biztonsági Minisztérium) és a Szövetségi Gazdasági és Technológiai Minisztériummal (jelenleg Szövetségi Gazdasági és Energiaügyi Minisztérium) egyetértésben hozhat rendeleteket.

⁽¹⁴⁾ Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz – EnWG) vom 7. Juli 2005, Bundesgesetzblatt, I. rész, 1970. o., 3621, módosította a Gesetz vom 4. August 2013 3. cikkének (4) bekezdése, Bundesgesetzblatt, I. rész, 3746. o.

- (45) A Szövetségi Környezetvédelmi Ügynökség (Umweltbundesamt, „UBA”) vezeti a származási garanciák nyilván tartását a 2009/28/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 15. cikkével összhangban ⁽¹⁵⁾. Az UBA e tekintetben felelős a származási garancia kiadásáért, átruházásáért és törléséért.

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT

- (46) 2013. december 18-án a Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról határozott, mivel úgy vélte, hogy az EEG-villamosenergiát termelők, a *zöld villamos energia által biztosított kedvezményből* részesülő villamosenergia-szolgáltatók és az energiaigényes vállalkozások számára a 2012. évi EEG-törvény szerint nyújtott támogatás állami támogatásnak minősül, és kétségei merültek fel az említett támogatás és a belső piac összeegyeztethetőségével kapcsolatban.
- (47) Az állami támogatás meglétével kapcsolatban a Bizottság arra az előzetes megállapításra jutott, hogy a 2012. évi EEG-törvény szelektív gazdasági előnyt juttatott i. a megújuló energiaforrásokból és bányagázból előállított villamos energiát termelők számára az átvételi ár által, és ii. az energiaigényes vállalkozások számára az általuk fizetendő EEG-pótdíj csökkentése által.
- (48) A Bizottság továbbá arra az előzetes megállapításra jutott, hogy ezeket az előnyöket állami forrásokból finanszírozták, különösen mivel i. úgy tűnt, hogy a német jogalkotók az EEG-villamosenergia-termelés támogatásának finanszírozására bevezettek egy egyedi adót, az EEG-pótdíjat; ii. a német jogalkotó és a végrehajtó hatalmi ág már kijelölte azokat az átvitelrendszer-irányítókat, amelyek együttesen kezelik a pótdíjat az állam által a 2012. évi EEG-törvényben és a végrehajtási rendeletekben megállapított szabályokkal összhangban, és iii. az átvitelrendszer-irányítókat szigorúan ellenőrizték az említett forrás kezelése során.
- (49) Míg az EEG-villamosenergia támogatását a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján a belső piaccal összeegyeztethetőnek találták, a Bizottság aggályainak adott hangot azt illetően, hogy az EEG-pótdíjjal összefüggő terhek csökkentései összeegyeztethető-e a belső piaccal a Szerződés és különösen annak 107. cikke (3) bekezdésének b) és c) pontja alapján.
- (50) Végül a Bizottság aggályait fejezte ki a tekintetben, hogy az EEG-villamosenergia támogatásának 2012. évi EEG-törvény szerinti finanszírozása megfelelt-e a Szerződés 30. és 110. cikkének, mivel jöllehet az EEG-pótdíj kizárólag a Németországban folyó EEG-villamosenergiatermelést juttatta előnyhöz, a pótdíjat azonban az importált EEG-villamosenergia fogyasztására is kivetették, melynek a termelői – amennyiben Németországban működtek volna – jogosultak lehettek volna a 2012. évi EEG-törvény alapján a támogatásra.

4. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (51) Az érdekelt felek a 2014. évi iránymutatás (248) pontjával összhangban benyújtották az eljárás megindításáról szóló határozatra és a 2014. évi iránymutatás e határozatra való alkalmazására vonatkozó észrevételeiket.
- (52) A legtöbb érdekelt fél azzal érvelt, hogy a 2012. évi EEG-törvény nem tekinthető olyan törvénynek, mely állami támogatást biztosít az EEG-villamosenergiatermelők szintjén vagy az energiaigényes vállalkozások számára. Ők úgy vélik, hogy a német állam pusztán egy, a magánszereplők közötti (folyamatos) kifizetéseken alapuló rendszert hozott létre, melyben a szereplők a saját pénzügyi forrásaikat használják fel. Az a tény, hogy a rendszert az állami jogalkotás (a 2012. évi EEG-törvény és végrehajtási rendeletei) hozta létre, illetve hogy közreműködik benne a BNetzA, a *Bundesanstalt für Ernährung und Landwirtschaft*, az UBA és a BAFA – akiknek a hatáskörét állítólag korlátozzák –, a véleményük szerint nem változtatja meg a rendszer eredendően magánjellegű mivoltát. Ez az elemzés főleg a *PreussenElektra* ⁽¹⁶⁾ és *Doux Élevage* ⁽¹⁷⁾ ügyekben hozott bírósági ítéletekre épül. Ha létezik is bármilyen támogatás, az érdekelt felek úgy gondolják, hogy azt a Bizottságnak egy előző német programhoz kapcsolódó NN 27/2000 sz. ügyben ⁽¹⁸⁾ hozott határozatának vonatkozásában meglévő támogatásnak kell tekinteni.
- (53) Az érdekelt felek továbbá azt is állították, hogy az EEG-pótdíj csökkentései a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének b) vagy c) pontja alapján a belső piaccal összeegyeztethetők. Az érdekelt felek szerint a 2012. évi EEG-törvény kettős célja az EEG-villamosenergiatermelés fejlesztése és Németország és az Unió ipari alapjának megőrzése. Az érdekelt felek arra hivatkoznak, hogy a 2012. évi EEG-törvényben foglalt bármilyen támogatás az említett kettős cél elérésének megfelelő és arányos eszköze. Továbbá azt állítják, hogy a Bizottságnak nem kellene alkalmaznia a 2014. évi iránymutatást ebben az esetben, mert az visszaható hatással bírna. A Bizottságnak továbbá el kellene tekintenie a támogatás visszakövetelésétől, mivel meg kell védelmi a kedvezményezettek jogos elvárásait, miszerint a támogatást jogszerűen nyerték el.

⁽¹⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. április 23-i 2009/28/EK irányelve a megújuló energiaforrásokból előállított energia támogatásáról, valamint a 2001/77/EK és a 2003/30/EK irányelv módosításáról és azt követő hatályon kívül helyezéséről (HL L 140., 2009.6.5., 16. o.).

⁽¹⁶⁾ C-379/98. sz., *PreussenElektra kontra Schleswig* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2001:160).

⁽¹⁷⁾ C-677/11. sz., *Doux Élevage* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:348).

⁽¹⁸⁾ HLC 164., 2002.7.10., 5. o.

- (54) Ezzel szemben a Német Energiafogyasztók Szövetsége (*Bund der Energieverbraucher*) – amely elsőként nyújtotta be a Bizottsághoz a panaszát a 2012. évi EEG-törvénnyel kapcsolatban – azt állította, hogy az EEG-pótdíjjal összefüggő terhek csökkentése az energiaigényes vállalkozások esetében a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, és ezzel ártanak azoknak a német vállalkozásoknak és fogyasztóknak, akiknek a magasabb EEG-pótdíjat kell megfizetniük anélkül, hogy részesülnének hasonló csökkentésekből. A Szövetség továbbá azt állította, hogy a csökkentések a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján nem tekinthetők a belső piaccal összeegyeztethetőnek. Több német állampolgár is ugyanilyen állításokat fogalmazott meg.
- (55) Az érdekelt felek által benyújtott állításokat a 7. szakasz tárgyalja részletesen.

5. NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATRÓL ÉS A HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEIRŐL

- (56) Németország kiemeli, hogy a 2012. évi EEG-törvény által létrehozott rendszer legtöbb szereplője magánszereplő, mely a *PreussenElektra* ügyben ugyanígy alakult, és ezek a szereplők nem részei a közigazgatásnak. Az állam részéről az egyetlen beavatkozást a jogszabály elfogadása és végrehajtásának szigorú ellenőrzése jelenti. A bevont hatóságok, név szerint a BNetzA és a BAFA állítólag szigorúan betartják a korlátozott hatáskörük határait, és nem kezelnek pénzforrásokat. Németország szerint ezek a hatóságok nem rendelkeznek mérlegelési jogkörrel. Németország továbbá megállapítja, hogy az EEG-pótdíjat nem az állam állapítja meg, hanem piaci mechanizmusra épül, mivel az EEG-villamosenergiának az azonnali piacon történő értékesítéséből származó bevételektől függ. Végül Németország hangsúlyozza, hogy a 2012. évi EEG-törvény nem írja elő a szolgáltatóknak, hogy hárítsák át a pótdíjat a fogyasztókra, ami azt jelenti, hogy a pótdíj áthárítása a villamosenergia-szolgáltató árpolitikájától függ. Ezenfelül a rendszerbe tartozó egyik üzemeltető sem rendelkezik a közjogból eredő különleges jogkörrel; nekik is a polgári bíróságokhoz kell fordulniuk, ha érvényesíteni szeretnék a köztük fennálló kifizetési kérelmüket.
- (57) Németország az alábbi jogi érveket sorakoztatta fel, melyek hasonlatosak az érdekelt felek által benyújtott érvekkel, nevezetesen:
- a szelektív gazdasági előny hiánya, azon az alapon, hogy az EEG-villamosenergia támogatása teljesíti az *Altmark* ügyben hozott ítélet⁽¹⁹⁾ kritériumait, és az energiaigényes vállalkozások számára megengedett csökkentés csak a német iparban már amúgy is létező hátrány csökkentését célozza,
 - az állami források és állami ellenőrzés hiánya, köszönhetően annak, hogy a 2012. évi EEG-törvényben fennálló jogi helyzet és tényállás és a Bíróság által az *Essent* ügyben⁽²⁰⁾ és a *Vent de colère* ügyben⁽²¹⁾ vizsgált helyzetek összehasonlíthatatlanok,
 - a tény, hogy ha ezek esetleg állami támogatásnak minősülnek, akkor a 2012. évi EEG-törvény alapján tett valamennyi kifizetést a Bizottság NN 27/2000 sz. állami támogatási ügyben hozott határozata szerinti meglévő támogatásnak kell tekinteni,
 - a 107. cikk (3) bekezdésének b) és c) pontja alapján valamennyi odaítélt támogatás összeegyeztethető a belső piaccal,
 - a Szerződés 30. és 110. cikke megsértésének a hiánya, mivel az importált EEG-villamosenergiát nem lehet összehasonlítani a belföldön termelt villamos energiával, különösen az *Álands Vindkraft* ügyben nemrég hozott ítélet⁽²²⁾ fényében.
- (58) Németország érvelésének vizsgálatát és cáfolatát részletesen a 7. szakasz tartalmazza.

6. NÉMETORSZÁG KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSAI

- (59) Ahogy azt a (19) preambulumbekkezdésben már említettük, Németország az alábbi vállalat tette az 50 millió EUR rendszerösszekötőkbe és európai energetikai projektekbe való visszaforgatását illetően:

„A 2012. évi EEG vonatkozásában globális megoldást kell találni mind a Grünstromprivileg, mind a 30/110. cikk problémájának kérdésére. A megoldás az állítólagos megkülönböztetés becsült összegének a rendszerösszekötőkbe és hasonló európai energetikai projektekbe való visszaforgatása lenne. A visszaforgatás a vonatkozó projekt fejlődésével párhuzamosan történhetne. A Németország által közölt szám adatok alapján a visszaforgatás mértéke a 2012. január és 2014. július közötti időszakra körülbelül 50 millió EUR. Németország ezt a vállalatot tehát a jogi helyzetének biztosításával teszi meg (megkülönböztetésmentesség).”

⁽¹⁹⁾ C-280/00. sz., *Altmark Trans* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2003:415).

⁽²⁰⁾ C-206/06. sz., *Essent Netwerk Noord* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:413).

⁽²¹⁾ C-262/12. sz., *Association Vent de Colère!* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:851).

⁽²²⁾ C-573/12. sz., *Álands Vindkraft* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2014:2037).

- (60) Németország továbbá az alábbi vállalatokat tette a (27) és azt követő preambulumbekendésekben említett átállási terv vonatkozásában:

„Az adott vállalkozásra vonatkozó visszatérítés (a visszatéríthető összeg) mértéke a 2014–2020 közötti időszakban nyújtott környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló iránymutatás (»2014. évi iránymutatás«) alapján megállapított kapcsolódó EEG-kiadások és a 2012. évi EEG-törvény alapján megállapított EEG-kiadások különbsége. Az átállási terv e tekintetben a 2012. évi EEG-törvény szerint a 2013-as évre kifizetett összeg legfeljebb 125 %-ában (a 2013-as évre) és legfeljebb 150 %-ában (a 2014-es évre) maximalizálja a 2014. évi iránymutatás alapján kifizetendő összeget. A negatív visszakövetelést nem veszik figyelembe.”

7. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

7.1. A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás megléte

- (61) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerint „ha a Szerződések másként nem rendelkeznek, 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”.
- (62) Annak megállapítása során, hogy egy intézkedés a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül-e, a Bizottság a következő kritériumokat alkalmazza: az intézkedésnek az államnak tulajdoníthatónak kell lennie és állami forrásokat kell tartalmaznia, előnyt kell biztosítania bizonyos vállalkozások vagy bizonyos ágazatok számára, amivel torzítja a versenyt vagy a verseny torzításával fenyeget, és képesnek kell lennie a tagállamok közötti kereskedelem befolyásolására.

7.1.1. A kereskedelmet és a versenyt befolyásoló szelektív előny megléte

- (63) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában megállapította, hogy a 2012. évi EEG-törvény kétféle, a kereskedelmet és a versenyt befolyásoló szelektív előnyt foglal magában.
- (64) Az egyik típusú előnyt az EEG-villamosenergiát termelők számára nyújtotta. A Bizottság megállapította, hogy az átvételi árak és prémiumok a piaci árnál magasabb árat biztosítottak az EEG-villamosenergiát termelők számára az általuk megtermelt villamos energiáért. Ugyanez igaz volt az EEG-villamosenergia közvetlen forgalmazására is, aminek köszönhetően a 2012. évi EEG-törvény 39. §-a alapján jogosultak lettek az alacsonyabb EEG-pótdíjra, mivel ez a rendelkezés lehetővé tette az EEG-villamosenergiát termelők számára, hogy a piaci árnál magasabb árat kérhessenek. Az intézkedés azért volt szelektív, mert csak az EEG-villamosenergiát termelőkre vonatkozott. Ezenfelül a villamosenergia-piacot liberalizálták, és a villamosenergia-termelők azokban az ágazatokban tevékenykedtek, amelyekben kereskedelem folyt a tagállamok között (az eljárás megindításáról szóló határozat (76) preambulumbekendése).
- (65) A második típusú előny bizonyos energiaigényes vállalkozások számára az EEG-pótdíj BesAR alapján történő csökkentését jelentette. A Bizottság megállapította, hogy a feldolgozóiparban működő energiaigényes vállalkozások részesültek ebben az előnyben, mert az általuk fizetendő EEG-pótdíjat maximalizálták. A 2012. évi EEG-törvény 40. és 41. §-a felszabadította őket egy olyan teher alól, amelyet normális esetben viselniük kellene. A felső határérték megakadályozta az átvitelrendszer-irányítókát és a villamosenergia-szolgáltatókat abban, hogy visszaszerezzék az energiaigényes vállalkozásoktól az EEG-villamosenergia támogatása miatt felmerült többletköltségeket. Ezt az intézkedést is szelektívnek nyilvánították, mivel kizárólag a feldolgozóiparban működő energiaigényes vállalkozások részesülhettek belőle. Végül az intézkedés képes volt torzítani a versenyt és befolyásolni a tagállamok közötti kereskedelmet, mert a kedvezményezettjei az energiaigényes áruk termelői (például vasfém- és nemvasfémtermelők, papíripar, vegyipar, cementgyártók) voltak, és a termelők azokban az ágazatokban tevékenykedtek, amelyekben kereskedelem folyt a tagállamok között (az eljárás megindításáról szóló határozat (77)–(80) preambulumbekendése).
- (66) Németország úgy ítéli meg, hogy sem az EEG-villamosenergiatermelők, sem a BesAR miatt előnyben részesített energiaigényes vállalkozások szintjén nem biztosítottak gazdasági előnyt a következő okok miatt.
- a) Az EEG-villamosenergiatermelők állítólag nem részesülnek az EEG-pótdíjból származó gazdasági előnyben még akkor sem, ha azt állami támogatásnak tekintenék, mivel a termelőknek fizetett átvételi árak az EEG-pótdíjtól függetlenek. Az EEG-pótdíj csupán az átvitelrendszer-irányítók által viselt veszteségek ellentételezésére szolgál. Ezenfelül az EEG-villamosenergiatermelők ellentételezése állítólag teljesíti az *Altmark* ügyben hozott ítéletben ⁽²³⁾ foglalt kritériumokat.

⁽²³⁾ C-280/00. sz., *Altmark Trans* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2003:415) 87–93. pontja. Az *Altmark*-kritériumokat az Európai Unió Bírósága állapította meg annak tisztázására, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásért a hatóság által kifizetett kompenzáció milyen körülmények között minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

b) Az energiaigényes vállalkozásokat illetően Németország úgy véli, hogy a BesAR nem biztosít gazdasági előnyt, hanem kompenzálja a vállalkozások által a más tagállamokban lévő (a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiával összefüggő, alacsonyabb finanszírozási kiadásokkal rendelkező) ⁽²⁴⁾ versenytársakkal és harmadik országokban lévő versenytársakkal (akiknek általában nem kell ezzel hasonlatos terhet viselniük) szemben elszenvedett versenyhátrányt.

- (67) Néhány érdekelt fél vitatta azokat a megállapításokat, melyek szerint a csökkentett EEG-pótdíj a verseny torzítására képes gazdasági előnyt jelentett. Az intézkedésre inkább úgy tekintettek, mint ami visszaállítja az egyenlő versenyfeltételeket az Unióban, mivel az ipari villamosenergia-kiadások Németországban sokkal magasabbnak voltak, mint bárhol máshol. Ezenfelül egyes érdekelt felek megállapítják, hogy az évente több mint 10 GWh-t fogyasztó kedvezményezetteknek a kötelező energiahatékonysági audittal kapcsolatos pénzügyi kiadásaik is vannak.
- (68) Németország és az érdekelt felek azt a megállapítást is vitatták, hogy a gazdasági előnyök szelektívek és képesek befolyásolni a versenyt és a kereskedelmet, főleg mivel a BesAR elvben a feldolgozóiparban működő összes vállalkozásra és bármilyen méretű vállalkozásra vonatkozik. Egyes érdekelt felek úgy vélik, hogy a csökkentések nem szelektívek, mert a kedvezményezettek nincsenek a többi vállalkozással összehasonlítható helyzetben, mivel a fő támogathatósági kritériumok a villamosenergia-intenzitás és a villamosenergia-fogyasztás, és mivel a magas villamosenergia-intenzitású vállalkozások sokkal inkább ki vannak téve az EEG-pótdíj veszélyének, mint az alacsony intenzitású vállalkozások. Azt is állítják, hogy még ha a csökkentett pótdíjak meggyőzően szelektívnek is bizonyulnának, akkor is az EEG-villamosenergia támogatási rendszerének jellegéhez és logikájához tartoznának: a csökkentések nélkül az EEG-villamosenergia támogatását nem lehetne finanszírozni, mivel az energiaigényes vállalkozások Németországon kívülre költöznének.
- (69) A Németország és az érdekelt felek által beterjesztett érvek nem meggyőzőek.

7.1.1.1. A tagállamokban található vállalkozások egyenlő esélyei

- (70) Először is az, hogy a vállalkozásoknál már felmerült kiadásokat vagy költségeket ellentételezik, főszabály szerint nem zárja ki a gazdasági előny meglétét ⁽²⁵⁾. Az előny meglétét önmagában az a körülmény sem zárja ki, hogy a más tagállamokban működő versenytárs vállalkozások kedvezőbb helyzetben vannak ⁽²⁶⁾, mivel az előny fogalma egy vállalkozás pénzügyi helyzetének a vállalkozás azon saját jogi és ténybeli körülményeit figyelembe vevő elemzésén alapul, amelyek az adott intézkedés mellett, illetve az intézkedés hiányában érvényesülnek. Mindenesetre az adókat és más terheket nem számítva az ipari fogyasztók számára a villamosenergia-árak átlagban alacsonyabbak Németországban, mint másutt.
- (71) A Törvényszék nemrég megerősítette azt az elvet, hogy az előny meglétét a tagállamokban fennálló versenyfeltételektől függetlenül kell vizsgálni ⁽²⁷⁾. A Törvényszék megállapította, hogy a kedvezményes díj jellege, vagyis az, hogy az *Alcoa Trasformazioni* számára visszatérítették az ENEL által kiszabott villamosenergia-árak és az 1995. évi rendelet közötti különbséget, elég annak a megállapításához, hogy az érintett vállalkozás nem viselte az összes költséget, amely normális esetben a költségvetését terhelte volna ⁽²⁸⁾. A Törvényszék továbbá megállapította, hogy az előny megléte az árdifferenciálási mechanizmus egyszerű leírásából következik, vagyis egy olyan kompenzációs mechanizmusból, melynek célja, hogy felmentse a társaságokat az Unió területén értékesített áruk előállításához szükséges villamos energia ára egy részének kifizetése alól ⁽²⁹⁾. A Törvényszék ezenfelül ismét kimondta ⁽³⁰⁾ azt az elvet, hogy az állami támogatást a saját érdemeiért, és nem a célkitűzései – úgymint bizonyos piacokon a nem tökéletes verseny helyreállítása – fényében kell vizsgálni.
- (72) Hasonlóképpen az EEG-pótdíj BesAR alapján odaítélt csökkentése javítja a kedvezményezettek pénzügyi helyzetét úgy, hogy felmenti őket egy olyan teher viselése alól, amelyet normál körülmények között ki kellene fizetniük. Ha a BesAR vagy a BAFA határozata nem létezne, akkor a többi villamosenergia-fogyasztóhoz hasonlóan a teljes EEG-pótdíjat ki kellene fizetniük. Németország hangsúlyozta a csökkentések szükségességét a kedvezményezettek más tagállamok és harmadik országok energiaigényes vállalkozásaival szemben fennálló versenyképességének fenntartása érdekében. Németország e körben kifejezetten elismeri, hogy a kedvezményezettek gazdaságilag előnyös bánásmódban részesülnek.

⁽²⁴⁾ Ennek az érvnek az alátámasztására Németország az Európai Energia Szabályozók Tanácsának (CEER) 2013. június 25-én kelt „Állapotjelentés a megújuló energiát és az energiahatékonyságot támogató rendszerekről Európában” c. jelentését idézte (és különösen annak a 18–20. oldalán található táblázatokat).

⁽²⁵⁾ C-387/92. sz., *Banco Exterior de España* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1994:100) 13. pontja; C-156/98. sz., *Németország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2000:467) 25. pontja; C-6/97. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1999:251) 15. pontja; C-172/03. sz., *Heiser* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2005:130) 36. pontja; C-126/01. sz., *GEMO SA* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2003:622) (28–31. pontja a hulladék térítésmentes összegyűjtéséről és eltávolításáról).

⁽²⁶⁾ 173/73. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EU:C:1974:71) 17. pontja. Lásd még a T-55/99. sz., *CETM kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2000:223) 85. pontját.

⁽²⁷⁾ 177/10. sz., *Alcoa Trasformazioni kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2014:897) 82–85. pontja.

⁽²⁸⁾ 177/10. sz., *Alcoa Trasformazioni kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2014:897) 82. pontja.

⁽²⁹⁾ 177/10. sz., *Alcoa Trasformazioni kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2014:897) 84. pontja.

⁽³⁰⁾ 177/10. sz., *Alcoa Trasformazioni kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2014:897) 85. pontja.

7.1.1.2. Szelektivitás

- (73) A BesAR szelektivitásának hiányát illető állításokkal kapcsolatban fel kell eleveníteni, hogy „sem a támogatásra jogosult vállalkozások nagy száma, sem pedig azoknak az ágazatoknak a sokfélesége és mérete alapján, amelyekben a vállalkozások működnek, nem vonható le arra vonatkozó következtetés, hogy a kezdeményezés általános gazdaságpolitikai intézkedés”⁽³¹⁾, amíg más ágazatokat, például a szolgáltatásokat kizárják a kedvezményezettek köréből. Itt is már ez a helyzet, mivel csak a feldolgozóipar részesül a támogatásból (anélkül, hogy szükséges lenne a szelektivitás indokainak további vizsgálata a Bizottság által). Ezért az EEG-pótdíj csökkentése nem vonatkozik azokra a vállalkozásokra, amelyek a kedvezményezettekkel hasonló helyzetben vannak. Az EEG-pótdíj eltérő, fogyasztáshoz kötött csökkentései az ugyanolyan jogi és ténybeli helyzetben lévő alanyok, vagyis az energiaigényes felhasználók megkülönböztetéséhez vezet, és azok már önmagukban is szelektívek.
- (74) Azon állítással kapcsolatban, hogy a BesAR hatályát és a megkülönböztetéseket igazolja a rendszer jellege és általános felépítése, emlékeztetni kell arra is, hogy „az általános adórendszer alkalmazása alóli kivételt előíró intézkedést akkor lehet igazolni, ha az az említett adórendszer alapelveinek vagy vezérlő elveinek közvetlen következménye. E tekintetben különbséget kell tenni egyrészt az adott adórendszer – azon kívülálló – céljai, másrészt a magában az adórendszerben rejlő mechanizmusok között, amelyek szükségesek a fenti célok eléréséhez”⁽³²⁾. Am sem a környezetvédelem, sem az ipar versenyképességének megőrzése nem minősül a pótdíj rendszeréhez szervesen kapcsolódó alapelvnek vagy vezérlő elvnek. Ettől eltérően ezeket a pótdíjrendszernek tulajdonított külső célkitűzéseknek tekintik. Néhány előző ügyhöz⁽³³⁾ hasonlóan a környezet védelme ebben az esetben nem befolyásolhatja azt a megállapítást, hogy az EEG-pótdíj csökkentése állami támogatásnak minősül. Először is, a versenyképesség megőrzése nem is szerepel a 2012. évi EEG-törvény 1. §-ában foglalt célkitűzések listáján. Ennek ellenére a 40. § 2. mondata tulajdonképpen előírja, hogy a versenyképesség megőrzése csak akkor engedélyezhető, ha az nem veszélyezteti a 2012. évi EEG-törvény 1. §-ában foglalt célkitűzéseket.

7.1.1.3. Az EEG-pótdíjból származó előny; az Altmark ügy

- (75) Németország azon állítását illetően, mely szerint a megújuló energiaforrásokért fizetendő pótdíj önmagában nem jelent előnyt az EEG-villamosenergiatermelők számára, a Bizottság fenntartja álláspontját, hogy a támogatási intézkedések sokkal jobban javítják az EEG-villamosenergiatermelők pénzügyi helyzetét annál, mintha a termelők csak a villamos energia piaci áron történő értékesítéséből befolyt bevételekre támaszkodnának. Az EEG-pótdíj ezeknek a támogatási intézkedéseknek a finanszírozását szolgálja. A német állástól eltérően az, hogy az átvételi árat befolyásolja-e az EEG-pótdíj mértéke, nem releváns annak meghatározását illetően, hogy ezek az árak gazdasági előnyt jelentenek-e.
- (76) Németország betérjesztése szerint az EEG-villamosenergiatermelők számára nyújtott támogatás megfelelően ellentételezi az Altmark ügy szerinti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítését.
- (77) Az Altmark ügyben hozott ítéletében a Bíróság úgy határozott, hogy az állami intézkedéseket nem a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése, hogy amennyiben az adott intézkedést „úgy kell tekinteni, mint a kedvezményezett vállalkozás által a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért nyújtott szolgáltatások ellenértékét képviselő ellentételezést, olyan módon, hogy ezek a vállalkozások ebből gyakorlatilag pénzügyi előnyhöz nem [jutottak], és így nem [kerültek] e beavatkozás folytán versenytársaiknál kedvezőbb helyzetbe”⁽³⁴⁾.
- (78) Ennek a megállapításnak azonban négy feltételnek kell megfelelnie⁽³⁵⁾:
- „Egyrészt a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és e kötelezettségnek egyértelműen meghatározottnak kell lennie.”
 - „Másrészt az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani, annak elkerülése érdekében, hogy az ellentételezés olyan gazdasági előnyt tartalmazzon, amely alkalmas a kedvezményezett vállalkozás előnyben részesítésére a versenytárs vállalkozásokkal szemben.”

⁽³¹⁾ C-143/99. sz., *Adria-Wien Pipeline* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2001:598) 48. pontja.

⁽³²⁾ C-78/08–C-80/08. sz., *Paint Graphos* egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2011:550) 69. pontja.

⁽³³⁾ C-75/97. sz., *Belgium kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1999:311) 38. és azt követő pontjai; C-172/03. sz., *Heiser* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2005:130); 487/06 P. sz., *British Aggregates Association kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:757) 86–92. pontja; C-143/99. sz., *Adria-Wien Pipeline* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2001:598) 43., 52. és azt követő pontjai.

⁽³⁴⁾ C-280/00. sz., *Altmark Trans* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2003:415) 87. pontja.

⁽³⁵⁾ C-280/00. sz., *Altmark Trans* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2003:415) 89–93. pontja.

- c) „Harmadszor, az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek biztosításához szükséges költség egy része vagy egésze fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket és az ésszerű nyereséget.”
- d) „Negyedszer, amikor egy adott esetben a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt a jelöltet válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyet egy átlagos, jól vezetett és a szükséges közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek végrehajtásakor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre.”
- (79) Németország úgy véli, hogy a megújuló energiaforrásokra épülő technológiákat alkalmazó villamosenergia-termelők támogatása teljesíti az első feltételt, köszönhetően a megújuló energiaforrások felhasználását előmozdító 2009/28/EK irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében megállapított közös érdekű célkitűzés meglétének. Ezen túlmenően Németország szerint a 2009/72/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽³⁶⁾ 3. cikkének (2) bekezdéséből az következik, hogy a megújuló forrásokból származó energiák előmozdítása a villamosenergia-ágazatban működő vállalkozások számára előírt közszolgáltatási kötelezettségek tárgya lehet.
- (80) Németország szerint a második *Altmark*-kritérium is teljesült. Szerinte ugyanis az EEG-villamosenergiatermelők ellentételezésének paramétereit tárgyilagos és átlátható módon előzetesen állapították meg a 2012. évi EEG-törvényben.
- (81) Németország a harmadik kritériumot is teljesítettnek tekinti, mivel a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában azt a következtetést vont le, hogy az EEG-villamosenergiatermelőket nem fogják túlzott mértékben ellentételezni.
- (82) Végül Németország azt állítja, hogy az EEG-villamosenergiatermelők számára nyújtott ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján állapították meg, amelyek egy átlagos, jól vezetett és megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek végrehajtásakor felmerülnének. E tekintetben Németország a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatában foglalt összegezethetőségi értékelésben megjelölt következtetésére utal, mely szerint az EEG-villamosenergiatermelők támogatásáért hozott intézkedések ösztönző hatásúak és arányosak. Mindkét tény elvileg azt bizonyítja, hogy az átvételi ár kedvezményezettjei jól vezetett vállalkozások.
- (83) A Bizottság ezeket az érveket nem találja meggyőzőnek.
- (84) Az első *Altmark*-kritérium előírja, hogy a közszolgáltatást nyújtó vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie.
- (85) A 2012. évi EEG-törvény alapján a termelőket nem kötelezik termelésre, hanem azok a német állam által biztosított gazdasági ösztönzőre reagálnak.
- (86) Ezért a Bizottság véleménye szerint az első *Altmark*-kritérium nem teljesül.
- (87) Mivel az *Altmark*-kritériumok együttesen figyelembe veendő kritériumok, a Bizottság a második, harmadik és negyedik kritérium teljesülésének vizsgálata nélkül kijelenti, hogy Németország azon érve, hogy a megújuló energiaforrásokra épülő technológiákat alkalmazó villamosenergia-termelők számára biztosított átvételi árak megfelelően ellentételezik az *Altmark* ügy szerinti közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségeket, nem fogadható el.

7.1.1.4. Van der Kooy, Danske Busvognmænd és Hotel Cipriani ügyek

- (88) Az EEG-pótdíj Besar szerinti csökkentését illetően Németország, valamint több érdekelt fél is a Bíróság *Van der Kooy* ügyben hozott ítéletét, illetve a Törvényszék *Danske Busvognmænd* és *Hotel Cipriani* egyesített ügyekben hozott ítéletét idézte annak alátámasztására, hogy a csökkentések nem minősülnek gazdasági előnynek⁽³⁷⁾.

⁽³⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/72/EK irányelve (2009. július 13.) a villamos energia belső piacára vonatkozó közös szabályokról és a 2003/54/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 211., 2009.8.14., 55. o.).

⁽³⁷⁾ 67/85., 68/85. és 70/85. sz., *Kwekerij Gebroeders van der Kooy et al.* egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1988:38); T-157/01. sz., *Danske Busvognmænd kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2004:76); T-254/00., T-270/00. és T-277/00. sz., *Hotel Cipriani et al. kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2008:537).

- (89) A *Van der Kooy* ítéletben a Bíróság kimondta, hogy a melegházi kertészettel foglalkozó vállalkozások számára nyújtott, földgázra vonatkozó kedvezményes díj nem számítana támogatásnak, ha ezt „az adott piac keretén belül bizonyos gazdasági indokok – mint például a más, versenyképes árú energiaforrások által ugyanazon a piacon támasztott verseny visszaszorításának szükségessége – objektív módon alátámasztják”⁽³⁸⁾. Németország és az érdekelt felek állításaival ellentétben a szóban forgó kérdés, amelyre a Bíróság hivatkozott, a különböző tüzelőanyagok közötti verseny volt ugyanazon a piacon, és az, hogy az ilyen tüzelőanyagot értékesítő társaságok hogyan állapíthatják meg a díjszabásukat ennek megfelelően, vagyis a piaczgazdasági magánbefektetői próba alkalmazásával. A kérdés inkább az volt, hogy az üvegházakat működtető vállalatok átváltanának-e a szénre a földgáz magasabb ára miatt, és hogy a kedvezményes díjak ezért ésszerű gazdasági viselkedést váltanának-e ki a gázipari társaságból. A szóban forgó ügyben semmi sem igazolja azt, hogy Németország magánbefektetőként viselkedett, és Németország valójában sosem állította azt, hogy az energiaigényes vállalkozások számára nyújtott EEG-pótdíj csökkentéseket a magánbefektetői próba teljesítésének kellene tekinteni.
- (90) Ezen túlmenően a Törvényszék *Danske Busvognmænd*⁽³⁹⁾ és *Hotel Cipriani*⁽⁴⁰⁾ ügyekben hozott ítéleteiben foglalt *obiter dicta* mindeközben a Bíróság által és a Törvényszék néhány újabb ítéletével megsemmisítésre kerültek. A *Comitato „Venezia vuole vivere”*⁽⁴¹⁾ ügyben hozott ítéletében a Bíróság kétségkívül kifejtette, hogy az intézkedéseket csak akkor nem tekintik előnyt nyújtó intézkedésnek, ha az állami beavatkozás a kedvezményezett vállalkozás által közszolgáltatási kötelezettségként teljesített általános közérdekű szolgáltatás ellenértékéül adott térítésnek tekinthető oly módon, hogy ezek a vállalkozások ebből gyakorlatilag pénzügyi előnyhöz nem jutnak, és így nem kerülnek e beavatkozás folytán versenytársaiknál kedvezőbb helyzetbe⁽⁴²⁾. A Bíróság hozzátette, hogy az a körülmény, miszerint egy tagállam egy bizonyos gazdasági ágazatban a versenyfeltételeket egyoldalú intézkedésekkel úgy próbálja módosítani, hogy azok közeledjenek a más tagállamokban érvényesülőkhöz, nem szünteti meg ezeknek az intézkedéseknek a támogatási jellegét⁽⁴³⁾. Továbbá azoknak az esetleges hátrányoknak az ellentételezésére irányuló intézkedések, amelyekkel a tagállamok bizonyos térségeiben letelepedett vállalkozásoknak szembesülniük kell, szelektív előnyöknek minősülhetnek⁽⁴⁴⁾.
- (91) A Törvényszék azt is megállapította, hogy a *Danske Busvognmænd* ítélet nem alkalmazható, ha a vállalkozás költségvetését normális esetben terhelő díjakat csökkenti az állam. A Törvényszék ismét kimondta azt az elvet, hogy az ellentételezés hatálya – vagyis a versenyhátrány kiküszöbölése – nem változtatja meg annak a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás jellegét⁽⁴⁵⁾.
- (92) A Törvényszék egy későbbi ítéletében elismerte, hogy a vállalkozások által elszenvedett versenyhátrány – egyes beavatkozások esetében a csökkentések végrehajtásával történő – ellentételezésének célkitűzése nem tudta megváltoztatni ezeknek az előnyöknek a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti támogatás jellegét. Ezért a strukturális hátrány kiküszöbölésére irányuló intézkedések – hacsak nem teljesítik az *Altmark* ítéletben⁽⁴⁶⁾ meghatározott kritériumokat – nem menekülhetnek meg az állami támogatásként való besorolástól.
- (93) Ezért a Németország és a néhány érdekelt fél által beterjesztett okfejtés nem elfogadható.
- (94) A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az intézkedés szelektív előnyhöz juttatja az EEG-villamosenergiatermelőket, ami valószínűleg befolyásolni fogja a tagállamok közötti versenyt és kereskedelmet.

7.1.2. Államnak való betudhatóság

- (95) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában megállapította, hogy az előnyök a német államnak tudhatók be, mert az átvételi árak és prémiumok, az EEG-pótdíj és a pótdíjra meghatározott felső határérték állami jogszabályok és végrehajtási rendeletek eredménye, továbbá a pótdíj maximalizálását csak azután hajtották végre, hogy a BAFA – mint állami szerv – ellenőrizte a jogi feltételek teljesülését.
- (96) Németország és néhány harmadik fél vitatta az államnak való betudhatóságot arra hivatkozással, hogy az állam csupán elfogadta a jogszabályokat, és a hálózatüzemeltetők a saját belátásuk szerint cselekszenek.

⁽³⁸⁾ 67/85., 68/85. és 70/85. sz., *Kwekerij Gebroeders van der Kooy et al.* egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1988:38) 30. pontja.

⁽³⁹⁾ T-157/01. sz., *Danske Busvognmænd* kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2004:76) 57. pontja.

⁽⁴⁰⁾ T-254/00., T-270/00. és T-277/00. sz., *Hotel Cipriani et al.* kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2008:537) 185. pontja.

⁽⁴¹⁾ C-71/09 P. sz., *Comitato „Venezia vuole vivere” et al.* kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2011:368).

⁽⁴²⁾ C-71/09 P. sz., *Comitato „Venezia vuole vivere” et al.* kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2011:368) 92. pontja.

⁽⁴³⁾ C-71/09 P. sz., *Comitato „Venezia vuole vivere” et al.* kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2011:368) 95. pontja.

⁽⁴⁴⁾ C-71/09 P. sz., *Comitato „Venezia vuole vivere” et al.* kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2011:368) 96. pontja.

⁽⁴⁵⁾ T-295/12. sz., *Németország* kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2014:675) 144. pontja; T-309/12. sz., *Zweckverband Tierkörperbeseitigung* kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2014:676) 261. pontja.

⁽⁴⁶⁾ T-226/09. sz., *British Telecommunications et al.* kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2013:466) 71. pontja.

- (97) Az államnak való betudhatóság kérdése alapos vizsgálatot igényelhet, ahol csak a köztulajdonban lévő vállalatok viselkedése számít. Az azonban kétségtelen, hogy az állam közigazgatásának és jogalkotóinak tevékenysége az államnak betudható cselekvés⁽⁴⁷⁾.

7.1.3. Állami források megléte

- (98) Az EEG-villamosenergiatermelőknek nyújtott támogatást illetően a Bizottság arra az előzetes következtetésre jutott az eljárás megindításáról szóló határozatában, hogy a 2012. évi EEG-törvény szerint az átvitelrendszer-irányítókat az állam nevezte ki az EEG-pótdíj kezelésére, és az EEG-pótdíjból származó bevételek állami forrásnak minősültek ((138) preambulumbekzdés).
- (99) Az állam nemcsak azt határozta meg, hogy az előny kinek nyújtható, hogy melyek legyenek a támogathatósági kritériumok es mekkora legyen a támogatás szintje, hanem szintén az állam biztosította a pénzügyi forrásokat az EEG-villamosenergia támogatási költségeinek fedezésére. A *Doux Élevage* ítélet⁽⁴⁸⁾ esetétől eltérően az EEG-pótdíjat jogszabály – vagyis az állam – hozta létre és veti ki, és ez nem pusztán az átvitelrendszer-irányítók magánkezelményezése, amelyet az állam kötelezőnek nyilvánít a potyázás elkerülése érdekében. Az állam meghatározta a pótdíj célját és rendeltetését: a pótdíj finanszírozza az állam által létrehozott támogatási politikát, és nem az átvitelrendszer-irányítók által eldöntött lépés. Az átvitelrendszer-irányítók nem választhatják meg szabadon a pótdíj mértékét, és a pótdíj kiszámítása, kiszabása és kezelése során szigorúan ellenőrzés alatt vannak. Az állam azt is ellenőrzi, hogy hogyan értékesítik az EEG-villamosenergiát. Az EEG-pótdíj létrehozására vonatkozó rendelkezések biztosítják, hogy a pótdíj kellő módon fedezze az EEG-villamosenergia támogatásához szükséges összeget, valamint a rendszerirányításból eredő költségeket. Ezek a rendelkezések nem engedik meg a költségek fedezéséhez szükséges felül további bevételek gyűjtését. Az átvitelrendszer-irányítók nem használhatják fel az EEG-pótdíjat bármely egyéb tevékenység finanszírozására, és külön számlán kell vezetni az ezzel kapcsolatos pénzügyi forgalmat (az eljárás megindításáról szóló határozat (137) preambulumbekzdése).
- (100) A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint mind az állam által közvetlenül nyújtott, mind az állam által kijelölt vagy létrehozott közjogi vagy magánjogi szervezetek által nyújtott előnyök beletartoznak a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás fogalmába⁽⁴⁹⁾. Ezért a pusztán tény, hogy az előny nem közvetlenül az állami költségvetésből finanszírozzák, nem elég annak a lehetőségnek kizárására, hogy állami forrásokat használtak fel hozzá⁽⁵⁰⁾. Ezenfelül az, hogy a források eredetileg magánjellegűek, szintén nem akadályozza annak, hogy azok az e rendelkezés értelmében vett állami forrásnak minősüljenek⁽⁵¹⁾. Az, hogy a szóban forgó összegek nincsenek állandó jelleggel az állam birtokában, szintén nem zárja ki azt, hogy állami forrásoknak minősüljenek, ha folyamatosan állami ellenőrzés alatt maradnak⁽⁵²⁾ (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (82), (83) és (84) preambulumbekzdését).
- (101) Így a Bíróság több alkalommal is kimondta, hogy a magánszereplők által fizetett hozzájárulások állami támogatásnak minősülhetnek, mivel kijelöltek vagy létrehoztak egy olyan szervezetet kifejezetten arra, hogy az állami jogalkotással összhangban kezelje ezeket a hozzájárulásokat⁽⁵³⁾ (lásd az az eljárás megindításáról szóló határozat (85)–(89) preambulumbekzdését). Valóban, „[m]ivel a szóban forgó alapokat hazai jogszabályban előírt kötelező hozzájárulásokból finanszírozzák, és ahogy ez az eset mutatja, e források kezelése és elosztása e jogszabály szerint történik, e forrásokat a 107. cikke szerinti állami támogatásnak kell tekinteni, még akkor is, ha azokat nem állami hatóságok kezelik.”⁽⁵⁴⁾
- (102) A Bizottság ezért az eljárás megindításáról szóló határozatában a Törvényszék megállapításaira⁽⁵⁵⁾ hivatkozva arra a következtetésre jutott, hogy annak a vizsgálatára vonatkozó releváns kritérium, hogy a források nyilvános forrásból származnak-e – az eredeti származásuktól függetlenül –, a hatóságnak a szóban forgó intézkedések meghatározásába és azok finanszírozási módjába való beavatkozásának foka volt.
- (103) Bár a Bíróság a *PreussenElektra* ügyben és a *Doux Élevage* ügyben kizárta az állami támogatás meglétét, ez ott az adott ügyek különleges körülményeinek volt köszönhető. A *PreussenElektra* ügyben⁽⁵⁶⁾ sem pótdíj vagy hozzájárulás, sem a pénzforgások kezelésére létrehozott vagy kijelölt szervezet nem játszott szerepet, mivel a magánszereplőkre kiszabott kötelezettségeket a saját pénzükből kellett teljesíteniük. A *Doux Élevage* ügyben

⁽⁴⁷⁾ Vö. az AG Wathelet ügy következtetéseivel, C-242/13. sz., *Commerz Nederland* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2014:308) 75. és azt követő pontjai.

⁽⁴⁸⁾ C-677/11. sz., *Doux Élevage* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:348).

⁽⁴⁹⁾ C-78/76. sz., *Steinike & Weinlig kontra Németország* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1977:52) 21. pontja.

⁽⁵⁰⁾ C-677/11. sz., *Doux Élevage* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:348) 35. pontja.

⁽⁵¹⁾ C-262/12. sz., *Association Vent de Colère!* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:851) 16–20. pontja.

⁽⁵²⁾ C-262/12. sz., *Association Vent de Colère!* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:851) 21. pontja.

⁽⁵³⁾ C-78/76. sz., *Steinike & Weinlig kontra Németország* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1977:52) 21. pontja; 173/73. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EU:C:1974:71) 35. pontja; 259/85. sz., *Franciaország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1987:478) 23. pontja; C-206/06. sz., *Essent Netwerk Noord* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:413) 66. pontja.

⁽⁵⁴⁾ 173/73. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EU:C:1974:71) 35. pontja.

⁽⁵⁵⁾ T-139/09. sz., *Franciaország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2012:496) 63–64. pontja.

⁽⁵⁶⁾ C-379/98. sz., *PreussenElektra kontra Schleswig* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2001:160).

szerepelt egy, az állam által kötelezőként elrendelt hozzájárulás, de a magánszervezetek az ebből a hozzájárulásból származó bevételeket szabadon felhasználhatták. Tehát az összegyűjtött pénzforgások felett az állam nem gyakorolt semmilyen ellenőrzést.

- (104) Ezen elveknek a 2012. évi EEG-törvény által létrehozott támogatási rendszerre történő alkalmazásakor a Bizottság az alábbi előzetes következtetésekre jutott:
- (105) Az állam a 2012. évi EEG-törvénnyel egy különleges terhet – az EEG-pótdíjat – hozott létre, és meghatározta annak célját, vagyis azt, hogy fedezze az átvitelrendszer-irányítóknál az EEG-villamosenergia vásárlása során felmerült költségek és ennek a villamos energiának az értékesítése során termelt bevételek közötti különbséget. A pótdíj mértékének kiszámítását szintén a 2012. évi EEG-törvény állapítja meg, csakúgy, mint azt az elvet, mely szerint a hiányt és a többletet a következő évben helyesbítik. Ez biztosítja, hogy az átvitelrendszer-irányítóknál nem merülnek fel veszteségek, de azt is jelenti, hogy az irányítók az EEG finanszírozásán kívül a pótdíjból származó bevételt másra nem használhatják fel. A Bizottság arra a következtetésekre jutott, hogy a *PreussenElektra* ügytől eltérően az állam ellátta azokat a vállalkozásokat a szükséges pénzügyi forrásokkal ahhoz, hogy finanszírozni tudják az EEG-villamosenergia támogatását (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (97)–(103) preambulumbekzdését).
- (106) A Bizottság továbbá kimondta, hogy az átvitelrendszer-irányítókat jelölték ki a pótdíj kezelésére. Az irányítók feladata:
- a területükön termelt EEG-villamosenergia megvásárlása közvetlenül a termelőtől, amennyiben az közvetlenül kapcsolódik az átviteli vonalhoz, vagy az elosztórendszer-üzemeltetőtől átvételi áron vagy piaci prémiumon. Ennek következtében mind az EEG-villamosenergia, mind a 2012. évi EEG-törvény által előírt támogatás pénzügyi terhek központosítva vannak mind a négy átvitelrendszer-irányító szintjén,
 - a *zöld villamos energia* által biztosított kedvezmény alkalmazása az olyan szolgáltatókra, akik azt igénylik és teljesítik a 2012. évi EEG-törvény 39. §-ának (1) bekezdésében foglalt vonatkozó feltételeket,
 - az EEG-villamosenergia mennyiségének kiegyenlítése az irányítók között oly módon, hogy mindegyik irányító ugyanannyi EEG-villamosenergiát vásároljon,
 - az EEG-villamosenergia értékesítése az azonnali piacon a 2012. évi EEG-törvényben és a végrehajtási rendeleteiben meghatározott szabályok mentén, amit közösen is megtehetnek,
 - az EEG-pótdíj közös kiszámítása, amelynek a Németországban fogyasztott minden kWh-ra nézve ugyanannyinak kell lennie, mint az EEG-villamosenergia értékesítéséből eredő bevételek és az EEG-villamosenergia vásárlásához kapcsolódó kiadások közötti különbség,
 - az EEG-pótdíj közös közzététele egy meghatározott formátumban a közös honlapon,
 - az EEG-villamosenergiára vonatkozó összesített adatok közzététele,
 - az előzetes EEG-pótdíj összehasonlítása azzal az értékkel, amit egy adott évben ténylegesen el kellett volna érnie, és a pótdíj kiigazítása a következő évre,
 - előrejelzések közzététele több évre előre,
 - az EEG-pótdíj visszatérítése a villamosenergia-szolgáltatóktól,
 - (minden) egyes irányítónak külön számlán kell vezetnie a 2012. évi EEG-törvénnyel kapcsolatos pénzügyi forgalmat (kiadások és bevételek).
- (107) Végül a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az állam szigorúan ellenőrzi azt, hogy az átvitelrendszer-irányítók hogyan kezelik a pótdíjat (az eljárás megindításáról szóló határozat (110)–(113) preambulumbekzdése). Az ellenőrzést a BNetzA végzi, amely szintén rendelkezik a szükséges végrehajtási hatáskörrel. A BNetzA különösen azt ellenőrzi, hogy az átvitelrendszer-irányítók hogyan értékesítik az EEG-villamosenergiát, amelyre átvételi árat fizetnek az azonnali piacon; hogy az átvitelrendszer-irányítók helyesen határozzák-e meg, szabják-e ki és teszik-e közzé az EEG-pótdíjat; hogy az átvitelrendszer-irányítók helyesen számítják-e fel az EEG-pótdíjat a villamosenergia-szolgáltatók részére; hogy az átvitelrendszer-irányítók helyesen számítják-e fel az átvételi árat és a prémiumokat; és hogy csak a 2012. évi EEG-törvény 39. §-ában foglalt feltételeket teljesítő villamosenergia-szolgáltatók esetében csökkentik-e az EEG-pótdíjat. Az átvitelrendszer-irányítók tájékoztatást is küldenek a BNetzA részére az EEG-villamosenergia támogatásáról és a szolgáltatók számára megszabott árakról. Végül a BNetzA bírságot szabhat ki és – például az EEG-pótdíj mértékét befolyásoló – döntéseket hozhat. A Bizottság azt is megállapította, hogy a BAFA (állami szerv) az energiaigényes vállalkozásoknak csak a lehetséges kedvezményezett kérelmének beérkezését követően adja meg a maximalizált EEG-pótdíjra való jogosultságot.

- (108) Németország vitatja az állami támogatás felhasználását. Először azt állítja, hogy az EEG támogatási rendszere csak magánvállalkozásokat érint – legyenek azok az EEG-villamosenergiát termelő erőművek üzemeltetői, a hálózatüzemeltetők, az átvitelrendszer-irányítók vagy a villamosenergia-szolgáltatók –, amely kategóriák többségében magánkézben vannak, bár az állam és az állami szervezetek még mindig tulajdonosai e vállalkozások jelentős részének. A 2012. évi EEG-törvény – amikor a vállalkozások számára kötelezettségeket állapít meg – nem tesz különbséget az alapján, hogy a vállalkozások magán- vagy állami tulajdonban vannak. Ami az állami szervezetek (BNetzA, BAFA, UBA) folyamatban való részvételét illeti, ezek állítólag nem ellenőrzik a források összegyűjtését vagy felhasználását, hanem a szerepük a rendszer jogszerűségének és működésének felügyeletére korlátozódik.
- (109) Másodszor, Németország hangsúlyozza, hogy az EEG-pótdíj mértékét nem a 2012. évi EEG-törvény, és nem az állami szervezetek határozzák meg. Az EEG-pótdíj mértékét a piac működése határozza meg, mivel az átvitelrendszer-irányítók először értékesítik az EEG-villamosenergiát az azonnali piacon, és csak ezután állapítják meg a fennmaradó kiadásokat, amelyeket az EEG-pótdíjnak fedeznie kell.
- (110) Számos érdekelt fél osztotta Németország nézetét abban, hogy a 2012. évi EEG-törvény nem minősül állami támogatásnak. Különösen a Bizottság azon előzetes megállapításait vitatják, hogy az EEG-pótdíjat az állam által kijelölt magánszervezetek kezelik. Azt is állítják, hogy a BNetzA ahelyett, hogy az EEG-pótdíjból származó bevételt vagy magát a pótdíj mértékét ellenőrizné, pusztán a jogszerűséget követi nyomon, és nincs semmilyen befolyása a pénzforrások kezelésére. Végül, bár az EEG-pótdíj csökkentése a 2012. évi EEG-törvényen alapul és azt a BAFA hajtja végre, ez állítólag nem változtathatja meg a pénzforrások magánjellegét, mert a kifizetések magánvállalkozások között történnek, és semmikor nem hagyják el a magánszférát, így az állam nem gyakorolhat ellenőrzést felettük. Ezenfelül azt terjesztették elő, hogy az EEG-pótdíj áthárítása az átvitelrendszer-irányítóktól a villamosenergia-szolgáltatókra, és végül a villamosenergia-szolgáltatókról a villamosenergia-fogyasztókra az átvitelrendszer-irányítók és a villamosenergia-szolgáltatók megítélésére van bízva, ami által a pótdíj beépül a magánvállalkozások árpolitikájába, és azt nem lehet az állam által kiszabott tehernek tekinteni.
- (111) Ezek az érvek azonban nem változtatják meg az eljárás megindításáról szóló határozatban rögzített előzetes következtetéseket.

7.1.3.1. Az állam által bevezetett pótdíj megléte

- (112) Németország azon érvét illetően, hogy az EEG-pótdíj sosem kerül be az állami költségvetésbe vagy megy át rajta, elég arra emlékeztetni – ahogy azt a (100) preambulumbekendés is tette –, hogy az, hogy az előnyt nem közvetlenül az állami költségvetésből finanszírozták, nem elegendő annak a lehetőségnek kizárására, hogy állami forrásokat használtak fel hozzá, amíg az állam jelöl ki vagy hoz létre szervezetet a pénzforrások kezelésére.
- (113) Németország kiemelte, hogy az EEG-pótdíj, amelyet a villamosenergia-szolgáltatóknak az átvitelrendszer-irányítók részére ki kell fizetniük, magánjellegű kifizetések, mivel az átvitelrendszer-irányítóknak nincs a közjogról származó felhatalmazásuk vagy joguk arra, hogy érvényt szerezzenek a követeléseiknek a szolgáltatókkal szemben. Ehelyett – csakúgy, mint más magánvállalkozásnak –, nekik is a polgári bíróságokhoz kell fordulniuk. Ez az elemzés azonban nem veszi figyelembe azt, hogy a szóban forgó kifizetések nem az érintett felek között szabadon megkötött szerződéseken alapulnak, hanem jogi kötelezettségeken (*gesetzliche Schuldverhältnisse*), melyeket az állam rótt ki rájuk. Az átvitelrendszer-irányítókat ezért törvény kötelezi arra, hogy a villamosenergia-szolgáltatóktól behajtsák az EEG-pótdíjat.
- (114) E tekintetben az ítélezési gyakorlat⁽⁵⁷⁾ megállapítja, hogy a támogatás kezelésére kijelölt jogalanyok közjogi vagy magánjogi szervezetek is lehetnek. Ezért az, hogy az átvitelrendszer-irányítók magánszereplők, önmagában nem zárja ki az állami támogatás meglétét. A Bíróság továbbá megállapította, hogy „az államok által nyújtott támogatások és az állami forrásból nyújtott támogatások közötti különbségtételnek az a rendeltetése, hogy a támogatás fogalmába ne csupán a közvetlenül az állam által nyújtott támogatásokat lehessen beleértetni, hanem az állam által kijelölt vagy létrehozott közjogi vagy magánjogi szervezetek által nyújtott támogatásokat is”⁽⁵⁸⁾. A *Sloman Neptun* ítéletben⁽⁵⁹⁾ a Bíróság megállapította, hogy állami forrásokat használnak fel, amikor a szóban forgó rendszer a szándékán és az általános szerkezetén keresztül olyan előnyt kíván teremteni, amely az állam vagy az állam által kijelölt vagy létrehozott magánszervezetek számára többletterhet jelent⁽⁶⁰⁾. Ezért az állami források felhasználásának tanúsításához elég az, hogy az előny csökkenti azokat a forrásokat, amelyekre a magánszervezet jogosult. Az energiaigényes vállalkozások által fizetendő csökkentett EEG-pótdíj éppen ezt okozza, vagyis csökkenti a villamosenergia-szolgáltatók által az energiaigényes vállalkozásoktól beszedett összeget.

⁽⁵⁷⁾ C-206/06. sz., *Essent Netwerk Noord* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:413) 70. pontja; C-262/12. sz., *Association Vent de Colère!* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:851) 20. pontja.

⁽⁵⁸⁾ C-72/91. sz., *Sloman Neptun v Bodo Ziesemer* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1993:97) 19. pontja.

⁽⁵⁹⁾ C-72/91. sz., *Sloman Neptun v Bodo Ziesemer* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1993:97).

⁽⁶⁰⁾ C-72/91. sz., *Sloman Neptun v Bodo Ziesemer* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1993:97) 21. pontja.

- (115) Az, hogy a villamosenergia-szolgáltatók nem kötelesek áthárítani az EEG-pótdíjat a villamosenergia-fogyasztókra, nem vezet ahhoz a megállapításhoz, hogy a beszedett bevételek magánjellegűek, amíg a villamosenergia-szolgáltatókat a 2012. évi EEG-törvényből eredően arra kötelezik, hogy pótdíjat fizessenek az átvitelrendszer-irányítóknak. Ezt a kötelezettséget nem egy, az üzemeltetők által szabadon megköthető szerződés írja elő, hanem az a nemzeti jogból közvetlenül eredő jogi kötelezettség (*gesetzliches Schuldverhältnis*). A (100) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint az, hogy a források eredetileg magánjellegűek, szintén nem akadályozza annak, hogy azok állami forrásnak minősüljenek. A *PrussenElektra* ítélettel ellentétben, ahol a magánszereplőknek saját forrásból kellett fizetniük egy termék vételárát, ott az átvitelrendszer-irányítókat együttesen jelölték ki azon pótdíj kezelésére, amelyet a villamosenergia-szolgáltatók kötelesek megfizetni anélkül, hogy ezért bármilyen ellenszolgáltatást kapnának cserébe.
- (116) Németország szerint egyes nemzeti bíróságok megvizsgálták az EEG-pótdíjat és az ilyen címet beszedett pénzeszközöket, és arra a következtetésre jutottak, hogy az állam nem gyakorolt ellenőrzést felettük. Egy Németország által említett esetben ⁽⁶¹⁾ a nemzeti bíróság megállapította, hogy egy közrendi célkitűzés teljesítésére irányuló önfenntartó rendszer létrehozásával a német állam bizonyos fokig kiszervezte a megújuló energiaforrások támogatásának finanszírozását magánszereplőknek. Emiatt a nemzeti bíróság úgy vélte, hogy az EEG-pótdíj a német alkotmányjog értelmében nem minősült különleges járuléknak (*Sonderabgabe*), mert az EEG-pótdíjból származó bevételeket nem fizették be az állami költségvetésbe, és a hatóságok nem rendelkeztek – még közvetlenül sem – a források felett. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a nemzeti bíróság következtetése a nemzeti alkotmányjog alkalmazására és különösen a „különleges járadék” jogi fogalmának értelmezésére korlátozódott. A nemzeti bíróság nem foglalkozott azzal a kérdéssel, hogy a 2012. évi EEG-törvény a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatást is magában foglalt-e. Bár a nemzeti bíróság által a német alkotmányjog alkalmazásában alkalmazott vizsgálat és a Bizottság által a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése alapján végrehajtandó értékelés között hasonlóságok jelentkezhetnek, a Bíróság ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy a forrásokat nem szükséges az állami költségvetésbe utalni vagy az állam tulajdonába helyezni ahhoz, hogy állami támogatásnak tekintsek őket. Mivel állami források kezelése is felmerülhet, amikor egy közjogi vagy magánjogi szervezetet hoznak létre vagy kérnek fel a források kezelésére, az állami források fogalma szélesebb körű, mint a nemzeti bíróság által a német alkotmányjog alkalmazásában alkalmazott vizsgálat ⁽⁶²⁾.

7.1.3.2. Az átvitelrendszer-irányítók kijelölése a pótdíj kezelésére

- (117) Németország vitatja a Bizottság azon megállapítását, hogy az átvitelrendszer-irányítókat együttesen nevezték ki egy állami forrás kezelésére. Németország szerint az átvitelrendszer-irányítókat az állam nem bízta meg semmivel. A 2012. évi EEG-törvény alá tartozó szereplők – csakúgy, mint a gazdaság bármelyik szereplője – a törvény által rájuk ruházott jogok alapján egyszerűen egymás között rendezik el a magánkereseteiket.
- (118) A Bizottság azonban úgy véli, hogy a 2012. évi EEG-törvény nyilvánvalóan számos kötelezettséget és nyomonkövetési feladatot bíz az átvitelrendszer-irányítókra az EEG-rendszerrel kapcsolatosan, ezáltal a rendszer üzemeltetésének középpontjává nevezve ki őket (lásd a (106) preambulumbekkezdést). A négy német átvitelrendszer-irányító központosítja a saját területén az EEG-villamosenergia beszerzéséből és a piaci prémiumok kifizetéséből eredő EEG-villamosenergiát és kiadásokat, valamint az EEG-pótdíj kezeléséből származó kiadásokat. A területükre vonatkozó EEG-pótdíjból származó bevételeket is központosítják. Ezért nyilvánvaló, hogy az átvitelrendszer-irányítók nemcsak a magánkereseteket rendezik el egymás között, hanem a 2012. évi EEG-törvény szerinti jogi kötelezettségeiket is teljesítik.

7.1.3.3. Az állam és különösen a BNetzA által végzett ellenőrzés

- (119) Németország és az érdekelt felek továbbá azt állítják, hogy a hatóságok – főleg a BNetzA és a BAFA – hatásköre túlságosan korlátozott ahhoz, hogy jelentős ellenőrzést gyakoroljanak az EEG-pótdíj felett. A BNetzA és a BAFA a részt vevő magánszereplők cselekvéseinek jogszerűségét felügyelik, és ha szükséges, adminisztratív szankciókat (BNetzA) vezetnek be, vagy egy energiaigényes vállalkozás számára megadják a csökkentett pótdíjhoz való jogot (BAFA). Nem tudják befolyásolni a pénzügyi forgalmat, és nem ők döntenek el az EEG-pótdíj mértékét. Németország szerint az, hogy a 2012. évi EEG-törvény állapítja meg a pótdíj kiszámításának módját, az átláthatósági követelményeket, valamint a BNetzA által véghezvitt felügyelet módját, kizárólag a kifizetési láncban részt vevő valamelyik magánszereplő jogalap nélküli gazdagodásának megakadályozását célozzák. Ezt azonban ebben az esetben a magánszereplőknek kell érvényesítenie úgy, hogy eljárásokat indítanak a polgári bíróságon.
- (120) Németország és az érdekelt felek kijelentéseivel ellentétben a BAFA közigazgatási határozatban állapítja meg az energiaigényes vállalkozások maximalizált EEG-pótdíjhoz való jogosultságát a lehetséges kedvezményezettnek kérelmének beérkezését követően. A határozatot kizárólag a német közigazgatási bíróságon, és nem a polgári

⁽⁶¹⁾ *Oberlandesgericht Hamm* ügyben 2013. május 14-én hozott ítélet, hiv. sz.: 19 U 180/12.

⁽⁶²⁾ Vö. a C-78/76. sz., *Steinike & Weinlig kontra Németország* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1977:52) 21. pontjával.

bíróságokon lehet megtámadni, és a határozat közvetlenül alkalmazandó. A BNetzA az EnWG alapján továbbá fontos végrehajtó hatáskörrel is rendelkezik, amelyet arra használhat, hogy megbírságot adjon a rendszerben részt vevő üzemeltetőket, és biztosítja a 2012. évi EEG-törvénynek való megfelelést.

- (121) Ezen túlmenően a Bíróság nemrég az *Elcogás* ügyben hozott ítéletében megerősítette, hogy állami forrásokat használtak fel akkor is, amikor a beszedett összegek elosztásával megbízott állami szervezet nem rendelkezik mérlegelési jogkörrel e tekintetben ⁽⁶³⁾.
- (122) Pontosabban a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatának (134) preambulumbekzdésében foglaltakkal ellentétben Németország és az érdekelt felek úgy vélik, hogy a BNetzA nem határozhatja meg az EEG-pótdíj mértékét. A (43) preambulumbekzdésben foglaltaknak megfelelően azonban az AusglMechAV 6. §-ának (3) bekezdése azt bizonyítja, hogy a BNetzA hozhat végrehajtható határozatokat a pótdíj mértékének helyesítése érdekében. Továbbá az nem lényeges, hogy a BNetzA milyen mértékig gyakorolta a hatáskörét, amíg rendelkezett azokkal. A BNetzA egyszerűen nem tarthatta szükségesnek, hogy végrehajtható határozatokat hozzon.

7.1.3.4. Az állami ellenőrzés általános megállapítása

- (123) Németország és számos érdekelt fél bírálta a Bizottságot, hogy állítólag indokolatlanul egy egésznek tekintette az EEG-rendszer különböző lépéseit és kapcsolatrendszeit azért, hogy alátámassza, hogy a rendszer állami ellenőrzés alatt áll. Azt állítják, hogy ha a Bizottság külön vizsgálta volna a lépéseket, és egyszerre csak a kapcsolatok egy szeletére összpontosított volna (EEG-villamosenergiatermelő – elosztórendszer-üzemeltető/átvitelirendszer-irányító; átvitelirendszer-irányító – BNetzA; átvitelirendszer-irányító – szolgáltató; szolgáltató – fogyasztó), akkor arra a következtetésre jutott volna, hogy ezek felett nem volt állami ellenőrzés. A BAFA szerepe állítólag csak a támogathatóság vizsgálatára korlátozódik, és a BAFA nem képes e körben mérlegelési jogkört gyakorolni.
- (124) Éppen Németország és az érdekelt felek tévednek, amikor a 2012. évi EEG-törvény által létrehozott pénzügyi rendszert túlságosan szétdarabolt rendszernek tekintik. A *Bouygues* ítéletben a Bíróság kimondta, hogy: „Márpedig, mivel az állami beavatkozások különböző formákat öltenek, és a hatásaik szerint kell azokat elemezni, nem zárható ki, [...] hogy az állam több egymást követő beavatkozását az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének alkalmazása szempontjából egyetlen beavatkozásnak kell tekinteni.” ⁽⁶⁴⁾ A Bíróság továbbá kimondta, hogy: „Ez lehet a helyzet többek között akkor, ha az egymást követő beavatkozások – többek között az időbeli sorrendjükre, a céljukra és a vállalkozás ezen beavatkozások időpontjában fennálló helyzetére tekintettel – olyan szorosan kapcsolódnak egymáshoz, hogy nem lehet azokat elválasztani” ⁽⁶⁵⁾. Az EEG-rendszerrel éppen ez a helyzet. A 2012. évi EEG-törvény és a BNetzA, a BAFA, az UBA és a *Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung* hatáskörei és cselekvései annyira kapcsolódnak egymáshoz és függnek egymástól, hogy azokat elválaszthatatlannak kell tekinteni.
- (125) Németország emellett azt is állítja, hogy a Bizottság az EEG-számlán való többletek és hiányok kezelésének módjából helytelenül következtetett az állami ellenőrzésre. Először, Németország megállapítja, hogy nincs kapcsolat az EEG-számla és az állami költségvetés között: az állam nem nyújt ellentételezést az EEG-számlán keletkezett hiányért, és – az *Essent* ügyben történekkal ellentétben – a többletet nem fizetik be az állami költségvetésbe. Valójában a hiányok és többletek határozzák meg az EEG-pótdíj mértékét a következő évre. Ezeket ezért egyenlően osztják a részt vevő magánszereplők között. Az államnak ebbe nincs beleszólása.
- (126) A Bizottság azonban úgy véli, hogy a források feletti állami ellenőrzés nem azt jelenti, hogy az említett forrásokat magában foglaló pénzforgalomnak kell történnie az állami költségvetés felé és a költségvetésből kifelé ⁽⁶⁶⁾. Ahhoz, hogy az állam ellenőrzést gyakoroljon a források felett, elég, hogy teljes mértékben szabályozza, hogy mi történjen akkor, ha többlet vagy hiány van az EEG-számlán. A döntő elem az, hogy az állam egy olyan rendszert hozott létre, ahol a hálózatüzemeltetőknél felmerült kiadásokat teljes mértékben ellentételezi az EEG-pótdíj, és a villamosenergia-szolgáltatók átháríthatják a pótdíjat a fogyasztókra.
- (127) Németország azt is kiemeli, hogy a magánforrások forgalmának szabályozása és felügyelete önmagában nem tekinthető állami támogatásnak. Németország összehasonlítja a 2012. évi EEG-törvény által létrehozott rendszert a gazdasági szabályozás más területeivel, például a fogyasztóvédelemmel a bankszektorban, a gépjárművezetőknél

⁽⁶³⁾ C-275/13. sz., *Elcogás* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2014:2314) 29. pontja.

⁽⁶⁴⁾ C-399/10 P. sz., *Bouygues et al. kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:175) 103. pontja.

⁽⁶⁵⁾ C-399/10 P. sz., *Bouygues et al. kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:175) 104. pontja.

⁽⁶⁶⁾ C-262/12. sz., *Association Vent de Colère!* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:851) 19. pontja; C-275/13. sz., *Elcogás* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2014:2314) 24. pontja.

a kötelező biztosítás megkötésére irányuló kötelezettségével vagy a távközlési és egészségügyi szektor árszabályozásával. Németország állítása szerint a magán gazdasági tevékenységek szabályozása önmagában nem jár állami ellenőrzéssel. A BNetzA Németország szerint kizárólag a fogyasztóvédelem biztosításával foglalkozik. Jelentős különbség mutatkozik azonban azokon a területeken, ahol az állam csupán egy védelmi keretet nyújt a fogyasztók számára és a szóban forgó helyzetben. Ilyen esetekre az állam egy külön jogszabályt – a 2012. évi EEG-törvényt – alkotott meg, melynek elsődleges célja nem a fogyasztóvédelem. Az állam itt folyamatos pénzforgalmat biztosít az ágazaton keresztül e jogszabály politikai céljainak megvalósítása érdekében. Az állandó ítélkezési gyakorlatnak ⁽⁶⁷⁾ megfelelően a tagállami jogszabályban előírt kötelező hozzájárulásból finanszírozott alapokat, ha e források kezelése és elosztása e jogszabály szerint történik, a Szerződés 107. cikk (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak kell tekinteni, még akkor is, ha azokat nem állami hatóságok kezelik. Ezért a 2012. évi EEG-törvényt nem lehet összehasonlítani olyan állami intézkedésekkel, melyekre az állam nincs hatással, vagy amelyeknek finanszírozását nem biztosítja.

- (128) Németország szerint ez a helyzet hasonlít a *Doux Élevage* ügyben fennálló helyzetre. A *Doux Élevage* ügyben a Bíróság megállapította, hogy a hozzájárulásból származó bevételek egyáltalán nem mentek át az állami költségvetésen, az állam nem mondott le semmilyen bevételről, a hozzájárulások mindvégig megőrzik magánjogi jellegüket, és befizetésük elmaradása esetén rendes polgárjogi bírósági eljárást kellett indítani ⁽⁶⁸⁾. E „forrás nincs folyamatosan állami ellenőrzés alatt”, „nem áll a hatóságok rendelkezésére” ⁽⁶⁹⁾, és a hatóságokat nem jogosították fel arra, hogy a hozzájárulásokat „bármely más, a szabályszerűségi és a törvényességi vizsgálatól eltérő vizsgálatnak” ⁽⁷⁰⁾ vessék alá. Németország állításai ellenére a szóban forgó eset nem hasonlítható össze a *Doux Élevage* ügygel. A különbség abban rejlik, hogy a *Doux Élevage* ügyben „[a]z érintett szakmaközi szervezet dönt e forrás felhasználásáról, amely teljes mértékben a saját maga által meghatározott célokra szolgál” ⁽⁷¹⁾. A szóban forgó ügyben az EEG-pótdíj célját az állam határozta meg, és annak végrehajtását is teljes mértékben az állam ellenőrzi. Ezen túlmenően, míg a *Doux Élevage* ügyben a francia hatóságok tevékenysége csak arra korlátozódott, hogy kötelezővé tették az előzetes önkéntes hozzájárulást a kapcsolódó üzletágakban minden szereplő számára, addig az állam a szóban forgó esetben a kiadások kiszámításának és a magánszereplők közötti kiegyenlítésének teljes mechanizmusát létrehozta.
- (129) Németország azt állítja, hogy a Bizottság az állami ellenőrzés vizsgálatokor az „állam” szót kétértelmű módon használja. Amint az a *Doux Élevage* ügyből is kitűnik, az „állam” fogalmán elsősorban a végrehajtó hatalmi ágat – vagyis a kormányt és a közigazgatási ügynökségeket – kell érteni, és nem a parlament által elfogadott, általánosan alkalmazandó jogszabályokat. Az, hogy az állam az *AusglMechV* esetében jogszabályt alkotott, nem bizonyítja az állami ellenőrzés fennállását.
- (130) Az „állami” kritériumot azonban széles körben kell értelmezni. Először, a Bíróság ismételt kimondta, hogy az állam fogalma alapesetben magában foglalja a törvényhozó hatalmi ágat is ⁽⁷²⁾. Ahogy azt már a (124) preambulumbekezdés is említi, az állami ellenőrzést egy sor szabályozó és ellenőrző intézkedésen keresztül hajtják végre, melyeket nem szabad egyenként vizsgálni. A szóban forgó ügyben a vonatkozó jogszabályok annyira belemennek a részletekbe, hogy a rendszer úgy biztosítja az állami ellenőrzést, hogy nincs szükség az állami hatóságok további beavatkozására. Ezenfelül a BNetzA komoly erővel rendelkezik, mellyel befolyásolni tudja a folyamatot.
- (131) Ezzel ellentétben Németország úgy véli, hogy a 2012. évi EEG-törvény jelentősen eltér az *Essent* ügyben ismertetett helyzettől. Ez utóbbi esetben a teher mértékét törvényben határozták meg, függetlenül attól a kiadástól, melyet fedeznie kellett volna. Ezenfelül a 400 millió NLG-t meghaladó többletet átirányították az állami költségvetésbe. Az EEG-pótdíj mértékét azonban az átvitelrendszer-irányítók állapítják meg az azonnali piacon való értékesítés alapján, és az állam ebbe nem szólhat bele. Az EEG-számla többleteit emellett a rendszerben tartják, mivel azok befolyásolják a következő évi pótdíj mértékét.
- (132) A (126) preambulumbekezdésben foglaltaknak megfelelően a források feletti állami ellenőrzés nem azt jelenti, hogy az említett forrásokat magában foglaló pénzforgalomnak kell történnie az állami költségvetés felé és a költségvetésből kifelé ⁽⁷³⁾. A szóban forgó ügyben továbbá az EEG-pótdíj mértékét a szabályozó rendelkezéseknek megfelelően számítják ki, figyelembe véve az átvitelrendszer-irányítók által kialakított piaci árat. Az eljárás megindításáról szóló határozat (13) preambulumbekezdésében foglaltakkal összhangban az átvitelrendszer-irányítók által az EEG-pótdíjnak az azonnali piacon elért ára megismerését követő kiszámításához használt módszert teljes körűen tartalmazza és szabályozza a 2012. évi EEG-törvény.

⁽⁶⁷⁾ C-262/12. sz., *Association Vent de Colère!* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:851) 25. pontja; 173/73. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1974:71) 35. pontja.

⁽⁶⁸⁾ C-677/11. sz., *Doux Élevage* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:348) 32. pontja.

⁽⁶⁹⁾ C-677/11. sz., *Doux Élevage* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:348) 36. pontja.

⁽⁷⁰⁾ C-677/11. sz., *Doux Élevage* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:348) 38. pontja.

⁽⁷¹⁾ Lásd a 69. lábjegyzetet.

⁽⁷²⁾ C-279/08 P. sz., *Bizottság kontra Hollandia* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2011:551) 102–113. pontja.

⁽⁷³⁾ C-262/12. sz., *Association Vent de Colère!* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:851) 19. pontja; C-275/13. sz., *Elcogás* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2014:2314) 24. pontja.

- (133) Németország továbbá azt állítja, hogy míg az *Essent* ügyben egy konkrét szervet bíztak meg a pótdíj kezelésével, a 2012. évi EEG-törvény valójában végtelen számú magánszereplőre – vagyis a hálózatüzemeltetőkre, az átviteli-rendszer-irányítókra és villamosenergia-szolgáltatókra – rótt ki kötelezettséget, és ezeket a kötelezettségeket általánosan fogalmazta meg. Ez nem tekinthető megbízásnak, és ilyen nagy számú magánszereplőre nem lehet úgy tekinteni, hogy az állam őket jelölte ki a teher kezelésére. A (118) preambulumbekzdésben foglaltaknak megfelelően az átviteli-rendszer-irányítókat – és nem a többi szereplőt – jelölték ki az EEG-pótdíj kezelésére. Ezen túlmenően látszólag nem merül fel semmilyen jogi ok, amely megakadályozna egy tagállamot abban, hogy egynél több alanyt jelöljön ki az állami források kezelésére.
- (134) Németország és az érdekelt felek a 2012. évi EEG-törvény és a *Vent de colère* ügyben ⁽⁷⁴⁾ nemrég hozott ítélet közötti állítólagos különbségeket is kiemelik: Franciaországban a vonatkozó hozzájárulást egy állami tulajdonú alap által szedték be a fogyasztóktól, míg Németországban a magán átviteli-rendszer-irányítók szedik be az EEG-pótdíjat a magánszolgáltatóktól, akik a pótdíjat átháríthatják a fogyasztókra. Franciaországban a hozzájárulás mértékét miniszteri rendelet határozta meg, Németországban viszont az átviteli-rendszer-irányítók számítják ki azt a tényleges költségeik fényében. Franciaországban hiány esetén az állam közbelép, míg Németországban a hiányt az átviteli-rendszer-irányítóknak kell viselniük addig, amíg a következő évben beszedendő magasabb pótdíjból nem kompenzálják magukat.
- (135) Azzal, hogy Németország azt állítja, hogy az állami források csak akkor vannak jelen, ha az állam végrehajtó hatalmi ága rendelkezik a források felett, félreértelmezi az ítélezési gyakorlatot. Ahogy azt a (130) preambulumbekzdés is ismerteti, az állam fogalma nem csak a végrehajtó ágra korlátozódik, hanem a törvényhozó ágat is magában foglalja, és nincs előírva, hogy az állam úgy rendelkezhet a források felett, mintha azok a saját költségvetésének részét képeznék. A (114) preambulumbekzdésben foglaltak szerint nem lényeges, hogy az állami forrásokat kezelő alany magánjogi vagy közjogi alany. Az átviteli-rendszer-irányítók továbbá a saját kiadásaik alapján számolják ki az EEG-pótdíj mértékét a 2012. évi EEG-törvényben meghatározott módon, és az, hogy az állam egy piaci mechanizmust vezetett be a rendszerbe, nem befolyásolja az állami források jelenlétét. Az állam azt is meghatározza, hogy mi a teendő hiány esetén. Az állam valójában nem fizet magáért a hiányért, hanem – végső soron az EEG-pótdíj által is – szabályozza és ellenőrzi a hiány finanszírozásának módját.
- (136) Németország emellett azt állítja, hogy a *Vent de colère* ügy előírja, hogy az államnak mérlegelési jogköre legyen ahhoz, hogy bármikor rendelkezessen a pénzforrások felett, míg a 2012. évi EEG-törvényben az állam – a jogszabály elfogadásán kívül – nem rendelkezik ilyen mérlegelési jogkörrel. Németország szerint a Bizottság nem megfelelően tett különbséget a végrehajtói ellenőrzés és a pusztán jogalkotó tevékenység igazi jelentése között. Az állami ellenőrzés azt feltételezi, hogy az államnak mérlegelési jogköre van a pénzforrások feletti rendelkezésben. A *Vent de colère* ügy 21. pontjában a Bíróság ismét megerősíti ezt a megállapítást.
- (137) Németország szerint az állami ellenőrzés hiányát az is alátámasztja, hogy az állam nem határozhatja meg az EEG-pótdíj mértékét. Mivel a pótdíj mértéke az átviteli-rendszer-irányítók által az EEG-villamosenergia azonnali piacon történő értékesítéséből származó bevételektől függ, azt tehát teljes mértékben a piac határozza meg. A Bizottság tudomásul veszi, hogy az állam nem mindig határozza meg pontosan az EEG-pótdíj mértékét, de meghatározza azt, hogy hogyan számítsák ki a pótdíjat a villamos energia eladási árának figyelembevételével. Az állam továbbá piaci mechanizmusokat vezethet be a pénzügyi rendszerben a pénzügy feletti ellenőrzés feladása nélkül. A Bizottság e tekintetben nem lát különbséget az állami hatóságok által kiszabott közteher és az állam által jogszabályok útján kirótt jogi kötelezettség között. Mindkét esetben az állam szervezi meg a pénzforrások továbbítását a jogszabályok által bármilyen célra, amelyre ezek a pénzforrások felhasználhatók.
- (138) Ezért a Bizottság fenntartja azt az álláspontját, hogy a megújuló energiaforrásokból és bányagázból előállított villamos energiát termelők számára az átvételi ár által nyújtott támogatást állami forrásokból finanszírozzák.

7.1.4. A gazdasági verseny torzítása, valamint a kereskedem befolyásolása

- (139) Végül úgy tűnik, hogy mind az EEG-villamosenergiát termelők, mind az energiaigényes vállalkozások számára nyújtott előnyök képesek torzítani a versenyt és befolyásolni a kereskedelmet, mivel a kedvezményezettek olyan ágazatokban aktívak, ahol a piacokat liberalizálták, és a tagállamok között kereskedelem folyik.

7.1.5. Következtetés az állami támogatás meglétéről

- (140) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a 2012. évi EEG-törvény a Szerződés 107. cikke szerinti állami támogatást foglal magában mind az EEG-villamosenergiát termelők és – a BesAR szerint – mind az energiaigényes vállalkozások számára nyújtott előnyök esetében.

⁽⁷⁴⁾ Lásd a 21. lábjegyzetet.

7.2. Meglévő támogatás/új támogatás és a támogatás jogszerűsége

- (141) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában megállapította, hogy szerinte a megújuló energiáról szóló német törvény, amely 2000. április 1-jén lépett hatályba (2000. évi EEG-törvény), a 2012. évi EEG-törvény előfutára, nem tartalmazott állami támogatást (NN 27/2000 sz. állami támogatási ügyben hozott bizottsági határozat) ⁽⁷⁵⁾. A Bizottság ugyanakkor úgy vélte, hogy a 2012. évi EEG-törvény által bevezetett változások lényegesek voltak, és a 2012. évi EEG-törvény alapján odaítélt támogatás új támogatásnak minősül, amelyre az említett bizottsági határozat nem vonatkozik (az eljárás megindításáról szóló határozat (150) preambulumbekzdése).
- (142) Ezt Németország és számos érdekelt fél is kifogásolta.
- (143) Németország és az érdekelt felek azt állítják, hogy a 2000. évi EEG-törvény első változata és a 2012. évi EEG-törvény között bekövetkezett egymást követő módosítások nem változtatták meg lényegesen a támogatási rendszert, ezért a 2012. évi EEG-törvény szerinti kifizetéseket kell meglévő támogatásnak tekinteni.
- (144) Németország mindenesetre elismeri, hogy azért van két különbség a 2012. évi EEG-törvény és a 2000. évi EEG-törvény között:
- változás történt a kiegyenlítő mechanizmusban: az EEG-villamosenergiának a szolgáltatók felé történő eredeti fizikai áramlását felváltotta az, hogy maguk az átvitelrendszer-irányítók kötelesek az EEG-villamosenergiát értékesíteni az azonnali piacon. A villamos energia adott mennyisége után fizetendő EEG-pótdíj megfizetéséért a villamosenergia-szolgáltatók EEG-villamosenergiaként jelölhetik meg ezt a mennyiséget. Németország szerint ez azt jelenti, hogy a villamosenergia-szolgáltatók ezzel „megújuló jellegű” villamos energiát szereznek, és annak a lehetőségét, hogy a fogyasztók előtt feltüntessék, hogy milyen mértékben fizettek EEG-pótdíjat (vö. a 2012. évi EEG-törvény 53. §-ának (1) bekezdésével és 54. §-ának (1) bekezdésével).
 - a BesAR a 2000. évi EEG-törvényben nem létezik.
- (145) E két különbségtől eltekintve a (7), (8) és (9) preambulumbekzdésben ismertetett mechanizmus Németország szerint megegyezik a 2000. évi EEG-törvényben foglalt mechanizmussal. Ezzel kapcsolatban különösen azt adja elő, hogy már a 2000. évi EEG-törvény is tartalmazza azt a lényegi elemet, hogy a villamosenergia-szolgáltatók a saját pénzforrásaikkal kompenzálják az átvitelrendszer-irányítók számára az EEG-villamosenergia vásárlásából származó többletkiadásait.
- (146) A Bizottság fenntartja azt a megállapítását, hogy a 2012. évi EEG-törvényben foglalt állami támogatás új támogatásnak minősül, mert a 2012. évi EEG-törvény a 2000. évi EEG-törvényhez képest lényeges módosításokat tartalmaz.
- (147) A Németország által elismert módosítások – nevezetesen a kiegyenlítő mechanizmus megváltoztatása és a BesAR bevezetése – lényeges módosításoknak minősülnek.

7.2.1. A kiegyenlítő mechanizmus megváltoztatása

- (148) Előzetes megjegyzésként a Bizottság hangsúlyozza, hogy míg 2002-ben úgy vélte, hogy a 2000. évi EEG-törvény nem tartalmazta az állami források áthelyezését, ezt a vizsgálatot csak nem sokkal a *PreussenElektra* ügyben hozott ítélet után készítették. A későbbi bírósági ítéletek azóta tisztázták és szigorították a *PreussenElektra* ítéletet: Az *Essent*, *Vent de colère* és *Elcogas* ügyekben hozott ítéletek alapján úgy tűnhet, hogy a kezdeti kiegyenlítő mechanizmus szerint az átvitelrendszer-irányítókat már felkérte az állam a támogatási rendszer irányítására, amelyet a villamosenergia-szolgáltatóktól beszedett pótdíj útján finanszíroztak.
- (149) A döntő pont az, hogy a kiegyenlítő mechanizmust lényegesen módosították. A mechanizmus már nem a villamos energia fizikai megvásárlását (hálózatüzemeltetők az EEG-villamosenergiatermelőktől; átvitelrendszer-irányítók a hálózatüzemeltetőktől; villamosenergia-szolgáltatók az átvitelrendszer-irányítóktól) terhelő kötelezettségek sorából áll. Jelenleg a fizikai átadásba beavatkoznak az átvitelrendszer-irányítók szintjén, akiknek értékesíteniük kell az EEG-villamosenergiát. A forgalmazást leválasztották a kiegyenlítő mechanizmusról. Ez utóbbi kizárólag a kiadásoknak az üzemeltetők közötti elosztásáról szól. Az átvitelrendszer-irányítókat bízta meg az állam, hogy központosítsák és számítsák ki ezeket a költségeket, illetve szedik be őket a villamosenergia-szolgáltatóktól.
- (150) A 2000. évi EEG-törvény továbbá nem rendelkezett arról, hogy a villamosenergia-fogyasztóknak is részt kell-e vállalniuk az EEG-villamosenergiatermelés költségeinek viselésében. Ennek az eldöntését az illetékes szabályozó hatóságokra hagyták, amely abban az időben még szabályozhatta a végső fogyasztók által fizetendő villamosenergia-árat. A 2012. évi EEG-törvény kifejezetten megengedi a szolgáltatók részére, hogy a fogyasztókra hárítsák át a kiadásokat, és azok *de facto* át is hárítják a költségeket.

⁽⁷⁵⁾ HLC 164., 2002.7.10., 5. o.

- (151) Ezen túlmenően a BNetzA ügynökséget – amely a 2000. évi EEG-törvény alatt nem játszott semmilyen szerepet – bízták meg a pénzügyi forgalom nyomon követésével és a 2000. évi EEG-törvénynek különösen a fogyasztóvédelem céljából való megfelelés biztosításával. A BAFA – amely a 2000. évi EEG-törvény alatt szintén nem játszott semmilyen szerepet – határoz az EEG-pótdíj csökkentésének bizonyos vállalkozások számára történő odaítélésében a 2000. évi EEG-törvényben megállapított kritériumok alapján.

7.2.2. A Besondere Ausgleichsregelung (BesAR)

- (152) A villamosenergia-fogyasztóknak a tehermegosztásba való bevonásának logikus következménye az, hogy csökken az energiaigényes vállalkozások számára nyújtott pótdíj. A 2012. évi EEG-törvény értelmében a BAFA – amely a 2000. évi EEG-törvény alatt nem játszott semmilyen fontos szerepet – feladata annak a közigazgatási határozatok útján történő igazolása, hogy az energiaigényes vállalkozások teljesítik a BesAR szerinti feltételeket. Egyes érdekelt felek azt állították, hogy az, hogy néhány villamosenergia-fogyasztónak előnye származik a maximalizált pótdíjból, nem lehet hatással az általuk biztosított pénzügyi források magánjellegére. A Bizottság azonban úgy véli, hogy a BesAR létezése csak további bizonyítéka annak, hogy a 2012. évi EEG-törvény már nem magánforrásokból végrehajtott vásárlási kötelezettségekre épül, hanem a költségfelosztás átfogó rendszere, amely bizonyos mértékig az „osztó igazságosság” megfontolásain alapszik, és amelyet az állam szervez meg és állami hatóságok felügyelnek.
- (153) Összefoglalásképp az alábbi táblázat mutatja a 2000. évi EEG-törvény és a 2012. évi EEG-törvény közötti különbségeket. Ezek azt mutatják, hogy a 2012. évi EEG-törvény egy teljesen új rendszert hozott létre.

Elem	2000. évi EEG-törvény	2012. évi EEG-törvény
Pótdíj áthárítása	Az üzemeltetők EEG-villamosenergia vásárlására irányuló folyamatos kötelezettsége	A költségek áthárítását leválasztották az EEG-villamosenergia átadásáról.
Kiegyenlítő mechanizmus a harmadik szinten	A költségkiegyenlítést az EEG-villamosenergia vásárlásával kapcsolták össze.	Az EEG-villamosenergia azonnali piacon történő értékesítéséből származó kiadások kiegyenlítése
A végső fogyasztóknak kell viselniük a költségeket, de néhányan élvezik a maximalizált pótdíj előnyeit.	Nincs ilyen rendelkezés.	BesAR: az energiaigényes vállalkozások kérhetik az általuk fizetendő pótdíj csökkentését.
A BNetzA szerepe	Nincs szerepe.	A pótdíj megállapításának felügyelete és végrehajtása
A BAFA szerepe	Nincs szerepe.	Engedélyezi a pótdíj csökkentését.
Pótdíj mértéke	0,2 ct/kWh (2000)	6,24 ct/kWh (2014)
Az EEG-villamosenergia átvételi ára	Kevesebb mint 1 mrd EUR (2000).	Több mint 20 mrd EUR (2013).

- (154) Mivel a 2012. évi EEG-törvény csak az EEG-pótdíjnak a 2013. és 2014. évre nyújtott csökkentését érinti, csak az ebben a két évben odaítélt csökkentések tartalmaznak állami támogatást ⁽⁷⁶⁾.

7.3. Összeegyeztethetőség a belső piaccal

- (155) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában arra a következtetésre jutott, hogy az EEG-villamosenergiát termelők számára nyújtott állami támogatásról nem jelenthető ki, hogy összeegyeztethető a belső piaccal. Ez azonban kétségeket vetett fel azzal kapcsolatban, hogy a támogatás odaítélése a pénzügyi mechanizmusától – tehát az EEG-pótdíjtól – függetlenül is vizsgálható-e. A Bizottság azt az előzetes következtetést is levonta, hogy az EEG-pótdíj megsérti a Szerződés 30. vagy 110. cikkét.

⁽⁷⁶⁾ A 2012. évi EEG-törvény 2012. január 1-jén lépett hatályba, tehát az energiaigényes vállalkozások a törvény alapján először 2013-ban kérhették az EEG-pótdíj csökkentését. A 2012. évre vonatkozó csökkentések a 2012. évi EEG-törvényt megelőző különböző törvényeken alapultak, ezért azokat ebben az eljárásban nem vizsgáljuk.

- (156) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában aggályait fejezte ki azzal kapcsolatban is, hogy a BesAR a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethetőnek minősül-e a belső piaccal.

7.3.1. A BesAR összeegyeztethetőségi vizsgálatának jogalapja és hatálya

- (157) Az összeegyeztethetőségi vizsgálat kizárólag a 2012. évi EEG-törvény alapján nyújtott új támogatásokat érinti. A csökkentett EEG-pótdíj 2012. évi kifizetéseinek jogalapja a BAFA által 2011 végén kibocsátott közigazgatási jogi aktus volt. Ezért ezekre a 659/1999/EK tanácsi rendelet 1. cikk b) pontjának ii. alpontja ⁽⁷⁷⁾ vonatkozik.
- (158) Ez a határozat a vasúti társaságok által fizetett csökkentett EEG-pótdíjakra nem vonatkozik. A Bizottság fenntartja a jogot, hogy egy külön eljárás keretében vizsgálja a 2012. évi EEG-törvény 42. §-át.
- (159) A Bizottság a 2014. évi iránymutatás 3.7.2. és 3.7.3. szakasza alapján vizsgálta a BesAR összeegyeztethetőségét a belső piaccal.
- (160) A Bizottság a 2014. évi iránymutatást 2014. július 1-jétől alkalmazza. Az iránymutatás tartalmazza a megújuló energiaforrásokból származó energia támogatásának finanszírozásában nyújtott csökkentések – ideértve a 2014. július 1-jét megelőzően engedélyezett csökkentéseket – vizsgálatára vonatkozó lényeges szabályokat ((248) pont). A vizsgálat tárgyát képező állami támogatást ezért a 2014. évi iránymutatás szerint kell vizsgálni.
- (161) Az ítélkezési gyakorlat szerint az állami támogatás speciális területén a Bizottságnak követnie kell az általa kiadott iránymutatásokat és felhívásokat, amennyiben azok nem térnek el a Szerződés rendelkezéseitől, és azokat a tagállamok elfogadták ⁽⁷⁸⁾. Németország 2014. július 31-én fogadta el a 2014. évi iránymutatást. Egyik fél sem állította azt, hogy az iránymutatás eltér a Szerződés rendelkezéseitől.
- (162) Az érdekelt felek azonban vitatták a (248) pont jogszerűségét. Úgy vélik, hogy a 2014. évi iránymutatás alkalmazása a 2014. július 1-jét megelőzően nyújtott támogatásra az uniós jog számos általános elvét megsérti, például a jogbiztonság elvét és hátrányt okozó intézkedések visszaható hatálya tilalmának elvét ⁽⁷⁹⁾, valamint azt az elvet, mely szerint az állami támogatást a támogatási rendszer bevezetésének idején alkalmazandó szabályok alapján kellene vizsgálni.
- (163) Az érdekelt felek azonban tévednek, amikor úgy gondolják, hogy a (248) pont második bekezdése visszamenőleges alkalmazást jelent. Az ítélkezési gyakorlat szerint az uniós jog különbséget tesz egy új szabálynak egy éppen folyamatban lévő helyzet jövőbeni hatásaira való azonnali alkalmazása ⁽⁸⁰⁾ és egy új szabálynak egy olyan helyzetre való visszamenőleges alkalmazása között, amely azelőtt vált véglegessé, hogy a szabály hatályba lépett volna (más néven fennálló helyzet) ⁽⁸¹⁾. Ezen felül az uniós bíróságok állandó ítélkezési gyakorlata szerint a gazdasági szereplőknek csak az után keletkezhet jogos elvárása, hogy véglegessé váljék az intézmények által elfogadott, az igazgatási eljárást lezáró aktus ⁽⁸²⁾.
- (164) A Bíróság ítéletének megfelelően a jogszerűtlen állami támogatás fennálló helyzetnek minősül. A törvény alkalmazására irányadó szabályok szerint az összeegyeztethetőségre vonatkozó új szabályoknak a jogszerűtlen támogatásra való azonnali alkalmazása nem minősül az említett új szabályok visszamenőleges alkalmazásának ⁽⁸³⁾.

⁽⁷⁷⁾ A Tanács 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

⁽⁷⁸⁾ C-75/05. és C-80/05. sz., *Németország és mások kontra Kronofrance* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:482) 61. pontja, további hivatkozásokkal.

⁽⁷⁹⁾ Az érdekelt felek az alábbi ítélkezési gyakorlatra hivatkoztak: C-260/91. sz., *Diversint* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1993:136) 9. pontja; C-63/83. sz., *Regina v Kirk* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1984:255) 21. és azt követő pontja; C-1/73. sz., *Westzucker* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1973:78) 5. pontja; C-295/02. sz., *Gerken* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2004:400) 47. és azt követő pontja; C-420/06. sz., *Jager* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:152) 59. és azt követő pontja; C-189/02 P. sz., *Dansk Rørindustri et al. kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2005:408) 217. pontja.

⁽⁸⁰⁾ C-334/07 P. sz., *Bizottság kontra Freistaat Sachsen* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2008:709) 43. pontja; T-176/01. sz., *Ferrière Nord kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2004:336) 139. pontja.

⁽⁸¹⁾ 68/69. sz., *Bundesknappschaft kontra Brock* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1970:24) 6. pontja; 1/73. sz., *Westzucker GmbH kontra Einfuhr- und Vorratstelle für Zucker* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1973:78) 5. pontja; 143/73. sz., *SOPAD kontra FORMA et al.* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1973:145) 8. pontja; 96/77. sz., *Bauche* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1978:26) 48. pontja; 125/77. sz., *Koninklijke-Scholten-Honig NV et al. kontra Floofproduktschaap voor Akkerbouwprodukten* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1978:187) 37. pontja; 40/79. sz., *P kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1981:32) 12. pontja; 270/84. sz., *Licata kontra ESC* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1986:304) 31. pontja; C-60/98. sz., *Butterfly Music kontra CEDEM* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1999:333) 24. pontja; C-334/07 P. sz., *Bizottság kontra Freistaat Sachsen* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:709) 53. pontja; T-404/05. sz., *Görögország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2008:510) 77. pontja.

⁽⁸²⁾ C-169/95. sz., *Spanyolország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:1997:10) 51–54. pontja; T-116/01.–T-118/01. sz., *P&O European Ferries (Vizcaya) SA kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2003:217) 205. pontja.

⁽⁸³⁾ C-465/09 P–C-470/09 P. sz., *Diputación Foral de Vizcaya és mások kontra Bizottság* (ECLI:EU:C:2011:372) 125. és 128. pontja.

- (165) Ezen indokok miatt a Bizottságnak kell vizsgálnia a BesAR szabályt a 2014. évi iránymutatás alapján. A Bizottság a vizsgálat során nem térhet el ettől az iránymutatástól. Mivel az eljárás megindításáról szóló határozatot 2014. július 1-je előtt tették közzé a Hivatalos Lapban, a Bizottság felkérte Németországot és az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be a 2014. évi iránymutatásnak a szóban forgó ügyre történő alkalmazására vonatkozó észrevételeiket.

7.3.1.1. Németország és a harmadik felek észrevételei

- (166) Számos érdekelt fél állította, hogy a 2014. évi iránymutatást nem kellene alkalmazni a maximalizált EEG-pótdíjra, hanem ehelyett a Bizottságnak kellene végeznie egy összeegyeztethetőségi vizsgálatot a Szerződés 107. cikk (3) bekezdésének b) és c) pontja alapján.
- (167) Először ezek a felek beterveztették, hogy az EEG-pótdíj csökkentésekről megállapítható, hogy a Szerződés 107. cikk (3) bekezdésének b) pontja alapján összeegyeztethetőek a belső piaccal, mivel azok egy közös európai érdeket szolgáló projekt megvalósítását (a megújuló energia 2009/28/EK irányelv által előírt előmozdítása) mozdítják elő, vagy ennek hiányában a német gazdaságban bekövetkezett komoly zavart igyekeznek megszüntetni (az ipar léépülése a megújuló energiaforrásokhoz kapcsolódó kiadások következtében).
- (168) Az érdekelt felek hozzátették, hogy az EEG-pótdíj csökkentésekről megállapítható, hogy a Szerződés 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethetőek a belső piaccal, mivel azok a megújuló energia fejlesztésének előmozdítását célozzák, miközben megelőzik a CO₂-kibocsátás relokalizációját, és megőrzik az Unió ipari alapját. Az érintett felek e tekintetben azt állítják, hogy a BesAR a megfelelő eszköz e többszörösen összetett célkitűzés különböző aspektusainak összeegyeztetésére. Azt is hozzátesszük, hogy ez az eszköz arányos, mert a BesAR szerinti kedvezményezettek így is hozzájárulnak a finanszírozáshoz. Továbbá állítják, hogy ez az intézkedés arányos azon az alapon, hogy a villamos energiára kivetett adók és az EEG-pótdíj alapvetően hasonlóak (mindkettő a villamosenergia-fogyasztásra kivetett teher), és a vállalkozások által fogyasztott villamos energiára az Unió által meghatározott minimális adómérték – a 2003/96/EK tanácsi irányelv⁽⁸⁴⁾ I. mellékletének C. táblázatában meghatározottak szerint – 0,05 ct/kWh, vagyis ugyanannyi, mint az EEG-pótdíj minimális értéke. Végül az érdekelt felek azt állítják, hogy a 2012. évi EEG-törvény nem torzítja a versenyt és nem befolyásolja a kereskedelmet, mivel – a pótdíjjal megegyező mértékű, más tagállamokban lévő vállalkozások által viselt adókkal vagy terhekkel összehasonlítva – nem teljesen ellensúlyozza az elsősorban a (német vállalkozások által viselt) magasabb EEG-pótdíj által okozott versenytorzulást.
- (169) A Szerződés 107. cikk (3) bekezdés b) és c) pontjának alkalmazásáról Németország a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatára adott válaszában összehasonlító érveket sorakoztatott fel.
- (170) Másodszor, az érintett felek azt állítják, hogy a Bizottság nem vizsgálhatja a csökkentéseket elkülönítve, az EEG-villamosenergia támogatásának vizsgálatokor alkalmazott, összeegyeztethetőségre vonatkozó jogalaptól eltérő jogalap szerint. Ehelyett a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatában a megújuló energia támogatásával együtt kellett volna vizsgálnia (és jóváhagynia) a – finanszírozás részét képező – csökkentéseket. Ezt a Bíróság ítélezési gyakorlatára való hivatkozással támasztják alá, mely szerint a Bizottságnak figyelembe kell vennie a támogatás finanszírozási módját olyan esetekben, ahol ez a mód az intézkedés szerves részét képezi⁽⁸⁵⁾.
- (171) Harmadszor, még ha a 2014. évi iránymutatás alkalmazható is, az érdekelt felek azt állítják, hogy a 2014. évi iránymutatás (248) és (250) pontjára tekintettel az csak a jogszerűtlen támogatásra alkalmazható visszamenőlegesen, a meglévő támogatásra nem. Ha azonban a maximalizált EEG-pótdíjak állami támogatásnak minősülnek (ami vitatott), akkor ezeket meglévő támogatásnak kellene tekinteni, mivel a Bizottság már hallgatólagosan jóváhagyta ezeket az NN 27/2000 sz. ügyben⁽⁸⁶⁾.
- (172) Negyedszer, az érdekelt felek azt állítják, hogy a 2014. évi iránymutatást és különösen a 3.7.3. szakaszban foglalt átállási tervre vonatkozó szabályokat oly módon kellene értelmezni, amely biztosítja a kedvezményezettek jogos elvárásait: más szóval a fokozatos átállást kellően alacsonyan kell tartani 2013-ban és 2014-ben a visszafizetés megakadályozása érdekében. Ezek a jogos elvárások az érintett felek szerint az NN 27/2000 sz. ügyben hozott bizottsági határozatból fakadnak.

⁽⁸⁴⁾ A Tanács 2003. október 27-i 2003/96/EK irányelve az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről (HL L 283., 2003.10.31., 51. o.).

⁽⁸⁵⁾ C-261/01. sz., *Van Calster* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2003:571) 49. pontja; C-333/07. sz., *Société Régie Networks* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:764) 89. pontja.

⁽⁸⁶⁾ Lásd a fenti 75. lábjegyzetet.

7.3.1.2. Vizsgálat

- (173) Ezek az érvek nem változtatják meg az e határozat szerinti, a 2014. évi iránymutatás (157)–(165) preambulumbekzdésben ismertetett alkalmazhatóságára irányuló vizsgálat kimenetelét.
- (174) Először, a Szerződés 107. cikk (3) bekezdése c) pontjának alkalmazását illetően a 2014. évi iránymutatás (10) pontja kimondja, hogy „[e]bben az iránymutatásban a Bizottság meghatározza azokat a feltételeket, amelyek teljesülése esetén az energetikai és környezetvédelmi támogatások – a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében – a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthetők”. A Bíróság szerint „a Bizottság mérlegelési jogkörének gyakorlásához saját maga számára útmutatást adhat olyan jogi aktusok által, mint az iránymutatások, amennyiben ezek az aktusok az intézmény által követendő irányokra utaló szabályokat tartalmaznak, és nem térnek el a Szerződés szabályaitól”⁽⁸⁷⁾. Mivel a 2014. évi iránymutatás előzetesen, általános és átlátható módon állapítja meg a Szerződés 107. cikk (3) bekezdése c) pontjában megállapított kivételre vonatkozó összeegyeztethetőségi feltételeket, a Bizottság köteles ezt az iránymutatást alkalmazni.
- (175) Nincs lehetőség a villamos energia adószabályainak analógia útján történő alkalmazására, mert a 2014. évi iránymutatás tartalmazza a megújuló energiaforrásokkal kapcsolatos pótdíjak csökkentésére vonatkozó vizsgálat teljes szabályrendszerét.
- (176) A Szerződés 107. cikk (3) bekezdése c) pontjától való eltéréseket illetően a 2014. évi iránymutatás nem tartalmaz arra vonatkozó kritériumokat, hogy a Bizottság hogyan fog eljárni mérlegelési jogkörében a Szerződés 107. cikk (3) bekezdése b) pontjának alkalmazása során. Igaz, hogy a Bizottság elfogadott egy közleményt a „az európai közérdeket képviselő jelentős projektek megvalósításának előmozdítására nyújtott állami támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének elemzési kritériumairól”⁽⁸⁸⁾, amely 2014. július 1-jétől alkalmazandó. E közlemény 52. pontja szerint azonban „a Bizottság a be nem jelentett támogatások esetén e közleményt alkalmazza akkor, ha a támogatást annak hatálybalépését követően ítélték oda, és a támogatás odaítélésékor hatályban lévő szabályokat alkalmazza a támogatás odaítélésének minden más esetére”. Ez azt jelenti, hogy a közleményben megállapított kritériumok nem alkalmazhatók az ebben a határozatban vizsgált pótdíjcsökkentésekre. A Bizottságnak ehelyett a 2008. évi iránymutatásban foglalt szabályokat kell alkalmaznia⁽⁸⁹⁾.
- (177) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában aggályait fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a 2008. évi iránymutatás (147)–(150) pontjával összhangban a BesAR a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető-e. A Bizottság különösen amiatt fogalmazta meg ezen aggályait, mert a csökkentések látszólag nem kapcsolódtak egy projekthez és még kevésbé egy olyan projekthez, amely „konkrét és pontosan meghatározott a végrehajtást illetően”. Mindenesetre kérdéses maradt, hogy az ilyen projekt „közös európai érdeket” szolgál-e, vagyis a biztosított előny az egész Unióra kiterjedő előny-e. Végül az is kétséges volt, hogy a szóban forgó támogatás – nevezetesen az EEG-pótdíj csökkentése – vajon „ösztönzőleg hat a projekt megvalósítására” (az eljárás megindításáról szóló határozat (211) és (212) preambulumbekzdése).
- (178) Ezeket az aggályokat nem segítettek eloszlatni. Németország azt állítja, hogy a megújuló energiaforrásokkal kapcsolatos célok elérését és az ipari versenyképesség megőrzését egy – vagy több – közös európai érdeket szolgáló projektnek kell tekinteni. Németország a Bizottság „Európa 2020” stratégiájára hivatkozik, mely egy „erőforrás-hatékonyabb, környezetbarátabb és versenyképesebb gazdaság előmozdítását” prioritásként kezeli⁽⁹⁰⁾. Akármennyire is fontosak legyenek azonban a politikai célok, a megújuló energiaforrások fejlesztését és a versenyképesség előmozdítását nem lehet a gyakorlati értelemben vett konkrét projektekként értelmezni. Még kevésbé lehet ezeket a projekteket a végrehajtásukat illetően meghatározni, ideértve a résztvevőiket, célkitűzéseiket és hatásait, ahogy azt a 2008. évi iránymutatás (147) pont a) alpontja előírja. Ha a közös európai érdeket szolgáló projekteket úgy értelmeznénk, hogy azok pusztán politikai célokat fognak össze, akkor a 107. cikk (3) bekezdése c) pontjának értelme a szövegezésén túlmutatna, és a konkrét és pontosan meghatározott projektet megcélzó erőfeszítések követelménye értelmét vesztené. Ez szembe menne „az állami támogatás a közös piaccal való összeegyeztethetlenségének általános alapelvétől való eltérések megszorító értelmezésének igényével”⁽⁹¹⁾.
- (179) Mindenekelőtt a Törvényszék a *Hotel Cipriani* ítéletben egyértelművé tette, hogy „valamely támogatási intézkedés csak akkor részesülhet a [Szerződés 107. cikk (3) bekezdésének b) pontja] szerinti eltérés kedvezményében, ha nem főként valamely tagállam gazdasági szereplőit részesíti előnyben, hanem a Közösség egésze vonatkozásában jelent előnyt”. Ez a kritérium

⁽⁸⁷⁾ C-310/99. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EU:C:2002:143) 52. pontja.

⁽⁸⁸⁾ HL C 188., 2014.6.20., 4. o.

⁽⁸⁹⁾ A Közösség 2008. évi iránymutatása a környezetvédelemhez nyújtott állami támogatásokról (HL C 82., 2008.4.1., 1. o.).

⁽⁹⁰⁾ COM(2010)2020 végleges, 10. o.

⁽⁹¹⁾ C-301/96. sz., *Németország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2003:509) 106. pontja.

nem teljesül, amennyiben a nemzeti támogatási rendszer csupán az érintett vállalkozások versenyképességét hivatott javítani ⁽⁹²⁾. A BesAR kizárólag arra irányul, hogy megkönnyítse a németországi energiaigényes vállalkozások költségterheit és ezáltal javítsa versenyképességüket.

- (180) Végül az az állami támogatás a közös piaccal való összeegyeztethetlenségének általános alapelvétől való eltérések megszorító értelmezésének a (178) preambulumbekzdésben említett igényét illetően az a tény, hogy a villamosenergia-árak nagy számú ipari fogyasztó számára növekednek, nem tekinthető az érintett tagállam gazdaságában bekövetkezett komoly zavarnak.
- (181) Ezért a Bizottság a Szerződés 107. cikk (3) bekezdésének b) pontja alapján nem hagyhatta jóvá a BesAR szabályt.
- (182) Másodszor, a (170) preambulumbekzdésben összefoglalt érvelésre tekintettel az energiaigényes vállalkozások számára csökkentett EEG-pótdíjak formájában nyújtott támogatás világosan különbözik és elkülönül a megújuló energiával kapcsolatos támogatástól. Ez utóbbi kedvezményezettjeinek csoportja nem egyezik meg az előbbi kedvezményezettjeinek csoportjával. Ezenfelül a csökkentések nem szolgálják azonnal a megújuló energia támogatása finanszírozásának célját, hanem éppen ellenkezőleg, tulajdonképpen e céllal ellentétesen hatnak, mivel az azonnal hatásuk az, hogy csökkentik a megújuló energiaforrások finanszírozására rendelkezésre álló bevételeket. Ezt az is alátámasztja, hogy az EEG-pótdíjat növelni kellett minden más, kiváltságokkal nem rendelkező felhasználó esetében a finanszírozás stabilitásának megőrzése érdekében.
- (183) Harmadszor, a (171) preambulumbekzdésben összefoglalt érvet illetően a BesAR-t a 2014. évi iránymutatás (248) pontjának hatáskörébe tartozó jogszerűtlen támogatásnak kell tekinteni: a (141) és az azt követő preambulumbekzdésekben foglaltak szerint a 2012. évi EEG-törvény lényegesen módosította az NN 27/2000. számú ügy során elfogadott bizottsági határozat által jóváhagyott támogatási rendszert.
- (184) A kedvezményezettek jogos elvárásait érintő negyedik érvvel a (257) preambulumbekzdés foglalkozik részletebben, mivel az csak a visszatérítéshez kapcsolódik.

7.3.1.3. A 2008. évi iránymutatás szerinti alternatív vizsgálat

- (185) A Törvényszék számos alkalommal és a Bíróság ítélezési gyakorlatával ellentétben arra az álláspontra helyezkedett, hogy a jogszerűtlen támogatást az odaítélésekor hatályban lévő szabályok alapján kell vizsgálni. Ezért a Bizottság a 2008. évi iránymutatás alapján egy, a Szerződés 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerinti alternatív vizsgálatot végzett.
- (186) Ennek eredménye az volt, hogy a Bizottságnak a BesAR alapján nyújtott működési támogatást a (187) és az azt követő preambulumbekzdésekben foglalt indokok miatt teljes egészében összeegyeztethetetlennek kellett volna nyilvánítania.
- (187) Az eljárás megindításáról szóló határozat kimondja, hogy az elfogadása idejében nem voltak olyan állami támogatásra vonatkozó konkrét szabályok, amelyek elismernék, hogy a megújuló energiaforrások támogatásának finanszírozását célzó terhek alóli mentesítéseket vagy azok csökkentéseit egy közérdekű célkitűzés elérésének szükségességnek, és ezáltal a Szerződés 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerint engedélyeztetnek tekintsék.
- (188) Ezen túlmenően a Bizottság már megtiltott egy Ausztria által 2011-ben bejelentett, ehhez hasonló működési támogatást ⁽⁹³⁾. Ez a tilalom összhangban van a Bíróság ítélezési gyakorlatával, mely szerint maga a működési támogatás a közös érdekekkel ellentétes mértékben van hatással a kereskedelmi feltételekre, és ezért nem tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal ⁽⁹⁴⁾. A Bizottság e határozatában azt is kifejtette, hogy miért nem áll fenn hasonlóság a villamos energia adójával kapcsolatos szabályokkal.
- (189) A Bizottság ezen indokok miatt szintén nem engedélyezhette a Szerződés 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerinti szóban forgó támogatást a támogatás odaítélésekor hatályban lévő szabályok alapján.

⁽⁹²⁾ T-254/00., T-270/00. és T-277/00. sz., *Hotel Cipriani et al. kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2008:537) 337. pontja.

⁽⁹³⁾ SA.26036 (C24/09) – Ausztria; A nagy villamosenergia-fogyasztóknak a zöld energiáról szóló osztrák törvény szerint nyújtott állami támogatás (HL L 235., 2011.9.10., 42. o.).

⁽⁹⁴⁾ C-288/96. sz., *Németország kontra Bizottság („Jadekost”)* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2000:537) 77. pontja, további hivatkozásokkal.

7.3.2. A megújuló energiaforrásokból származó energiatermelés támogatásából eredő költségek

- (190) A 2014. évi iránymutatás (184) pontja szerint csökkentések kizárólag a megújuló energiaforrásokból származó energiatermelés támogatásából fakadó költségek vonatkozásában ítélték oda.
- (191) A Bizottság által az a 2014. évi EEG-törvényhez kapcsolódó SA.38632 (2014/N) ügyben hozott határozatban (2014. évi EEG-határozat) foglaltaknak megfelelően azonban az EEG-pótdíj a bányagázból előállított energiatermelés támogatásának finanszírozását is szolgálja. A bányagáz a 2014. évi iránymutatás (19) pontjának (5) alpontja szerint nem minősül megújuló energiaforrásnak. A más energiaforrások támogatásának finanszírozását célzó pótdíjak csökkentéseire nem vonatkozik a 2014. évi iránymutatás 3.7.2. szakasza ⁽⁹⁵⁾.
- (192) Németország e vonatkozásban az SA.38632 (2014/N) ügyben folyó értesítési eljárás keretében jelezte, hogy a bányagázból előállított energiatermelés támogatásának finanszírozásához kapcsolódóan semmilyen csökkentést nem nyújtanak, mivel a 2014. évi EEG-törvény szerint az energiaigényes vállalkozásoknak minden érintett fogyasztási ponton az első GWh fogyasztásért a teljes pótdíjat meg kell fizetniük. Az első GWh fogyasztásért fizetett teljes pótdíjból származó bevétel magasabb, mint a bányagázból előállított villamos energia után fizetett támogatás mértéke ⁽⁹⁶⁾.
- (193) 2012-ben a bányagáz támogatásának mértéke (41,4 millió EUR) az abban az évben a 2012. évi EEG-törvény alapján nyújtott támogatás teljes összegének 0,25 %-át tette ki. Az előrejelzések azt mutatják, hogy a bányagáz mennyisége várhatóan állandó lesz a jövőben, illetve kismértékben csökken ⁽⁹⁷⁾.
- (194) Ez alapján a Bizottság megállapította, hogy a 2014. évi EEG-törvény alapján a BesAR kedvezményezettjei számára az első GWh fogyasztásért fizetendő EEG-pótdíj mértéke már bőven meghaladja a bányagáz támogatásának összegét ⁽⁹⁸⁾. A Bizottság továbbá arra a következtetésre jutott, hogy a bányagázzal kapcsolatosan kifizetett EEG-támogatás arányának (0,25 %) és az EEG-pótdíjnak (6,24 ct/kWh 2014-ben) a szorzata 0,016 ct/kWh. Ez a mennyiség alatta marad annak a minimális pótdíjnak, amelyet a BesAR kedvezményezettjeinek ki kellett fizetnie az első GWh fogyasztás felett is (0,05 ct/kWh) ⁽⁹⁹⁾.
- (195) A 2012. évi EEG-törvény két alternatív felső határértéket határoz meg. Az első alternatíva (41. § (3) bekezdés 1. pont) szerint, amely egy csökkenő felső határérték, a kedvezményezettek továbbra is kötelesek a teljes pótdíjat megfizetni az első GWh fogyasztásért, és a 100 GWh feletti fogyasztás után 0,05 ct/kWh minimális pótdíjat kell fizetniük. A második alternatíva (41. § (3) bekezdés 2. pont) szerint – mely a legnagyobb energiaigényű vállalkozásokra vonatkozik –, a pótdíj a kedvezményezett teljes fogyasztására 0,05 ct/kWh értékben van maximálva. A kedvezményezettek mindenképp többet fizetnek a pótdíj azon hányadánál, amely a bányagáz támogatására lenne fordítható (2014-ben 0,016 ct/kWh és a 2013-ban az akkori 5,277 ct/kWh EEG-pótdíj alapján 0,013 ct/kWh).
- (196) Ezért a 2013. és a 2014. évre vonatkozóan fizetendő 0,05 ct/kWh minimális pótdíj összege a bizonyos kedvezményezettek első GWh fogyasztása után fizetendő pótdíjfizetési kötelezettségével együtt biztosította, hogy az energiaigényes vállalkozásoknak nem ítélték oda csökkentést a bányagázból előállított villamos energia finanszírozásából ⁽¹⁰⁰⁾.

7.3.3. Támogathatóság

- (197) A 2014. évi iránymutatás (185) bekezdése előírja, hogy a támogatásnak azokra az ágazatokra kell korlátozódnia, amelyek versenyhelyzetét villamosenergia-intenzitásuk és nemzetközi kereskedelemnek való kitettségük miatt veszélyeztetik a megújuló energiaforrásokból származó energiatermelés támogatásának finanszírozásával összefüggő költségek. Ennek megfelelően csak akkor nyújtható támogatás, ha a vállalkozás a 2014. évi iránymutatás 3. mellékletében felsorolt valamely ágazatban tevékenykedik.
- (198) Emellett a 2014. évi iránymutatás (186) pontja szerint egy tagállam a megújuló energia támogatásából eredő költségek csökkentését biztosító nemzeti programjának hatálya alá vonhat egy vállalkozást, ha az adott vállalkozás villamosenergia-intenzitása legalább 20 %, és olyan ágazatban tevékenykedik, amelyben a kereskedelem intenzitása uniós szinten legalább 4 %, még abban az esetben is, ha az adott ágazat nem szerepel a 2014. évi iránymutatás 3. mellékletében.

⁽⁹⁵⁾ 2014. évi EEG-határozat (293) preambulumbekkezdése.

⁽⁹⁶⁾ 2014. évi EEG-határozat (294) és (295) preambulumbekkezdése.

⁽⁹⁷⁾ 2014. évi EEG-határozat (295) preambulumbekkezdése.

⁽⁹⁸⁾ A 2014-ben meglévő 2707 támogatható fogyasztási ponttal és a 6,24 ct/kWh összegű EEG-pótdíjjal kalkulálva az első GWh fogyasztásért fizetett összegekből származó bevétel 168 916 800 EUR volt. Lásd a 2014. évi EEG-határozat (296) preambulumbekkezdését.

⁽⁹⁹⁾ 2014. évi EEG-határozat (296) preambulumbekkezdése.

⁽¹⁰⁰⁾ Vö. a 2014. évi EEG-határozat (297) preambulumbekkezdését.

- (199) Végül a 2014. évi iránymutatás (187) pontja előírja, hogy a tagállamok további támogathatósági kritériumokat is meghatározhatnak, feltéve, hogy a támogatható ágazaton belül a kedvezményezettek kiválasztása objektív, megkülönböztetésmentes és átlátható kritériumokon alapul, és hogy a támogatást egyazon ágazatban minden versenytárs számára alapvetően azonos módon nyújtják, ha azok tényszerűen hasonló helyzetben vannak.
- (200) Amennyiben a megújuló energiaforrásból származó villamosenergia-termelés támogatásának finanszírozásával összefüggő terhek csökkentése formájában megvalósuló támogatást az ezen iránymutatás alkalmazásának időpontja előtt ítélték oda olyan vállalkozásoknak, amelyek e határozat (197) és a (198) preambulumbekzdése értelmében nem támogathatók, az ilyen támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető, ha összhangban van az átállási tervvel (az iránymutatás (197) pontja).
- (201) Németország jelezte, hogy 2013-ban és 2014-ben a 2014. évi iránymutatás 3.7.2. szakaszának megfelelően a BesAR szerinti kedvezményezetteknek csak egy része volt jogosult állami támogatásra a megújuló energiaforrásból származó energiatermelés támogatásának finanszírozásával összefüggő csökkentés formájában. Németország ezért egy átállási tervet nyújtott be a támogatásra nem jogosult kedvezményezettek vonatkozásában (lásd a II. mellékletet), amellyel a 7.3.5. szakasz foglalkozik. Németország azt is kifejtette, hogy valamennyi, a 2014. évi iránymutatás (186) pontja alapján a nemzeti program hatálya alá vonható kedvezményezett a 2014. évi iránymutatás 5. mellékletében felsorolt ágazatokban tevékenykedik.
- (202) A bruttó hozzáadott érték kiszámításához – amely a 2014. évi iránymutatás (185)–(192) pontjának alkalmazásához szükséges, és amelynek meghatározását az iránymutatás 4. melléklete tartalmazza – a 2012. évi EEG-törvény 41. §-a az utolsó üzleti évre vonatkozó piaci áron számított és a pótdíj csökkentésének alkalmazása előtti bruttó hozzáadott értéket alkalmazza. A 2014. évi iránymutatás 4. mellékletének (1) és (2) pontja a tényező-költségen számított bruttó hozzáadott érték, valamint a legutóbbi három év bruttó hozzáadott értékei számtani közepének alkalmazását írja elő, amelyre vonatkozóan rendelkezésre állnak adatok. Németország kifejtette, hogy ilyen adatok nem állnak rendelkezésre, mert a 2013. és a 2014. évben a csökkentések iránti kérelmek csak azon legutóbbi üzleti év piaci áron számított bruttó hozzáadott értékét tartalmazták, amelyre vonatkozóan rendelkezésre álltak adatok (vagyis 2011-re és 2012-re). Németország ehhez hasonlóan kifejtette, hogy a villamosenergia-árak kiszámításakor a villamos energia kiskereskedelmi átlagára nem volt elérhető minden vállalkozás számára – vagy legalábbis nem a magasabb fogyasztási sávokra –, a villamosenergia-árak kiszámítása ehelyett a 2011-es és 2012-es évek valós villamosenergia-áraitra alapul, mivel a vállalkozások ezeket az árakat adták meg a 2013. és 2014. évi csökkentések iránti kérelmeikben. A 2014. évi iránymutatás 4. mellékletének (4) pontja szerint a vállalkozás villamosenergia-költségei különösen a feltételezett villamosenergia-díjával határozhatók meg. Németország magyarázatai alapján a Bizottság az SA.38632 (2014/N) ügyben hozott határozatában arra a következtetésre jutott, hogy a 2012. évi EEG-törvényben foglalt átmeneti szabályok, melyek lehetővé tették az utolsó üzleti éven vagy a legutolsó két üzleti éven alapuló, tényező-költségen számított bruttó hozzáadott érték adatainak, valamint az utolsó üzleti év valós villamosenergia-árainak az alkalmazását, összhangban voltak a 2014. évi iránymutatással és különösen a (195) ponttal (az említett határozat (311) és (314) preambulumbekzdése). Ez azért történt, mert azok az adatokat – vagyis az utolsó üzleti éven alapuló, tényező-költségen számított bruttó hozzáadott érték és az utolsó év valós villamosenergia-árai – csak átmeneti jelleggel alkalmazták, amíg a 2014. évi iránymutatás 4. mellékletében előírt adatokat összegyűjtötték. Ez az érvelés még inkább alkalmazható a 2013. és a 2014. években odaítélt EEG-pótdíj csökkentések vizsgálatára, és ezen érvelés alapján az is elfogadható, hogy a piaci áron számított bruttó hozzáadott érték adatait használják fel a 2014. évi iránymutatás 3.7.2. szakasza szerint a megújuló energiaforrásból származó energiatermelés támogatásának finanszírozásával összefüggő csökkentés formájában 2013-ban és 2014-ben a BesAR alapján odaítélt állami támogatás összeegyeztethetőségének vizsgálatakor.
- (203) A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a 2012. évi EEG-törvény csak részben felel meg a 2014. évi iránymutatás (185) és (186) pontjában megállapított támogathatósági szabályoknak. Ezért azon kedvezményezettek, akik vonatkozásában e kritériumok nem teljesülnek, kötelezhető a jogellenes támogatás visszafizetésére, amelynek részleteit a Németország átállási tervéről szóló 7.3.5. szakasz vizsgálja.

7.3.4. Arányosság

- (204) A 2014. évi iránymutatás (188) pontja szerint akkor tekintik a támogatást arányosnak, ha a kedvezményezettek a többletköltségek legalább 15 %-át csökkentés nélkül fizetik.
- (205) A tagállamoknak azonban lehetőségük van arra, hogy a megújuló energia támogatásának finanszírozásából eredő, vállalkozásonként fizetendő költségek összegét a vállalkozás bruttó hozzáadott értékének 4 %-ára korlátozzák. A legalább 20 %-os villamosenergia-intenzitású vállalkozások esetében a tagállamok az érintett vállalkozás bruttó hozzáadott értékének 0,5 %-ára korlátozhatják a teljes fizetendő összeget. Végül, amennyiben a tagállamok úgy döntenek, hogy elfogadják a bruttó hozzáadott érték 4, illetve 0,5 %-ában meghatározott korlátozást, akkor e korlátozásnak az összes támogatható vállalkozásra vonatkoznia kell (a 2014. évi iránymutatás (189) és (190) pontja).

- (206) Németország jelezte, hogy egyes esetekben a kedvezményezettek által 2013-ban és 2014-ben fizetett maximalizált EEG-pótdíj nem minősült arányosnak a 2014. évi iránymutatás kritériumai alapján ⁽¹⁰¹⁾. Németország ezért egy átállási tervet terjesztett elő (lásd a II. mellékletet), amelyet a 7.3.5. szakasz eleméz.
- (207) A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a maximalizált EEG-pótdíjak csak részben felelnek meg a 2014. évi iránymutatás (188) és (189) pontjában megállapított arányossági kritériumoknak. Ezért azon kedvezményezettek, akik vonatkozásában e kritériumok nem teljesülnek, kötelezhető a jogellenes támogatás visszafizetésére, amelynek részleteit a Németország átállási tervéről szóló 7.3.5. szakasz vizsgálja.

7.3.5. Az átállási terv

- (208) A 2014. évi iránymutatás (193) és azt követő pontjai szerint a tagállamoknak legkésőbb 2019. január 1-jétől kell alkalmazniuk a 2014. évi iránymutatás 3.7.2. szakaszában rögzített, és az ennek a határozatnak a 7.3.3. és 7.3.4. szakaszában ismertetett támogathatósági és arányossági kritériumokat. Az azt megelőző időszakra nyújtott támogatások akkor minősülnek összeegyeztethetőnek, ha megfelelnek ugyanazoknak a kritériumoknak. Emellett a Bizottság úgy véli, hogy a megújuló energiaforrásból származó villamosenergia-termelés támogatásának finanszírozásával összefüggő terhek csökkentése formájában a 2019-et megelőző évekre nyújtott támogatások akkor minősülnek a belső piaccal összeegyeztethetőnek, ha megfelelnek a meghatározott átállási terv előírásainak.
- (209) Az átállási terv célja a 2014. évi iránymutatás 3.7.2. szakaszában rögzített, és az ennek a határozatnak a 7.3.3. és 7.3.4. szakaszában ismertetett támogathatósági és arányossági kritériumok alkalmazásából fakadó támogatási szintekre való fokozatos átállás.
- (210) Amennyiben a támogatást az iránymutatás alkalmazásának időpontja előtti időszakra nyújtották, a tervnek a kritériumok fokozatos alkalmazását is elő kell írnia arra az időszakra vonatkozóan.
- (211) Amennyiben a (200) preambulumbekzdésben foglaltak szerint a támogatást a 2014. évi iránymutatás alkalmazásának időpontja előtt ítélték oda olyan vállalkozásoknak, amelyek e határozat 7.3.3. szakasza értelmében nem támogathatók, az ilyen támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető, ha az átállási terv a pótdíj többletköltségei tekintetében csökkentés nélkül legalább 20 %-os önrészt ír elő, amelyet fokozatosan kell bevezetni legkésőbb 2019. január 1-jéig (az iránymutatás (197) pontja).
- (212) Németország betervezte a (27) és azt követő preambulumbekzdésekben ismertetett átállási tervet (II. melléklet), amely a visszafizetésre kötelezett összes kedvezményezett esetében előírja az EEG-pótdíj fokozatos emelését. A kiinduló pont a 2013-ban ténylegesen befizetett EEG-pótdíj; ezt úgy számítják ki, hogy a kedvezményezettnek a 2013-ra odaítélt csökkentett EEG-pótdíjat megszorozzák a kedvezményezettnek ugyanebben az évben mért valós energiafogyasztásával (alap pótdíj). Az átállási terv szerint a 2013. és 2014. évre vonatkozó pótdíjakat ki fogják igazítani oly módon, hogy ne lépje túl az alap pótdíj 125, illetve 150 %-át. 2015-től a felfelé történő kiigazítás valószínűleg nagyobb lesz, mivel a felső határértéket akkor az alap pótdíj 200 %-ában fogják megállapítani. Az ezt követő években egészen 2018-ig az x évre vonatkozó pótdíjat hasonló módon az $x-2$ évre vonatkozó pótdíj 200 %-ában fogják maximalizálni.
- (213) Az e határozatban vizsgált éveket illetően (2013 és 2014) az átállási terv a visszafizetésre kötelezett összes olyan kedvezményezett esetében előírja az EEG-pótdíj fokozatos emelését, amelyek vonatkozásában a 2014. évi iránymutatás támogathatósági és arányossági kritériumai nem teljesültek. Az emelés valószínűleg tovább folytatódik 2014 után is, így feltételezhető, hogy a 2014. évi iránymutatásban előírt szinteket elérik 2019. január 1-jéig mind az elviekben támogatható, ám eddig nem elég magas pótdíjat fizető vállalkozások, mind azon nem támogatható vállalkozások vonatkozásában, amelyek ezért az iránymutatás (197) pontjában meghatározott pótdíj többletköltségei tekintetében legalább 20 %-os önrészt kell elérniük. Ezenfelül a Bizottság megállapítja, hogy az átállási terv a megújuló energiával kapcsolatos politika összes vonatkozó gazdasági tényezőjét figyelembe veszi, és Németország a 2014. évi iránymutatás (200) pontjában meghatározott határidőn belül megküldte azt.
- (214) A 2013-as és a 2014-es évet illetően az átállási terv tehát összhangban van a 2014. évi iránymutatás 3.7.3. szakaszában foglalt követelményekkel. A 2014. évi iránymutatás (194) pontja szerint az átállási terv által módosított támogatások ezért a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősülnek.

⁽¹⁰¹⁾ A bruttó hozzáadott érték és villamosenergia-intenzitás adatainak alkalmazásához lásd e határozat (202) preambulumbekzdését.

7.3.6. Következtetések az összegegyeztetetőségről

- (215) Az energiaigényes vállalkozások 2013. és 2014. évi csökkentett pótdíjai csak az alábbi feltételek teljesülése esetén összegegyeztetethetők a belső piaccal:
- a) a pótdíjcsökkentést kizárólag a megújuló energiaforrásokból származó energiatermelés támogatásából fakadó költségek után ítélik oda;
 - b) a kedvezményezettek az ennek a határozatnak a 7.3.3. szakaszában kifejtettek szerint megfelelnek a 2014. évi iránymutatás (185), (186) és (187) pontjában meghatározott támogathatósági kritériumoknak; és
 - c) az EEG-pótdíj csökkentése az ennek a határozatnak a 7.3.4. szakaszában kifejtettek szerint a 2014. évi iránymutatás (188) és (189) pontjában megállapított kritériumok alapján arányosnak minősül.
- (216) Azon kedvezményezetteknek, amelyek vonatkozásában a (215) preambulumbekzdésben ismertetett feltételek közül egy vagy több nem teljesül, a Bizottság kivételesen úgy véli, hogy a 2013-as és a 2014-es év folyamán a BesAR alapján odaítélt állami támogatás a belső piaccal összegegyeztetethetőnek tekinthető, amennyiben biztosítva van, hogy a kedvezményezettek a (212) preambulumbekzdésben meghatározott alap pótdíjnak legalább a 125 %-át fizetik 2013-as évre, illetve 150 %-át a 2014-es évre. Ezen eredmény biztosítása érdekében a visszafizetés az alábbi módon történik:
- a) a 2013-as évre odaítélt csökkentés vonatkozásában a visszafizetés megegyezik annak a pótdíjnak és a 2013-as ténylegesen befizetett EEG-pótdíjnak a különbségével, amelyet be kellett volna fizetni, ha a (215) preambulumbekzdésben foglalt összes feltétel teljesül; a visszafizetésre kötelezett vállalkozás által fizetendő teljes EEG-pótdíj – ideértve a visszafizetett összeget – azonban nem haladhatja meg a 2013-ban ténylegesen befizetett EEG-pótdíj 125 %-át;
 - b) a 2014-as évre odaítélt csökkentés vonatkozásában a visszafizetés megegyezik annak a pótdíjnak és a 2014-es ténylegesen befizetett EEG-pótdíjnak a különbségével, amelyet be kellett volna fizetni, ha a (215) preambulumbekzdésben foglalt összes kritérium teljesül; a visszafizetésre kötelezett vállalkozás által fizetendő teljes EEG-pótdíj – ideértve a visszafizetett összeget – azonban nem haladhatja meg a 2013-ban ténylegesen befizetett EEG-pótdíj 150 %-át.

7.4. A Szerződés egyéb rendelkezéseinek való megfelelés

- (217) A 2014. évi iránymutatás 29. pontjával összhangban – mivel az EEG-pótdíj célja az EEG-villamosenergia támogatásának finanszírozása – a Bizottság megvizsgálta, hogy a pótdíj megfelel-e a Szerződés 30. és 110. cikkének.
- (218) Az ítélkezési gyakorlat szerint a díjat, amely a nemzeti és importált árukat azonos kritériumok alapján sújtja, mindazonáltal tilthatja a Szerződés, amennyiben e díj bevételének célja azon tevékenységek támogatása, amelyek elsősorban a megadóztatott nemzeti áruk számára előnyösek.
- (219) Ha azok az előnyök, amelyeket ezen áruk élveznek, teljes egészében kiegyenlítik az azokat sújtó díjat, ez utóbbi hatásai csak az importált termékek tekintetében lesznek érezhetőek, így ez azonos hatású díjnak minősül, ellentétben a Szerződés 30. cikkében foglaltakkal. Másrészről, ha ezek az előnyök csak részben egyenlítik ki a belföldi termékekre kirótt díjat, akkor a kérdéses teher a Szerződés 110. cikke alkalmazásában megkülönböztető adóztatásnak minősül, valamint a belföldi termékekre kirótt teher ellensúlyozására használt bevételhányad ellentétes lesz ezzel a rendelkezéssel ⁽¹⁰²⁾.
- (220) Sokéves döntéshozatali gyakorlatával ⁽¹⁰³⁾, valamint a Bíróság ítélkezési gyakorlatának ⁽¹⁰⁴⁾ megfelelően a Bizottság megvizsgálta, hogy a megújuló energiaforrásokra irányuló nemzeti támogatási rendszereknek a villamosenergia-fogyasztásra kivetett adó jellegű illeték révén történő finanszírozása megkülönböztető lehet-e az importált megújuló energiaforrásokkal szemben. Amennyiben a belföldi villamosenergia-termelés az összes villamosenergia-fogyasztásra (beleértve az importált villamos energia fogyasztását is) kirótt teherből finanszírozott támogatásban részesül, akkor fennáll annak kockázata, hogy a finanszírozási mód – amely terhet ró az ilyen finanszírozás

⁽¹⁰²⁾ C-128/03. és C-129/03. sz., AEM egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2005:224) 44–47. pontja; C-206/06. sz., *Essent Netwerk Noord* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:413) 42. pontja.

⁽¹⁰³⁾ N 34/90. sz. állami támogatásról szóló határozat; N 416/99 sz. állami támogatásról szóló határozat; N 490/00 sz. állami támogatásról szóló határozat; N 550/00 sz. állami támogatásról szóló határozat; N 317/A/2006. és NN 162/A/2003 sz. állami támogatásról szóló határozatok; N 707 és 708/2002 sz. állami támogatásról szóló határozatok; N 789/02 sz. állami támogatásról szóló határozat; N 6/A/2001 sz. állami támogatásról szóló határozat; 2007/580/EK bizottsági határozat; 2009/476/EK bizottsági határozat; N 437/09. sz. állami támogatás.

⁽¹⁰⁴⁾ C-128/03. és C-129/03. sz., AEM egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2005:224) 44–47. pontja; C-206/06. sz., *Essent Netwerk Noord* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:413) 58–59. pontja.

előnyeiben nem részesülő importált energiára – hátrányos hatást gyakorol a megújuló energiaforrásokból előállított importált villamos energiára, és ezáltal megsérti a Szerződés 30. és/vagy 110. cikkét ⁽¹⁰⁵⁾.

- (221) Ezen túlmenően pedig a Bizottság az eljárást megindításáról szóló határozatában azt is megállapította, hogy a 2012. évi EEG-törvény *prima facie* megkülönböztető hatást vált ki azáltal, hogy a 2012. évi EEG-törvény 39. §-a előírja, hogy az EEG-pótdíj mértékét „közvetlen forgalmazás” esetében csökkenteni kell. A csökkentett díj csak akkor alkalmazandó, amikor a szolgáltató villamosenergia-portfóliójának 50 %-át nemzeti EEG-villamosenergia-termelőktől szerezte be, ezért úgy tűnik, hogy ez a Szerződés 110. cikke alkalmazásában hátrányosan megkülönböztető tehernek minősül.
- (222) A Bizottság megvizsgálta azt is, hogy ha a pótlékot megemelnék azon import tekintetében, amelyet ha Németországban állítottak volna elő, akkor nem részesült volna a 2012. évi EEG-törvény szerinti támogatásban (például a több mint 20 éve üzemelő létesítmények által előállított villamos energia), akkor a pótdíj megfelelné a 30. és a 110. cikknek arra hivatkozással, hogy ebben a konkrét esetben nincs különbség a belföldi termelés és az import kezelésében.
- (223) Németország vitatja, hogy a 2012. évi EEG-törvény a Szerződés 30. és 110. cikke alkalmazásában hátrányos megkülönböztetést válthatna ki, mégpedig a következő okokból: Először is azt állítja, hogy nincsen hasonlóság az EEG-pótdíjjal terhelt importált termékek és a pótdíjból finanszírozott belföldi termékek között. Ennek az az oka, hogy az EEG-pótdíj megújulóenergia-létesítményeket finanszíroz, de azt a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia fogyasztására vetik ki.
- (224) Még ha a pótdíjra úgy is tekintenének, hogy az a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiát finanszírozza, akkor is lenne különbség a pótdíjjal terhelt villamos energia és az általa támogatott villamos energia között. Ennek az az oka, hogy Németország megújuló energiaforrásokra vonatkozó célkitűzését – amelyet a 2009/28/EK irányelv 3. cikk (3) bekezdése és az I. melléklet A. része határoz meg – vagy belföldön előállított vagy a villamos energia előállításának helye szerinti tagállammal folytatott együttműködési mechanizmus alapján megújuló energiaforrásokból előállított importált villamos energiával lehet csak teljesíteni (az említett irányelv 5. cikk (3) bekezdése). Együttműködési mechanizmus hiányában ezért semmilyen megújuló energiaforrásokból előállított importált villamos energia nem számítható bele a célkitűzés teljesítésébe. A fogyasztók nézőpontjából pedig az ilyen villamos energia ezáltal nem tekinthető a megújuló energiaforrásokból előállított belföldi villamos energiához hasonlóknak.
- (225) Ami a *zöld villamos energia által biztosított kedvezményt* (2012. évi EEG-törvény 39. §) illeti, Németország azt állítja, hogy az nem tekinthető hátrányosan megkülönböztetőnek, mert valójában végrehajtja a 2009/28/EK irányelvet. A 2009/28/EK irányelv meghatározza a megújuló erőforrásokból előállított energia részesedésére vonatkozó nemzeti célkitűzéseket, valamint megengedi a tagállamoknak azt, hogy támogatási rendszereket és együttműködési intézkedéseket alakítsanak ki (3. cikk (3) bekezdés). Az irányelv 5. cikk (3) bekezdése szerint a megújuló energiaforrásokból belföldön előállított villamos energia beleszámít a célkitűzés teljesítésébe. A megújuló energiaforrásokból más tagállamban előállított villamos energia főszabály szerint nem számít bele a célkitűzés teljesítésébe, ha az az érintett tagállamok közötti együttműködési megállapodás hatálya alá tartozik. Ilyen megállapodások megkötése nem kötelező, hanem a tagállamok belátására van bízva. Németország szerint az irányelv rendelkezéseiből az következik, hogy Németország csak a megújuló energiaforrásokból belföldön előállított villamosenergia-termelés támogatására jogosult. E rendelkezésekből még az is következik, hogy Németország számára nem kötelező támogatási rendszeréhez hozzáférést biztosítani más tagállamok megújuló energiaforrásokból villamos energiát előállító termelőinek, vagy hagynia, hogy az ilyen termelők hasznot húzzanak a *zöld villamos energia által biztosított kedvezményből*.
- (226) Ezen túlmenően Németország azt is állítja, hogy ha a *zöld villamos energia által biztosított kedvezmény* más tagállamokban található termelők számára is hozzáférhető lenne, akkor fennállna annak kockázata, hogy mindez az olyan termelők túlkompenzációjához vezetne, akik így elkezdhetnének szemezgetni a különböző nemzeti támogatási rendszerekből. Fenyegétést jelentene továbbá a 2012. évi EEG-törvény finanszírozási mechanizmusa számára is, mivel egyre több külföldi termelő kívánná felhasználni a *zöld villamos energia által biztosított kedvezményt*, és az EEG-pótdíjjal valójában terhelt villamos energia mennyisége folyamatosan csökkenne, felmorzsolva ezzel a finanszírozás alapját. Mindez gyakorlatilag ellentétes lenne a 2009/28/EK irányelv célkitűzéseivel, amely lehetővé teszi a megújulóenergia-termelés fokozását célzó nemzeti támogatási rendszerek kialakítását.
- (227) Németország szerint ezt az értelmezést igazolja a nemrég hozott *Ålands Vindkraft* ítélet ⁽¹⁰⁶⁾. Ebben az ügyben – vagyis a megújuló energiaforrásokból kizárólag az adott tagállam területén előállított villamos energia tekintetében átruházható bizonyítványoknak az ilyen energiaforrásokból előállított energia termelői részére történő kiadását előíró nemzeti rendszer vonatkozásában – a Bíróság kimondta, hogy az ilyen rendszer az importra kiszabott mennyiségi korlátozással egyenértékű hatást kiváltó intézkedésnek minősül, amely elvben összeegyeztethetetlen a Szerződés 34. cikkéből eredő kötelezettségekkel. A rendszert azonban a környezet védelmével kapcsolatos nyomós követelmények igazolhajták ⁽¹⁰⁷⁾.

⁽¹⁰⁵⁾ 47/69. sz., *Franciaország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1970:60) 20. pontja; 2014. évi EEG-határozat (329) és azt követő preambulumbekzdése.

⁽¹⁰⁶⁾ C-573/12. sz., *Ålands Vindkraft* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2014:2037).

⁽¹⁰⁷⁾ C-573/12. sz., *Ålands Vindkraft* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2014:2037) 75. és 119. pontja.

- (228) Végezetül pedig Németország szerint az EEG-pótdíj nem minősül sem a Szerződés 30. cikke, sem 110. cikke értelmében vett tehernek. Ez inkább egy pusztán visszatérítési követelés, amelyet az átvitelrendszer-irányítók támasztanak a villamosenergia-szolgáltatókkal szemben, tekintve, hogy az átvitelrendszer-irányítók szolgáltatók részére szolgáltatást teljesítőnek minősülnek. Németország hivatkozik a Bíróság ítélezési gyakorlatára, amely szerint „*az olyan teher, amelyet az árukra határátlépésre alapozott indokkal vetnek ki, nem minősülhet a Szerződés által tiltott, azonos hatást kiváltó tehernek, amennyiben a szisztematikusan, a belföldi termékekre vonatkozó azonos szempontokkal összhangban és az importált és exportált termékekre egyaránt alkalmazott belső adók általános rendszeréhez kapcsolódik, ha a kereskedőnek ténylegesen és célzottan nyújtott konkrét szolgáltatásért teljesített, az adott szolgáltatással arányos pénzüsszeg megfizetését testesíti meg, vagy – bizonyos körülmények között – ha a közösségi jog által előírt kötelezettségek teljesítésének céljából végrehajtott vizsgálat miatt vetik ki*”⁽¹⁰⁸⁾.
- (229) Németország úgy ítéli meg, hogy a Bíróság ítéletében említett második és harmadik alternatív szempont teljesült. Németország először is azt állítja, hogy az EEG-pótdíj megfelelő ellentételezése egy konkrét nyújtott szolgáltatásnak, nevezetesen annak, hogy az átvitelrendszer-irányítók lemondanak a megújuló energiaforrásokból előállított, átvett villamos energia megújuló jellegéről, amelyet a villamosenergia-szolgáltatók szereznek meg a (144) preambulumbekzdésben⁽¹⁰⁹⁾ ismertetettek szerint. Németország szempontjából az EEG-pótdíjnak az átvitelrendszer-irányítók számára történő megfizetésével a villamosenergia-szolgáltatók kapnak valamit cserébe, nevezetesen azt, hogy a villamos energia egy része megújuló energiaforrásból származik. Németország ezért úgy érvel, hogy – az *Essent* ügy⁽¹¹⁰⁾ helyzetével ellentétben, ahol nem járt semmilyen szolgáltatás a befizetésekért –, az EEG-pótdíj egy ténylegesen nyújtott szolgáltatáshoz kapcsolódik. Másodszor pedig az EEG-pótdíjat állítólag az uniós jog – nevezetesen a 2009/28/EK irányelv – által előírt kötelezettségek teljesítése érdekében vetik ki.
- (230) A Bizottság nem ért egyet Németország indoklásával.
- (231) Először is bár igaz az, hogy az EEG-pótdíj megújulóenergia-létesítmények létrehozását finanszírozza, egyben támogatja is az ezekben a létesítményekben előállított energia termelését. Ezt bizonyítja az, hogy az EEG-pótdíjat kilowattóránkénti energiafogyasztásra vetik ki. Másodszor pedig a belföldön előállított EEG-villamosenergia és az importált EEG-villamosenergia közötti hasonlóságon nem változtat pusztán az, hogy az importált EEG-villamosenergia nem számít bele a 2009/28/EK irányelv által meghatározott célkitűzés teljesítésébe. A Bíróság ítélezési gyakorlata szerint a hasonlóságot „*nem a termékek szigorúan azonos jellegének szempontjából, hanem hasonló és összehasonlítható használatuk alapján*”⁽¹¹¹⁾ kell értékelni. A hasonlóság kérdését meg kell különböztetni a különböző kezeléstől: A kezelésben jelentkező különbség kizárólag az olyan importált villamos energiával kapcsolatban áll fenn, amely a 2012. évi EEG-törvény szerint támogatásra lett volna jogosult, ha azt Németországban állították volna elő. E tekintetben irreleváns az a kérdés, vajon a megújuló energiaforrásokból előállított importált villamos energia beleszámít-e a 2009/28/EK irányelv által meghatározott célkitűzésekbe.
- (232) Ezen túlmenően pedig a Bizottság nem ért egyet Németország azon állításával sem, miszerint az EEG-pótlék nem minősül tehernek a Szerződés 30. és 110. cikkének alkalmazásában. Először, a Bíróság *Essent* ügyben hozott ítélete alapján a Szerződés 30. és 110. cikkének alkalmazása szempontjából irreleváns, hogy a terhet nem közvetlenül az állam, hanem az átvitelrendszer-irányítók róják ki⁽¹¹²⁾. Másodszor, látszólag nincs olyan szolgáltatás vagy eszköz, amelyre a villamosenergia-szolgáltatók által fizetendő EEG-pótdíj megfelelő fedezetet nyújtana. A megújuló jellegű energia önmagában nem jelent előnyt a villamosenergia-szolgáltatók számára, mivel azt a tényleges EEG-villamosenergiától elkülönítve szállítják. A szolgáltatók által teljesített befizetések sincsenek arányban a nyújtott szolgáltatással, mivel befizetések függnek a kedvezményben nem részesülő vevők számától, míg a nyújtott támogatott szolgáltatás – nevezetesen az, hogy a villamos energia megújuló jellegű – elválaszthatatlan és mindenki számára ugyanaz. Harmadszor, az EEG-pótléket nem *vizsgálatok*, és nem közvetlenül az uniós jogból eredő kötelezettségek miatt írják elő. A 2009/28/EK irányelv arra kötelezi Németországot, hogy vezessen be a megújuló erőforrásokból előállított energia részarányának folyamatos növekedését biztosító intézkedéseket (az irányelv 3. cikk (2) bekezdése); a végrehajtás Németország belátására van bízva, mind a konkrét intézkedések (az irányelv 3. cikk (3) bekezdése), mind finanszírozásuk módja tekintetében.
- (233) Amint azt a Bizottság az eljárást megindító határozatában is kimondta, a 30. és 110. cikk csak a nemzeti termelésre irányuló támogatási rendszernek az importált termékekre kivetett hátrányos megkülönböztetést eredményező teherrel való finanszírozását tiltja. Nem kötelezi a tagállamot arra, hogy a támogatási rendszerből eredő előnyöket az importált termékekre is kiterjessze. E határozat – hasonlóan a megújuló energiára irányuló

⁽¹⁰⁸⁾ C-130/93. sz., *Lamaire* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1994:281) 14. pontja.

⁽¹⁰⁹⁾ Németország azonban elismeri, hogy az EEG-pótdíj önmagában nem minősül a megújuló energiaforrásokból előállított – és az azonnali piacon értékesített – villamos energia nyújtása ellentételezésének.

⁽¹¹⁰⁾ C-206/06. sz., *Essent Network Noord* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:413).

⁽¹¹¹⁾ 171/78. sz., *Bizottság kontra Dánia* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1980:54) 5. pontja.

⁽¹¹²⁾ C-206/06. sz., *Essent Network Noord* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:413) 46. pontja.

nemzeti támogatási rendszerekről szóló korábbi határozatokhoz ⁽¹¹³⁾ – nem kérdőjelezi meg azt, hogy a 2012. évi EEG-törvény szerinti támogatás nemzeti termelésre korlátozódik-e. A szerződés 30. és 110. cikkének alkalmazásában a tagállamok azonban nem vezethetnek be megkülönböztető terheket támogatási rendszereik kialakításakor.

- (234) Az *Ålands Vindkraft* ítélet nem módosítja a Szerződés 30. és 110. cikkével kapcsolatos vizsgálatot. Először, ebben az ügyben az egyetlen kérdés az volt, hogy a megújuló energiaforrásokra épülő technológiákat alkalmazó villamosenergia-termelők nemzeti támogatási rendszerét elérhetővé kell-e tenni a más tagállamokban található termelők számára (a Bíróság kimondta, hogy itt nem ez a helyzet). Az ítélet továbbá nem vizsgálta azt a kérdést, hogy az ilyen nemzeti támogatási rendszert a más tagállamokban található gazdasági szereplőkre is kivetett megkülönböztető díj formájában finanszírozzák-e majd. Másodszor, a svéd bíróság kérelmére a Bíróság értelmezte az áruk szabad mozgására vonatkozó mennyiségi korlátozásról szóló 34. cikket; az előzetes döntéshozatalra vonatkozó hivatkozás nem érintette a Szerződésnek a megkülönböztető vámokról és adókról szóló 30. és 110. cikkét, amelyek vonatkozásában a Bíróság nem állapított meg semmit. Harmadszor, a Bíróság megállapította, hogy az, hogy Svédország megtiltotta a felperes részére a villamosenergia-bizonyítványok rendszeréhez való hozzáférést, amellet, hogy a mennyiségi korlátozással azonos hatású intézkedésnek minősült, igazolható volt a környezetvédelmi politikával kapcsolatos okok alapján, és arányos környezetvédelmi politikai cél elérésével ⁽¹¹⁴⁾. A 30. és 110. cikket megsértő megkülönböztető intézkedések azonban nem igazolhatók még környezetvédelmi okokkal sem: a Bizottság nem lát olyan esetet, amelyben a környezetvédelem (vagy bármely más, nyomós közérdekű követelmény) előmozdítható lenne egy olyan pénzügyi kötelezettség megállapításával, amely miatt a más tagállamokban található gazdasági szereplőknek többet kellene fizetniük a belföldi versenytársaiknál.
- (235) Míg azonban Németország fenntartja azt az álláspontját, hogy az EEG-pótdíj nem sérti meg a Szerződés 30. és 110. cikkét, kötelezettséget vállalt arra vonatkozóan, hogy befektet a rendszerösszekötőkbe és hasonló európai energetikai projektekbe (lásd a (19) preambulumbekzdésben foglalt ismertetést). A befektetések mértéke megegyezik majd az állítólagos megkülönböztetés becsült értékével.
- (236) A Szerződés 30. és 110. cikke megsértésének szokásos rendezése a kivetett terhek megtérítése. A Bizottság elismerte, hogy az, hogy a bevételnek a behozatalból összegyűjtött adó jellegű teherből származó részét kifejezetten a behozatal előnyben részesítő projektekbe és infrastruktúrába forgatják vissza, megfelelően orvosolja a Szerződés 30. és 110. cikke szerinti esetleges múltbéli megkülönböztetést ⁽¹¹⁵⁾.
- (237) Az EEG-pótdíjból származó múltbéli bevételeknek az ilyen befektetésekre elkülönítendő részének a megállapítása a támogatható EEG-villamosenergia Németországba importálandó mennyiségének a megbecslésével kezdődik. Németország jelezte, hogy a 2012. évi EEG-törvény hatályosságának ideje alatt – 2012 januárja és 2014 júliusa között – az EEG-villamosenergiához tartozó származási garanciáknak a 2012. évi EEG-törvény által támogatható része körülbelül 1 349 GWh volt: 519 GWh 2012-ben, 283 GWh 2013-ban és 547 GWh 2014-ben. A származási garanciáknak az ebbe a mennyiségbe bele nem számító, ennél sokkal nagyobb része az óriási és régi vízerőművekhez tartozik, amelyek a 2012. évi EEG-törvény alapján nem támogathatóak. Ám mivel a származási garanciák külön-külön is átruházhatók, így ezek önmagukban nem elegendők a ténylegesen behozott EEG-villamosenergia mértékének meghatározására. Németország jelezte, hogy a tényleges behozatal valószínűleg alacsonyabb volt, ám arról nem tudott információval szolgálni, hogy a kiszámított behozott zöld villamos energiát milyen mértékben fednék le a fizikai importszerződések.
- (238) A második lépés annak a megállapítása, hogy milyen mértékben alkalmaztak megkülönböztetést a behozott zöld villamos energia tekintetében. A megkülönböztetés abban rejlik, hogy habár mind a belföldi EEG-villamosenergia-termelés, mind az EEG-behozatal hozzájárul az EEG-pótdíjhoz, mégis csak az EEG-villamosenergiatermelés jut emiatt előnyhöz (a támogathatósági feltételek korlátai között).
- (239) Így a megkülönböztetést a behozott EEG-villamosenergiára kirótt EEG-pótdíj mértéke alapján lehet mérni. Azt azonban hozzá kell tenni, hogy a visszatérítés nem fedi le teljesen a pótdíjat, hanem csak a kapott támogatás hipotetikus formájára korlátozódik (átvételi árak, piaci prémiumok vagy a *zöld villamos energia által biztosított kedvezmény*). Mivel a belföldi EEG-villamosenergiatermelők szintén fizetnek EEG-pótdíjat, de részesülnek EEG-támogatásban, ezért a bánásmódban csak annyi különbség mutatkozik, hogy a behozatalokra is kell pótdíjat fizetni, ám utánuk nem jár támogatás. Lényegében a megkülönböztetés megegyezik a behozott EEG-villamosenergiától visszatartott támogatás mértékével.

⁽¹¹³⁾ Lásd például az SA.33384 (2011/N) sz. állami támogatási ügyet – Ausztria, *Ökostromgesetz 2012*, C (2012) 565 végleges.

⁽¹¹⁴⁾ Lásd a 107. lábjegyzetet.

⁽¹¹⁵⁾ SA.15876 (N490/2000) sz. állami támogatás – Olaszország, A villamosenergia-ágazat átállási költségei (HL C 250., 2005.10.8., 10. o.).

- (240) Az átvételi árakat és a piaci prémiumokat tekintve a Bizottság megállapítja, hogy mivel ezek minden egyes EEG-technológia esetében eltérnek, meg kellene határozni a ténylegesen behozott EEG-villamosenergia különböző típusait és az importált mennyiségeket annak érdekében, hogy a támogatás ezen formáit alkalmazni lehessen a behozatalokra is. Mivel azonban Németország kifejtette, hogy a tényleges EEG-behozatalokra nincsenek rendelkezésre álló adatok, nem lehet megmérni a megkülönböztetést a konkrét átvételi áraknak vagy piaci prémiumoknak a behozatal vonatkozó mennyiségeire történő alkalmazásával.
- (241) Ezzel szemben a *zöld villamos energia által biztosított kedvezményből* eredő előny egyszerűbben is meghatározható: Németország jelezte, hogy a *zöld villamos energia által biztosított kedvezményből* eredő előny a gyakorlatban 4 ct/kWh-nál alacsonyabb volt. Ez azért van, mert a kedvezményt igénylő villamosenergia-szolgáltatók csak akkor kapják meg a 2 ct/kWh csökkentést a teljes portfóliójukra, ha a villamos energiájuk legalább 50 %-át megújuló energiaforrásból állították elő. Annak érdekében, hogy a villamosenergia-szolgáltatók elkerüljék vagy minimalizálják annak a kockázatát, hogy csak kevéssel maradjanak el az 50 %-os céltól (mely esetben az egész portfólióra a teljes EEG-pótdíjat meg kellene fizetni), egy kis ráhagyással, vagyis a szükséges 50 % feletti (gyakran 60 %-ot is elérő) arányban vásárolnak EEG-villamosenergiát. Ez esetben a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiát termelőknek esetlegesen átadható költségelőny kiszámításához magasabb megújulóenergia-résarányval kell elosztani a teljes portfólióra érvényes EEG-pótdíj kedvezményt (2 ct/kWh). Például egy 60 %-os EEG-aránynál a továbbadható tényleges költségelőny nem 4 ct/kWh, hanem csupán 3,3 ct/kWh lenne. A *zöld villamos energia által biztosított kedvezményből* eredő maximális előny átlagosan 3,8 ct/kWh volt 2012-ben, 3,2 ct/kWh 2013-ban és 3,9 ct/kWh 2014-ben.
- (242) Úgy tűnik, hogy a *zöld villamos energia által biztosított kedvezmény* kissé magasabb volt a 2012. évi EEG-pótdíjnál, de alacsonyabb a 2013. és 2014. évi pótdíjknál. Az is valószínű, hogy a *zöld villamos energia által biztosított kedvezmény* alacsonyabb volt, mint az egyes átvételi árakban szereplő előny a piaci ár levonása után (például a napenergia esetében), de magasabb, mint a többi átvételi árban feltüntetett előny (például a szélenergia esetében). De még ha a *kedvezmény bizonyos mértékig alá is becsüli a megkülönböztetés tényleges nagyságát*, nem szabad elfelejteni, hogy a származási garanciák mennyisége túlbecsüli a behozatal nagyságát. Ezért a Bizottság azon az állásponton van, hogy a Németország által használt (a (238) és azt követő preambulumbekendésekben ismertetett) módszer megfelelő. A *zöld villamos energia által biztosított kedvezményből* eredő előny az importált származási garanciák adataival egyetemben az importált EEG-villamosenergia tekintetében a 2012. évi EEG-törvény alapján alkalmazott megkülönböztetés mértékéig megfelelő ellensúlynak tekinthető.
- (243) A támogatható EEG-villamosenergia behozatalok (237) preambulumbekendésben megállapított értékei és a (241) preambulumbekendésben megállapított *zöld villamos energia által biztosított kedvezmény* értékei alapján a visszaforgatott összeg 50 millió EUR-t tesz ki ⁽¹¹⁶⁾. Ezért a Bizottság úgy véli, hogy Németország 50 millió EUR összegű, rendszerösszekötőkbe és európai energetikai projektekbe való befektetésre irányuló vállalása (lásd a (19) preambulumbekendést) helyrehozza a Szerződés 30. és 110. cikke szerinti esetleges múltbéli megkülönböztetést.

8. HITELES NYELV

- (244) Az ennek a határozatnak az 1. szakaszában említetteknek megfelelően Németország lemondott arról a jogáról, hogy ezt a határozatot német nyelven fogadtassa el. A határozat hiteles nyelve ezért az angol.

9. KÖVETKEZTETÉS ÉS VISSZAKÖVETELÉS

- (245) Mivel az EEG-pótdíj által a Szerződés 30. és 110. cikkének múltbéli megsértése helyrehozásra került, a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az EEG-villamosenergiatermelők részére nyújtott támogatás – amelyet az eljárás megindításáról szóló határozat (187) és (200) preambulumbekendése összegegyeztethetőnek talált – a finanszírozási mechanizmusát illetően a belső piaccal is összegegyeztethető.
- (246) A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy Németország jogszerűtlenül, a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdését megsértve vezette be az EEG-villamosenergiatermelés és az energiaigényes vállalkozások számára nyújtott támogatást.
- (247) A támogatást vissza kell fizetni, amennyiben az nem összegegyeztethető a belső piaccal.
- (248) A visszafizetés csak a 2013. és 2014. évre (a továbbiakban: az érintett évek) odaítélt EEG-pótdíj csökkentéseire terjedhet ki.

⁽¹¹⁶⁾ 19,7 (2012-ben) + 9,1 (2013-ban) + 21,3 (2014-ben) = 50,1 millió EUR.

- (249) A visszafizethető összegek minden érintett évre vonatkozóan a (251), (252) és (253) preambulumbekzdésben foglaltaknak megfelelően meghatározott, adott évre vonatkozó összegegyeztethető összegnek és a kedvezményezett által az adott évben ténylegesen kifizetett EEG-pótdíj összegének különbségére korlátozódnak.
- (250) A kedvezményezett által az adott évben ténylegesen kifizetett EEG-pótdíj összegét főszabály szerint úgy kapják meg, hogy a kedvezményezettnek az adott évben mért villamosenergia-fogyasztására ugyanabban az évben csökkentett pótdíjat határoznak meg. A pótdíj visszafizetésének felgyorsítása érdekében, és mivel a visszafizetéssel érintett összes vállalkozásra még nem érhető el az adott évekre vonatkozó fogyasztási adatok, Németország első lépésként a kérelmekben megjelölt villamosenergia-fogyasztást fogja felhasználni a pótdíj előzetes visszatérítése mértékének kiszámítására, melyet azonnal be kell hajtani. Németország második lépésként az érintett évekre vonatkozó tényleges fogyasztási adatokat fogja felhasználni a visszafizetés végleges mértékének megállapításához, és meg fogja tenni a szükséges lépéseket annak érdekében, hogy biztosítsa a végleges összegtől függően a pótdíj visszatérítését vagy visszafizetését (a visszafizetés folyamatának második lépése más néven a korrekciós mechanizmus).
- (251) Az összegegyeztethető mennyiség meghatározásának első lépése a 2014. évi iránymutatás 3.7.2. szakaszának alkalmazása. A csökkentésből hasznot húzó vállalkozásnak a 2014. évi iránymutatás 3. mellékletében (a 2014. évi iránymutatás (185) pontja) felsorolt egyik ágazatban kell tevékenykednie, vagy ennek hiányában a vállalkozás villamosenergia-intenzitásának legalább 20 %-nak kell lennie, és olyan ágazatban kell tevékenykednie, amelyben a kereskedelem intenzitása uniós szinten legalább 4 %, még abban az esetben is, ha az adott ágazat nem szerepel a 2014. évi iránymutatás 3. mellékletében (a 2014. évi iránymutatás (186) pontja). A 2014. évi iránymutatás (186) pontjának alkalmazásában – a (202) preambulumbekzdésben foglaltaknak megfelelően – az érintett évekre benyújtott kérelmekben feltüntetett adatok használhatók.
- (252) Ezen túlmenően, ha egy vállalkozás a (251) preambulumbekzdés alapján támogatható, a vállalkozásnak a többletköltségek legalább 15 %-át csökkentés nélkül kell kifizetnie (a 2014. évi iránymutatás (188) pontja). A vállalkozásonként fizetendő költségek összege azonban a vállalkozás bruttó hozzáadott értékének 4 %-ára korlátozható. Továbbá a legalább 20 %-os villamosenergia-intenzitású vállalkozások esetében az érintett vállalkozás bruttó hozzáadott értékének 0,5 %-ára korlátozhatják a teljes fizetendő összeget (a 2014. évi iránymutatás (189) pontja). A 2014. évi iránymutatás (189) pontjának alkalmazásában – a (202) preambulumbekzdésben foglaltaknak megfelelően – az érintett évekre benyújtott kérelmekben feltüntetett adatok használhatók. Ha egy vállalkozás a (251) preambulumbekzdés értelmében nem támogatható, a fizetendő összeg a 2014. évi iránymutatás 3.7.2. szakasza alapján főszabály szerint megegyezik a 2014. évi iránymutatás (197) pontjában foglalt átmeneti szabály szerinti csökkentés nélküli EEG-pótdíjjal.
- (253) Ha bármelyik érintett év vonatkozásában a (252) preambulumbekzdés alapján meghatározott fizetendő összeg magasabb, mint amit a kedvezményezett az adott évben ténylegesen befizetett, az átállási terv szabályai alkalmazandó a (212) preambulumbekzdésben foglaltak szerint: 2013-ra vonatkozóan az összegegyeztethető összeg nem haladhatja meg a 2013-ban (vagyis ugyanabban az évben) ténylegesen befizetett pótdíj 125 %-át. 2014-re vonatkozóan az összegegyeztethető összeg nem haladhatja meg a 2013-ban (vagyis az előző évben) ténylegesen befizetett pótdíj 150 %-át. A (250) preambulumbekzdésben leírtak szerint a 2013-ban és 2014-ben ténylegesen befizetett pótdíj a visszakövetelés mértékének előzetes kiszámítása céljából alapulhat a vállalkozásnak a 2013. és 2014. évi csökkentések iránti kérelmében megadott villamosenergia-fogyasztási adatokra. A korrekciós mechanizmus alkalmazásában a 2013. és 2014. évre vonatkozó tényleges villamosenergia-fogyasztási adatokat fogják felhasználni, amint azok elérhetővé válnak.
- (254) Ha a (251), (252) és (253) preambulumbekzdés alapján meghatározott fizetendő összegek nem haladják meg a kedvezményezett által bármelyik érintett évben ténylegesen befizetett összeget, akkor nem történik visszakövetelés.
- (255) Amennyiben a kedvezményezett által kapott támogatás teljes összege kevesebb mint 200 000 EUR, és a támogatás az 1407/2013/EU bizottsági rendelet⁽¹¹⁷⁾ vagy az 1998/2006/EK bizottsági rendelet⁽¹¹⁸⁾ minden más kritériumát teljesíti, az ilyen támogatás a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak, és ezért rá nem vonatkozik a visszakövetelés.
- (256) Amennyiben a kedvezményezett által kapott támogatás teljes összege több mint 200 000 EUR, és ebből kevesebb mint 200 000 EUR-t követelnek vissza, az 1998/2006/EK rendelet és az 1407/2013/EU rendelet nem alkalmazható, mert a támogatás ugyanazon elszámolható költségeket érinti, és a támogatáshalmazás ezért nem engedélyezett (az 1407/2013/EU rendelet 5. cikkének (2) bekezdése és az 1998/2006/EK rendelet 2. cikkének (5) bekezdése). Ezeket az összegeket tehát vissza kell fizetni.

⁽¹¹⁷⁾ A Bizottság 2013. december 18-i 1407/2013/EU rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének a csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 352., 2013.12.24., 1. o.).

⁽¹¹⁸⁾ A Bizottság 2006. december 15-i 1998/2006/EK rendelete a Szerződés 87. és 88. cikkének a de minimis támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 379., 2006.12.28., 5. o.).

(257) A Bizottság továbbá megvizsgálta, hogy van-e akadálya a 659/1999/EK rendelet 14. cikke szerinti visszafizetésnek. A (172) preambulumbekkezdésben leírtak szerint egyes érdekelt felek azt állították, hogy a 2013. és 2014. évi kiigazításnak a lehető legkisebbnek kell lennie a kedvezményezettek jogos elvárásainak biztosítása érdekében, és visszafizetés nem történhet. A (146) és azt követő preambulumbekkezdésekben megjelölt indokok miatt azonban a Bizottság NN 27/00. sz. ügyben hozott határozata nem eredményezheti a kedvezményezettek részéről jogos elvárások felmerülését, mivel a 2012. évi EEG-törvény különbözik a 2000. évi EEG-törvénytől, és több mint 10 évvel ez utóbbi után fogadták el, illetve különösen a BesAR még nem létezett a 2000. évi EEG-törvény idejében,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az *Erneuerbare-Energien-Gesetz* 2012 (2012. évi EEG-törvény) alapján odaítélt, megújuló energiaforrásokból, valamint bányagázból előállított villamosenergia-termelés előmozdításáért nyújtott állami támogatás – ideértve a finanszírozási mechanizmusát –, melyet Németország a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdését megsértve, jogtalanul léptetett hatályba, a Németország által az I. mellékletben megállapított vállalás végrehajtása mellett a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősül.

2. cikk

A Bizottság elfogadja a Németország által a 2013. és 2014. évre vonatkozóan beterjesztett, II. mellékletben foglalt átállási tervet.

3. cikk

(1) A megújuló energiaforrásból származó energiatermelés támogatásának finanszírozásával összefüggő pótdíj (EEG-pótdíj) csökkentéséből álló, energiaigényes felhasználóknak 2013-ban és 2014-ben odaítélt állami támogatás (*Besondere Ausgleichsregelung*, BesAR), melyet Németország a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdését megsértve, jogszerűtlenül léptetett hatályba, a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősül, amennyiben az ebben a bekezdésben meghatározott négy kategória egyikébe beletartozik.

Ha az állami támogatást egy olyan vállalkozásnak ítélték oda, amely a 2014–2020 közötti időszakban nyújtott környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló iránymutatás (2014. évi iránymutatás) 3. mellékletében felsorolt egyik ágazatban tevékenykedik, a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősül, amennyiben a vállalkozás a villamosenergia-szolgáltatókat a megújuló energia vásárlására irányuló kötelezettség miatt sújtó, végül a villamosenergia-fogyasztókra áthárított többletköltségek legalább 15 %-át kifizette. Ha a vállalkozás a többletköltségeknek kevesebb mint 15 %-át fizette ki, az állami támogatás még összeegyeztethetőnek minősül a belső piaccal, ha a vállalkozás által kifizetett összeg a bruttó hozzáadott értéke legalább 4 %-ának, vagy a legalább 20 %-os villamosenergia-intenzitású vállalkozások esetében az érintett vállalkozás bruttó hozzáadott értéke legalább 0,5 %-ának felel meg.

Ha az állami támogatást egy olyan vállalkozásnak ítélték oda, amely 2014. évi iránymutatás 3. mellékletében felsorolt egyik ágazatban sem tevékenykedik, de 2012-ben legalább 20 %-os villamosenergia-intenzitású vállalkozásnak minősült, és abban az évben olyan ágazatban tevékenykedett, amelyben a kereskedelem intenzitása uniós szinten legalább 4 % volt, a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősül, amennyiben a vállalkozás a villamosenergia-szolgáltatókat a megújuló energia vásárlására irányuló kötelezettség miatt sújtó, végül a villamosenergia-fogyasztókra áthárított többletköltségek legalább 15 %-át kifizette. Ha a vállalkozás a többletköltségeknek kevesebb mint 15 %-át fizette ki, az állami támogatás még összeegyeztethetőnek minősül a belső piaccal, ha a vállalkozás által kifizetett összeg a bruttó hozzáadott értéke legalább 4 %-ának, vagy a legalább 20 %-os villamosenergia-intenzitású vállalkozások esetében az érintett vállalkozás bruttó hozzáadott értéke legalább 0,5 %-ának felel meg.

Ha az állami támogatást a második vagy harmadik albekezdés alapján összeegyeztethető állami támogatásra jogosult vállalkozásnak ítélték oda, de a vállalkozás által fizetett EEG-pótdíj mértéke nem érte el az említett albekezdésekben előírt szintet, a támogatás következő részei minősülnek összeegyeztethetőnek:

- 2013-ra vonatkozóan a támogatásnak a vállalkozás által 2013-ban ténylegesen kifizetett pótdíj 125 %-a feletti része;
- 2014-re vonatkozóan a támogatásnak a vállalkozás által 2013-ban ténylegesen kifizetett pótdíj 150 %-a feletti része.

Ha az állami támogatást a második vagy harmadik albekezdés alapján összeegyeztethető állami támogatásra nem jogosult vállalkozásnak ítélték oda, és a vállalkozás a pótdíj csökkentés nélkül számított többletköltségeinek 20 %-ánál kevesebbet fizetett, a támogatás következő részei minősülnek összeegyeztethetőnek:

- a) 2013-ra vonatkozóan a támogatásnak a vállalkozás által 2013-ban ténylegesen kifizetett pótdíj 125 %-a feletti része;
 - b) 2014-re vonatkozóan a támogatásnak a vállalkozás által 2013-ban ténylegesen kifizetett pótdíj 150 %-a feletti része.
- (2) Az (1) bekezdésbe nem tartozó támogatások nem összeegyeztethetők a belső piaccal.

4. cikk

Az 1. és 3. cikkben említett támogatási programok keretében nyújtott egyedi támogatások nem minősülnek támogatásnak, ha a folyósítás időpontjában megfeleltek a támogatás folyósításának időpontjában érvényes, a 994/98/EK tanácsi rendelet ⁽¹¹⁹⁾ 2. cikke alapján hozott rendelet feltételeinek.

5. cikk

Az 1. és 3. cikkben említett támogatási program keretében folyósított egyéni támogatás az ilyen típusú támogatásra alkalmazott maximális támogatási intenzitás erejéig összeegyeztethető a belső piaccal, ha a folyósítás időpontjában megfelelt a 994/98/EK rendelet 1. cikke alapján elfogadott rendeletben vagy bármely egyéb jóváhagyott támogatási rendszerben meghatározott feltételeknek.

6. cikk

(1) Németország a III. mellékletben előírt módszer szerint visszafizeteti a kedvezményezettekkel az 3. cikk (2) bekezdésében említett összeegyeztethetetlen állami támogatást.

(2) A visszafizetendő összegeknek tartalmazniuk kell a kamatokat, a támogatásnak a kedvezményezettek rendelkezésére bocsátásától a tényleges visszatérítés időpontjáig.

(3) A kamatokat a 794/2004/EK bizottsági rendelet ⁽¹²⁰⁾ V. fejezetével összhangban kamatos kamattal kell kiszámítani.

(4) Németország e határozat elfogadásának napjától kezdődő hatállyal megszünteti az 3. cikk (2) bekezdésében említett támogatási program szerint esedékes valamennyi kifizetést.

7. cikk

(1) A 3. cikk (2) bekezdésében említett összeegyeztethetetlen támogatás visszafizetésének haladéktalanul és hatékonyan kell megtörténnie.

(2) Németország az odaítélt összeegyeztethetetlen támogatás visszafizetésével biztosítja e határozatnak az arról szóló értesítéstől számított négy hónapon belüli végrehajtását.

(3) Ha Németország csak a III. melléklet (4) bekezdésében megállapított előzetes visszatérítési összegeket szerzi vissza, akkor Németország biztosítja, hogy a III. melléklet (4) bekezdésében ismertetett korrekciós mechanizmus az e határozat kihirdetésétől számított egy éven belül végrehajtásra kerül.

8. cikk

(1) A határozat kihirdetésének időpontjától számított két hónapon belül Németország benyújtja az alábbi információkat:

- a) a 3. cikk (1) és (2) bekezdésében említett támogatásban részesült kedvezményezettek listája és az említett program alapján kapott támogatás teljes összege kedvezményezettenkénti bontásban;

⁽¹¹⁹⁾ A Tanács 1998. május 7-i 994/98/EK rendelete az Európai Közösséget létrehozó szerződés 92. és 93. cikkének a horizontális állami támogatások bizonyos fajtáira történő alkalmazásáról (HL L 142., 1998.5.14., 1. o.).

⁽¹²⁰⁾ 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.).

- b) az egyes kedvezményezettek által visszafizetendő teljes előzetes visszatérítési összeg (a támogatás összege és a kamatok);
- c) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott, illetve tervezett intézkedések részletes bemutatása, ideértve az I. mellékletben megállapított vállalást;
- d) az azt bizonyító dokumentumok, hogy a kedvezményezetteket felszólították a támogatás visszafizetésére és az I. mellékletben megállapított vállalást teljesítették.

(2) Németország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében elfogadott nemzeti intézkedések előrehaladásáról a 3. cikk (2) bekezdésében említett támogatás visszatérítésének és az I. mellékletben megállapított kötelezettségvállalásnak a teljes körű teljesítéséig. A Bizottság egyszerű kérésére haladéktalanul benyújtja az e határozat teljesítésére vonatkozó, már meghozott és tervezett intézkedésekre vonatkozó információkat. Németország továbbá részletes tájékoztatást nyújt a kedvezményezettek által már visszafizetett támogatási összegekről és kamatokról.

9. cikk

Németország elkötelezi magát amellet, hogy az 50 millió EUR összeget rendszerösszekötőkbe és európai energetikai projektekbe forgatja vissza. Németország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot e kötelezettségvállalás teljesítéséről.

10. cikk

E határozat címzettje a Németországi Szövetségi Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2014. november 25-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja

I. MELLÉKLET

NÉMETORSZÁG ÁLTAL 2014. JÚLIUS 7-ÉN ELŐTERJESZTETT KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS

„A 110/30. cikk meglévő létesítményeket érintő problémája és Grünstromprivileg (EEG 2012)

A 2012. évi EEG vonatkozásában globális megoldást kell találni mind a Grünstromprivileg, mind a 30/110. cikk problémájának kérdésére. A megoldás az állítólagos megkülönböztetés becsült összegének a rendszerösszekötőkbe és hasonló európai energetikai projektekbe való visszaforgatása lenne. A visszaforgatás a vonatkozó projekt fejlődésével párhuzamosan történhetne. A Németország által közölt szám adatok alapján a visszaforgatás mértéke a 2012. január és 2014. július közötti időszakra körülbelül 50 millió EUR. Németország ezt a vállalást tehát a jogi helyzetének biztosításával teszi meg (megkülönböztetésmentesség).”

II. MELLÉKLET

NÉMETORSZÁG ÁLTAL 2014. JÚLIUS 4-ÉN ELŐTERJESZTETT KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS

„Die Rückforderung bezogen auf ein Unternehmen ergibt sich aus der Differenz der entsprechenden EEG-Kosten nach Umwelt- und Energiebeihilfeleitlinien (EEAG) und der nach EEG 2012 bemessenen EEG-Kosten. Dabei begrenzt der Anpassungsplan die nach EEAG zu leistende Zahlung auf max. 125 % (für 2013) bzw. max. 150 % (für 2014) der nach EEG 2012 für 2013 geleisteten EEG-Zahlung (vgl. folgende schematische Darstellung). Negative Rückforderungsbeträge werden nicht berücksichtigt.

Schematische Darstellung der Berechnung

$$\text{Rückforderung}_{2013} = Z(\text{Anpassplan})_{2013} - Z(\text{EEG2012})_{2013}$$

$$\text{Mit: } Z(\text{Anpassplan})_{2013} = \text{Minimum von } Z(\text{EEAG}) \text{ und } 125 \% \times Z(\text{EEG2012})_{2013}$$

Rückforderung₂₀₁₃: Rückforderung für das Jahr 2013

Z(Anpassplan)₂₀₁₃: Zahlung gemäß Anpassungsplan für 2013

Z(EEAG)₂₀₁₃: Zahlung gemäß EEAG für 2013

Z(EEG2012)₂₀₁₃: Für 2013 nach EEG2012 tatsächlich geleistete EEG-Zahlung

Aufgrund der Dringlichkeit einerseits und zur Begrenzung des ohnehin als sehr hoch einzuschätzenden administrativen Aufwandes andererseits ist es nötig, für die Berechnung der unternehmensbezogenen Rückforderungsbeträge ausschließlich auf dem BAFA schon vorliegende Zahlen zurückzugreifen. (*) Daher werden die spezifischen Unternehmensdaten (Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen, Strombezugsmenge, Stromkosten) der Anträge für 2013 bzw. 2014 verwendet (»Bescheidaten«), die sich auf das entsprechende Nachweisjahr beziehen (maßgebendes Geschäftsjahr des Unternehmens in 2011 (Voraussetzungsjahr) für Begrenzung in 2013 (Begrenzungsjahr); maßgebendes Geschäftsjahr des Unternehmens in 2012 für Begrenzung in 2014). Demzufolge wird für die Berechnung u. a. jeweils die spezifische Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen verwendet, da die Daten für die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten nicht vorliegen. Weiterhin erfordert diese Vorgehensweise, dass der gesamte Berechnungsvergleich auf der angemeldeten Strombezugsmenge im Voraussetzungsjahr beruht, die von der in dem betreffenden Begrenzungsjahr tatsächlich verbrauchten Strommenge abweicht.

Jahresbezug der verwendeten Werte:

	Bescheid für 2013	Bescheid für 2014
Bruttowertschöpfung (zu Marktpreisen)	2011	2012
Strommenge	2011	2012
Stromkosten	2011	2012 ^{*)}

(*) Eredeti lábjegyzet: »Die unternehmensbezogenen Daten des Jahres 2013 liegen dem BAFA nicht vor. Unternehmensbezogene Daten des Jahres 2014 existieren naturgemäß noch nicht.«

Fordítás

„Az adott vállalkozásra vonatkozó visszatérítés (a visszatéríthető összeg) mértéke a 2014–2020 közötti időszakban nyújtott környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló iránymutatás (»2014. évi iránymutatás«) alapján megállapított kapcsolódó EEG-kiadások és a 2012. évi EEG-törvény alapján megállapított EEG-kiadások különbsége. Az átállási terv e tekintetben a 2012. évi EEG-törvény szerint a 2013-as évre kifizetett összeg legfeljebb 125 %-ában (a 2013-as évre) és legfeljebb 150 %-ában (a 2014-es évre) maximalizálja a 2014. évi iránymutatás alapján kifizetendő összeget (lásd a diagramot). A negatív visszakövetelést nem veszik figyelembe.

Diagram: a visszatérítés kiszámítási módja

$$\text{Visszatérítés}_{2013} = P(\text{Átállási terv})_{2013} - P(\text{EEG2012})_{2013}$$

$$P(\text{Átállási terv})_{2013} = A \text{ P minimuma(EEAG) és } 125 \% \times P(\text{EEG2012})_{2013}$$

Visszatérítés₂₀₁₃: A 2013-as évre vonatkozó visszatérítés

P(Átállási terv)₂₀₁₃: Az átállási terv szerint 2013-ban esedékes befizetés

P(EEAG)₂₀₁₃: A 2014. évi iránymutatás szerint 2013-ban esedékes befizetés

P(EEG2012)₂₀₁₃: 2013-ban a 2012. évi EEG-törvény alapján történő tényleges befizetés

Az ügy sürgősségére tekintettel és a várhatóan nagyon magas adminisztratív terhek visszaszorítása érdekében kizárólag a BAFA számára már rendelkezésre álló adatok alapján szükséges kiszámítani a vállalkozások által visszatérítendő összegeket (*). Ezért fel fogják használni a vállalatra jellemző adatokat (bruttó hozzáadott értéken piaci áron, villamosenergia-fogyasztás és villamosenergia-árak), amelyeket a vállalkozások a 2013-ra és 2014-re vonatkozó kérelmeikben megjelöltek, ám amelyek annak az évről felelnek meg, amelyre bizonyítékokat kellett betervezni (vagyis a 2011-es üzleti évre a 2013-ban odaítélt csökkentés esetében és a 2012-es üzleti évre a 2014-ben odaítélt csökkentés esetében). Ennek megfelelően a számítás a piaci áron számított bruttó hozzáadott értéken alapul, mert a tényezőkölségen számított bruttó hozzáadott értékre vonatkozó adatok nem állnak rendelkezésre. Ezenfelül az összehasonlított számításnak a kérelemben megjelölt azon villamosenergia-fogyasztási adatokon kell alapulnia, amelyek annak az évről felelnek meg, amelyre bizonyítékokat kellett betervezni. Ezek a villamosenergia-fogyasztási adatok eltérnek a csökkenéssel érintett évben ténylegesen fogyasztott villamos energia adataitól.

Az alkalmazott értékek referenciaévei:

	BAFA-határozat 2013-ra vonatkozóan	BAFA-határozat 2014-re vonatkozóan
Bruttó hozzáadott érték piaci áron	2011	2012
Villamosenergia-fogyasztás	2011	2012
Villamosenergia-költség	2011	2012”

(* Eredeti lábjegyzet: »2013-ra vonatkozóan a BAFA számára nem állnak rendelkezésre a vállalatra jellemző adatok. A 2014-es évre vonatkozóan még nem léteznek vállalatra jellemző adatok.«

III. MELLÉKLET

A VISSZATÉRÍTÉS MÓDJA

1. A visszakövetelés kizárólag a 2013. és 2014. évre (a továbbiakban: az érintett évek) odaítélt EEG-pótdíj csökkentéseire terjed ki.

2. A visszakövetelhető összegek minden érintett évre vonatkozóan az (5) és (8) bekezdésben foglaltaknak megfelelően meghatározott, adott évre vonatkozó összegegyeztethető összegnek és a kedvezményezett által az adott évben a (3) és (4) bekezdéssel összhangban meghatározottak szerint ténylegesen kifizetett EEG-pótdíj összegének különbségével egyeznek meg.

A kedvezményezett által az adott évben ténylegesen kifizetett EEG-pótdíj összege

3. A kedvezményezett által az adott évben ténylegesen kifizetett EEG-pótdíj összegét úgy kapják meg, hogy a kedvezményezettnek az adott évben mért villamosenergia-fogyasztására az ugyanerre az évre vonatkozó csökkentett pótdíjat határoznak meg.

4. A (3) bekezdéstől eltérve, Németország első lépésként felhasználhatja a kedvezményezettnek az érintett évre vonatkozó kérelmében megjelölt villamosenergia-fogyasztást a visszatérítés előzetes összegének kiszámításához. Ebben az esetben a visszatérítés előzetes összegét azonnal behajtják, és Németország második lépésként a tényleges fogyasztási adatok alapján meghatározza a visszatérítés végleges összegét, és megteszi a szükséges lépéseket annak érdekében, hogy biztosítsa a végleges összegtől függően az összeg visszatérítését vagy visszafizetését (korrekciós mechanizmus).

Az összegegyeztethető összeg

5. Ha a kedvezményezett a 2014. évi iránymutatás 3. mellékletében (a 2014. évi iránymutatás (185) pontja) felsorolt egyik ágazatban tevékenykedik, vagy a vállalkozás villamosenergia-intenzitása legalább 20 %, és olyan ágazatban tevékenykedik, amelyben a kereskedelem intenzitás uniós szinten legalább 4 %, még abban az esetben is, ha nem tevékenykedik a 2014. évi iránymutatás 3. mellékletben felsorolt ágazatban (a 2014. évi iránymutatás (186) pontja), a kedvezményezett jogosult a megújuló energiaforrásból származó energiatermelés támogatásának finanszírozásával összefüggő csökkentés formájában odaítélt támogatásra. A 2014. évi iránymutatás (186) pontjának alkalmazásában az érintett évre benyújtott kérelemben feltüntetett adatok használhatók.

6. Ha a kedvezményezett az (5) bekezdés alapján támogatható, az összegegyeztethető összeg a csökkentés nélküli EEG-pótdíj 15 %-ának felel meg (a 2014. évi iránymutatás (188) pontja). Az összegegyeztethető összeg azonban vállalkozásonként a vállalkozás bruttó hozzáadott értékének 4 %-ára korlátozható. Továbbá a legalább 20 %-os villamosenergia-intenzitású vállalkozások esetében az érintett vállalkozás bruttó hozzáadott értékének 0,5 %-ára korlátozhatják az összegegyeztethető összeget (a 2014. évi iránymutatás (189) pontja). A 2014. évi iránymutatás (189) pontjának alkalmazásában az érintett évre benyújtott kérelemben feltüntetett adatok használhatók.

7. Ha a kedvezményezett az (5) bekezdés alapján nem támogatható, az összegegyeztethető összeg a csökkentés nélküli EEG-pótdíj 20 %-ának felel meg (a 2014. évi iránymutatás (197) pontja).

8. Ha bármelyik érintett év vonatkozásában a (6) és (7) bekezdés alapján összegegyeztethető összeg magasabb, mint a kedvezményezett által az érintett évben ténylegesen kifizetett EEG-pótdíj, az összegegyeztethető összeg az alábbiak szerint korlátozandó:

- a) 2013-ra vonatkozóan az összegegyeztethető összeg nem haladhatja meg a kedvezményezett által 2013-ban (vagyis ugyanabban az évben) ténylegesen befizetett EEG-pótdíj 125 %-át;
 - b) 2014-re vonatkozóan az összegegyeztethető összeg nem haladhatja meg a kedvezményezett által 2013-ban (vagyis az előző évben) ténylegesen befizetett EEG-pótdíj 150 %-át.
-

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1586 HATÁROZATA**(2015. február 26.)****az SA.35388 (13/C) (korábbi 13/NN és korábbi 12/N) számú, Lengyelország által hozott intézkedésről A Gdynia-Kosakowo repülőtér létrehozása***(az értesítés a C(2015) 1281. számú dokumentummal történt)***(Csak a lengyel nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket a fent említett rendelkezéseknek megfelelően ⁽¹⁾,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS**1.1. A Bizottság előtt zajló eljárás**

- (1) 2012. szeptember 7-i levelében Lengyelország jogbiztonsági okokból bejelentette a Bizottságnál az észak-lengyelországi Gdynia közelében lévő katonai repülőtér polgári repülést szolgáló repülőtérre történő átalakításának tervezett finanszírozását. Az intézkedés SA.35388 számon került nyilvántartásba.
- (2) A Bizottság 2012. november 7-én és 2013. február 6-án kelt leveleiben további információt kért a bejelentett intézkedéssel kapcsolatban. 2012. december 7-én és 2013. március 15-én Lengyelország további információkat nyújtott be. 2013. április 17-én találkozóra került sor a Bizottság és Lengyelország között. Ezen a találkozón Lengyelország megerősítette, hogy a bejelentett finanszírozás nyújtása visszavonhatatlanul megtörtént.
- (3) 2013. május 15-i levelében a Bizottság arról értesítette Lengyelországot, hogy az ügyet a be nem jelentett támogatások nyilvántartásába helyezi át, mivel a Bizottságnak bejelentett finanszírozás túlnyomó része már visszavonhatatlanul átadásra került. 2013. május 16-án kelt levelében Lengyelország további információkat nyújtott be.
- (4) 2013. július 2-i levelében a Bizottság tájékoztatta Lengyelországot arról, hogy a Gdynia város (a továbbiakban: Gdynia) és Kosakowo önkormányzata (a továbbiakban: Kosakowo) által a Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o. (a továbbiakban: GdyniaKosakowo repülőtér Zrt. vagy repülőtér-üzembentartó) vállalkozás részére nyújtott finanszírozás tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése ⁽²⁾ szerinti eljárás megindításáról határozott (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat). Lengyelország 2013. augusztus 6-án nyújtotta be az eljárás megindításáról szóló határozatra vonatkozó észrevételeit.
- (5) A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozata az Európai Unió Hivatalos Lapjában ⁽³⁾ közzétételre került. A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy a szóban forgó intézkedés kapcsán észrevételeiket a közzétételtől számított egy hónapon belül nyújtsák be a Bizottságnak.

⁽¹⁾ HL C 243., 2013.8.23., 25. o.

⁽²⁾ Az EK-Szerződés 87. és 88. cikke 2009. december 1-jei hatállyal az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 107., illetve 108. cikkévé vált. Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkei és az EUMSZ 107. és 108. cikkei lényegében azonosak. E határozat alkalmazásában az EUMSZ 107. és 108. cikkére való hivatkozást – adott esetben – az EK-Szerződés 87. és 88. cikkére való 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 történő felváltása. E határozat az EUMSZ szóhasználatát követi.

⁽³⁾ A Lengyelországnak a C(2013) 4045 final ügyszámon bejelentett határozatot egy összefoglalóval együtt az Európai Unió Hivatalos Lapjában tették közzé (HL C 243., 2013.8.23., 25. o.)

- (6) A Bizottság nem kapott észrevételeket az érdekelt felektől. Erről 2013. október 9-i levelében tájékoztatta Lengyelországot.
- (7) 2013. október 30-i levelében a Bizottság további információkat kért be. 2013. november 4-i és 15-i levelében Lengyelország további információkat nyújtott. 2013. november 26-án értekezletre került sor a Bizottság és Lengyelország között. 2013. december 3-i és 2014. január 2-i levelében Lengyelország további információkat nyújtott.
- (8) 2014. február 11-én a Bizottság elfogadta a 2014/883/EU határozatot ⁽⁴⁾, amelyben megállapította, hogy a Lengyelország által a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt.-nek jogtalanul nyújtott állami támogatás, valamint az az állami támogatás, amelyet Lengyelország nyújtani tervezett ugyanazon repülőtér-üzembentartó számára, nem összeegyeztethető a belső piaccal. A határozat elrendelte, hogy Lengyelország vegye vissza a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt.-től a számára már átadott támogatást.

1.2. A Törvényszék előtt zajló eljárás és a visszafizetési folyamat

- (9) 2014. április 9-én Kosakowo, majd 2014. április 16-án Gdynia és a repülőtér-üzembentartó megtámadták a 2014/883/EU határozatot a Törvényszék előtt, és kérték annak megsemmisítését ⁽⁵⁾. A kérelmezők többek között azt állították, hogy a Bizottság tévesen foglalta bele a visszafizetendő összegbe a közérdekű feladatokhoz kapcsolódó tevékenységek költségeit.
- (10) 2014. április 8-án és 9-én Gdynia és a repülőtér-üzembentartó, majd Kosakowo ideiglenes intézkedéseket kért ezekben az ügyekben.
- (11) 2014. május 7-én a Gdańsk-Polnoc Kerületi Bíróság olyan határozatot hozott, amelyben bejelentették a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. csődjét, és elrendelték annak felszámolását. Valamennyi hitelezőt felkértek arra, hogy három hónapon belül nyújtsák be igényeiket. 2014. június 5-én Kosakowo kamatokkal növelt 6,28 millió PLN összegre (kb. 1,57 millió EUR) vonatkozó igényt nyújtott be. 2014. augusztus 22-én Gdynia kamatokkal növelt 85,44 millió PLN összegre (kb. 21,36 millió EUR) vonatkozó igényt nyújtott be.
- (12) A közbenső eljárás iránti kérelmek a Törvényszék elnökének 2014. augusztus 20-i végzéseiben ⁽⁶⁾ kerültek visszautasításra. A Törvényszék elnöke szerint a 2014/883/EU határozat nem tekinthető a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. csődjéből eredő kár döntő okának, mivel maga a vállalat jelentett csődöt már jóval azelőtt, hogy a lengyel hatóságok elfogadták a bizottsági határozat végrehajtására vonatkozó kötelező intézkedéseket.
- (13) 2014. október 15-én Lengyelország mindkét fő ügyben közbenjárt és kérte a 2014/883/EU határozat megsemmisítését a repülőtér-üzembentartónak nyújtott és a közérdekű feladatokhoz kapcsolódó tevékenységek finanszírozására felhasznált pénzügyi források visszafizetését illetően, az eljárás megindításáról szóló határozat 3.1.1. pontjában foglaltak szerint.
- (14) A Lengyelország által nyújtott tájékoztatás szerint a folyamatban lévő csődeljárás során, ami magában foglalja a vállalat vagyónának felszámolását, a Gdynia-Kosakowo repülőtér egy vagyonkezelő irányítása alatt áll ⁽⁷⁾.

1.3. Felmondás

- (15) A Törvényszék előtt zajló eljárás során nyilvánvalóvá vált, hogy a 2014/883/EU határozatban a belső piaccal nem összeegyeztethetőnek nyilvánított támogatás olyan beruházásokat is magában foglal, amelyek nem minősülnek állami támogatásnak az eljárást megindító határozat értelmében.

⁽⁴⁾ 2014. február 11-i 2014/883/EU bizottsági határozat az SA.35388 (13/C) (korábbi 13/NN és korábbi 12/N) számú, Lengyelország által hozott intézkedésről – A Gdynia-Kosakowo repülőtér létrehozása (HL L 357., 2014.12.12., 51. o.).

⁽⁵⁾ Ezek a kérelmek T-215/14. számú, illetve T-217/14. számú ügyként kerültek bejegyzésre.

⁽⁶⁾ A Törvényszék elnökének a T-215/14. sz., R Gmina Miasto Gdynia és Port Lotniczy Gdynia Kosakowo kontra Bizottság ügyben hozott végzése (EU:T:2014:733); a Törvényszék elnökének a T-217/14. sz., R Gmina Kosakowo kontra Bizottság ügyben hozott végzése (még nem került közzétételre).

⁽⁷⁾ A Verseny- és Fogyasztóvédelmi Hivatal elnökének 2014. június 30-i és 2015. január 8-i keltezésű levelei.

- (16) Az eljárást megindító határozat (25) preambulumbekzdésében a Bizottság valójában megállapította, hogy a tűzoltók, a vámtisztviselők, a repülőtéri biztonsági szolgálat, valamint a rendrség és határrség céljaira szolgáló épületekbe és berendezésekbe történő beruházás közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódik, és mint ilyen, nem minősül állami támogatásnak az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében. Ebből következően a hivatalos vizsgálati eljárás nem terjedt ki ezekre a beruházásokra.
- (17) A 2014/883/EU határozatban azonban a Bizottság megállapította, hogy a lengyel jog arra kötelezi a repülőtér-üzembentartókat, hogy az ilyen beruházásokat saját forrásaikból finanszírozzák. Egy piaci magánszereplő ennél fogva figyelembe venné ezeket a költségeket, amikor döntést hoz arról, hogy befektessen-e a repülőtérbe (amint azt a Lengyelország által benyújtott tanulmányokban tették), és az ilyen beruházások állami finanszírozása feltételezhetően állami támogatásnak minősülne.
- (18) Mivel az eljárást megindító határozat megállapította, hogy a tűzoltók, a vámtisztviselők, a repülőtéri biztonsági szolgálat, valamint a rendrség és határrség céljaira szolgáló épületekbe és berendezésekbe történő beruházás nem minősül állami támogatásnak, a Bizottság úgy véli, hogy az intézkedésről hozott végleges döntésben nem kell megkérdőjelezni ezt a megállapítást. A 2014/883/EU határozatot ezért vissza kell vonni, és helyébe ennek a határozatnak kell lépnie. Mivel az intézkedés értékeléséhez szükséges valamennyi elem rendelkezésre áll, nincs szükség a hivatalos vizsgálati eljárás újbóli megindítására.

2. AZ INTÉZKEDÉSEK LEÍRÁSA ÉS AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK INDOKOLÁSA

2.1. A vizsgálat háttere

- (19) Az ügy egy új polgári repülőtér finanszírozását érinti Pomerániában (Pomorskie tartomány), a Gdynia város és Kosakowo önkormányzat között húzódó határon, 25 km-re a gdański repülőtértől⁽⁸⁾. Az új repülőtér a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. irányítása alatt áll. A repülőtér-üzembentartó Gdynia és Kosakowo önkormányzatainak kizárólagos tulajdonában van.
- (20) A beruházási projekt célja új (második) polgári repülőtér létrehozása a pomerániai régióban a Kosakowóban található katonai repülőtér infrastruktúrájának felhasználásával⁽⁹⁾. Az új repülőtér elsősorban a nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedés (pl. magánrepülőgépek, vitorlázó repülőgépek/könnyű sportrepülőgépek), a diszkont légitársaságok és a charterjáratok szolgálatában állna. A bejelentés időpontjában a repülőtér üzembe helyezését 2014 elejére tervezték. A PricewaterhouseCoopers (a továbbiakban: PWC) által 2012-ben készített jelentés az alábbi előrejelzéseket tartalmazta a működés első éveinek utasforgalmára vonatkozóan: körülbelül [...] 2014-ben, [...] 2017-ben, [...] 2020-ban, és körülbelül [...] 2028-ban.
- (21) A projekt kezdetei 2005 áprilisára nyúlnak vissza, amikor különböző területi hatóságok, a Honvédelmi Minisztérium, valamint a gdański repülőtér képviselői⁽¹⁰⁾ szándéknyilatkozatot írtak alá egy új polgári repülőtér a pomerániai régióban történő létesítésére vonatkozóan, a Kosakowóban található katonai repülőtér infrastruktúrájának felhasználásával.
- (22) A nyilatkozat szerint a jövőbeni Gdynia-Kosakowo repülőtérrel a gdański repülőtérre bízzák. A közlekedési miniszter és a honvédelmi miniszter 2006 augusztusában jóváhagyta a határozatot.

⁽⁸⁾ A választott útvonaltól függően a gdyniai és gdański repülőtér közötti távolság autóúton 26–29 km; forrás: Google térképek, Bing térképek. A gdański repülőtér tulajdonosa és üzemeltetője a Gdańsk Lech Wałęsa repülőtér Zrt., amely egy közjogi szervezetek által alapított vállalat. A vállalat részvényetkése a következők szerint oszlik meg: Gdańsk város (32 %), Pomorskie tartomány (32 %), „Lengyel Repülőtér” Állami Vállalat (31 %), Sopot város (3 %) és Gdynia város (2 %). A Gdańsk Lech Wałęsa repülőtér (a továbbiakban: gdański repülőtér) Lengyelország harmadik legnagyobb repülőtere. 2012-ben 2,9 millió utast szolgált ki (2,7 millió utast menetrend szerinti légi járatokon, és 0,2 millió utast charterjáratokon).

Az alábbi nyolc légitársaság indít menetrend szerinti légi járatokat a gdański repülőtérrel (2014. január): Wizzair (22 célállomás), Ryanair (7 célállomás), Eurolot (4 célállomás), LOT (2 célállomás), Lufthansa (2 célállomás), SAS (2 célállomás), Air Berlin (1 célállomás), Norwegian (1 célállomás). Amióta 2012 májusában megnyílt az új terminál, a gdański repülőtér évente 5 millió utas kiszolgálására képes. A Lengyelország által nyújtott tájékoztatás szerint a terminál kibővítésének köszönhetően (melyet 2013-2015-re terveznek) a repülőtér kapacitása évi 7 millió utasra fog nőni. A gdański repülőtéren végrehajtott befektetést többek között állami támogatásból finanszírozták (lásd a Bizottság 2008-ban hozott határozatát az N 153/08 számú állami támogatás ügyében – 1,7 millió EUR (HL C 46., 2009.2.25., 7. o.); a Bizottság 2009-ben hozott határozatát az N 472/08 számú állami támogatás ügyében, amelynek eredményeképp Lengyelország 3,3 millió EUR összeget juttatott a gdański repülőtérnek [HL C 79., 2009.4.2., 2. o.]).

⁽⁹⁾ A már létező Gdynia-Oksywie katonai repülőtér a Gdynia város és Kosakowo önkormányzat között húzódó határon helyezkedik el.

⁽¹⁰⁾ A nyilatkozatot a pomerániai tartomány hatóságai, Gdańsk, Gdynia és Sopot város, Kosakowo önkormányzata, a lengyel kormány képviselői (a pomerániai tartomány kormányzója, a honvédelmi minisztérium és a közlekedési minisztérium), valamint a gdański repülőtér írták alá.

- (23) 2007 júliusában Gdynia és Kosakowo helyi hatóságai megalapították a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. nevű vállalkozást. 2009 decemberében Gdynia és Kosakowo megkapta a közlekedési minisztérium beleegyezését ahhoz, hogy onnantól kezdve a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. legyen felelős az új repülőtérért.
- (24) 2008. július 10-én a lengyel parlament elfogadta az egyes állami kincstári eszközök és a Katonai Vagyonügy-nökség kezeléséről szóló 1996. május 30-i törvény (a továbbiakban: módosított 1996. május 30-i törvény) módosítását ⁽¹⁾, amely lehetővé tette katonai repülőterek polgári repülőterekké való átalakítását.
- (25) 2008. december 24-én a lengyel kormány elfogadta a módosított 1996. május 30-i törvényre vonatkozó végrehajtási aktust (a továbbiakban: végrehajtási aktus), amely tartalmazta azon katonai repülőterek, illetve azok részeinek jegyzékét, amelyek felhasználhatók polgári repülőterek létrehozására vagy kibővítésére. A végrehajtási aktusban a Gdynia-Kosakowo katonai repülőtér (pontosabban annak részei) is szerepel azon katonai repülőterek között, amelyek a módosított 1996. május 30-i törvény értelmében bére adhatók helyi hatóságoknak legalább 30 éves időtartamra, kizárólag polgári repülőtér létrehozása vagy kibővítése céljából. A módosított 1996. május 30-i törvény meghatározza, hogy amennyiben a helyi hatóság úgy dönt, hogy önállóan nem létesít repülőteret, a bérelt ingatlant tovább lízingelheti vagy bére adhatja legalább 30 éves időtartamra egy polgári repülőteret létesítő vagy irányító jogalanynak.
- (26) A módosított 1996. május 30-i törvény és a végrehajtási aktus értelmében 2010. szeptember 9-én a pomerániai tartomány kormányzója az államkincstár képviseletében 30 évre szóló (2010. szeptember 9-től 2040. szeptember 9-ig tartó) bérleti megállapodást kötött Kosakowóval arra a 253 hektáros területre vonatkozóan, amelyen a katonai repülőtér elhelyezkedik. A bérleti megállapodás értelmében Kosakowo köteles a bérleti díj 30 %-át a Fegyveres Erők Modernizációs Alapja részére átutalni ⁽²⁾.
- (27) 2011. március 11-én Kosakowo 30 évre lízingbe adta a földterületet (2040. szeptember 9-ig) a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. repülőtér-üzembentartónak. A lízingszerződés meghatározza a felek jogait és kötelezettségeit, valamint a repülőtér-üzembentartó által Kosakowónak fizetendő bérleti díj összegét.
- (28) Egy másik, 2011. március 11-én aláírt megállapodásban a részvényesek (Gdynia és Kosakowo) meghatározták a polgári repülőtér létesítésére irányuló beruházás finanszírozási feltételeit. Ebben a megállapodásban Gdynia ígéretet tett összesen 59 millió PLN juttatás kifizetésére 2011–2013 során. Kosakowo a maga részéről nem pénzbeli hozzájárulásra tett ígéretet hitel-tőke konverzió formájában a 2011–2040 közötti időszakra vonatkozóan.
- (29) Ezen túlmenően, 2011. március 7-én sor került egy működtetési megállapodás megkötésére a repülőtér katonai használójával, amelyben lefektették a repülőtér és annak infrastruktúrájának a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. és a katonai használó általi közös használatára vonatkozó szabályokat ⁽³⁾.

A beruházási projekt ⁽⁴⁾

- (30) Mivel a jelenlegi Gdynia-Kosakowo (Gdynia-Oksywie) repülőteret eredetileg kizárólag katonai célokra használták, az új repülőtér üzembentartójának lehetősége van használni a már létező infrastruktúrát (a 2 500 méter hosszú kifutópályát, a gurulóutakat, forgalmi előteret, navigációs berendezéseket stb.). Az átalakítási projekt teljes becsült beruházási költsége 164,9 millió PLN (41,2 millió EUR ⁽⁵⁾) névértéken, és 148,4 millió PLN (37,1 millió EUR) reálértéken. Az 1. táblázat áttekintést ad a repülőtér fokozatos fejlesztéséről, amely négy szakaszból áll. Lengyelország azon a véleményen van, hogy a beruházás teljes költsége tartalmazza a közérdekű feladatok elvégzésével kapcsolatos beruházásokat is ⁽⁶⁾, amelyek teljes összege körülbelül [...] millió PLN ([...] millió EUR) (mind a négy szakasz, összesen).

⁽¹⁾ 2008. évi Jogi Közlöny, 144. szám, 901. pont (Dz. U. Nr 144, poz. 901).

⁽²⁾ Ez a záradék a módosított 1996. május 30-i törvény 4h cikkének (2) bekezdését hajtja végre.

⁽³⁾ A működtetési megállapodás kimondja, hogy a működési költségek megosztására külön megállapodás vonatkozik (5(5) bekezdés), míg a beruházási és felújítási költségek megosztása mindkét fél által bármely új beruházást vagy felújítási munkát megelőzően aláírandó külön megállapodások tárgyát képezi (9(7) bekezdés).

⁽⁴⁾ A jelen részben bemutatott beruházási költségek Lengyelország 2012. szeptember 7-i bejelentésében és a bejelentéssel együtt benyújtott 2012-es MEIP elemzésben bemutatott beruházási projektet tükrözik.

⁽⁵⁾ Az e határozat céljaira alkalmazott EUR/PLN átváltási árfolyam: 1 EUR = 4 PLN, amely megegyezik a 2010-es átlagos heti átváltási árfolyammal. Forrás: Eurostat

⁽⁶⁾ Lengyelország azon a véleményen van, hogy a közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó beruházás magában foglalja a tűzoltók, a vámisztviselők, a repülőtéri biztonsági szolgálat, valamint a rendőrség és határőrség céljaira szolgáló épületeket és berendezéseket, a repülőteret körülvevő, videomegfigyelő rendszerrel felszerelt kerítést stb.

1. táblázat

A Gdynia-Kosakowo repülőtéri beruházás teljes névleges költsége 2007 és 2030 között

A beruházási projekt		
	Költségek millió	Költségek millió
I. szakasz: 2007–2011	[...]	[...]
Előkészítő munkák (pl. a telek tisztítása, régi épületek és fák eltávolítása) és megvalósíthatósági tanulmányok, tervezés		
II. szakasz: 2012–2013	[...]	[...]
— Terminál (2013 júniusára készül el, és kezdetben nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedésre használják)		
— A repülőtéri igazgatóság és a tűzoltóság épülete		
— A forgalmi előtér felújítása,		
— Energia-infrastruktúra, navigációs jelzőfények és repülőtéri kerítés		
— Repülőtér-karbantartási és -biztonsági berendezések		
— A navigációs berendezések beállítása		
— Bekötőutak, benzinkút és személygépkocsi-parkoló		
III. szakasz: 2014–2019	[...]	[...]
— Nagyobb repülőgépek (pl. Boeing 737 vagy Airbus A320) kiszolgáláshoz szükséges beruházások, mint például a gurulóút kibővítése, forgalmi előtér és repülőtéri berendezések		
— Más, az utasoknak nyújtott szolgáltatásokra irányuló beruházások (pl. a személygépkocsi-parkoló kibővítése)		
IV. szakasz: 2020–2030	[...]	[...]
— A terminál kibővítése		
— A repülőtéri igazgatósági és tűzoltósági épület kibővítése		
— A forgalmi előterek, gurulóutak és személygépkocsi-parkolók kibővítése		
Az összes beruházási költség	164,90	41,02

Forrás: a Lengyelország által rendelkezésre bocsátott információk.

A beruházási projekt finanszírozása

- (31) A beruházási projektet az állami részvényesek (Gdynia és Kosakowo) tőke-hozzájárulásával finanszírozzák. A tőkeinjekciókból tervezik fedezni a repülőtér beruházási és működtetési költségeit is az üzemeltetés első szakaszában (azaz a 2019 végéig tartó időszakban). Az állami részvényesek azt várják a repülőtér üzemeltetőjétől, hogy termeljen nyereséget, és 2020-ban már saját bevételéből legyen képes finanszírozni valamennyi tevékenységét.
- (32) Mielőtt a Bizottság tájékoztatást kapott a projektről (2012. szeptember 7-e előtt), a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. állami részvényesei megállapodtak abban, hogy összesen körülbelül 207,48 millió PLN ⁽¹⁷⁾ (kb. 51,87 millió EUR) összegben hozzájárulnak a beruházási projekt lebonyolításához és a repülőtér veszteségeinek fedezéséhez a működés első éveiben. A tervek szerint 2007 és 2019 között Gdynia 142,48 millió PLN (kb. 35,62 millió EUR) összegű pénzbeli hozzájárulást nyújt. Kosakowo a vállalat megalapításakor 0,1 millió PLN (25 000 EUR) összegű

⁽¹⁷⁾ Névértéken.

pénzbeli hozzájárulást nyújtott. A tervek szerint 2011 és 2040 között Kosakowo 64,9 millió PLN (kb. 16,2 millió EUR) nem pénzbeli hozzájárulást nyújt úgy, hogy a gdyniai repülőtér által fizetendő éves bérleti díj egy részét a bérlet időtartama alatt a repülőtér részvényeire cseréli (lásd a 2. táblázatot).

2. táblázat

A beruházási projekt finanszírozása tőkeemelésekkel

	millió PLN	millió EUR
2012. június 18-a előtt		
Gdynia tőkeinjekciói	60,73	15,18
Kosakowo tőkeinjekciója	0,10	0,03
Kosakowo hitel-tőke konverziója	3,98	1,00
Összes hozzájárulás 2012. június 18-ig	64,81	16,20
2012. június 18-a utánra előirányzott		
Gdynia tőkeinjekciói	81,75	20,44
amelyből:		
2013-ban	29,90	7,48
2014-ban	[...]	[...]
2015-ban	[...]	[...]
2016-ban	[...]	[...]
2017-ban	[...]	[...]
2018-ban	[...]	[...]
2019-ban	[...]	[...]
Kosakowo hitel-tőke konverziója:	60,92	15,23
amelyből:		
2013–2039 között (27*[...] PLN)	[...]	[...]
2040-ben	[...]	[...]
2012. június 18-a utánra előirányzott összes hozzájárulás	142,67	35,67
A Gdynia-Kosakowo Repülőtér Zrt. összes előirányzott tőkéje	207,48	51,87

Forrás: a Lengyelország által rendelkezésre bocsátott információk alapján.

2.2. A hivatalos vizsgálati eljárás és kezdeti értékelés megindításának indokai

2.2.1. Következtetés

(33) Az eljárás megindításáról szóló határozat a következő kérdéseket vetette fel:

— Az első kérdés az, hogy a beruházási projekt közfinanszírozása megfelel-e a piaccgazdasági befektető elvének (a továbbiakban: MEIP), különös tekintettel i. a MEIP megfelelő időben történő alkalmazására, a MEIP alkalmazásának módszerére, valamint ii. arra, hogy a lengyel hatóságok által elvégzett pozitív nettó jelenértéket (a továbbiakban: NPV) megállapító MEIP elemzés ⁽¹⁸⁾ valós és megbízható feltételezéseken alapul-e;

⁽¹⁸⁾ A nettó jelenérték azt mutatja, hogy egy adott projekt megtérülése meghaladja-e a(z) (alternatív) tőkeköltségeket. A projekt akkor tekinthető gazdaságilag életképes beruházásnak, ha pozitív nettó jelenértéket eredményez. A(z) (alternatív) tőkeköltségeknél alacsonyabb megtérülést eredményező beruházások gazdaságilag nem életképesek. A(z) (alternatív) tőkeköltségek a diszkontrátában jelennek meg.

— Másodsor, hogy a gdyniai repülőtérnek juttatott működési és beruházási támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető-e.

2.2.2. A MEIP alkalmazása

- (34) Az első kérdést illetően a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a 2012-ben végzett MEIP vizsgálat – vagyis azt követően, hogy megszületett az állami részvényesek visszavonhatóan döntése a repülőtér átalakításának finanszírozásáról – felhasználható-e az állami támogatás meglétének értékelésére. A Bizottság ezért kétségbe vonta, hogy a kontrafaktuális forgatókönyv, amely feltételezi, hogy a beruházás 2012-re megvalósul, helyénvaló-e.
- (35) Tekintettel arra, hogy a tervek szerint a gdyniai repülőtér hasonló üzleti modellt követ, mint a meglévő gdański repülőtér (a diszkont légitársaságokra, charterjáratokra és nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedésre való összpontosítás), amelynek van még szabad kapacitása és további bővítési terveket fontolgat, és amely csupán 25 km távolságra helyezkedik el, a Bizottság kétségeit fejezte ki arra vonatkozóan, hogy a gdyniai repülőtér előrejelzett bevétele reális feltételezéseken alapul, különösen a repülőtéri díjak és a várt utasforgalom szintje tekintetében. A Bizottság különösen azt észrevételezte, hogy a gdyniai repülőtér üzleti terve magasabb utasdíjakkal számol, mint amilyeneket a gdański repülőtéren és Lengyelország hasonló regionális repülőterein alkalmaznak az engedmények/kedvezmények levonása után.
- (36) A Bizottság azzal kapcsolatban is kétségeit fejezte ki, hogy az üzleti tervben számításba vették-e az összes tervezett ösztönzőt (értékesítési támogatás, kedvezmények, vagy más útvonal-fejlesztési ösztönzők, stb.), amit a gdyniai repülőtérnek, részvényeseinek és más területi hatóságoknak közvetlenül biztosítaniuk kell annak érdekében, hogy a légitársaságokat új útvonalak létesítésére ösztönözzék a repülőtértől.
- (37) Mivel egy vállalkozás növekedési üteme általában nem nagyobb a gazdaságénál, amelyben működik (GDP-növekedés tekintetében), a Bizottság kétségeit fejezte ki azt illetően, hogy helyénvaló-e a végérték számításához használt [...]os forgalomnövekedési ütem⁽¹⁹⁾. Ez a kétely közvetlen hatással van a beruházási projekt nyereséges-ségének értékelésére, mivel az új repülőtér sajátjökeértéke csak a projekt végértékének figyelembevételével, 2040-től lesz pozitív (a halmozott diszkontált cash flow a 2010–2040 közötti tervezési időszakban negatív).
- (38) Ezért a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a beruházási projekt közfinanszírozása szelektív gazdasági előnyöket biztosít a gdyniai repülőtér üzemeltetőjének számára. A közfinanszírozást állami forrásokból nyújtották, és az államnak tulajdonítható. Továbbá torzítja a tagállamok közötti versenyt és kereskedelmet, illetve annak torzításával fenyeget. Miután a támogatás fogalmának összes kritériuma teljesült, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a közfinanszírozás állami támogatásnak minősül az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének értelmében.

2.2.3. A támogatás összeegyeztethetősége

- (39) A második kérdést illetően a Bizottság kétségeit fejezte ki arra vonatkozóan, hogy a repülőtér-üzemeltetőnek nyújtott beruházási és működési támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető-e a belső piaccal.
- (40) A beruházási támogatás tekintetében a Bizottság kételkedett abban, hogy teljesült-e a 2005. évi légiközlekedési iránymutatásokban⁽²⁰⁾ a repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás vonatkozásában megállapított összes összeegyeztethetőségi feltétel. A Bizottság különösen abban kételkedett, hogy a kérdéses beruházás egyértelműen meghatározott közös érdekű célt szolgál-e, hogy szükséges és arányos-e az infrastruktúra, és hogy a kihasználásra vonatkozóan kielégítő középtávú kilátásokat nyújt-e. A Bizottság továbbá abban is kételkedett, hogy a kereskedelem fejlődésére gyakorolt hatás összhangban áll-e a közös érdekekkel.

⁽¹⁹⁾ A végérték a tervezési időszak lezárulása után létrejövő összes cash flow jelenértéke. Ez azt feltételezi, hogy a projekt örökké tart, és egy előre meghatározott növekedési ütemben fog bővülni (jelen esetben a repülőtér-üzemeltetőnek a benyújtott üzleti terv utolsó évében érvényes sajátjökeértéke alapján).

⁽²⁰⁾ A Bizottság közleménye – A repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatások (HL C 312., 2005.12.9., 1. o.).

- (41) A Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. működési veszteségének a működés első éveiben történő finanszírozása formájában nyújtott működési támogatást illetően a Bizottság kételyeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy az ilyen támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontjában meghatározott eltérésnek minősül-e. A Bizottság különösen arra vonatkozóan fejezte ki kételyeit, hogy a működési támogatás a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatás⁽²¹⁾ (a továbbiakban: RAG) szerint összeegyeztethetőnek tekinthető-e.

3. LENGYELORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

3.1. A MEIP alkalmazása és a támogatás megléte

- (42) Lengyelország fenntartja álláspontját, miszerint a gdyniai repülőtér közfinanszírozása összeegyeztethető a piacgazdasági befektető elvével (MEIP), ezért nem minősül állami támogatásnak. Ebben az összefüggésben Lengyelország hivatkozik azokra a MEIP elemzésekre, melyek 2010–2012 között kerültek elvégzésre a beruházással kapcsolatban. Lengyelország kijelenti, hogy az összes MEIP elemzés pozitív nettó jelenértéket, valamint a tőkeáértéknél magasabb belső megtérülési rátát⁽²²⁾ (a továbbiakban: IRR) eredményezett.

3.1.1. A döntéshozási folyamat, és a MEIP vizsgálat módszertani megbízhatósága

- (43) Lengyelország kifejti, hogy a Gdynia/Kosakowo katonai repülőtér polgári repülőtérre való átalakításával kapcsolatos tárgyalások és munkálatok 2005-ben kezdődtek. Akkor a tárgyalások még más partnerek részvételével zajlottak (mint például a gdański repülőtér). Lengyelország kifejti, hogy 2007-ben Gdynia és Kosakowo létrehozták a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. társaságot, amely azóta is a beruházás felelőse.
- (44) Az eljárás során Lengyelország három, a PWC által készített MEIP elemzést nyújtott be. Az első MEIP elemzés (2010. július 16-i keltezéssel, a továbbiakban: 2010-es MEIP elemzés) 2010 júliusában készült. A későbbiekben a PWC kétszer frissítette a MEIP elemzést: először 2011 májusában (2011. május 13-i keltezéssel, a továbbiakban: 2011-es MEIP elemzés), másodszer pedig 2012 júliusában (2012. július 13-i keltezéssel, a továbbiakban: 2012-es MEIP elemzés). Ezek a frissítések az utasforgalomra vonatkozó új előrejelzéseket, a projekt céljaiban történt változásokat, a beruházási számokban történt változásokat, valamint a módszertanban és a nettó jelenérték számításokhoz használt alapértékekben (mint a béta-érték és a diszkontráta) történt változásokat foglalják magukban. 2013 novemberében Lengyelország további tájékoztatást nyújtott, amelyben felvetette, hogy új bevételi források (pl. üzemanyag-értékesítés, navigációs szolgáltatások nyújtása) növelnék a projekt nettó jelenértékét. Az eljárás megindításáról szóló határozat elfogadásának napjáig Lengyelország még csak a 2012-es MEIP elemzést nyújtotta be.
- (45) Lengyelország kifejti továbbá Gdynia és Kosakowo projektjének a gdyniai repülőtéri beruházásra vonatkozó időkeretét. Ezzel kapcsolatban Lengyelország hangsúlyozza, hogy a beruházási folyamat két projektmegvalósítási szakaszra osztható.
- i. Az első szakasz (2007–2009) az új repülőtér létesítését célzó előkészítő munkákra és megvalósíthatósági tanulmányokra terjedt ki (ez az 1. szakaszhoz kapcsolódik, az 1. táblázat szerint):
- (46) Lengyelország kifejti, hogy az első szakasz során a Gdynia és Kosakowo által létrehozott társaság elvégezte az előkészítő feladatokat (pl. a beruházásra vonatkozó főterv, a repülőtér-üzembentartó státusz megszerzéséhez szükséges dokumentumok, a beruházás környezetre gyakorolt hatásáról szóló jelentés, tervdokumentáció stb. elkészítése).
- (47) Lengyelország fenntartja, hogy az első szakasz során nem került sor jelentős tőkebefektetésre, és a repülőtér-üzembentartónak juttatott közfinanszírozás megfelelt a *csékély összegű támogatás*⁽²³⁾ szabályainak. Lengyelország szerint 2009. június 26-a előtt a társaságnál összesen 1,691 millió PLN (kb. 423 000 EUR) összegű tőkeinjekciót hajtottak végre.

⁽²¹⁾ Iránymutatás a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról (HL C 54., 2006.3.4., 13. o.).

⁽²²⁾ Egy beruházás belső megtérülési rátája az a diszkontráta, amelyen a nettó jelenérték nullával egyenlő. Az IRR általában a tőkeáértékkel kerül összevetésre.

⁽²³⁾ Az akkor érvényes szabályokat a Szerződés 87. és 88. cikkének a *de minimis* támogatásokra való alkalmazásáról szóló, 2006. december 15-i 1998/2006/EK bizottsági rendelet (HL L 379., 2006.12.28., 5. o.) határozta meg.

ii. A második szakasz (2010-től kezdődően) a repülőtér tulajdonképpeni átalakításával foglalkozott (ez a II–IV. szakaszhoz kapcsolódik, az 1. táblázat szerint):

- (48) Lengyelország azt is kifejti, hogy az első, előkészítő szakasz 2010-ben zárult le, amikor a gdyniai repülőtérre vonatkozó főterv ⁽²⁴⁾, valamint az első, 2010-es MEIP elemzés is véglegesítésre került. Lengyelország előadja, hogy a 2010-es MEIP elemzés kimutatta, hogy a két helyi hatóság piaci feltételek mellett végzi a beruházást (vagyis az nem jelent állami támogatást), a vállalat tőkereszesedését 6,05 millió PLN-ra (kb. 1,5 millió EUR-ra) emelve.
- (49) A 2010-es MEIP elemzésben a beruházási projekt nettó jelenértékét a cég számára elérhető készpénzáramlás (FCFF) módszer segítségével számolták ki ⁽²⁵⁾. Ez a nettójelenérték-számítás azon a feltételezésen alapul, hogy a beruházási tervben biztosított összes tőkeinjekciót végrehajtják a beruházási projekt megvalósítása érdekében. Ezt az értékelési módszert az összes tőketulajdonos (törzsrészesvényesek és kötvénytulajdonosok) számára a tervezési időszakban elérhető készpénzáramlás kiszámítására használják. Ezután az előrejelzett pénzforgalomból levonják a súlyozott átlagos tőke költséget ⁽²⁶⁾ (WACC), hogy megkapják a cég diszkontált pénzáramlását (DCF) a tervezési időszakban. Ezután a végértéket a folytonos növekedés módszerének használatával számítják ki (amely a legutóbbi tervezési időszakból származó FCFF-re alapozott stabil növekedési pályát feltételez). A nettó jelenérték a tervezési időszakra megállapított diszkontált pénzáramláson és a végértéken alapul. Ebben az esetben a 2010-es MEIP elemzés [...] % WACC ⁽²⁷⁾ alapul vételével adott pénzáramlásra vonatkozó előrejelzéseket a 2010–2040 közötti időszakra vonatkozóan. Ezen adatok alapján az elemzés mínusz [...] millió PLN ([...] millió EUR) diszkontált pénzáramlás értéket számított ki a 2010–2040 közötti időszakra vonatkozóan, valamint kb. [...] millió PLN ([...] millió EUR) (diszkontált) végértéket. Ennélfogva a teljes projekt nettó jelenértékét [...] millió PLN ([...] millió EUR) összegre becsülik, feltételezve, hogy a repülőtér örökösen stabil nyereséget fog termelni 2040-től kezdve, évi [...] %-os növekedési ráta mellett.
- (50) Ugyanakkor Lengyelország hozzáteszi, hogy annak ellenére, hogy a MEIP elemzés rámutatott arra, hogy a beruházás nem tartalmaz állami támogatást, a részvényesek hozzáálltak egy bejelentés elkészítéséhez a Bizottság számára, amelyet csupán a jogbiztonság érdekében terveztek benyújtani.
- (51) Lengyelország azt is kifejti, hogy 2011 májusában újabb MEIP elemzés készült. Lengyelország szerint ez a MEIP elemzés a 2010-es MEIP elemzés aktualizálása volt, amelyet a előkészületek előrehaladása, valamint a beruházási tervről, annak ütemtervéről és finanszírozásáról rendelkezésre álló pontosabb adatok figyelembevételével készítettek el. Lengyelország kifejti, hogy a 2010-es MEIP elemzés és a 2011-es MEIP elemzés elkészítése közötti időszakban:
- a részvényesek 2011. március 11-én megállapodást írtak alá, amely megállapította a polgári repülőtér létesítésére irányuló beruházás finanszírozási feltételeit. Ebben a megállapodásban Gdynia ígéretet tett összesen 59 millió PLN juttatás kifizetésére 2011–2013 során. Kosakowo a maga részéről nem pénzbeli hozzájárulásra tett ígéretet hitel-tőke konverzió formájában (a 2. táblázat szerint) a 2011–2040 közötti időszakra vonatkozóan,
 - ugyanezen a napon, 2011. március 11-én, a Gdynia–Kosakowo repülőtér létesítéséért felelős társaság bérleti szerződést kötött Kosakowóval a földterületre vonatkozóan (megjelölve a bérelt földterületet, szabályozva a bérleti díjak fizetését, adókérdéseket stb.),
 - a beruházási tervben foglalt beruházási költségeket meghatározták és aktualizálták.
- (52) Lengyelország kifejti, hogy a 2011-es MEIP elemzés is pozitív nettó jelenértéket mutatott ki. Lengyelország kifejti továbbá, hogy erre alapozva a repülőtér-üzembentartó állami részvényesei további tőkeinjekciókat hajtottak végre. Lengyelország rámutat arra, hogy a társaság saját tőkéjét 2011 júliusában 33,801 millió PLN-ra (8,45 millió EUR-ra), majd 2013 áprilisában 64,810 millió PLN-ra (16,20 millió EUR-ra) emelték.

⁽²⁴⁾ A beruházási projekt főterve megjelölte a repülőtér átalakításához szükséges különböző intézkedéseket.

⁽²⁵⁾ Az FCFF értéket a cég adózás és kamatfizetés előtti eredményének (EBIT) kiszámítására használják, hozzáadva az értékcsökkenést és amortizációt (mivel ezek nem készpénz jellegű ráfordítások), és levonva a beruházási igényeket, a működő tőke és az adók változásait (lásd a 2010-es MEIP elemzés 5. táblázatát).

⁽²⁶⁾ A súlyozott átlagos tőkeköltség az az összeg, amelyet a vállalatnak ki kell fizetnie valamennyi értékpapír-tulajdonosának eszközei finanszírozása érdekében.

⁽²⁷⁾ Ez az összeg [...] % kockázatmentes értéken, [...] % hitelkockázati díjon, 19 % társasági adón, [...] béta-értéken, [...] % piaci árfolyam díjon, valamint [...] % idegen és [...] % saját tőkéből álló tőkeszerkezeten alapul (lásd a 2010-es MEIP elemzés 4.4. pontját a 21. oldalon). A Bizottság megállapítja, hogy a Lengyelország által benyújtott számítások alapján úgy tűnik, hogy a MEIP elemzés elkészítéséhez csökkenő hozamgörbével rendelkező WACC értéket használtak.

- (53) A 2011-es MEIP elemzésben a diszkontált pénzáramlás értéket a 2011–2040 közötti tervezési időszakra vonatkozó diszkontált pénzáramlás értékének alapul vételével számították ki. Az aktualizált diszkontált pénzáramlás értéket (– [...] millió PLN-ban (– [...] millió EUR-ban) határozták meg, amely nagyobb veszteséget sugall, miközben a végértéket [...] millió PLN-ra (kb. [...] millió EUR-ra) csökkentették. A nettó jelenértéket ezért [...] millió PLN-ra (kb. [...] millió EUR-ra) csökkentették. A súlyozott átlagos tőkeköltséget [...] %-ra ⁽²⁸⁾ csökkentették, és a végértékre vonatkozó stabil növekedési rátát [...] %-ról [...] %-ra mérsékeltek. Ezek a számítások nem tartalmazták a közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó költségeket, ami azt jelenti, hogy a beruházás nyereségességére vonatkozó előrejelzések nem veszik figyelembe az infrastruktúra azon részének finanszírozásához szükséges tőkét, amiről azt állítják, hogy közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódik.
- (54) Lengyelország szerint a makrogazdasági helyzet változása (a pénzügyi válság és a gazdaság lelassulása) miatt a projektet újra kellett értékelni 2012-ben, ami egy újabb MEIP elemzés (nevezetesen a 2012-es MEIP elemzés) elkészítéséhez vezetett. Lengyelország azt állítja, hogy a 2012-es MEIP elemzéshez az előző elemzésben szereplő feltételezéseket az alábbiak szerint módosították.
- A gdyniai repülőtér előrejelzett utasforgalmát csökkentették.
 - A beruházás mértékét csökkentették, a beruházás költségét [...] millió PLN-val ([...] millió EUR-val) mérsékeltek.
 - A főterminál építésére vonatkozó tervet (a kapcsolódó útinfrastuktúra- és parkolófejlesztéssel együtt) elvetették. Ehelyett úgy döntöttek, hogy a nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedés céljait szolgáló terminál kapacitását [...] %-kal megnövelik a második beruházási szakaszban.
 - A piaci helyzet tanulmányozása után a biztonsággal kapcsolatos beruházási költségeket [...] millió PLN-val ([...] millió EUR-val) meg kellett emelni.
 - A beruházás mértékének csökkentése rövidebb megtérülési időt eredményezett a beruházás számára (névértéken, [...] évvel, [...] év [...] hónapról [...] év [...] hónapra).
- (55) Lengyelország azt is állítja, hogy az előző MEIP elemzésekhez használt módszertanon változtattak a 2012-es MEIP elemzés elkészítésekor.
- A finanszírozási struktúra és az adósságszolgálati költségek jobb megjelenítése érdekében a cég számára elérhető szabad készpénzáramlás módszer helyett a sajáttőke-tulajdonosok számára elérhető szabad készpénzáramlás (a továbbiakban: FCFE) módszert ⁽²⁹⁾ alkalmazták.
 - A pénzügy (értékpapír-) piacon történt változásokat követően aktualizálták a kockázatmentes kamatlábat és a béta-értéket. Ezenfelül az Európán kívüli cégeket kizárták az összehasonlító elemzésekből. Ez új diszkontrátát eredményezett.
 - A nettó jelenérték kiszámításához használt diszkontrátát összehasonlítható vállalatok elemzése alapján határozták meg, mely vállalatok közt szerepeltek repülőtéri vállalatok és repülőtereken szolgáltatásokat nyújtó vállalatok is (amelyek pénzügyi eredménye szorosan korrelál a repülőtéri vállalatok teljesítményével) ⁽³⁰⁾.
 - Azt feltételezték, hogy a projektet elsősorban részvényesek forrásaiból finanszírozzák, és csak ezután használnak fel külső forrásokat (forgóeszközhitelket) és működési bevételeket.
- (56) A 2012-es MEIP elemzésben a diszkontált pénzáramlást a 2012–2030 közötti tervezési időszakra meghatározott diszkontált pénzáramlás alapján számították ki (vagyis az előző tanulmányban használt tervezési időszakot

⁽²⁸⁾ A kockázatmentes értéket [...] %-ra növelték, a béta-értéket pedig [...] -ra emelték. A tőkeszerkezetet az idegentőke-részesedés ([...] %) növelésével és a sajáttőke-részesedés ([...] %) csökkentésével módosították.

⁽²⁹⁾ FCFE = FCFE + felvett hitelek és kölcsönök – visszafizetett hitelek és kölcsönök – hitelek és kölcsönök kamata. Az FCFE módszerhez képest az FCFE értékéből levonásra kerül a tőke megtérülési rátája, amely mindig magasabb, mint a súlyozott átlagos tőkeköltség. Az eredmény szerint a nettó jelenérték megmutatja, hogy a beruházás megtérülésének mely része elérhető a részvényesek (tőkebefektetők) számára. Ezért az FCFE alapján kiszámolt nettó jelenérték nem tükrözi a beruházás teljes megtérülését, vagyis a részvényesek és a hitelezők számára való megtérülést.

⁽³⁰⁾ A repülőtéri vállalatok és repülőtéri szolgáltatásokat nyújtó vállalatok jellemző finanszírozási struktúrája közötti különbségek megjelenítése érdekében az utóbbi vállalatok sajáttőke-arányos megtérülését az átlagok kiszámítása előtt megemelték.

10 évvel lerövidítették). Az aktualizált diszkontált pénzáramlás értéke [...] millió PLN ([...] millió EUR) volt, miközben a végérték jelentősen megemelkedett [...] millió PLN-ra ([...] millió EUR-ra). Ezután levonták a már elvégzett beruházások tőkésített értékét ([...] millió PLN). A 2012-es aktualizálás szerint a nettó jelenérték [...] millió PLN ([...] millió EUR) volt. A nettó jelenérték kiszámításához [...] %-os ⁽³¹⁾ sajáttőke-költséget használtak, a végérték kiszámításához pedig a stabil növekedési rátát tovább csökkentették [...] %-ról [...] %-ra.

- (57) Lengyelország rámutat arra, hogy a 2012-es MEIP elemzés szerinti eredmények még mindig pozitívak voltak, aminek eredményeképp a részvényesek további tőkeinjekciókat hajtottak végre. Lengyelország azt állította, hogy 2013 áprilisára a vállalat tőkéjét 91,310 millió PLN-ra (22,8 millió EUR-ra) emelték, amely ezután 2013-ban nem is változott többé, amint az a 3. táblázat összefoglalásából kitűnik.

3. táblázat

A gdyniai repülőtér üzemeltetőjénél a Gdynia és Kosakowo által eszközölt tőkeemelések

A nemzeti bírósági nyilvántartásba való bejegyzésről szóló döntés időpontja	A tőkeemelésről hozott határozat időpontja	Részvényes neve	A határozat tárgya	Részvények értéke	Részvénytőke	Kumulált részesedés a 2013 végéig eszközölt összes tőkeemelésben
				(millió PLN)	(millió PLN)	
2007.8.28.	2007.7.23.	Gdynia	új részvények létrehozása	0,030	0,030	0,03 %
2007.8.28.	2007.7.23.	Kosakowo	új részvények létrehozása	0,020	0,050	0,05 %
2008.3.4.	2007.12.6.	Gdynia	új részvények létrehozása	0,120	0,170	0,19 %
2008.3.4.	2007.12.6.	Kosakowo	új részvények létrehozása	0,080	0,250	0,27 %
2008.9.11.	2008.7.21.	Gdynia	új részvények létrehozása	0,500	0,750	0,82 %
2009.7.28.	2009.6.26.	Gdynia	A Gdynia önkormányzata tulajdonában lévő 404 részvényt töröltek, tekintet nélkül a részvényesre	- 0,404	0,346	0,38 %
2009.7.28.	2009.6.26.	Gdynia	új részvények létrehozása	1,345	1,691	1,85 %
2010.12.8.	2010.7.29.	Gdynia	új részvények létrehozása	4,361	6,052	6,63 %
2011.7.8.	2011.6.7.	Gdynia	új részvények létrehozása	25,970	32,022	35,07 %
2011.9.1.	2011.7.26.	Kosakowo	új részvények létrehozása	1,779	33,801	37,02 %
2012.4.25.	2012.4.5.	Gdynia	új részvények létrehozása	28,809	62,610	68,57 %
2012.4.25.	2012.4.5.	Kosakowo	új részvények létrehozása	2,200	64,810	70,98 %
2013.5.27.	2013.4.8.	Gdynia	új részvények létrehozása	4,269	69,079	75,65 %
2013.5.27.	2013.4.8.	Kosakowo	új részvények létrehozása	2,200	71,279	78,06 %
2013.6.17.	2013.4.25.	Gdynia	új részvények létrehozása	20,031	91,310	100,00 %

Forrás: a Lengyelország által rendelkezésre bocsátott információk.

⁽³¹⁾ A kockázatmentes értéket [...] %-ra csökkentették, a béta-értéket pedig [...] -ra csökkentették.

- (58) Összefoglalva tehát Lengyelország azt állítja, hogy miközben a helyi hatóságok már 2005-ben előkészítő lépéseket tettek a gdyniai repülőtér létesítésére, a projekt csak a főterv és az első MEIP elemzés elkészültével, vagyis 2010-ben nyerte el végső formáját. Lengyelország kifejti, hogy a projekt kezdeti feltételezései lényeges módosításon mentek át a külső körülményekben bekövetkezett változások miatt. Lengyelország érvelése szerint az állami részvényesek végső döntése a projekt megvalósításáról és végső formájáról 2012-ben született meg. Lengyelország azt is hangsúlyozza, hogy a MEIP elemzés mindhárom verziója alátámasztotta a projekt életképességét, és azt bizonyította, hogy egy piaccgazdasági befektető megvalósította volna a projektet.
- (59) A kontrafaktuális forgatókönyvvel kapcsolatban Lengyelország azzal érvel, hogy a nemzeti jog csak arra jogosítja fel Kosakowót, hogy a földterületet, amelyen a gdyniai repülőtér elhelyezkedik, egy új polgári repülőtér létesítésére használja fel. Ezzel kapcsolatban Lengyelország kifejti, hogy a repülőtér területét 30 éves időtartamra adták bérbe Kosakowónak. Lengyelország azt állítja, hogy a bérleti szerződés arra kötelezi Kosakowót, hogy a földet csak olyan szervezetnek adhatja bérbe, amely polgári repülőtér létesítéséért és/vagy üzemeltetéséért felelős. Lengyelország szerint az állam visszavehette volna a földet, ha Kosakowo nem adta volna bérbe polgári repülőtér létesítése céljából 6 hónapon belül, ha a földet más célra használták volna, vagy ha a repülőtér nem kezdte volna meg működését 3 éven belül. Mivel nem volt lehetséges az a forgatókönyv, miszerint a gdyniai repülőtér területét a légi közlekedéstől eltérő célokra is használták/bérbe adták volna, nem lehetett azt felhasználni kontrafaktuális forgatókönyv felállítására.

3.1.2. A 2012-es MEIP elemzéshez használt fő feltételezések megbízhatósága

A forgalomra és a bevételre vonatkozó előrejelzések

- (60) Lengyelország kifejti, hogy a tervezett repülőtéri díjakat más repülőterek nyilvánosan hozzáférhető tarifái alapján határozták meg, azzal a céllal, hogy ne okozzanak zavart a már létező piacon, illetve biztosítsák a projekt megfelelő szintű nyereségességét az utasforgalom előrejelzett mértéke alapján. Lengyelország szerint a díjak nem térnek el lényegesen a kis repülőterek által kiszabott standard díjaktól. Különösen Varsó-Modlin és Lublin két újonnan megnyílt regionális repülőtere alkalmaz a gdyniai repülőtér vonatkozásában készített MEIP elemzésben előrejelzett díjakhoz hasonló standard repülőtéri díjakat.
- (61) Válaszul a Bizottság azon észrevételére, miszerint a gdyniai repülőtérrel kapcsolatban előirányzott díjak (25 PLN [6,25 EUR] az első 2 évben, majd 40 PLN [10 EUR] induló utasonként) magasabbak, mint a gdański repülőtéren alkalmazott kedvezményes díjak (24 PLN, vagyis 6 EUR) induló utasonként diszkont légitársaság repülőgépén, amennyiben az hetente legalább kétszer repül nemzetközi útvonalon; belföldi útvonalon a díj 12,5 PLN (3,1 EUR); Lengyelország megjegyzi, hogy az üzleti tervben foglalt díjszint a teljes tervezési időszak (2014–2030) átlagában került kiszámításra, és figyelembe veszi azt a tény, hogy a gdański repülőtéren kiszabott díjnak hosszú távon emelkedniük kell a repülőtér szolgáltatási színvonalának javulását követően.
- (62) Lengyelország továbbá arra is rámutat, hogy a projekt haszonkulcsa, a módosított (kissé magasabb) légitforgalmi előrejelzés, valamint az üzemeltetési költségek megosztása a hadsereggel azt jelentik, hogy a gdyniai repülőtérnek hosszú távon tartania kell a csökkentett mértékű utasdíjakat (a csökkentett díjakat 2021 végéig lehetne alkalmazni), miközben pozitív nettó jelenértéket biztosít az állami részvényeseknek.
- (63) Lengyelország véleménye szerint az aktualizált (2013. márciusi) forgalmi előrejelzés a pomerániai régióra vonatkozóan nagyobb forgalmat feltételez, mint a 2012-es MEIP elemzés. A legfrissebb szám adatok szerint a gdyniai repülőtér 2030-ban 1 149 978 utast szolgálna ki, nem pedig 1 083 746 utast. A teljes pomerániai régió vonatkozásában az előrejelzések szerint az utasok száma 7,8 millióról 9 millióra emelkedik 2030-ban.
- (64) Lengyelország véleménye szerint ezek a szám adatok azt támasztják alá, hogy a gdański repülőtér és a gdyniai repülőtér együtt létezése és közös működése a pomerániai piacon életképes terv. Azt tartják, hogy még ha bővítik is a gdański repülőteret a tervezett 7 millió utast kiszolgáló kapacitás eléréséig, még mindig marad hely a pomerániai régió fejlődő légiközlekedési piacon egy másik kis regionális repülőtér számára (1 millió utast kiszolgáló kapacitással), amely kiegészítené a gdański repülőtér által nyújtott szolgáltatásokat.

4. táblázat

A 2012-es MEIP elemzésben foglalt forgalmi előrejelzések és az aktualizált forgalmi előrejelzések (2013. március) a gdyniai repülőtér vonatkozásában

Tárgyév	Kereskedelmi forgalom		Kereskedelmi forgalom		Nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedés	
	Utassok (000)		Repülőgép-műveletek		Repülőgép-műveletek	
	A 2012-es MEIP tanulmány alapján	Aktualizált előrejelzés	A 2012-es MEIP tanulmány alapján	Aktualizált előrejelzés	A 2012-es MEIP tanulmány alapján	Aktualizált előrejelzés
	Összesen	Összesen	Összesen	Összesen	Összesen	Összesen
2009	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2013	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2014	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2015	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2016	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2017	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2018	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2019	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2020	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2021	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2022	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2023	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2024	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2025	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2026	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2027	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2028	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2029	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2030	1 083 746	1 149 978	[...]	[...]	[...]	[...]

Forrás: a Lengyelország által rendelkezésre bocsátott információk alapján.

Működési költségek (ösztönzők a légitársaságok számára, a repülőtér katonai működéséhez kapcsolódó költségek)

- (65) Lengyelország kifejti, hogy a MEIP elemzés a repülőtér marketing- és promóciós intézkedéseit veszi figyelembe az alábbiak becslése során:
- i. működési költségek, melyeket Lengyelország összes nagy repülőterének hozzáférhető pénzügyi kimutatásai alapján becsülnek meg;
 - ii. más költségtípusok, melyeket a gdyniai repülőtér vonatkozásában konzervatívan magas szintre vetítenek elő, más repülőterek hasonló költségeit figyelembe véve.
- (66) Lengyelország azt is állítja, hogy a MEIP elemzés feltételezése szerint az összes működési költség a beruházót terhelné, ezért egyáltalán nem számolt a működési költségeknek a repülőtér katonai használójával való megosztásával. Lengyelország érvelése szerint a működési költségek megosztását a közösen használt infrastruktúra alapján [...] -re feltételezték a polgári és katonai járatok számának vonatkozásában. Lengyelország azt is kifejti, hogy a felújítási és javítási költségek összege [...] lesz. Lengyelország hangsúlyozza, hogy a repülőtér megosztott használatára vonatkozó szabályok elfogadása (amihez a repülőtér katonai használója hivatalosan még nem adta beleegyezését) a harmadik felek által nyújtott szolgáltatásokhoz és a bérszámfejtéshez kapcsolódó költségekben legalább [...] mértékű csökkenést fog eredményezni. Lengyelország szerint, ha ezt a tényezőt belevesszük a MEIP elemzésekbe, az a projekt magasabb előrejelzett jövedelmezőségét eredményezi.

Hosszú távú növekedési ütem

- (67) Lengyelország kifejti, hogy a MEIP elemzésben elfogadott [...] %-os növekedési ütem a végértékre vonatkozik, névértéken.
- (68) Lengyelország azt is állítja, hogy a [...] %-os növekedési ütem megegyezik a Monetáris Tanács (a Lengyel Nemzeti Bank döntéshozó testülete) által Lengyelország számára meghatározott inflációs céllal. Lengyelország megjegyzi, hogy a Nemzetközi Valutaalap legfrissebb, 2013. júliusi előrejelzése szerint Lengyelország GDP-je 2014-ben 2,2 %-kal, 2015-ben 3 %-kal, 2017-ben 3,3 %-kal, 2018-ban pedig 3,8 %-kal fog növekedni.

A 2013. novemberi aktualizálás

- (69) 2013 novemberében Lengyelország beszámolt arról, hogy a repülőtér-üzembentartó megkapta a Vámhivaltól és az Energiaszabályozási Hivaltól a közigazgatási határozatokat, amelyek felhatalmazták arra, hogy közvetlenül adjon el üzemanyagot repülőgépeknek. A repülőtér-üzembentartó által végzett üzemanyag-eladási tevékenység további bevételi forrást jelentene, és javítaná az üzleti tervben foglalt pénzügyi eredményt.
- (70) Lengyelország szerint az eddig elkészült összes MEIP elemzés azt vette figyelembe, hogy az üzemanyag eladása külső szereplőn keresztül történik. A repülőtér-üzembentartó által végzett üzemanyag-eladási tevékenység révén a vállalat haszonkulcsa ezen a tevékenységen literenként [...] PLN-ról ([...] EUR-ról) (amikor az üzemanyagot külső szereplő értékesíti) [...] PLN-ra ([...] EUR-ra) nőne (amikor az üzemanyagot közvetlenül a repülőtér-üzembentartó értékesíti).
- (71) Lengyelország azon a véleményen van, hogy ez a további bevétel javítaná a 2012-es MEIP aktualizált eredményét. Lengyelország rámutat, hogy a ezáltal a projekt nettó jelenértéke [...] millió PLN-ról ([...] millió EUR-ról) várhatóan [...] millió PLN-ra ([...] millió EUR-ra) fog emelkedni. Lengyelország továbbá azt is kifejti, hogy a belső megtérülési ráta [...] %-ról [...] %-ra nő.
- (72) Lengyelország azzal érvel, hogy a többletbevétel lehetővé tenné azt is, hogy hosszú távon alacsony szinten tartsák a repülőtéri díjakat a légitársaságok számára.
- (73) Lengyelország megerősítette, hogy a prudenciális megközelítés megakadályozta azt, hogy a MEIP elemzések kitérjenek a repülőtér-üzembentartóknak történő közvetlen üzemanyag-értékesítésre. Amikor ezek az elemzések készültek, a repülőtér üzemmentartójának még nem voltak meg a szükséges engedélyei, és garancia sem volt arra, hogy meg tudja majd ezeket szerezni.

- (74) Lengyelország továbbá azt is állította, hogy a vállalat navigációs szolgáltatásokat szándékozik nyújtani a légitársaságoknak (a Lengyel Léginavigációs Hivatal helyett). Lengyelország rámutat arra, hogy ezáltal lehetővé válna a légitársaságok által (jelenleg a Hivatalnak) fizetett termináldíj csökkentése, ami vonzóbbá tenné a gdyniai repülőteret a légitársaságok számára. Így a repülőtér-üzembentartó a szomszédos repülőterekénél versenyképesebb repülőtéri díjakat tudna ajánlani a légitársaságoknak.

3.2. Az összeegyeztethetőség értékelése

3.2.1. Beruházási támogatás

- (75) Lengyelország szerint a 2005. évi légiközlekedési iránymutatásokban a repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás vonatkozásában megállapított összes összeegyeztethetőségi feltétel teljesül.

Egyértelműen meghatározott közös érdekű cél megvalósítása

- (76) Lengyelország érvelése szerint a gdyniai repülőtér létesítése, a pomerániai régió közlekedési rendszerének egyik elemeként, optimalizálja a meglévő infrastruktúra kihasználását, és kedvező hatása lesz a régió fejlődésére, leginkább a repülőtéri munkahelyek számának növekedése, a légiközlekedési piac szállítói láncból származó bevételek, valamint a turizmus fejlődése révén.
- (77) Lengyelország hivatkozik Pomeránia 2007–2020 közötti regionális közlekedés-fejlesztési stratégiájára, amely a régióra vonatkozó légiforgalmi előrejelzéseken alapul, és elismeri egy olyan csomópont létesítésének szükségességét, amely egymással szorosan együttműködő repülőterekből áll, és kielégíti a hármavárosi térség lakosságának igényeit ⁽³²⁾.
- (78) Lengyelország szerint a Hármaváros térségben létesítendő repülőtér-csomópont mellett szóló fő érvek a következők: növekvő lengyelországi légiforgalom, a gdański repülőtér kapacitásbővítési lehetőségének hiánya, valamint az agglomeráció csaknem 60 km-es távolságra való kiterjedése (illetve 100 km-es távra, ha Tzew és Wejherowo városát is hozzávesszük). Lengyelország azzal érvel, hogy habár a gdański repülőtér jelenleg 5 millió utas befogadására lehetőséget adó kapacitással bír, egyes légiforgalmi előrejelzések szerint 2035-re a repülőtér utasforgalma meghaladhatja a 6 millió utast is. Lengyelország egyfelől azt állította észrevételeiben, hogy a gdański repülőtér közelében történt környezetvédelmi szigorítások, valamint az ott folyó lakóterület-fejlesztések korlátozzák a repülőtér további terjeszkedési lehetőségeit. Másfelől azonban 2012. december 6-i észrevételeiben Lengyelország a gdański repülőtér főtervére hivatkozva azzal érvelt, hogy a gdański repülőtér terjeszkedésének nincsenek korlátai.
- (79) Lengyelország azt állítja, hogy a légi közlekedés biztonsága is indokolja a Hármaváros térségi repülőtér-csomópont létesítését, amelyben a gdyniai repülőtér tartalék, biztonsági repülőtérként szolgálna (azon esetek 80 %-ában, amikor a felhőalap és a láthatósági feltételek nem teszik lehetővé a leszállást a gdański repülőtéren, a gdyniai repülőtéren lehetséges a leszállás).
- (80) Végül pedig Lengyelország azzal érvel, hogy a gdyniai repülőtér fejlesztése összhangban áll a nemzeti és regionális stratégiai dokumentumokban a lengyelországi légiközlekedési infrastruktúra fejlesztésére vonatkozóan megfogalmazott célkitűzésekkel. Lengyelország kifejti, hogy a gdyniai repülőtér fejlesztése várhatóan pozitív hatást gyakorol a pomerániai régió fejlődésére és a meglévő katonai infrastruktúra kihasználására, valamint hogy kiegészíti majd a gdański repülőteret.

Az infrastruktúra szükségessége és arányossága

- (81) Lengyelország érvelése szerint az infrastruktúra szükséges a kitűzött cél eléréséhez, és arányban áll a kitűzött céllal, tekintettel a kis repülőtérként való működésre (1,55 %-os részesedés a lengyel légiközlekedési piacon 2030-ban), a gdański repülőtér bővítési kapacitását felülmúló utasforgalmi előrejelzésekre, a térség turisztikai vonzerejére, valamint a pomerániai régió várt magas fejlődési ütemére.

⁽³²⁾ Hármaváros olyan városi térség, amely három nagyvárost (Gdańsk, Gdynia és Sopot) foglal magában a pomerániai régióban. Jelenleg három repülőtér működik Hármaváros térségében: A gdański Lech Wałęsa repülőtér, a Pruszcz Gdańskiban található katonai repülőtér, és a Gdynia és Kosakowo határán fekvő katonai repülőtér (Gdynia-Oksywie).

- (82) Lengyelország hangsúlyozza a gdyniai katonai repülőtér stratégiai szerepét a régióban, és megjegyzi, hogy a jelenlegi infrastruktúra kihasználásával minimalizálhatók a beruházási költségek, és maximálisra növelhető a térség fejlődésére gyakorolt pozitív hatás.
- (83) Lengyelország arra is rámutat, hogy olyan műszaki megoldások bevezetésével, mint például közforgalmú légitörekedési terminál építése mind a nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedés, mind pedig az utasforgalom számára, a repülőtéri szolgáltatások nagy részének (határőrség, vámhatóság, rendőrség, tűzoltóság, igazgatás) egyetlen épületben való elhelyezése, és más, már meglévő épületek átalakítása az optimális használat érdekében, minimálisra szorították a költségeket, a beruházás hatékonysága pedig nőtt. Az infrastruktúra működtetési költségeit pedig megosztják majd a hadsereggel.

Kielégítő középtávú kilátások a kihasználtságra vonatkozóan

- (84) Lengyelország kifejti, hogy a Gdynia-Kosakowo repülőtér kihasználtságára vonatkozó középtávú kilátások kielégítőek a pomerániai régióban végbemenő GDP növekedésnek köszönhetően – amely várhatóan meghaladja majd a lengyelországi és az uniós átlagot is –, valamint a régió turisztikai vonzerejének, külföldi beruházási csomópontként elfoglalt helyzetének, és a légi forgalom előrejelzett növekedésének köszönhetően.
- (85) Lengyelország hangsúlyozza, hogy a gdański repülőtérrel tervezett együttműködés, valamint a két repülőtér által kínált szolgáltatások kiegészítő jellege (a gdyniai repülőtér főként nem kereskedelmi közforgalmú légitörekedési forgalmat fog bonyolítani) tovább javítja a gdyniai repülőtér közép- és hosszú távú kilátásait.
- (86) Lengyelország azt is kifejti, hogy a repülőtér a légi közlekedéshez kapcsolódó speciális tevékenységeket tervez kifejleszteni a repülőtér területén, úgy mint egyszerű szervizalkatrészek gyártása, repülőgép-alkatrészek javítása, illetve más, szükség szerint biztosított alkatrészek/termékek gyártása.
- (87) Lengyelország a projekt vonzerejét alátámasztó további bizonyítékként hivatkozik egy kereskedelmi bank által aláírt szándéknyilatkozatra, amelyben a bank kifejezi azon szándékát, hogy tárgyalásokat kezdjen a Gdynia-Kosakowo repülőtéren végrehajtandó beruházás finanszírozásáról.

A kereskedelem fejlődésére gyakorolt, a közös érdekekkel ellentétes hatás

- (88) Mivel a tervek szerint a Gdynia-Kosakowo repülőtér kis piaci részesedéssel bír (évente kevesebb mint 1 millió utast kiszolgáló) repülőtér lesz, Lengyelország szerint a projektnek a kereskedelemre gyakorolt hatása nem lesz ellentétes a közös érdekekkel. A légi forgalom előrejelzett növekedésére figyelemmel Lengyelország azt reméli, hogy a gdański és a gdyniai repülőtér egymással együttműködve egy légitörekedési csomópontot alkot, amely kiszolgálja Pomeránia Hármásváros térségét, és kiegészítő szolgáltatásokat nyújt.
- (89) Lengyelország hangsúlyozza, hogy mivel a gdyniai repülőtér a nem kereskedelmi közforgalmú légitörekedési ágazatnak nyújtandó szolgáltatásokra (karbantartási, javítási és nagyjavítási szolgáltatások, repülési akadémia) és a gdyniai tengeri kikötővel való együttműködésre fog összpontosítani, ezért nem lesz a gdański repülőtér versenytársa.
- (90) Lengyelország továbbá azzal érvel, hogy a Gdynia-Kosakowo repülőtér charter- és fapados forgalma nem a gdański repülőtér kárára, hanem a jólét és mobilitás általános növekedésének eredményeképp jön létre. Lengyelország rámutat arra, hogy a gdański repülőtér növekedési üteme és az ott folyó repülőgép-műveletek természete következtében a repülőtér által kiszolgált járatok számát előbb-utóbb korlátozni kell. Lengyelország azt állítja, hogy ezeket a következtetéseket megfogalmazták a Lech Wałęsa Gdańsk repülőtér bővítése címet viselő projektről készült környezeti hatásvizsgálatról szóló jelentésben.
- (91) Lengyelország kifejti, hogy a Gdynia-Kosakowo repülőtéri beruházás korlátozhatja a gdański repülőtéren folytatott bármely tevékenységkorlátozás pénzügyi és szociális költségeit. Lengyelország rámutat arra, hogy bizonyos mértékű légi forgalom áthelyezése a gdański repülőtérről a gdyniai repülőtérre mindkét repülőtér kapacitásának előnyösebb kihasználását fogja eredményezni.

A támogatás szükségessége, ösztönző hatás

- (92) Lengyelország érvelése szerint állami finanszírozás nélkül a vállalat nem valósította volna meg a projektet. Lengyelország megjegyzi, hogy a támogatást minimális szinten tartották, a katonai infrastruktúra használatával pedig csökkentették és optimalizálták a projekt költségeit.
- (93) Lengyelország véleménye szerint a gdyniai repülőtérbe eszközölt tőkeinjekciók szükségesek és minimális szintre korlátozottak, amit a következők támasztanak alá:
- i. a projekt [...] %-os belső megtérülési rátája, amely csak egy kicsivel magasabb, mint a diszkontráta (sajáttőke-költség), amely [...] %-on áll (a 2012-es MEIP elemzés alapján);
 - ii. forgótőkehitel felvételének szükségessége – amint azt a pénzügyi előrejelzésekben prognosztizálták – a repülőtér működtetésének finanszírozásához, mivel másképpen a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. elveszítené fizetőképességét;
 - iii. annak a ténye, hogy a teljes finanszírozás saját tőkéből kevesebb, mint a teljes tőkekiadás (a finanszírozás saját tőkéből kevesebb, mint az összes készpénzköltség [...] a tervezési időszakban, beleértve a teljes tőkekiadást).
- (94) Lengyelország a támogatási intézkedés arányossága mellett is érvel, összehasonlítva annak állami finanszírozását (névértéken kb. 148 PLN) egy zöldmezős beruházásával (Lublin-Świdniki repülőtér, amelynek a nettó építési költsége kb. 420 millió PLN volt), valamint egy katonai repülőtérre alapozott beruházásával (Varsó-Modlini repülőtér, amelynek az építése eddig csaknem 454 millió PLN-ba került).

3.2.2. Működési támogatás

- (95) Lengyelország érvelése szerint a projekt teljesíti a nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatásban meghatározott összeegyeztethetőségi feltételeket az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontjának hatálya alá tartozó térségben nyújtott működési támogatás vonatkozásában. Lengyelország azon a véleményen van, hogy a projekt számára nyújtott működési támogatás:
- i. előre meghatározott kiadások finanszírozására szolgál;
 - ii. egy szükséges minimális szintre van korlátozva, és ideiglenes alapon nyújtják (a működési költségek fedezésére szolgáló támogatást olyan mértékben és annyi ideig adják, amely szükséges a repülőtér üzembe helyezéséhez, vagyis 2018 végéig).
 - iii. csökkenő mértékű, és a 2013-as [...] %-os tőkeráfordítás 2018-ra [...] %-ra csökken;
 - iv. a tervek szerint kielégíti a projekt térségfejlesztéssel és a meglévő korlátozások enyhítésével kapcsolatos céljait. A támogatás összegével kapcsolatban – összevetve a pomerániai térség fejlődésére gyakorolt jótékony hatásaival – Lengyelország azt állítja, hogy azt arányosnak kell tekinteni.
- (96) Lengyelország azt is hangsúlyozza, hogy a támogatást egy kis méretű, maximum évi 1 millió utast kiszolgáló kapacitással rendelkező repülőtérnek szánták, ami azt jelenti, hogy minimális a versenytorzítás és a közös érdekekkel ellentétes hatás kockázata, különösen a gdyniai és gdański repülőtér között tervezett, egymást kiegészítő együttműködést tekintetbe véve.
- (97) Lengyelország arra is rámutat, hogy a repülőtér katonai használójával tervezett együttműködés, amelyről jelenleg folynak a tárgyalások, valamint ezen katonai használó hozzájárulása a repülőtér működési költségeihez csökkenteni fogja a vállalat veszteségét és működési költségeit.

4. HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (98) A Bizottsághoz nem érkeztek észrevételek érdekelt felektől az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében előírt eljárásnak a Gdynia és Kosakowo által a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. társaságnak nyújtott finanszírozás tekintetében történő megindításáról szóló döntésének közzétételét követően.

5. ÉRTÉKELÉS

5.1. Az állami támogatás megléte

- (99) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (100) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított feltételek kumulatívak. Ennélfogva az alábbi feltételek mindegyikének teljesülnie kell ahhoz, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatásnak minősüljön. Ehhez a pénzügyi támogatással szemben nevezetesen az alábbi feltételeknek kell teljesülniük:
- a támogatást az állam nyújtja vagy állami forrásból nyújtják,
 - meghatározott vállalkozásokat vagy gazdasági ágazatokat részesít előnyben,
 - torzítania kell a versenyt, vagy ezzel kell fenyegetnie, és
 - érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

5.1.1. Gazdasági tevékenység és a vállalkozás fogalma

- (101) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottságnak mindenképp meg kell állapítania, hogy a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti társaság-e. A vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet végző jogalanyra kiterjed, azok jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül⁽³³⁾. Minden olyan tevékenység, amely áruk vagy szolgáltatások kínálását foglalja magába egy adott piacon, gazdasági tevékenységnek számít⁽³⁴⁾.
- (102) 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⁽³⁵⁾. Amennyiben egy repülőtér üzemeltetője gazdasági tevékenységet folytat azáltal, hogy repülőtéri szolgáltatásokat kínál díjazás ellenében, tekintet nélkül annak jogi státuszára, illetve finanszírozásának módjára, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak minősül, így a Szerződésben foglalt, állami támogatásra vonatkozó szabályok alkalmazhatóak az állam által vagy állami forrásból az adott repülőtér-üzemeltetőnek nyújtott előnyök tekintetében⁽³⁶⁾.
- (103) E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a jelen határozat tárgyát képező infrastruktúrát a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt., mint repülőtér-üzemeltető, kereskedelmi alapon szándékozik működtetni. Mivel a repülőtér-üzemeltető díjat fog szedni a használatától az infrastruktúra használata ellenében, az infrastruktúrát kereskedelmi szempontból hasznosíthatónak kell tekinteni. Ebből az következik, hogy az ezen infrastruktúrát hasznosító szervezet vállalkozásnak minősül az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése alkalmazásában.
- (104) Mindazonáltal a repülőtér üzemeltetőjének nem minden tevékenysége szükségszerűen gazdasági jellegű⁽³⁷⁾. A Bíróság rámutatott, hogy azok a feladatok, amelyek elvégzéséért az állam általában önálló hatásköre alapján felelős, nem gazdasági jellegűek, és nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá. Egy repülőtéren 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

⁽³³⁾ C-35/96. sz. ügy, Bizottság kontra Olaszország (EU:C:1998:303/EBHT 1998., I-3851. o.); C-41/90. sz. ügy, Höfner és Elser (EU:C:1991:161/EBHT 1991., I-1979. o.); C-244/94. sz. ügy, Fédération Française des Sociétés d'Assurances kontra Ministère de l'Agriculture et de la Pêche (EU:C:1995:392/EBHT 1995., I-4013. o.); C-55/96. sz. ügy, Munkaügyi Központ (EU:C:1997:603/EBHT 1997., I-7119. o.)

⁽³⁴⁾ C-118/85. sz. ügy, Bizottság kontra Olaszország (EU:C:1987:283/EBHT 1987., I-2599. o.); C-35/96. sz. ügy, Bizottság kontra Olaszország (EU:C:1998:303/EBHT 1998., I-3851. o.)

⁽³⁵⁾ Flughafen Leipzig-Halle GmbH és Mitteldeutsche Flughafen AG kontra Bizottság (T-455/08) és Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt kontra Bizottság (T-443/08) egyesített ügyben hozott ítélet (EU:T:2011:117/EBHT 2011., II-01311. o.), amelyet megerősített a Bíróság C-288/11. sz. Mitteldeutsche Flughafen és Flughafen Leipzig-Halle kontra Bizottság ügyben hozott ítélete (EU:C:2012:821); lásd még a T-128/98. sz. Aéroports de Paris kontra Bizottság ügyet (EU:T:2000:290/EBHT 2000., II-3929. o.), amelyet megerősített a Bíróság C-82/01P. sz. ügyben (EU:C:2002:617/EBHT 2002., I-9297. o.), és a T-196/04. sz. Ryanair kontra Bizottság (EU:T:2008:585/EBHT 2008., II-3643. o.) ügyben hozott ítélete.

⁽³⁶⁾ C-159/91. számú és C-160/91. számú Poucet kontra AGV és Pistre kontra Cancave ügy, (EU:C:1993:63/EBHT 1993., I-637. o.)

⁽³⁷⁾ C-364/92. sz. SAT Fluggesellschaft kontra Eurocontrol ügy (EU:C:1994:7/EBHT 1994., I-43. o.)

természetű tevékenységeknek számítanak ⁽³⁸⁾. Habár az ilyen nem gazdasági jellegű tevékenységek közfinanszírozása nem minősül állami támogatásnak, annak szigorúan az ilyen tevékenységekkel járó költségek ellentételezésére kell korlátozódnia, és nem használható fel más típusú gazdasági tevékenységhez kapcsolódó költségek fedezésére ⁽³⁹⁾.

- (105) Valójában az állandó ítélkezési gyakorlat szerint előny jelentkezik, amikor az állami hatóságok mentesítik a vállalkozásokat a gazdasági tevékenységeikhez szervesen kapcsolódó költségek alól ⁽⁴⁰⁾. Ennélfogva, ha egy jogi rendszer általában megköveteli, hogy a repülőtér-üzembentartók viseljék bizonyos szolgáltatások költségeit, akkor azok a repülőtér-üzembentartók, amelyeknek nem kell viselniük ezeket a költségeket, előnyt élvezhetnek akkor is, ha maguk a szolgáltatások nem gazdasági természetűek. Ezért szükséges a repülőtér-üzembentartóra vonatkozó jogi keret tanulmányozása annak megállapítása érdekében, hogy az adott jogi keret hatálya alatt kell-e a repülőtér-üzembentartóknak viselniük bizonyos tevékenységek nyújtásának költségeit, amelyek önmagukban talán nem gazdasági jellegűek, de elválaszthatatlanok gazdasági tevékenységek kifejtésétől.
- (106) A Bizottság megjegyzi, hogy az eljárás megindításáról szóló, 2013. július 2-i határozatban nem vizsgálta azt, hogy a lengyel törvények megkövetelik-e a repülőtér-üzembentartóktól a nem gazdasági természetűnek tartott szolgáltatások költségeinek viselését. Jelen határozat kifejezetten megállapítja, hogy a tűzoltók, a vámtisztviselők, a repülőtéri biztonsági szolgálat, valamint a rendőrség és határőrség céljaira szolgáló épületekbe és berendezésekbe történő beruházás közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódott, és mint ilyen, nem minősült állami támogatásnak az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében ⁽⁴¹⁾. Amint azt a (18) preambulumbekkezdés kifejti, a Bizottság úgy véli, hogy ezen konkrét körülmények között végleges döntésében nem kell megkérdőjeleznie ezt a megállapítást.
- (107) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó épületek és berendezések beruházási költségeiként említett [...] millió PLN ([...] millió EUR) összeggel foglalkozik a 2012-es MEIP elemzés. A 2010-es MEIP jelentés szerint a közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó költségek [...] millió PLN ([...] millió EUR) összeget tesznek ki ⁽⁴²⁾, a 2011-es MEIP jelentés pedig [...] millió PLN ([...] millió EUR) összeget említ ⁽⁴³⁾.
- (108) A fentiek fényében tehát a 2010-es és 2011-es MEIP elemzések értékelése során a Bizottság kizárja a beruházás azon részét, amely olyan tevékenységekre vonatkozik, amelyekről azt állítják, hogy közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódnak. És mivel a beruházások ezen részének finanszírozása nem minősül állami támogatásnak, a Bizottság nem rendeli el annak visszafizetését.

5.1.2. Állami források és az állam felelőssége

- (109) Az állami támogatás fogalma minden olyan előnyre vonatkozik, amelyet állami források révén nyújtanak, vagy azt maga az állam, esetleg valamely közvetítő szervezet a rá ruházott hatáskör alapján eljárva nyújtja ⁽⁴⁴⁾. A EUMSZ 107. cikkének alkalmazásában a helyi hatóságok forrásai állami forrásoknak tekintendők ⁽⁴⁵⁾. Jelen esetben a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt.-ben végrehajtott tőkeinjekció két helyi hatóság, Gdynia and Kosakowo költségvetéséből származik. A bizottság ezért úgy tartja, hogy a két érintett önkormányzat forrásai állami források.
- (110) A Bizottság úgy véli, hogy lényegtelen, hogy az intézkedés közvetlen támogatás formájában történik-e (Gdynia és Kosakowo pénzbeli hozzájárulása), vagy úgy, hogy a repülőtér-üzembentartó valamely állami részvényes felé fennálló adósságának egy részét (a Kosakowónak fizetendő bérleti díjat) tőkére cserélik. A bérleti díjból származó bevétel Kosakowo pénzügyi forrásainak részét képezi, tehát állami forrásnak minősül.

⁽³⁸⁾ Lásd C-364/92. sz. *SAT Fluggesellschaft* kontra *Eurocontrol* ügy (EBHT 1994., I-43.o., 30. pont) és C-113/07. sz. *P Selex Sistemi Integrati* kontra *Bizottság* ügy (EU:C:2009:191/EBHT 2009., I-2207.o., 71. pont).

⁽³⁹⁾ C-343/95. sz. *Calí & Figli* kontra *Servizi ecologici porto di Genova* ügy (EU:C:1997:160/EBHT 1997., I-1547. o.); a Bizottság 2003. március 19-i határozata az N309/2002. számú állami támogatásról; a Bizottság 2002. október 16-i határozata az N438/2002. számú állami támogatásról – A belga kikötők üzemeltetőinek állami hatáskörbe tartozó feladatok ellátásáért nyújtott támogatások.

⁽⁴⁰⁾ Lásd többek között: C-172/03 *Wolfgang Heiser* kontra *Finanzamt Innsbruck* ügy (EU:C:2005:130/EBHT 2005., I-01627. o., 36. pont) és az idézett ítélkezési gyakorlat.

⁽⁴¹⁾ Az eljárást megindító határozat (25) preambulumbekkezdése.

⁽⁴²⁾ A 2010-es MEIP jelentés nem jelöli meg, hogy a beruházások mely része kapcsolódik közérdekű feladatok ellátásához. A Bizottság ezért a 2011-es MEIP elemzésben alkalmazott megközelítést követi a közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó beruházások összegének meghatározása során. Lásd a (132) preambulumbekkezdést.

⁽⁴³⁾ A Törvényszék előtt zajló eljárás során Kosakowo jelezte, hogy [...] millió PLN ([...] millió EUR) összeget költöttek el állítólag közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó beruházásokra.

⁽⁴⁴⁾ C-482/99. sz. *Franciaország* kontra *Bizottság* ügy (EU:C:2002:294/EBHT 2002., I-4397. o.)

⁽⁴⁵⁾ A T-267/08 és T-279/08. sz. *Nord-Pas-de-Calais* egyesített ügyekben 2011. május 12-én hozott ítélet (EU:T:2011:209/EBHT 2011., II-01999. o., 108. pont).

- (111) Ezért a Bizottság úgy véli, hogy a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt.-be injektált tőkét állami forrásokból finanszírozzák, és az az államnak tudható be.

5.1.3. Gazdasági előny

5.1.3.1. Következtetés

- (112) A Bizottság megjegyzi, hogy Lengyelország egyfelől azzal érvel, hogy a tőkeinjekciók összhangban állnak a piacgazdasági befektető elvével, miközben másfelől összeegyeztethetőnek tartja a támogatást, mivel a repülőtér-üzembentartó nem végezte volna el a beruházást közfinanszírozás nélkül.
- (113) Annak megállapítása érdekében, hogy a kérdéses intézkedés jelen esetben biztosít-e a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. számára olyan előnyt, amelyet az rendes piaci feltételek között nem élvezhetett volna, a Bizottságnak össze kell vetnie a repülőtér-üzembentartó állami részvényeseinek viselkedését egy olyan piacgazdasági befektetőével, amelyet hosszú távú jövedelmezőségi kilátások vezérelnek ⁽⁴⁶⁾.
- (114) Az értékelésben a repülőtérnek helyet adó térség gazdaságára gyakorolt minden pozitív hatást figyelmen kívül kell hagyni, ugyanis a Bíróság kifejtette, hogy a MEIP elemzés alkalmazása során a lényeges kérdés az, hogy hasonló körülmények között egy, az előrelátható nyereségeséget szem előtt tartó, minden szociális vagy regionális politikai, illetve szektorfüggő megfontolástól elvonatkoztató, a magánszektorba tartozó részvényes hajlandó-e a szóban forgó tőkét jegyezni ⁽⁴⁷⁾.
- (115) Lengyelország azzal érvel, hogy a kérdéses intézkedések nem nyújtanak gazdasági előnyt a gdyniai repülőtér számára, mivel összhangban állnak a piacgazdasági befektető elvével. A 3.1. pontban leírtak szerint, ennek alátámasztására Lengyelország benyújtotta a PWC által készített MEIP elemzések eredményeit ⁽⁴⁸⁾. 2013 novemberében Lengyelország további tájékoztatást nyújtott, amelyben felvetette, hogy új bevételi források (pl. üzemanyag-értékesítés, navigációs szolgáltatások) növelnék a projekt nettó jelenértékét. Az eljárás megindításáról szóló határozat elfogadásának napjáig Lengyelország még csak a 2012-es MEIP elemzést nyújtotta be.
- (116) Annak ellenére, hogy a részvényesek között 2011-ben megkötött megállapodás arra kötelezi Gdyniát és Kosakowót, hogy 2040-ig pénzbeli és nem pénzbeli hozzájárulást nyújtson a beruházási projekt finanszírozására, Lengyelország szerint csak a 2012-es MEIP elemzés és a kiegészítő bevételekkel kapcsolatos későbbi információk tekinthetők relevánsnak annak megállapítása során, hogy a tőkeinjekciók összeegyeztethetőek-e a belső piaccal.
- (117) Az alábbiakban a Bizottság először fontolóra veszi a lengyel hatóságok érvelését arra vonatkozóan, hogy azt a kérdést, hogy a repülőtér-üzembentartó előnyben részesült-e, a 2012-es MEIP elemzés és későbbi információk alapján kell értékelni, nem pedig a 2010-es és 2011-es MEIP elemzések alapján (5.1.3.2. szakasz). Ezután a Bizottság megvizsgálja, hogy teljesül-e a piacgazdasági befektető elve a 2010-es MEIP elemzés (5.1.3.3. szakasz), a 2011-es MEIP elemzés illetve a 2012-es MEIP elemzés (5.1.3.4. szakasz) alapján.

5.1.3.2. A 2010-es MEIP elemzés jelentősége a gazdasági előny értékelése szempontjából

- (118) A Stardust Marine ügyben a Bíróság megállapította, hogy [...] annak meghatározásához, hogy az állam a piacgazdaságban tevékenykedő tájékozott befektetőként járt-e el, vagy sem, azon időszak kontextusába kell visszahelyezkedni, amelynek során a pénzügyi támogatási intézkedéseket megtették annak megítélése érdekében, hogy az állam magatartása gazdaságilag ésszerű volt-e, és következésképpen tartózkodni kell minden olyan értékeléstől, amely valamely későbbi helyzeten alapul ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁶⁾ C-305/89. sz. Olaszország kontra Bizottság („Alfa Romeo”) ügy (EU:C:1991:142/EHBT 1991., I-1603. o.; T-296/97. sz. Alitalia kontra Bizottság ügy (EU:T:2000:289/EHBT 2000., II-3871. o.)

⁽⁴⁷⁾ C-40/85. sz. Belgium kontra Bizottság ügy (EU:C:1986:305/EBHT 1986., I-2321. o.)

⁽⁴⁸⁾ Bár a Bizottság felkérte a lengyel hatóságokat, hogy nyújtsák be a számítások alapjául szolgáló Excel-táblázatokat a képletekkel együtt, a lengyel hatóságok a képletek nélkül nyújtották be az Excel-táblázatokat.

⁽⁴⁹⁾ C-482/99. sz., Franciaország kontra Bizottság ügy (EU:C:2002:294/EBHT 2002., I-4397. o.)

- (119) Továbbá a Bíróság az EDF ügyben úgy határozott, hogy [...] az említett előny nyújtása után lefolytatott gazdasági értékelések, az érintett tagállam által végrehajtott befektetés tényleges jövedelmezőségének visszamenőleges megállapítása, vagy a ténylegesen lefolytatott eljárás megválasztásának utólagos igazolásai nem lehetnek elegendőek annak bizonyításához, hogy e tagállam az előny nyújtása előtt vagy azzal egyidejűleg részvényesi minőségében ilyen döntést hozott ⁽⁵⁰⁾.
- (120) A piaccgazdasági befektető elvének alkalmazása érdekében a Bizottságnak azon időszak kontextusába kell visszahe-lyezkednie, amelynek során meghozták a korábbi katonai repülőtér polgári repülőtérre való átalakítására vonatkozó egyedi döntéseket. Továbbá a Bizottságnak az állami részvényesek számára a beruházási projektekre vonatkozó pénzügyi intézkedésekről szóló döntés meghozatalának időpontjában elérhető információkra és feltételezésekre kell alapoznia értékelését.
- (121) A Bizottság szerint a 2010-es MEIP elemzés a leginkább releváns tanulmány annak megállapítására, hogy Gdynia és Kosakowo önkormányzata magánbefektetőként járt-e el. Valójában azt, hogy az állami beavatkozás összhangban áll-e a piaci feltételekkel, egy előzetes elemzésre alapozva kellene megállapítani, figyelembe véve azokat az információkat és adatokat, amelyek elérhetőek voltak a beruházásról szóló döntés meghozatalának időpontjában.
- (122) A Bizottság megjegyzi, hogy a kérdéses beruházási projektekre vonatkozó tanulmányok és előkészítő munkálatok 2010 előtt elkészültek. Ezek közé tartozott a beruházási projekt főterve, a környezeti jelentés, a nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedés céljait szolgáló terminál tervdokumentációja, az irodaépület és a tűzoltóság épületének tervdokumentációja, speciális légi közlekedési dokumentumok, és más tanulmányok. 2010 végére ezen tanulmányok költsége elérte a [...] millió PLN-t ([...] millió EUR-t) ⁽⁵¹⁾.
- (123) Ezen túlmenően Lengyelország azt állítja, hogy 2010-ben a repülőtér-üzembentartó állami részvényesei véglegesítették a kérdéses beruházási projekt előkészítését. Ugyanebben az évben, tekintettel a beruházási projekt végrehaj-tására, az állami részvényesek 6,05 millió PLN-ra (kb. 1,5 millió EUR-ra) emelték a vállalat részvénytőkéjét. A fő tárgyeszköz-beruházások kezdetét (mint például a nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedés céljait szolgáló terminál megépítését) 2011-re tervezték, de valójában azok csak 2012-ben kezdődtek el. A Bizottság úgy gondolja, hogy bármely magánbefektető abban a pillanatban állapította volna meg a projekt várt jövedelme-zőségét. Ha a beruházási terv nem jelezne elfogadható megtérülési rátát, vagy ha kétségbe vonható feltételezéseken alapulna, egy magánbefektető nem vágott volna bele a terv megvalósításába, és nem költött volna rá több pénzt azon felül, amelyet már elköltöttek a fenti (122) preambulumbekzdésben említett előkészületi munkákra. A tőkeinjekciókkal kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy az első fontos 4,4 millió PLN-s tőkeinjekcióról 2010. július 29-én született döntés (csaknem négyszeresére növelve a meglévő 1,7 millió PLN-s tőkét), közvetlenül a 2010-es MEIP elemzés 2010. július 16-i véglegesítését követően. Ezenfelül, a részvényesek közötti (a (28) preambulumbekzdésben említett) megállapodást a vállalatnál 2040-ig végrehajtandó további tőkeemelésekre vonatkozóan 2011. március 11-én ⁽⁵²⁾ írták alá (vagyis még a második MEIP elemzés 2011. május 13-i véglege-sítése előtt). Ezen túlmenően ugyanakkor, 2011. március 7-én és 11-én megkötötték a működtetési megállapodást a repülőtér katonai üzemeltetőjével és a földterületre vonatkozó lízingszerződést (a (27) preambulumbekzdésben említettek szerint). 2010. szeptember 9-én, néhány hónappal a 2010-es MEIP elemzést követően (lásd a (26) preambulumbekzdést) Kosakowo bérleti megállapodást kötött az államkincstárral arra a földterületre vonatkozóan, amelyen a katonai repülőtér elhelyezkedik. A földterület csak egy új polgári repülőtér létesítésére volt felhasználható (lásd a (25) és (59) preambulumbekzdéseket).
- (124) A Bizottság továbbá hangsúlyozza, hogy Lengyelország megerősítette ⁽⁵³⁾, hogy az a tőkeinjekció, amelyről 2010. július 29-én született döntés, a projektnek a 2010-es MEIP elemzésben foglalt gazdasági értékelésén alapult. Nyilvánvaló tehát, hogy ebben a szakaszban az állami részvényesek egyhangúlag elkötelezték magukat a kérdéses beruházási projekt mellett, amelynek megvalósítására 30 évet szántak, és amelyre vonatkozóan kötbért határoztak meg, amennyiben a felek a projekt 2040. szeptemberi elvégzéséig elmulasztják kötelezettségeik teljesítését a részvényesek között létrejött (a (28) preambulumbekzdésben említett) megállapodás értelmében.

⁽⁵⁰⁾ C-124/10P. sz. Európai Bizottság kontra Électricité de France (EDF) ügy (EU:C:2012:318, 85. pont)

⁽⁵¹⁾ Lásd a 2012-es MEIP elemzés 4.7.5. pontját. A Lengyelországtól kapott észrevételek szerint 2009. június 26-án a gdyniai repülőtérbe eszközölt tőkeinjekciók összege 1,691 millió PLN (kb. 423 000 EUR) volt. A projekt előkészítése során vállalt különböző tanulmányok finanszírozására csak [...] millió PLN (kb. [...] EUR) került felhasználásra.

⁽⁵²⁾ A megállapodás elrendeli, hogy a 2011–2013 közötti időszakban Gdynia összesen 59,048 millió PLN (14,8 millió EUR) pénzbeli hozzájárulást nyújtson, valamint azt, hogy Kosakowo nem pénzbeli hozzájárulást nyújtson (az éves bérleti díjak elcserélése részvényekre) a 2011–2040 közötti időszakban.

⁽⁵³⁾ 2013. augusztus 6-án kelt levél.

- (125) Mire 2011-ben sor került a MEIP elemzés első aktualizálására, az állami részvényesek már 6,05 millió PLN-t helyeztek a vállalatba (lásd a 3. táblázatot). Mire 2012 júliusában sor került a MEIP elemzés második aktualizálásának véglegesítésére, az állami részvényesek már összesen 64,810 millió PLN-t fektettek be (vagyis az összes tőkeinjekció 70 %-át).
- (126) A repülőtér-üzembentartóba eszközölt fentiekben leírt tőkeinjekciókon felül a lengyel hatóságok által benyújtott MEIP elemzések leírják még a 2030-ig előirányzott tőkekiadásokat (capex) (vagyis a tőkekiáramlásokat) is. Az 1. táblázatban leírtak szerint a 2012-es MEIP elemzés 4 szakaszra bontva mutatja be a tárgyieszköz-beruházásokat. Fontos, hogy a Lengyelország által közölt információk szerint 2012-ben a tőkekiadások összesen [...] millió PLN-t tettek ki (amelynek több mint felét már azelőtt elköltötték, hogy a 2012-es elemzés aktualizálása egyáltalán elkezdődött volna). Az 1. ábra az éves (nominális) tőkekiadásokat mutatja a 2012-es MEIP elemzésben bemutatottak szerint (a közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó kiadásokat azonban kivették).

1. ábra

Éves tőkeberuházás (2012-es MEIP elemzés, kivéve a közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó kiadásokat)

[...]

- (127) A 2011-es MEIP elemzés és a 2012-es MEIP elemzés csak a 2010-ben, a 2010-es MEIP elemzés alapján a beruházási projekt elindításáról hozott eredeti döntés módosításait vizsgálta. A két ezután következő elemzés rámutat, hogy a részvényesek a piaci fejleményeket tartották szem előtt, és azok függvényében változtatták a projekt mértékét (vagy felfelé, vagy lefelé, a beruházás típusától függően). Ezek a változtatások azonban jelentéktelenek voltak a katonai bázis polgári repülőrre való átalakításáról szóló átfogó döntéssel összevetve. A 2. ábra a (nominális) tőkekiadásokat mutatja a 2010-es, 2011-es és 2012-es MEIP elemzésben bemutatottak szerint (kivéve a közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó kiadásokat). Amint látszik, a beruházások időzítését és mértékét ugyan aktualizálták 2011-ben és 2012-ben is, ezek a változtatások azonban lényegteleneknek tekinthetők a projekt teljes méretéhez hasonlítva. 2010-ben a nominális tőkeberuházást kb.[...] millió PLN-ra becsülték, majd 2011-ben ezt a számot kb. [...] millió PLN-ra emelték (leginkább az útinfrásztúrába eszközölt új beruházásoknak köszönhetően).

2. ábra

Tőkekiadások (ezer PLN) a 2010-es, 2011-es és 2012-es MEIP elemzésben előirányzottak szerint (kivéve a közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó kiadásokat)

[...]

- (128) A (122) és (127) preambulumbekzdésekben a Bizottság ezért úgy véli, hogy annak megállapítására, hogy Gdynia és Kosakowo a piacgazdaságban tevékenykedő tájékozott magánbefektetőként járt-e el, vizsgálódását elsősorban a 2010-es MEIP elemzésre kell alapoznia, figyelmen kívül hagyva minden más fejleményt és információt, amely nem állt az adott állami befektetők rendelkezésére a szóban forgó beruházási projekt végrehajtásáról szóló döntésük meghozatalának időpontjában.
- (129) Magánbefektetőtől elvárható, hogy a megvalósítás során a beruházási tervet módosítsa a változó körülmények függvényében. Ebben az esetben azonban a Bizottságnak azt kell megvizsgálania, hogy egy magánbefektető elvállalta volna-e egy katonai repülőtér polgári repülőrre való átalakításának projektjét. Ennek érdekében pontosan meg kell határozni, hogy tulajdonképpen mikor hozták meg a projekt megvalósítására vonatkozó fő határozatot. A dokumentációban rendelkezésre álló bizonyítékok alapján (tőkeinjekciók, a bérleti szerződés és a lízingszerződés) a fő lépéseket már a 2011-es MEIP elemzés előtt megtették. Mivel bármely magánbefektető elvégezne egy előzetes értékelést a projekt pénzügyi nyereségességére vonatkozóan még mielőtt jelentős erőforrásokat bocsátana rendelkezésre, vagy kötelező érvényű szerződéses megállapodásokat kötne, a 2010-es MEIP elemzés tekinthető a leginkább relevánsnak a beruházás piaci megfelelőségének értékelése szempontjából.

- (130) A 2011-es és 2012-es MEIP elemzések kiigazítják az eredeti beruházási tervet, amely alapján megszületett az eredeti döntés a katonai repülőtér átalakítására vonatkozó projekt elindításáról. Így az ezen későbbi MEIP elemzések alapján végrehajtott tőkeinjekciókat nem lehet elszigetelten vizsgálni.

5.1.3.3. A piacgazdasági befektető elvének alkalmazása a 2010-es MEIP elemzés alapján

- (131) A 2010-es MEIP elemzés a jövőbeni pénzáramlást a 2010–2040 közötti időszakra előrejelző üzleti terven alapul. A MEIP elemzés elvégzésének idején Lengyelország úgy tervezte, hogy a repülőtér 2011-ben megkezdje a nem kereskedelmi közforgalmú légitársasági forgalom bonyolítását, 2013-ban a charterjáratok, 2015-ben pedig a diszkont légitársaságok járatainak fogadását. Ez a kiszolgált utasok számának folyamatos növekedését eredményezné, a 2013-ban jegyzett [...] utasról csaknem [...] millió utasra 2024-ben, és 1,753 millió utasra 2040-ben (amint az alábbi 5. táblázatban látható).

5. táblázat

A gdyniai repülőtér forgalmára vonatkozó előrejelzések a 2010-es MEIP elemzésben (ezerben kifejezve)

Az utasszámok várható alakulása (2010-es MEIP elemzés)										
Év	2013	2014	2015	2016	2020	2024	2028	2032	2036	2040
Utasok száma	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 752 835

- (132) A Lengyelország által benyújtott 2010-es MEIP elemzés tartalmazza az olyan költségek finanszírozásához szükséges tőkét, amiről azt állítják, hogy közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódik, de nem számszerűsíti ezeket a költségeket. Másfelől, a 2011-es MEIP elemzés kizárja ezeket a tőkeköltségeket, de nem számszerűsíti őket. A beruházási projekt terjedelme alapvetően megegyezik a 2010-es és 2011-es MEIP elemzésekben. A közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó költségek kizárásán kívül a 2011-es MEIP elemzés csupán annyiban különbözik a 2010-es MEIP elemzéstől, hogy frissített adatokat tartalmaz a költségekre és a diszkontrátára, az igazolt útinfrastruktúra költségekre, a Kosakowo és a repülőtér-üzembentartó által aláírt lízingszerződés pénzügyi eredményére, valamint a Kosakowo és Gdynia által jóváhagyott tőkeinjekciók ütemezésére vonatkozóan. Ezért a Bizottság, annak érdekében, hogy kivegye a 2010-es MEIP elemzés nettójelenérték-számításaiból a közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó állítólagos költségeket, a tőkeberuházás közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó költségekkel elszámolt részének meghatározásához ugyanazt a módszert alkalmazta, mint a 2011-es MEIP elemzésben. A 2011-es MEIP elemzés azt mutatja ⁽⁵⁴⁾, hogy a terminálok költségeinek [...] %-a (a személyszállítási terminálok és nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedésre használt terminálok vonatkozásában) közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódónak tekinthető; a tűzoltóságot befogadó többcélú épület költségeinek [...] %-a közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódik, csakúgy, mint a kerítés, a megfigyelőrendszer, a poggyászok átvizsgálására szolgáló berendezés, és a repülőtéri biztonsági szolgálat felszerelésének költségei (összesen [...] millió PLN; [...] millió EUR). A Bizottság kizárta ugyanazon tőkeköltség-tételeket, és a különböző épületek vonatkozásában ugyanazon közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó költségrészeket használta (mivel ezek a számok a biztonsági célokra szolgáló épületek alapterületén alapulnak, és nem változtak a két elemzés között eltelt időszakban), amikor kiszámolta a 2010-es MEIP elemzésben foglalt beruházási költségek azon részét, amelyet jelen határozat céljából ki kell zárni a MEIP elemzésből, mint közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó költségeket. Ezek a költségek [...] millió PLN-t ([...] millió EUR-t) tesznek ki.
- (133) Továbbá, a 2010-es MEIP elemzés szerint a társaság 2018-tól lenne nyereséges az adózás, kamatfizetés és értékcsökkenési leírás előtti eredmény (EBITDA) szintjén. Kumulatív alapon azonban (vagyis minden évben az előző évek pénzáramlási adatainak hozzáadásával) az összes diszkontált pénzáramlás (DCF) várhatóan végig negatív marad a 2010–2040 közötti időszak során (amint a 3. ábra mutatja). Tehát a 2018-tól termelt pozitív pénzáramlások nem elég magasak ahhoz, hogy ellensúlyozzák a korábbi befektetési időszakok erősen negatív pénzáramlásait. Amint látható, a projekt halmozott diszkontált pénzáramlása negatív maradna 2040-ig.

⁽⁵⁴⁾ Lásd a 2011-es MEIP elemzés 35. oldalát.

3. ábra

A halmazott diszkontált pénzáramlás ezer PLN-ban kifejezve (2010-es MEIP elemzés)

[...]

Forrás: A 2010-es MEIP elemzés alapján, kivéve a közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó kiadásokat.

- (134) 2040-et követően a repülőtér-üzembentartó értéke várhatóan örökösen növekedni fog, [...] %-os stabil ütemben növekvő szabad készpénzáramlás mellett. Ezt a feltételezést figyelembe véve Lengyelország kiszámította a repülőtér-üzembentartó 2040-ben várható végértékét. A diszkontált végérték összesen [...] millió PLN. Az eredeti 2010-es MEIP elemzés [...] millió PLN (vagyis kb. [...] millió EUR) pozitív sajátátkeértéket ⁽⁵⁵⁾ eredményezett. Ez a pozitív sajátátkeérték a [...] milliós PLN végértéktől való eltérésnek köszönhető, ami abszolút értékben nagyobb, mint a 2010–2040 közötti időszakra ([...]) millió PLN-ra becsült, cég számára elérhető szabad készpénzáramlás (FCFF) nettó jelenértéke. Továbbá, a beruházási projekt [...] %-os belső megtérülési rátáját [...] %-ra becsülték, ami magasabb, mint a repülőtér-üzembentartó feltételezett tőke költsége ([...]) %. Ha a közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó kiadások kizárásra kerülnek, a cég számára elérhető szabad készpénzáramlás (FCFF) nettó jelenértéke negatív marad ([...]) millió PLN összegben, és a projekt csupán a kiszámított [...] millió PLN végértéknek köszönhetően válik nyereségessé. Ezért a projekt pozitív sajátátkeértéke (a közérdekű feladatok ellátásához kapcsolódó kiadások kivételével) [...] millió PLN (vagyis kb. [...] millió EUR).
- (135) A projekt tehát csak akkor válik nyereségessé, ha feltételezzük, hogy a repülőtér-üzembentartó a 30 éves bérleti időszakon túl is, örökké folytatja a repülőtér üzemeltetését, és évente [...] %-os stabil ütemben növekszik (végérték ⁽⁵⁶⁾). Amint azonban az megemléítésre kerül a (25)–(27) preambulumbekendésekben, a lengyel állam tulajdonában áll az a földterület, amelyen a repülőtér felépült, és ezt a földterületet 30 éves időtartamra, 2040 szeptemberéig bérebe adták Kosakowónak. Ezt követően Kosakowo 30 évre lízingbe adta a földterületet a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt.-nek. Az alkalmazandó lengyel jogszabályok szerint (a Polgári Törvénykönyv 48. és 191. cikke) a bérelt ingatlanon épített valamennyi, a földterülethez tartósan rögzített épület és létesítmény az ingatlan tulajdonosa (az államkincstár) tulajdonában van, nem pedig a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. vagy Kosakowo tulajdonában. A bérleti szerződés kiköti, hogy a bérelt ingatlant a bérleti szerződés lejártát követő [...] belül vissza kell szolgáltatni a bérbeadónak (4. cikk (16) bekezdés). A bérleti szerződés nem rendelkezik a bérlet meghosszabbítására vonatkozó egyoldalú jogról ezen időszakot követően, illetve a repülőtér-infrastruktúrába eszközölt beruházásokért járó ellentételezéshez való jogról. Az sem nyilvánvaló egyáltalán, hogy ezek a jogok követelhetőek-e a lengyel polgári jogi rendelkezések alapján. Továbbá, a bérleti szerződés (4. cikk (11) bekezdés) és a lízingszerződés (5. cikk (4) bekezdés) meghatározza, hogy amennyiben a repülőtér-üzembentartó megszűnteti gazdasági tevékenységét, az infrastruktúrát át kell adni az államnak ellentételezés nélkül. Ezért nem tűnik ésszerűnek az elemzésben meghatározott pontos összegre hagyatkozni, mivel a 2010. szeptember 9-i bérleti szerződés feltételei alapján a repülőtér-infrastruktúra nem áll sem a repülőtér-üzembentartó, sem pedig a részvényesek tulajdonában. Ennélfogva a MEIP elemzésekben alapul vett beruházás-végérték nem megbízható, és nagyon valószínű, hogy jelentősen túlzó is.
- (136) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a gdyniai repülőtér-üzembentartó jövőbeni pénzáramlásainak fő értékgenerátora a várt bevétel, amely az utasszámoktól és a légitársaságok által fizetett repülőtéri díjak szintjétől függ majd. A 2010-es MEIP elemzés szerint a diszkont légitársaságoktól és charterjáratoktól származó bevételek (utas-, leszállási, parkolási díjak) 2040-ben az összes bevétel [80–90] %-át teszik ki, a teljes vizsgált időszak során, vagyis 2010 és 2040 között, pedig az összes bevételnek átlagosan [80–90] %-át teszik ki. Ez ellentmond Lengyelország azon állításainak, miszerint a gdyniai repülőtér tevékenységei kiegészítenék a gdański repülőtér tevékenységeit, mivel Gdynia főként nem kereskedelmi közforgalmú légitársaságokra összpontosítana. Valójában azonban, amint azt a fenti adatok is mutatják, a diszkont légitársaságok és a charterjáratok jelentik a fő bevételi forrást az előrejelzett évek többségében. Ugyanakkor azonban, amint az alább bővebben kifejtésre kerül, a gdański repülőtér bevételének túlnyomó része szintén a diszkont légitársaságoktól és a charterjáratoktól származik (lásd a (140) preambulumbekendést).
- (137) Az utasok igényeinek és a légi fuvarozók igényeinek kontextusában a Bizottság megállapítja, hogy a gdyniai repülőtér vonzáskörzete megegyezne a gdański repülőtérével, amely csupán 25 km távolságra helyezkedik el a Gdynia-Kosakowo repülőtértől. A gdański repülőtér 2012-ben bővítették ki 5 millió utas kiszolgálására, és

⁽⁵⁵⁾ Ez a sajátátkeérték a 2012–2040 közötti pénzáramlások nettó jelenértékét és a gdyniai repülőtér 2040-re kiszámolt diszkontált végértékét foglalja magában.

⁽⁵⁶⁾ A végértéket a részletezett előrejelzés utolsó évére előirányzott készpénzforgalom alapján számítják ki, kiigazítva az infrastruktúra folyamatos működésének biztosításához szükséges pótló beruházások figyelembevétele érdekében.

további bővítését tervezik 2015-ben, hogy 7 millió utast legyen képes kiszolgálni. Ennek a bővítésnek az ütemezése ismert volt már 2010-ben, vagyis a 2010-es MEIP elemzés készítésének idején ⁽⁵⁷⁾. Továbbá, a gdański repülőtér kapacitásának 5 millió utas kiszolgálására való bővítésére juttatott közfinanszírozást a Bizottságnak is bejelentették 2008. szeptember 24-én, az N 472/08. sz. állami támogatási ügy során, és azt a Bizottság jóvá hagyta 2009. február 5-én ⁽⁵⁸⁾.

- (138) Lengyelország tájékoztatta a Bizottságot, hogy a gdański repülőtérre vonatkozó, 2010-ben készített főterv ⁽⁵⁹⁾ rendelkezik a kifutópálya, a forgalmi előterek, és más repülőtéri infrastruktúra kibővítéséről, aminek eredményeképp a jövőben a gdański repülőtér évi 10 millió utas kiszolgálására lenne képes.
- (139) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy 2010-ben a gdański repülőtér 2,2 millió utast szolgált ki (vagyis kapacitásának 45 %-át használta ki, beleértve az építés alatt álló kapacitást is). A gdański repülőtérrel kapcsolatban készített előrejelzések szerint 2020-ra csupán a rendelkezésre álló kapacitás 50–60 %-a lesz kihasználva ⁽⁶⁰⁾. Az előrejelzések nem veszik figyelembe a gdyniai repülőtér működésének megkezdődését (vagyis a feltételezések szerint a vonzaskörzetben jelentkező összes keresletet a gdański repülőtér fogja kielégíteni). A Bizottság megjegyzi, hogy a gdański repülőtér hosszú ideig, legalább 2030-ig, képes lesz kielégíteni a térségben jelentkező keresletet, akkor is, ha az utasforgalom dinamikus növekedését feltételezzük.
- (140) A fentiek szerint a gdyniai repülőtér vonatkozásában készült 2010-es MEIP elemzés várakozásai alapján a bevétel túlnyomó része (átlagban [80–90] % a 2012–2040 közötti teljes időszak során) a diszkont légitársaságoktól és charterjáratoktól származik. Ebben az összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy a gdański repülőtér is leginkább diszkont légitársaságok és charterjáratok forgalmát bonyolítja. 2010-ben a diszkont légitársaságok és charterjáratok a gdański repülőtéren kiszolgált összes utas 72 %-át tették ki ⁽⁶¹⁾.
- (141) Tekintettel arra, hogy a közvetlen közelben már van egy másik működő és nem túlterhelt repülőtér, amely ugyanazt az üzleti modellt követi, és hosszú távon jelentős tartalék kapacitással rendelkezik, a Bizottság úgy véli, hogy a gdyniai repülőtér-üzembentartó forgalmat és utasokat vonzó képessége nagy mértékben a légitársaságoknak felajánlott repülőtéri díjak szintjétől fog függeni, különösen a legközelebbi versenytársakkal való összehasonlításban.
- (142) Ebben az összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy a 2010-es MEIP elemzés a charterjáratok és a diszkont légitársaságok járatai tekintetében 25 PLN/fő (6,25 EUR) utasdíjjal számol 2014-ig, 2015-től pedig 40 PLN/fő (10 EUR) utasdíjat vetít előre (2040-ig). Az ilyen járatok leszállási díja 25 PLN/tonna (6,25 EUR) összegben került meghatározásra a teljes időszak tekintetében (a feltételezett maximális felszállósúly 70 tonna), míg a parkolási díjat 4 PLN (1,0 EUR)/24 óra/tonna összegűre becsülték (70 tonna átlagos maximális felszállósúly figyelembevételével). A 2010-es MEIP elemzés szerint az árak más regionális repülőtereknek a 2010-es MEIP elemzés elvégzése idején érvényes áraihoz hasonló szinten kerültek meghatározásra. A gdyniai repülőtér árai is arra a feltételezésre alapozva kerültek meghatározásra, hogy a gdański repülőtér nem jelent majd számára versenyt.
- (143) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a gdański repülőtéren 2008. december 31-e óta alkalmazott díjtáblázat 48 PLN/fő (12,0 EUR) összegben rögzíti a standard utasdíjat, 25 PLN/tonna (6,25 EUR) összegben a 2 tonna feletti repülőgépek (beleértve minden charter és diszkont légitársasági repülőgépet) standard leszállási díját, a parkolási díjat pedig 4,5 PLN/24 óra/tonna (1,25 EUR) összegben.
- (144) A Bizottság azonban megjegyzi, hogy a gdański repülőtéren alkalmazott díjtáblázat különböző engedményeket és levonásokat is kínál többek között a diszkont légitársaságok járataira vonatkozóan. A gdański repülőtér

⁽⁵⁷⁾ Lásd például a 2009. június 3-i C(2009) 4445 bizottsági határozatot a közösségi pénzügyi támogatások nyújtásáról a transzeurópai közlekedési hálózatok terén.

⁽⁵⁸⁾ Lásd a 9. lábjegyzetet.

⁽⁵⁹⁾ A főterv elkészítésére 2010 februárjában adtak megbízást, és 2010 novemberében került átadásra.

⁽⁶⁰⁾ A gdański repülőtér utasforgalma (évi ezer utas)

Tényleges utasszám:

Tárgyév	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Utasszám	466	672	1 256	1 715	1 954	1 911	2 232	2 463	2 906

Az utasszám várható alakulása

Tárgyév	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Utasszám	3 153	3 311	3 477	3 616	3 760	3 911	4 067	4 230

⁽⁶¹⁾ Diszkont légitársaságok: 64,5 %, charterjáratok: 7,5 %. Ez az arány 2009-ben és 2011-ben is 70 % volt.

24 PLN/fő (6 EUR) összegű kedvezményes utasdíjat alkalmaz valamennyi új csatlakozás tekintetében (2004. január 1-jétől), és minden olyan esetben, amikor nő a csatlakozások sűrűsége, az 50–100 tonna maximális felszállósúllyal rendelkező repülőgépek vonatkozásában (pl. Airbus A320, Boeing 737, és más, diszkont légitársaságok által használt repülőgépek). Az ilyen csatlakozások vonatkozásában alkalmazott leszállási díjon is 50 % kedvezmény van (vagyis 12,5 PLN/tonna). A parkolási díjat teljes mértékben elengedik, ha a csatlakozások sűrűsége eléri a heti 6 csatlakozást. Ezen túlmenően, a standard utasdíjat első alkalommal 23 PLN-val csökkentik minden, a menetrendszerű belföldi csatlakozásokon induló utas számára. Ezután alkalmazzák a megfelelő kedvezményt. A gdański repülőtéren alkalmazott kedvezményeket és levonásokat tekintve a Bizottság úgy véli, hogy a gdyniai repülőtér díjai átlagosan jóval magasabbak voltak, mint a már működő szomszédos repülőtér díjai. A szóban forgó repülőtéri díjak alkalmazásával a gdyniai repülőtér, mint új belépő, nem lesz képes jelentős forgalmat magához vonzani, amikor ugyanabban a vonzáskörzetben van egy már működő, tartalék kapacitással rendelkező repülőtér, amely alacsonyabb nettó díjakat alkalmaz az új csatlakozások vonatkozásában, és abban az esetben, amikor nő a csatlakozások sűrűsége. A Bizottság azt is megállapítja, hogy a gdański repülőtéren alkalmazott repülőtéri díjtáblázat 2028. december 31-ig rendeli el a kedvezményes díjak alkalmazását. Mivel a 2010-es MEIP elemzés (amely a repülőtér-üzembentartó akkori üzleti tervén alapul) a repülőtéri díjakat tekinti a repülőtér-üzembentartó fő bevételi forrásának, a Bizottság szerint ez a megoldás azt bizonyítja, hogy a 2010-es MEIP elemzés nem elég alapos és hiteles annak igazolására, hogy a szóban forgó beruházási projektet elvállalta volna egy magánbefektető.

- (145) Tekintettel arra, hogy mind a gdyniai repülőtér, mind pedig a gdański repülőtér főként diszkont- és charterjáratokra fókuszálna, hogy a gdański repülőtér nem használja ki teljes kapacitását és jelenlegi díjai alacsonyabbak, mint a gdyniai repülőtér üzleti tervében feltételezett díjak, valamint hogy a két repülőtér egymás közvetlen közelében helyezkedik el, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy hibás az a feltételezés is, miszerint nem lesz árverseny a két repülőtér között.
- (146) A Bizottság ugyanakkor azt is megállapítja, hogy a 2010-es MEIP elemzés elkészítésének idején a Bydgoszczi repülőtéren (amely a gdyniai repülőtértől autóval 196 km távolságra és 2 óra 19 percre helyezkedik el), valamint a Szczecini repülőtéren (amely a gdyniai repülőtértől autóval 296 km távolságra és 4 óra 24 percre helyezkedik el) – vagyis a második és harmadik legközelebb elhelyezkedő regionális lengyel repülőtéren – alkalmazott nettó díjak (a megfelelő kedvezmények alkalmazása utáni standard díjak) jóval alacsonyabbak voltak ⁽⁶²⁾.
- (147) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy mivel a közvetlen közelben van egy másik nem túlterhelt repülőtér, amely ugyanazt az üzleti modellt követi, a 2010-es MEIP elemzésben foglalt repülőtéri díjak, amelyek magasabbak a Gdańskban és más, a közelben lévő regionális repülőtereken alkalmazott díjaknál, nem reálisak. Tekintettel a gdyniai repülőtér versenyhelyzetére, a 2010-es MEIP elemzésben foglalt forgalmi előrejelzések irreális feltételezéseken alapultak.
- (148) Meg kell jegyezni azt is, hogy a 2010-es MEIP elemzés nem tartalmazott sem érzékenységi elemzést, sem pedig a valószínűsíthető eredmény értékelését (mint például a legrosszabb eset, a legkedvezőbb eset, és az alaphelyzet forgatókönyve). A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a 2010-es MEIP elemzésben bemutatott forgatókönyv túlságosan optimista feltételezéseken alapul az utasforgalom és a díjak változása vonatkozásában.
- (149) A Bizottság számos érzékenységi számítást végzett el, és megállapítja, hogy a diszkont légitársaságok és charterjáratok forgalmához kapcsolódó utasdíjakból származó éves bevétel csupán [...] %-os csökkentése (a 2010–2040 közötti tervezési időszak folyamán) elegendő ahhoz, hogy a projekt veszteségesse váljon a jelentős végérték ellenére, ami önmagában bizonytalan, amint az a (135) preambulumbekkezdésben megállapításra kerül. Ilyen bevételecsökkenés akkor fordulhatna elő, ha a díjak és/vagy a forgalom a feltételezettnél alacsonyabb lenne. Ebben a tekintetben érdemes megjegyezni, hogy a 2010-es MEIP elemzéshez felhasznált üzleti tervben foglalt repülőtéri díjak már [...] %-kal magasabbak, mint a gdański repülőtér díjai ⁽⁶³⁾. Ebben az összefüggésben nagyon valószínűtlen az, hogy a gdyniai repülőtér képes lenne forgalmat vonzani anélkül, hogy bármilyen jelentős engedményt

⁽⁶²⁾ Bydgoszczi repülőtér: A standard indulóutasdíj 30 PLN (7,5 EUR); a standard leszállási díj 45 PLN/tonna (11,25 EUR) a maximális felszállósúly első 2 tonnája után, 40 PLN/tonna (10 EUR) a maximális felszállósúly 2–15 tonna közötti része után, 35 PLN/tonna (8,75 EUR) a maximális felszállósúly 15–40 tonna közötti része után, 30 PLN/tonna (7,5 EUR) a maximális felszállósúly 40–60 tonna közötti része után, 25 PLN/tonna (6,25 EUR) a maximális felszállósúly 60–80 tonna közötti része után, és 20 PLN/tonna (5 EUR) minden további tonna után 80 tonna maximális felszállósúly felett; a standard parkolási díj 8 PLN/tonna/24 óra (2 EUR; az első 4 óra ingyenes). Kedvezmények: Az utasdíjakon 5 %-tól (ha egy légi fuvarozónak havonta 100–300 utasa indul a Bydgoszczi repülőtérről) 50 %-ig (ha egy légi fuvarozónak havonta több mint 8 000 utasa indul a Bydgoszczi repülőtérről) terjedő kedvezmény lehet; leszállási díj – 50 %-os kedvezmény egy csatlakozás első 12 hónapjában, 50 %-os kedvezmény 14.00 és 20.00 óra közötti leszállás esetén; leszállási és parkolási díjak: 10 % a havi 4–10 járatot üzemeltető fuvarozóknak, 15 % a havi 11–30 járatot, és 20 % a havonta több mint 31 járatot üzemeltető fuvarozóknak. Szczecini repülőtér: A standard indulóutasdíj 35 PLN (8,75 EUR); a standard leszállási díj 70 PLN/tonna (17,5 EUR); a standard parkolási díj 8 PLN/tonna/24 óra (az első 2 óra ingyenes). Kedvezmények: 20 %-tól (ha egy fuvarozó hetente több mint 800 ülést kínál induló utasoknak) 90 %-ig (ha több, mint 1 300 ülést kínálnak).

⁽⁶³⁾ A diszkont légitársaságokra kiszabott utasdíjak kiszámítása

nyújtana az üzleti tervben foglalt 40 PLN (10 EUR) összegű díjból. Ezért a nettó jelenérték nagy érzékenysége a repülőtéri díjak látszólag jelentéktelen csökkentésével szemben (ami reális feltételezéseken alapul) súlyos kétségeket ébreszt az eredeti üzleti terv hitelességével kapcsolatban.

- (150) Annak ellenére, hogy a 2010-es MEIP elemzés az akkor elérhető forgalmi előrejelzéseken alapult, és a MEIP elemzés közvetlen értékeléséhez nem szerencsés utólagos információkat figyelembe venni, a Bizottság mégis megjegyzi, hogy a ezek az előrejelzések mennyire túlzottan optimisták voltak. Valójában a 2010-es és 2012-es forgalmi előrejelzések összehasonlítása jelentős különbségeket tár fel. Nem csupán a projekt kezdete késett, de a pozitív EBITDA időszak folyamán a forgalmi előrejelzéseket is minden évben [...] %-ról [...] %-ra csökkentették. Ekkora mértékű korrekció mindössze két év eltelte után és a körülményekben bekövetkező bármilyen jelentős változás nélkül alapot ad az eredeti feltételezések ésszerűségének felülvizsgálatára. Ez alátámasztja azt a tényt is, hogy a Bizottság által elvégzett érzékenységi vizsgálatok (amelyek összehasonlításban sokkal szűkebb körűek) rávilágítanak a projekt érdemlegességét megállapító következtetést alátámasztó feltételezések irreális természetére.

6. táblázat

A 2010-es MEIP elemzésben és a 2012-es MEIP elemzésben használt utasforgalmi előrejelzések összehasonlítása

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Összes utas a 2010-es MEIP elemzésben	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Összes utas a 2012-es MEIP elemzésben	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Különbség		- 53 %	- 69 %	- 55 %	- 38 %	- 36 %	- 29 %	- 27 %	- 25 %
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Összes utas a 2010-es MEIP elemzésben	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 343 234
Összes utas a 2012-es MEIP elemzésben	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083 746
Különbség	- 23 %	- 21 %	- 19 %	- 17 %	- 17 %	- 18 %	- 18 %	- 19 %	- 19 %

- (151) További érzékenységi vizsgálatok azt mutatják, hogy a projekt nem lenne jövedelmező már akkor, ha a teljes bevétel évente csak [...] %-kal lenne kevesebb a teljes tervezési időszak során, vagy ha a bevétel [...] %-kal alacsonyabb lenne, a működési kiadások pedig [...] %-kal magasabbak lennének. Következésképpen a beruházás jövedelmezősége nagy érzékenységet mutat az alapvető feltételezésekben bekövetkező kis mértékű változásokra. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az ilyen változások jelentéktelenek a következő MEIP elemzésekben eszközölt változtatásokhoz viszonyítva.

- (152) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy a 2010-es MEIP elemzés pozitív eredményei is nagyban függenek a beruházás az üzleti terv által lefedett időszak végén (vagyis 2040-ben) jellemző végértékétől. Valójában a vállalat diszkontált pénzáramlása a 2010–2040 közötti időszak folyamán negatív, (- [...] millió) PLN-t tesz ki. 2010. június 30-án a diszkontált végérték összesen [...] millió PLN.

- (153) A számítások alapjául szolgáló feltételezéseket illetően, a végérték olyan feltételezések alapján került kiszámításra, hogy 2040 után a beruházás készpénzforgalmának éves növekedési üteme örökösen [...] % lesz. A bevett gyakorlat szerint egy vállalkozás növekedési üteme nem haladhatja meg annak a gazdaságnak a növekedési ütemét, amelyben működik (GDP-növekedés vonatkozásában). Valójában a végérték kiszámítására akkor kerül sor, amikor a vállalat a várakozások szerint beérik, és amikor a vállalat erőteljes növekedési időszaka így véget ér. Mivel a gazdaságban vannak gyorsan növekvő vállalkozások és stabil növekedési ütemmel rendelkező vállalkozások is, az érett vállalatok növekedési üteme alacsonyabb kell, hogy legyen, mint a teljes gazdaság átlagos növekedési üteme. Lengyelország az észrevételeiben nem tért ki arra, hogy milyen alapon határozott meg egy [...] %-os hosszú távú növekedési ütemet, azt azonban kijelentette, hogy a hosszú távú növekedési ütem névleges növekedési ütem. Az IMF által rendelkezésre bocsátott információk alapján a Bizottság úgy találta, hogy a lengyelországi reál GDP növekedésére vonatkozó, 2010 elején elérhető adatok azt mutatták, hogy a lengyel gazdaság névleges növekedési üteme 5,6 % (2011-ben) és 6,6 % (2015-ben) között fog mozogni. 2,5 %-os infláció mellett a reál GDP várhatóan 4 %-kal nő. Így elsőre úgy tűnhet, hogy a gdyniai repülőtér tekintetében meghatározott [...] %-os névleges növekedési ütem összhangban áll az akkor elérhető információkkal, valamint a gazdaság növekedésénél alacsonyabb növekedési ütem meghatározásának bevett gyakorlatával. Ugyanakkor azonban az infláció mértékét (amelyet 2010 áprilisában 2,5 %-ra becsültek) meghaladó hosszú távú növekedési ütem megválasztásával az üzleti terv azt feltételezi, hogy a repülőtér 2040 után is minden évben tovább fog növekedni.

7. táblázat

Az IMF által 2010 áprilisában rendelkezésre bocsátott adatok és előrejelzések a GDP-re és az inflációra vonatkozóan

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
% GDP-növekedés (változatlan árak)	1,70	2,70	3,20	3,90	4,00	4,00	4,00
% GDP-növekedés (folyó árak)	5,50	4,40	5,60	6,20	6,60	6,50	6,60
% infláció	4,20	3,50	2,30	2,40	2,50	2,50	2,50

Forrás: Nemzetközi Valutaalap, Világ gazdasági kilátások adatbázis, 2010. április (a következő weboldaltól letöltve: <http://www.imf.org/external/data.htm>)

- (154) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy ebben az esetben a különösen hosszú tervezési időszak és annak a dátumnak a távolisága, amelyre vonatkozóan a végérték kiszámításra került, csak még nehezebbé teszi a legmegfelelőbb növekedési ütem meghatározását, és még inkább növeli a bizonytalanságot. Valójában a GDP-növekedésre vonatkozó előrejelzések ritkán mutatnak túl egy ötéves időintervallumon, de ebben az esetben a modellnek a repülőtér ésszerű növekedési ütemét 30 év működés utánra kellett megbecsülnie. Ez a tény azt mutatja, hogy egy körültekintő befektető elvégzett volna egy sor érzékenységi vizsgálatot.
- (155) Ebben az esetben a végérték kiszámításához használt stabil növekedési ütem modellhez is szükséges feltételezéseket megfogalmazni arra az időpontra vonatkozóan, amikor a vállalat olyan stabil ütemben kezd növekedni, amelyet onnantól kezdve aztán folyamatosan fenn is tud tartani. A 2010-es MEIP elemzés ezt az időpontot 2040-re tűzte ki, ami 30 éves tervezési időszakot eredményez (2010–2040). A 2012-es MEIP elemzésben a tervezési időszakot 18 évre csökkentették (2012–2030), a végértéket pedig ebből következően 2030-ra számolták ki. Ha ugyanezt az időhorizontot alkalmazzuk a 2012-es MEIP elemzésre, a projekt nettó jelenértéke jelentősen lecsökken ([...] millió PLN, illetve [...] millió EUR).
- (156) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a 2012-es MEIP tanulmány konkrétan megemlíti, hogy egy körültekintő befektető figyelembe vette volna azt a tényt, hogy a projekt különösen hosszú időt igényel a jövedelmezőség eléréséig (lásd a 2012-es MEIP elemzés 4.10.1.2. pontját, amelyben megállapításra került, hogy A nettó jelenérték pozitív eredménye azt bizonyítja, hogy a Gdynia-Kosakowo repülőtéri beruházás érdekes üzletet jelenthet a potenciális befektetők számára. Mielőtt azonban sor kerülne bármilyen döntés meghozatalára, a befektetőknek mérlegelniük kell az infrastruktúra jellegű beruházási projektekre jellemző hosszú távú beruházási időtartamot).

Következtetés

- (157) A Gdynia-Kosakowo repülőtér átalakításának projektje jelentőst beruházásokat igényel, és hosszú ideig tartó negatív pénzforgalommal jár. Az üzleti terv valójában azt mutatja, hogy a 2010–2040 közötti tervezési időszak során a halmozott diszkontált pénzáramlás negatív (– [...] millió PLN, vagy – [...] millió EUR). Az üzleti terv szerint a projekt csak a 2040-re és az azt követő meghatározatlan időre kiszámolt [...] millió PLN összegű diszkontált végérték alapján ér el pozitív értékeket, feltételezve, hogy a repülőtér évente, és azután folyamatosan [...] %-os névleges növekedési ütemet produkál. Úgy tűnik azonban, amint az a (135) preambulumbekkezdésben kifejtésre kerül, hogy a földterület nem áll sem a repülőtér-üzembentartó, sem pedig annak részvényesei tulajdonában, mivel az az államkincstár birtokában marad, így a repülőtér vonatkozásában bemutatott végérték nem megbízható. Ráadásul a nagy mértékű bizonytalanság ellenére, amely minden ilyen hosszú távú projekt velejárója, az üzleti terv nem tartalmaz érzékenységi elemzést, ennél fogva pedig különbözik attól az elemzéstől, amelyet egy körültekintő befektető elvégzett volna egy ilyen projekt tekintetében.
- (158) A Bizottság elemzése továbbá arra a következtetésre jutott, hogy az üzleti terv egy sor olyan feltételezésre támaszkodik, amelyek túlzóan optimisták és irreálisak az ugyanolyan üzleti modellel, szabad kapacitással és bővítési tervekkel rendelkező gdański repülőtér közelsége tekintetében. Több érzékenységi vizsgálat is azt mutatja, hogy a projekt nettó jelenértéke már az alapul szolgáló feltételezések kisebb és reális módosításai esetén is negatívvá válik.
- (159) Tekintettel a fentiekre a Bizottság úgy véli, hogy egy magánbefektető a 2010-es MEIP elemzés alapján nem hozta volna meg a szóban forgó beruházási projekt elindításáról szóló döntést. Ezért Gdynia és Kosakowo önkormányzatainak a repülőtér polgári repülőtérre való átalakításának finanszírozásáról szóló döntése a repülőtér-üzembentartót olyan gazdasági előnnyel ruházza fel, amelyet rendes piaci feltételek mellett nem érhetett volna el.

5.1.3.4. A piacgazdasági befektető elvének alkalmazása a 2011-es MEIP elemzés és a 2012-es MEIP elemzés alapján

A piacgazdasági befektető elvének alkalmazása a 2011-es MEIP elemzés alapján

- (160) A MEIP elemzés első frissítése 2011 májusában készült. Annak ellenére, hogy az ezen MEIP elemzés elvégzését követően végrehajtott tőkeinjekciókra már 2011 májusában ígéretet tettek (lásd feljebb az (51) preambulumbekkezdést), a Bizottság azt is vizsgálta, hogy az ebben a gazdasági elemzésben foglalt információk alapján úgy tekinthető-e, hogy a tőkeinjekciók a piacgazdaságban működő magánbefektető magatartását tükrözik. A 2011-es MEIP elemzésben a projektből származó jövedelmet változatlanul hagyták, de a tőkekiadásokat növelték (lásd a 2. ábrát, amely a halmozott beruházási költséget mutatja). Ez az elemzés az előző tőkeinjekciókat és a már felmerült tőkekiadásokat is figyelembe vette. A súlyozott átlagos tőkeköltség kismértékben csökkentésre került ([...] %-ról [...] %-ra), a hosszú távú növekedési ütem pedig [...] %-ról [...] %-ra lett csökkentve. Ezek a változtatások jóval alacsonyabb, [...] millió PLN (kb. [...]EUR) nettó jelenértéket eredményeztek. Ez a magasabb veszteségnek köszönhető (a 2011–2030 közötti időszak folyamán a diszkontált pénzáramlás – [...] millió PLN lenne), és a végérték kismértékben csökkenne, [...] millió PLN-ra.
- (161) Az utasigényt és az ahhoz kapcsolódó bevételt illetően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a (136)–(141) preambulumbekkezdésben a gdyniai repülőtér és a gdański repülőtér közötti, légitársaságokért és utasokért folyó versengés tekintetében előadott érvek a 2011-es MEIP elemzés értékelésére is érvényesek.
- (162) A Bizottság különösen azt észrevételezi, hogy a 2011-es MEIP elemzésben hivatkozott repülőtéri díjak szintje megegyezik a 2010-es MEIP elemzésben meghatározottal.
- (163) Mivel a gdański, bydgoszczi és szczecini repülőtér ugyanazokat a díjakat alkalmazta 2011-ben, mint 2010-ben (és ugyanazokat az engedményeket is), a Bizottság ugyanúgy ítéli meg a 2011-es MEIP elemzésben foglalt díjszintet a gdyniai repülőtér vonatkozásában, mint a 2010-es MEIP elemzések esetében (lásd a (141)–(147) preambulumbekkezdést).

- (164) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a jövedelmezőségi kilátások által vezérelt piacgazdasági befektető nem alapozná a szóban forgó projektbe való beruházásra vonatkozó döntését olyan díjakra, amelyek sokkal magasabbak, mint más regionális lengyel repülőtereken, különösen a gdański repülőtéren ⁽⁶⁴⁾.
- (165) Ebben az összefüggésben a Bizottság megállapítja, hogy egy más regionális lengyel repülőtereken (pl. Gdańsk, Bydgoszcz, Szczecin, Lublin) fizetett repülőtéri díjakkal összevethető csökkentett repülőtéri díj negatív sajátőkeértéket eredményezne.
- (166) A Bizottság számos érzékenységi számítást végzett el, és megállapítja, hogy a diszkont légitársaságok és charterjáratok forgalmához kapcsolódó utasdíjakból származó éves bevétel csupán [...] %-os csökkentése (a 2010–2040 közötti tervezési időszak folyamán) elegendő ahhoz, hogy a projekt veszteségessé váljon a jelentős végérték ellenére.
- (167) További érzékenységi vizsgálatok azt jelzik, hogy a projekt nem lenne jövedelmező már akkor, ha a teljes bevétel évente csak [...] %-kal lenne kevesebb a teljes tervezési időszak során, vagy ha a bevétel [...] %-kal alacsonyabb lenne, a működési kiadások pedig [...] %-kal magasabbak lennének. Következésképpen a beruházás jövedelmezősége nagy érzékenységet mutat az alapvető feltételezésekben bekövetkező kis mértékű változásokra.
- (168) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy a 2011-es MEIP elemzés pozitív eredményei is nagyban függenek a beruházás az üzleti terv által lefedett időszak végén (vagyis 2040-ben) jellemző végértékétől. A (135) preambulumbekezdésben ismertetettek szerint kétséges, hogy az infrastruktúra végértéke teljesen vagy akár részben a repülőter-üzembentartóhoz vagy annak részvényeseihez kerül-e.
- (169) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy a 2010-es MEIP elemzéshez hasonlóan a 2011-es MEIP elemzés is irreális feltételezéseken alapul, különösen a forgalmi előrejelzések és a repülőtéri díjak tekintetében. Ennélfogva a Gdynia és Kosakowo önkormányzatainak a Gdynia–Kosakowo (Gdynia-Oksywie) repülőter polgári repülőtérré való átalakításának finanszírozásáról szóló döntése a 2011-es MEIP elemzés alapján sem áll összhangban a piacgazdasági befektető elvével, és így a repülőter-üzembentartót olyan gazdasági előnnyel ruházza fel, amelyet az rendes piaci feltételek mellett nem érhetett volna el.

A piacgazdasági befektető elvének alkalmazása a 2012-es MEIP elemzés alapján

- (170) Lengyelország úgy véli, hogy a Bizottságnak a 2012-es MEIP elemzés alapján kellene vizsgálnia a piacgazdasági befektető elvével való összeegyeztethetőséget. A Bizottság megjegyzi, hogy a 2012-es MEIP elemzés figyelembe veszi az előző tőkeinjekciókat és a már felmerült tőkekiadásokat. A 2012-es MEIP elemzés rámutat, hogy a Gdynia-Kosakowo repülőter Zrt. számára nyújtott finanszírozás [...] millió PLN (kb. [...] millió EUR) összegű pozitív sajátőkeértéket eredményez a részvényesei számára. Továbbá, a beruházási projekt [...] %-os belső megtérülési rátája magasabb, mint a repülőter-üzembentartó előrejelzett tőke költsége ([...] %) ⁽⁶⁵⁾.
- (171) A 2012-es MEIP elemzés összehasonlítja a vállalatnak az új repülőter működésének megkezdődése és további beruházások végrehajtása (alapforgatókönyv) esetén jellemző sajátőkeértékét a vállalatnak a beruházási projekt 2012 júniusától történő megszüntetése esetén és további beruházások végrehajtása nélkül (a kontrafaktuális forgatókönyv) jellemző sajátőkeértékével ⁽⁶⁶⁾.

⁽⁶⁴⁾ A gdański, bydgoszcki és szzczecini repülőtéren felül a Bizottság elemezte a 2012 decembere óta működő lublini regionális repülőter díjait is. A lublini repülőtéren alkalmazott standard indulóutasdíj 34 PLN (8,5 EUR); a standard leszállási díj 36 PLN/tonna; a standard parkolási díj 15 PLN/tonna/24 óra (az első 4 óra ingyenes). Engedmények: ha egy légi fuvarozó operatív bázist nyit a lublini repülőtéren, az indulóutasdíj 4,21 PLN (1,05 EUR) és 5,76 PLN (1,44 EUR) között van az első öt menetrendi időszakban (2,5 év); 99 % engedményt adnak a parkolási és leszállási díjakból. 5 menetrendi időszak eltelté után az új csatlakozásokra kedvezményeket adnak. Az utas-, leszállási és parkolási díjakból adott engedmények mértéke 95 %-tól – adott csatlakozás első évében – 25–67 %-ig – az ötödik évben – terjed (az utasszámtól függően). Az ötödik év után 60 %-os engedmény jár, ha a légi fuvarozó több mint 250 000 induló utast szolgál ki a lublini repülőtéren.

⁽⁶⁵⁾ A számítások magukban foglalják a közérdekű feladatokhoz kapcsolódó kiadásokat.

⁽⁶⁶⁾ Mivel a MEIP elemzés 2012 júniusában készült, az elemzés ezen az időpontra alapul.

- (172) Ez a megközelítés alapjaiban hibás annak értékelésére, hogy a katonai repülőtér polgári repülőtérre való átalakítása állami támogatást foglal-e magában, mivel figyelmen kívül hagyja a repülőtérbe már befektetett jelentős tőkeösszegeket. A helyes kontrafaktuális forgatókönyv az lett volna, hogy egyáltalán nem kezdik el a projekt végrehajtását. A Bizottság megállapítja, hogy egy magánbefektető eleve nem is fektetett volna be a projektbe, ha az új polgári repülőtérnek a térségben történő kialakítására irányuló tervek nem jeleztek volna valós esélyt arra, hogy nyereséget lehet termelni egy ilyen beruházáson. Ezért a 2012-es MEIP elemzésben leírt kontrafaktuális forgatókönyvet eltorzítják a korábbi döntések, amelyek nem tükrözték egy magánbefektető magatartását. Hasonlóan az előző tőkeinjekciókhoz, amelyek állami támogatásnak minősülnek, mivel azokat egy piaci magánszereplő nem hajtotta volna végre, az ugyanabba a projektbe eszközölt későbbi tőkeinjekciók is állami támogatásnak minősülnek.
- (173) A Bizottság megállapítja, hogy a Lengyelország által rendelkezésre bocsátott 2012-es MEIP elemzésben foglalt alapforgatókönyv olyan üzleti terven alapul, amely a tőkebefektetők számára jövőbeni pénzforgalmat vesz figyelembe a 2012–2030 közötti időszak folyamán (vagyis erőteljes növekedési időszakot) ⁽⁶⁷⁾. Az előirányzott jövőbeni készpénzforgalmak azon a feltételezésen alapulnak, hogy a repülőtér 2013-ban kezdi el tevékenységeit. Abban az időben, amikor a 2012-es MEIP elemzés készült, Lengyelország várakozásai szerint a repülőtér 2014-ben kb. [...] utast szolgáltatott volna ki, 2020-ig fokozatosan kiterjesztette volna tevékenységeit [...] utas, 2028-ig pedig kb. [...] utas kiszolgálásra (lásd lejjebb az utasszám változására vonatkozó előrejelzést a 8. táblázatban).

8. táblázat

A gdyniai repülőtér utasforgalmára vonatkozó előrejelzések (ezerben kifejezve)

Várható utasszám-növekedés										
Tárgyév	2013	2014	2015	2017	2018	2019	2020	2023	2026	2030
Össze- sen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083,7

- (174) A 2012-es MEIP elemzés szerint 2030 után a repülőtér-üzembentartó várhatóan állandóan növekedni fog, [...]os stabil növekedési ütemmel. Ezt a feltételezést figyelembe véve Lengyelország kiszámította a repülőtér-üzembentartó 2030-ban várható végértékét.
- (175) A Bizottság megjegyzi, hogy – amint a 2010-es és a 2011-es MEIP elemzés megállapítja – a gdyniai repülőtér-üzembentartó jövőbeni pénzáramlásainak fő értékgenerátora a várt légitársasági bevétel, amely az utasszámoktól és a légitársaságok által fizetett repülőtéri díjak szintjétől függ majd.
- (176) Tekintettel az utasszám várható változására Lengyelország azzal érvel, hogy az utasszállítási szolgáltatások iránti kereslet idővel, Lengyelország GDP-jének várható növekedésével és a térség fejlődésével egyidejűleg nőni fog. Lengyelország ezért azon a véleményen van, hogy a forgalmi előrejelzések konzervatívak, és a tényleges forgalom nagyobb lehet az előrejelzetténél. Lengyelország úgy látja, hogy a térségre vonatkozó forgalmi előrejelzés 2013. márciusi aktualizálása nagyobb forgalmat vetít előre, mint a 2012-es MEIP elemzés.
- (177) Lengyelország azzal érvel, hogy az üzleti terv előrejelzése szerint a gdyniai repülőtér a térség utasforgalmának kevesebb, mint [...] %-át bonyolítaná. Ezenfelül Lengyelország úgy tartja, hogy a pomerániai térség légi szolgáltatási piacának fejlődése teret hagy egy további kisebb repülőtér számára, amely kiegészíti a gdański repülőtér által nyújtott szolgáltatásokat.
- (178) Az utasigényt és az ahhoz kapcsolódó bevételt illetően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 2010-es és a 2011-es MEIP elemzés vonatkozásában a (136)–(147) és (161)–(165) preambulumbekendésekben előadott érvek a 2012-es MEIP elemzés értékelésére is érvényesek.

⁽⁶⁷⁾ A sajáttőke-befektetésre vonatkozó döntések értékelésére széles körben használt módszer a vállalat sajáttőkeértékének megállapítása. A sajáttőkeérték a vállalat értéke, amely a tulajdonosok és részvényesek rendelkezésére áll. Kiszámításához össze kell adni a tőkebefektetők számára elérhető összes, a megfelelő megtérülési rátán diszkontált jövőbeni pénzforgalmat. Az általánosan használt diszkontrata a sajáttőke-költség, amely a pénzáramlások kockázatát tükrözi.

- (179) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy piacgazdasági befektető nem határozná meg a díjait magasabb szinten egy olyan feltételezésre alapozva, hogy hosszú távon emelkedni fognak a gdański repülőtéri díjak. Ebben a tekintetben a Bizottság megállapítja, hogy a gdański repülőtéren alkalmazott díjtáblázat 2028-ig vetíti előre az engedmények alkalmazását (vagyis csupán két évvel rövidebb időszakra, mint amelyet a 2012-es MEIP elemzésben foglalt üzleti terv figyelembe vesz). Ezen az alapon, még ha emelkednének is a gdański repülőtéri díjak 2028 után, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az üzleti tervben meghatározott időszakra (vagyis 2030-ig) előrejelzett átlagos repülőtéri díjak még mindig a konkurens repülőtéren érvényes átlagos szint felett lennének.
- (180) Lengyelország megerősítette, hogy a 2012-es MEIP elemzés figyelembe veszi a repülőtér katonai tevékenységéhez kapcsolódó működési költségeket. Ezen költségek ellentételezését az államtól várják. Lengyelország azt is megerősítette, hogy még nem született hivatalos megállapodás a költségek (mind a működési és beruházási költségek) megosztásáról a gdyniai repülőtér és a katonai használó között.
- (181) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy piacgazdasági befektető csak olyan eredményekre alapozná értékelését, amelyek előreláthatóak a beruházásról szóló döntés meghozatalának időpontjában. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy nem kell figyelembe venni a repülőtér katonai használójával való költségmegosztásból származó lehetséges költségcsökkenéseket (sem pedig annak a repülőtér teljes költségére és bevételére való hatását), amikor azt vizsgálják, hogy a beruházás összeegyeztethető-e a piacgazdasági befektető elvével. Valójában a 2012-es MEIP elemzés nem számszerűsíti azokat a költségcsökkenéseket, amelyeket a repülőtér-üzembentartó ezzel összefüggésben el tudna érni.
- (182) Mint a 2010-es MEIP elemzés esetében, a projekt teljes diszkontált pénzáramlása a 2012–2030 közötti időszak folyamán negatív, amint azt a 4. ábra mutatja. A repülőtér 2020-ban fog először pozitív pénzforgalmat produkálni, de a hosszú befektetési időszak azt jelenti, hogy a halmozott pénzforgalom, diszkontált értéken, negatív marad az tervezési időszak során.

4. ábra

Halmazott diszkontált pénzáramlás (PLN-ban kifejezve), 2012-es MEIP elemzés (kivéve a közérdekű feladatokhoz kapcsolódó kiadásokat)

[...]

- (183) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy a 2012-es MEIP elemzés nem tekinthető megfelelő eszköznek annak értékelésére, hogy a Gdynia és Kosakowo önkormányzatainak a gdynia-i repülőtér polgári repülőtérre való átalakításának finanszírozásáról szóló döntése összhangban áll-e a piacgazdasági befektető elvével. Mire a 2010-es MEIP elemzést elvégezték, a részvényesek már döntöttek a beruházásról. A Bizottság továbbá úgy véli, hogy a 2012-es MEIP elemzés elvégzését követően végrehajtott tőkeinjekciók nem tekinthetők elkülönülten hozott autonóm beruházási döntéseknek, mivel ugyanazt a beruházási projektet érintik, mint amelyet az állami részvényesek már legkésőbb 2010-ben elkezdtek végrehajtani, és a 2012-es MEIP elemzés csupán az eredeti projekt kiigazításait és módosításait tartalmazza.

A 2013. novemberi aktualizálás

- (184) A Bizottság továbbá úgy ítéli meg, hogy annak vizsgálata során, hogy a beruházás összeegyeztethető-e a piacgazdasági befektető elvével, nem kell figyelembe venni azokat a módosításokat, amelyeket azzal a céllal eszközöltek a beruházási tervben, hogy a repülőtér által (külső szereplő nélkül) végzett üzemanyag-árúításból és navigációs szolgáltatások kínálásából származó többletbevételt érjenek el. Lengyelország megerősítette, hogy ezek a lehetséges bevételi források nem szerepeltek sem a gdyniai repülőtér vonatkozásában elkészített 2010-es MEIP elemzésben, sem a 2011-es MEIP elemzésben, sem pedig a 2012-es MEIP elemzésben, mivel amikor ezek az elemzések készültek, az állami részvényesek még annyira bizonytalanok voltak valamennyi, az ilyen típusú szolgáltatások nyújtásához szükséges engedély és koncesszió megszerzését illetően, hogy ezt a bevételt nem foglalták bele saját előrejelzéseikbe (még optimista forgatókönyvként sem). Mivel a MEIP elemzések elkészítésének idején még valószínűtlennek tűnt a szükséges engedélyek és koncessziók megszerzése, a Bizottság nem tudja ezeket visszamenőleg figyelembe venni.

Következtetés

- (185) A Gdynia és Kosakowo által a repülőtér-üzembentartónak nyújtott közfinanszírozás nem áll összhangban a piacgazdasági befektető elvével. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó intézkedés a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt.-t olyan gazdasági előnnyel ruházza fel, amelyet rendes piaci feltételek mellett nem érhetett volna el.

5.1.4. Szelektivitás

- (186) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint ahhoz, hogy egy intézkedést állami támogatásként lehessen meghatározni, annak előnyben kell részesítenie bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését. A szóban forgó esetben a Bizottság megállapítja, hogy a tőkeinjekciók csak a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt.-t érintik. Ezért ezek – jellegetükből fakadóan – szelektívek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

5.1.5. A verseny torzítása és a kereskedelemre gyakorolt hatás

- (187) Amikor egy tagállam olyan támogatást nyújt, amely megerősíti egy vállalkozás helyzetét a belső piacon versenytársnak számító más vállalkozásokhoz képest, úgy kell tekinteni, hogy ez utóbbiakat befolyásolja a támogatás ⁽⁶⁸⁾. A szóban forgó intézkedés által ráruházott gazdasági előny erősíti a repülőtér-üzembentartó gazdasági pozícióját, mivel a repülőtér-üzembentartó úgy tudja elindítani vállalkozását, hogy nem kell viselnie az ezzel járó beruházási és működési költségeket.
- (188) Az 5.1.1 pont megállapítása szerint, egy repülőtér működtetése gazdasági tevékenységnek számít. Verseny van egyfelől a repülőterek között, hogy magukhoz vonzzák a légitársaságokat és a megfelelő légi forgalmat (utas- és áruforgalmat), másfelől pedig a repülőtér-üzembentartók között, akik azért versengenek egymással, hogy őket bízzák meg az adott repülőtér irányításával. A Bizottság hangsúlyozza továbbá, hogy különösen a diszkont légitársaságok tekintetében még a különböző vonzásokörzetekben és különböző tagállamokban elhelyezkedő repülőterek is versenyben állhatnak egymással a légitársaságokért. A Bizottság megjegyzi, hogy a gdyniai repülőtér kb. [...] 000 utast fog kiszolgálni 2020-ig, és kb. 1 millió utast 2030-ban.
- (189) A 2005. évi légiközlekedési iránymutatások 40. bekezdése alapján még a kis repülőterek sem zárhatók ki az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazási köréből, mivel azok más kis repülőterekkel versengenek különösen a diszkont légitársaságokért és charterjáratokért. A Bizottság úgy véli, hogy fennáll a tagállamok közötti verseny és kereskedelem befolyásolásának kockázata.
- (190) A (187)–(189) preambulumbekézdésben előadott érvek alapján a gdyniai repülőtér-üzembentartóra ruházott gazdasági előny erősíti annak pozícióját versenytársaival szemben a repülőtéri szolgáltatók uniós piacán. A vizsgált közfinanszírozás ezért torzítja a versenyt, vagy annak torzulásával fenyeget, és befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

5.1.6. Következtetés

- (191) Tekintettel a (101)–(190) preambulumbekézdésben előadott érvekre a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt.-nek nyújtott tőkeinjekciók állami támogatásnak minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében. Mivel a finanszírozást már rendelkezésére bocsátották a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt.-nek, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Lengyelország nem tartotta tiszteletben az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében megfogalmazott tilalmat ⁽⁶⁹⁾.

⁽⁶⁸⁾ T-214/95. sz., *Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EU:T:1998:77/EBHT 1998., II-717. o.).

⁽⁶⁹⁾ T-109/01. sz. *Fleuren Compost kontra Bizottság* ügy (EU:T:2004:4/EBHT 2004., II-127. o.).

5.2. A támogatás összeegyeztethetősége

(192) A Bizottság megvizsgálta, hogy a szóban forgó támogatás összeegyeztethető-e a belső piaccal. A fentiek szerint a támogatás a gdyniai repülőtér elindításához kapcsolódó beruházási költségek és a repülőtér működésének első éveiben termelt működési veszteségek finanszírozásából áll (2019-ig, mind a 2010-es, mind a 2012-es MEIP elemzés szerint).

5.2.1. A 2014. és 2005. évi légi közlekedési iránymutatás alkalmazhatósága

(193) Az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése számos kivételről rendelkezik az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében rögzített általános szabály alól, miszerint az állami támogatás nem összeegyeztethető a belső piaccal. A szóban forgó támogatást az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján lehet megítélni, amely szerint: a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben.

(194) Ebben a vonatkozásban a 2005. évi légiközlekedési iránymutatás és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló 2014. március 31-i iránymutatás (a továbbiakban: 2014. évi légiközlekedési iránymutatás) ⁽⁷⁰⁾ keretét biztosít annak értékeléséhez, hogy a repülőtereknek nyújtott támogatás összeegyeztethetőnek nyilvánítható-e az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében.

(195) A 2014. évi légiközlekedési iránymutatás szerint a jogellenes állami támogatások értékelésére alkalmazandó szabályok meghatározásáról szóló bizottsági közlemény ⁽⁷¹⁾ vonatkozik a repülőtereknek nyújtott jogellenes beruházási támogatásra. Ebben a tekintetben, amennyiben a jogellenes beruházási támogatást 2014. április 4-e előtt nyújtották, a Bizottság a jogellenes beruházási támogatás nyújtásának idején érvényben lévő összeegyeztethetőségi szabályokat alkalmazza. Ennek megfelelően a Bizottság a 2005. évi légiközlekedési iránymutatásban megállapított elveket fogja alkalmazni a repülőtereknek 2014. április 4-e előtt nyújtott jogellenes beruházási támogatásra vonatkozóan ⁽⁷²⁾.

(196) A 2014. évi légiközlekedési iránymutatás értelmében a jogellenes állami támogatások értékelésére vonatkozó szabályok meghatározásáról szóló közlemény nem alkalmazandó a repülőtereknek 2014. április 4-e előtt nyújtott jogellenes működési támogatásokkal kapcsolatos, folyamatban lévő ügyekben. Viszont a Bizottság alkalmazni fogja a 2014. évi légiközlekedési iránymutatásban megállapított elveket a repülőtereknek és légitársaságoknak nyújtott működési támogatásokkal (folyamatban lévő bejelentésekkel és jogellenes, be nem jelentett támogatásokkal) kapcsolatos valamennyi ügyben, még abban az esetben is, ha 2014. április 4-e előtt nyújtották a támogatást ⁽⁷³⁾.

(197) A tőkeinjekciók a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt.-nek 2014. április 4-e előtt nyújtott jogellenes állami támogatásnak minősülnek (lásd a (191) preambulumbekendést).

5.2.2. A beruházási és működési támogatás megkülönböztetése

(198) Tekintettel a 2014. évi légiközlekedési iránymutatásnak a (196)–(197) preambulumbekendésben említett rendelkezéseire, a Bizottságnak meg kell határoznia, hogy a szóban forgó intézkedés jogellenes beruházási vagy működési támogatásnak minősül-e.

(199) A 2014. évi légiközlekedési iránymutatás 25. pont (18) bekezdése szerint a beruházási támogatás rögzített tőkeeszközökbe történő beruházás finanszírozására szolgáló támogatás, konkrétan a beruházási kiadás finanszírozási hiányának fedezésére.

(200) Másfelől a működési támogatás olyan támogatást jelent, ami fedezi a repülőtér bevételei és működési költségei közötti hiányzó összeget, ahol működési költségek (...) a repülőtéri szolgáltatások nyújtásának háttérében álló költségek, amelyek olyan költségkategóriákat ölelnek fel, mint például a személyzet, a szerződéses szolgáltatások,

⁽⁷⁰⁾ A Bizottság közleménye – Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról (HL C 99., 2014.4.4., 3. o.).

⁽⁷¹⁾ HL C 119., 2002.5.22., 22. o.

⁽⁷²⁾ A 2014. évi légiközlekedési iránymutatás 173. pontja.

⁽⁷³⁾ A 2014. évi légiközlekedési iránymutatás 172. pontja.

a kommunikáció, a hulladékkezelés, az energia, a karbantartás, a bérlet, az igazgatás stb. költségei, azonban nem terjednek ki a tőkekölségekre, a repülőtér által a légitársaságoknak nyújtott marketing támogatásra vagy egyéb ösztönzőkre, valamint a közérdekű feladatok ellátásának költségeire ⁽⁷⁴⁾.

- (201) Ezen fogalom meghatározások fényében a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. javára nyújtott állami támogatást beruházási támogatásnak kell tekinteni, amennyiben azt rögzített tőkeeszközök finanszírozására szánták. Az éves tőkeinjekcióknak az a része, amelyik fedezi a repülőtér-üzembentartó azon veszteségét, amit a kamatok, adózás és értékcsökkenési leírás előtti eredménybe (EBIDTA) még nem foglaltak bele (vagyis az eszközök értékcsökkenését, a finanszírozási költségeket, stb.), a közérdekű feladatok ellátásának költségei nélkül, a (102)–(107) preambulumbekzdésben meghatározottak szerint, szintén beruházási támogatásnak minősül.
- (202) Ezzel szemben az éves tőkeinjekcióknak az a része, amelyet a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. éves működési veszteségének ⁽⁷⁵⁾ fedezésére használtak fel, a kamatok, adózás és értékcsökkenési leírás előtti eredménybe (EBIDTA) belefoglalt költségek nélkül – amelyek a (102)–(107) preambulumbekzdésben meghatározottak szerint közérdekű feladatok ellátási költségeinek minősülnek –, a repülőtér-üzembentartó javára nyújtott működési támogatásnak minősül.

5.2.3. Beruházási támogatás

- (203) A repülőtéri infrastruktúra finanszírozásához nyújtott állami támogatás akkor összeegyeztethető az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjával, ha megfelel a 2005. évi légiközlekedési iránymutatások 61. bekezdésében megállapított feltételeknek:
- i. az infrastruktúra építése és üzemeltetése egyértelműen meghatározott közös érdekű célt szolgál (regionális fejlesztés, hozzáférhetőség stb.);
 - ii. az infrastruktúra szükséges a kitűzött cél eléréséhez, és arányos azzal;
 - iii. az infrastruktúra középtávon kielégítő kilátásokat biztosít a használat terén, nevezetesen a meglévő infrastruktúrák használatának fényében;
 - iv. biztosított-e az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára, egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen;
- (v) a kereskedelem fejlődése az uniós érdekekkel ellentétes mértékben nem sérül.
- (204) Továbbá ahhoz, hogy egy repülőtérnek nyújtott állami támogatás összeegyeztethető legyen a belső piaccal, minden más állami támogatási intézkedéshez hasonlóan, ösztönző hatással kell bírnia, valamint szükségesnek kell lennie a törvényes cél eléréséhez, és arányosnak kell lennie azzal.
- (205) Lengyelország azon a véleményen van, hogy a gdyniai repülőtér átalakítására irányuló projekt közfinanszírozása megfelel a 2005. évi légiközlekedési iránymutatásokban meghatározott, beruházási támogatásokra előírt feltételek mindegyikének.
- i. Az infrastruktúra építése és üzemeltetése egyértelműen meghatározott közös érdekű célt szolgál (regionális fejlesztés, hozzáférhetőség stb.)
- (206) A Bizottság megállapítja, hogy a pomerániai térséget már most is hatékonyan kiszolgálja a gdański repülőtér, amely csupán kb. 25 km-re fekszik a tervezett új repülőtértől.
- (207) A gdański repülőtér a hármavárosi környűrű közelében helyezkedik el, amely része a Gdynia, Sopot és Gdańsk városát elkerülő S6 jelű gyorsforgalmi útnak, és könnyű hozzáférést biztosít a repülőtérhez a pomerániai térségben lakók nagy többsége számára. Egy új repülőtér megépítése önmagában még Gdynia lakosságának sem jelentene jelentős javulást az összeköttetés szempontjából, mivel Gdynia központjától a gdyniai és a gdański repülőtér is autóval kb. 20–25 perc távolságra helyezkedik el.

⁽⁷⁴⁾ A 2014. évi légiközlekedési iránymutatás 25. pont (21), (22) és (23) bekezdése.

⁽⁷⁵⁾ Kamatok, adózás és értékcsökkenési leírás előtti eredményben („EBIDTA”) kifejezve.

- (208) A Bizottság azt is megállapítja, hogy a jelenleg épülő, az Unió strukturális alapjaiból társfinanszírozott Hármasváros Nagyvárosi Vasúti összeköttetés mind Gdańsk, mind pedig Gdynia lakói számára lehetővé teszi, hogy saját városközpontjukból közvetlenül eljussanak a gdański repülőtérre kb. 25 perc alatt. A Hármasváros Nagyvárosi Vasút a pomerániai térség más részein élők számára is közvetlen vagy nem közvetlen vasúti összeköttetést fog biztosítani a gdański repülőtérrel.
- (209) A Bizottság azt is megállapítja, hogy a gdański repülőtér jelenleg évi 5 millió utast kiszolgáló kapacitással bír, miközben 2010–2013 között a tényleges utasforgalom az alábbiak szerint alakult: 2010 – 2,2 millió, 2011 – 2,5 millió, 2012 – 2,9 millió, 2013 – 2,8 millió. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy jelenleg folyamatban van a gdański repülőtér bővítése évi 7 millió utas kiszolgálására. Ez a beruházás várhatóan 2015-ben készül el.
- (210) Továbbá, a Lengyelország által a pomerániai térségre vonatkozóan rendelkezésre bocsátott és a 2012-es MEIP elemzés elkészítéséhez használt forgalmi előrejelzés szerint a térségben a teljes kereslet évi [...] millió utas lesz [...].

9. táblázat

Forgalmi előrejelzések a pomerániai térségben (millióban kifejezve)

2013	2015	2017	2019	2020	2023	2026	2027	2028	2030
2,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	7,7

- (211) A Bizottság azt is megállapítja, hogy a Lengyelország által rendelkezésre bocsátott információk szerint a gdański repülőtér főterve a repülőtér további bővítéséről rendelkezik, évi 10 millió utast kiszolgáló kapacitás eléréséig. A forgalom fejlődése függvényében tehát a jövőben döntés születik a gdański repülőtér kapacitásának bővítésére több mint 7 millió utas kiszolgálására.
- (212) Lengyelország szerint az aktualizált előrejelzés (amely 2013 márciusában készült) azt mutatja, hogy a vonzaskörzetben jelen lévő kereslet várhatóan magasabb lesz, mint amelyet a 2012-es forgalmi előrejelzésekben vártak. A módosított előrejelzések szerint a vonzaskörzetben jelen lévő kereslet 2030-ban 9 millió utas körül lesz. Azonban ez az előrejelzés is azt mutatja, hogy a gdański repülőtér további beruházások nélkül, önmagában is elegendő lenne ahhoz, hogy kielégítse a térségben jelen lévő keresletet legalább 2025-ig (a (63) preambulumbekkezdésben található kiigazított forgalmi előrejelzések alapján).
- (213) Továbbá, a Lengyelország által rendelkezésre bocsátott információk szerint a gdański repülőtér jelenlegi kifutópálya-kapacitása óránként 40–44 műveletre elegendő, míg jelenleg óránként átlagosan 4,7 műveletet hajtanak végre.
- (214) A Lengyelország által rendelkezésre bocsátott információk alapján (lásd a fenti (209)–(213) preambulumbekkezdést) a Bizottság megállapítja, hogy az elkövetkezendő években a gdański repülőtér kapacitásának mindössze 50–60 %-lesz kihasználva. Következésképpen, még ha az utasszámok gyorsan is növekednek a pomerániai térségben, a gdański repülőtér hosszú időn keresztül képes lesz kiszolgálni a légitársaságok és utasok igényeit.
- (215) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a gdański repülőtér több mint 40 belföldi és nemzetközi célállomást kínál (pontok közötti csatlakozásokat és olyan csomópontokhoz való csatlakozásokat, mint például Frankfurt, München, Varsó és Koppenhága).
- (216) Amint az a (78) preambulumbekkezdésben említésre került, Lengyelország egyfelől azzal érvel, hogy a gdański repülőtér kapacitásbővítési lehetőségei korlátozottak tervezési és környezetvédelmi okokból. Másfelől ugyanakkor azt az érvet hozza fel, hogy nincsenek korlátai a gdański repülőtér kapacitásbővítésének. Mivel a kapacitásbővítési korlátozásokra vonatkozó érvek egymásnak ellentmondóak, és egyébként sincsenek alátámasztva, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy értékelését nem alapozhatja rájuk.

- (217) Tekintettel a gdański repülőtér tartalék kapacitására, amelyet hosszú távon nem fognak teljesen kihasználni, valamint tekintettel a repülőtér kapacitásának hosszú távon és szükség esetén történő további bővítése tervére, a Bizottság nem hiszi, hogy egy másik repülőtér létrehozása a pomerániai térségben hozzájárulna a térség fejlődéséhez. A Bizottság továbbá megállapítja, hogy Pomeránia már jó csatlakozásokkal rendelkezik a gdański repülőtérnek köszönhetően, és egy új repülőtér nem fogja javítani az összeköttetést ezzel a térséggel.
- (218) A Bizottság azt is megállapítja, hogy a gdyniai repülőtér üzleti modellje azt sugallja, hogy versenyezni fog az utasokért a gdański repülőtérrel a diszkont légitársaságok, a charterjáratok és a nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedés piacán. Továbbá egy új repülőtér létesítése tartalék, biztonsági repülőtér céljára nem indokolja a gdyniai repülőtéri beruházás nagyságát.
- (219) Amint az a (77) preambulumbekkezdésben megemlítsre került, Lengyelország hivatkozik Pomeránia 2007–2020 közötti regionális közlekedés-fejlesztési stratégiájára, amely Lengyelország szerint elismerte egy olyan csomópont létesítésének szükségességét, amely egymással szorosan együttműködő, Pomerániát kiszolgáló repülőterekből áll.
- (220) A Bizottság azonban megjegyzi, hogy Pomeránia 2007–2020 közötti regionális közlekedés-fejlesztési stratégiája csupán azokat a lehetséges stratégiai irányokat mutatja be, amelyek mentén a térség közlekedése fejleszthető illetve fejlesztendő. A gdyniai repülőtérrel kapcsolatban tett megállapítások nagyon általános természetűek. Ezenfelül a dokumentum nem vázolja fel azokat a megvalósítási lépéseket, amelyek biztosítják a gdyniai repülőtér polgári repülési célokra történő használatát. Nem is határoz meg semmilyen kötelezettséget ezen célkitűzéssel kapcsolatban. Ellenkezőleg, a dokumentum hangsúlyozza, hogy a Gdynia-Kosakowo vagy a Slupsk-Redzikowo repülőterén végzett kereskedelmi tevékenységek fejlesztésének elsősorban a gazdaságilag életképes és jelenlegi igényeket kielégítő kapacitásra kell irányulnia, valamint rakományok kezelésének lehetőségére, amennyiben az nyereségesnek bizonyul.
- (221) Hasonlóképpen, a nemzetvédelmi minisztérium, a közlekedési minisztérium, a gdański repülőtér és különböző regionális hatóságok által 2005. április 29-én aláírt (jelen határozat (21) preambulumbekkezdésében említett) szándéknyilatkozat is nagyon általános jellegű, és csak azt a szándékot fejezi ki, hogy Kosakowo katonai repülőterén bevezessék a polgári légiközlekedést.
- (222) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a 2014/883/EU határozat elfogadását követően a pomerániai tartomány kormányzója, valamint Gdańsk és Sopot városok (a régió három legnagyobb városa közül kettő, amelyek egyben a gdański repülőtér részvényesei is) polgármesterei írásos nyilatkozatot tettek. Ebben a nyilatkozatban kijelentették, hogy a 2005. április 29-i szándéknyilatkozatot nem azzal a szándékkal írták alá, hogy elkezdjék Gdyniában egy új repülőtér építését. A nyilatkozat szerint a szándéknyilatkozatot csak abból a célból írták alá, hogy megőrizzék a meglévő katonai repülőtér infrastruktúráját a katonai repülőtér és a gdański repülőtér közötti jövőbeni együttműködés érdekében. Ebben az összefüggésben a gdyniai repülőtér csak nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedésre szolgálhatna.
- (223) A helyi hatóságok azt is kihangsúlyozták, hogy a gdyniai repülőtér létesítésére vonatkozó döntés Gdynia és Kosakowo önálló döntése volt, annak ellenére, hogy ismételten tájékoztatták őket arról, hogy ez a beruházás gazdaságilag nem indokolt.
- (224) 2013. augusztus 6-i levelében Lengyelország kijelentette, hogy a gdański repülőtér részvényesei (köztük Gdynia) 2013. július 30-án (vagyis a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását követően) úgy határoztak, hogy felállítanak egy munkacsoportot a gdyniai és gdański repülőtérrel való együttműködés lehetséges forgatókönyveinek elemzése érdekében. Gdynia polgármestere 2013. október 30-án kelt levelében (melyet 2013. november 4-én bocsátottak a Bizottság rendelkezésére) jelentést tett arról, hogy a munkacsoport javasolta a gdański repülőtér részvényeseinek a két pomerániai repülőtér egyesítését (úgy, hogy a gdański repülőtér vegye át a gdyniai repülőtérrel). A polgármester arról is jelentést tett, hogy az egyesítés részleteit még elemzik.
- (225) A Bizottság úgy látja, hogy a munkacsoportot kizárólag a hivatalos vizsgálati eljárás megindítása miatt állították fel, ezért az nem fogadható el egy térségi közlekedési stratégia megvalósításának bizonyítékául. Azt is hangsúlyozni kell, hogy a Bizottságot nem tájékoztatták semmilyen korábbi vagy későbbi intézkedésről a két pomerániai repülőtér közötti együttműködést illetően. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a gdyniai repülőtér és a gdański repülőtér között egy csomópont keretei közt történő együttműködés nem küszöbölne ki a tényleges közlekedési szükségletek tekintetében minden alapot nélkülöző infrastruktúra-megkettőzést.

(226) A fentiekre figyelemmel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a gdyniai repülőtéri beruházás egyszerűen az infrastruktúra megkettőzéséhez vezet a térségben, ami nem szolgál egyértelműen meghatározott közös érdekű célt.

ii. Az infrastruktúra szükséges a kitűzött cél eléréséhez, és arányos azzal

(227) Amint az a (206)–(226) preambulumbekendésekben megállapításra került, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a gdyniai repülőtér vonzáskörzetét hatékonyan kiszolgálja, és a jövőben is ki fogja szolgálni a gdański repülőtér. Továbbá mindkét repülőtér hasonló üzleti modellt követne, és főként diszkont légitársaságok járataira és charterjáratokra összpontosítana.

(228) Egyértelműen meghatározott közös érdekű cél hiányában a Bizottság úgy véli, hogy az infrastruktúra nem tekinthető úgy, mint amely szükséges egy közös érdekű célhoz és arányos egy közös érdekű céllal (lásd még a (226) preambulumbekendést).

iii. Az infrastruktúra középtávon kielégítő kilátásokat biztosít a használat terén, nevezetesen a meglévő infrastruktúrák használatának fényében

(229) Az i. pontban foglalt megállapítás szerint a gdyniai repülőtér csupán 25 km távolságra van a már meglévő gdański repülőtértől, és a két repülőtér ugyanazzal a vonzáskörzettel és üzleti modellel rendelkezik.

(230) Jelenleg a gdański repülőtér kapacitásának kevesebb mint 60 %-át használja ki. Figyelembe véve a jelenleg folyó beruházásokat, a gdański repülőtér elegendő a térségben jelentkező kereslet kielégítéséhez legalább 2025–2028-ig, az alkalmazott előrejelzésektől függően, további bővítése pedig megvalósítható.

(231) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a gdyniai repülőtér üzleti terve azt mutatja, hogy a repülőtér bevételének kb. [80–90] %-át diszkont és charter légitársaságok kiszolgálásából teremtené elő. Ez azt jelenti, hogy olyan piacokra fókuszálna, amelyek a gdański repülőtér alapvető üzleti tevékenységét jelentik.

(232) Ebben az összefüggésben a Bizottság azt is megállapítja, hogy Lengyelország nem szolgáltatott bizonyítékot a két repülőtér közötti lehetséges együttműködésre (lásd még a (224) és (225) preambulumbekendést).

(233) A tervezett más légiközlekedési és nem légiközlekedési tevékenységekből (gyártás és szolgáltatások) származó bevételek önmagukban nem elegendőek a gdyniai repülőtér működtetéséhez szükséges magas működési költségek fedezésére.

(234) Ennélfogva a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a gdyniai repülőtér nem kínál kielégítő középtávú kilátásokat a kihasználtságra vonatkozóan.

iv. Az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen biztosított

(235) Lengyelország megerősítette, hogy minden lehetséges felhasználó számára hozzáférhető lenne a repülőtéri infrastruktúra egyenlő és megkülönböztetésmentes alapon, bármiféle kereskedelmi szempontból indokolatlan megkülönböztetés nélkül.

v. A kereskedelem fejlődése a közös érdekekkel ellentétes mértékben nem sérül

(236) A Bizottság megállapítja, hogy Lengyelország egyáltalán nem szolgáltatott bizonyítékot arra, hogy a gdyniai és gdański repülőtér egymással együttműködő légiközlekedési csomópontot alkotna. A logika azt diktálja, hogy a két repülőtérnek valójában versenyeznie kellene egymással, hogy lényegében ugyanazokat az utasokat megnyerjék.

- (237) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a gdyniai repülőtér üzleti terve (amely szerint a bevétel kb. [80–90] %-át diszkont és charterjáratok termelik), valamint a beruházás nagysága (pl. évi 0,5 millió utast kiszolgáló kapacitással rendelkező terminál, amelyet a jövőben bővíteni kell) nem támasztja alá azt az állítást, hogy a gdyniai repülőtér a nem kereskedelmi közforgalmú légitársasági forgalomra összpontosítana, és csak, illetve főként a nem kereskedelmi közforgalmú légitársasági ágazat számára nyújtana szolgáltatásokat.
- (238) Figyelemmel a fentiekre, valamint arra, hogy mindkét repülőtér diszkont és charterjáratokra összpontosítana, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a támogatás egy olyan repülőtérre irányul, amely közvetlen versenyben állna egy másik repülőtérrel ugyanazon vonzókörzeten belül, anélkül, hogy igény lenne olyan repülőtéri szolgáltatásokra, amelyeket nem tudna kiszolgálni a már létező repülőtér.
- (239) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a szóban forgó támogatás a kereskedelmet a közös érdekekkel ellentétes mértékben befolyásolná. A következtetést alátámasztja a támogatás által elérendő közös érdekű célkitűzés hiánya.

vi. A támogatás szükségessége, ösztönző hatás

- (240) A Lengyelország által rendelkezésre bocsátott adatok alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a beruházási költségek alacsonyabbak lehetnek, mint más hasonló lengyelországi regionális repülőterek megépítésének költségei. Ez leginkább annak köszönhető, hogy a katonai repülőtér már létező infrastruktúráját használják. Lengyelország továbbá azzal érvel, hogy a repülőtér-üzembentartó nem vállalná a beruházást a támogatás nélkül.
- (241) A Bizottság azt is megállapítja, hogy az a hosszú időszak, amely a megtérülési küszöb eléréséhez szükséges egy ilyen típusú beruházás esetében, azt jelenti, hogy közfinanszírozásra lehet szükség a kedvezményezett magatartásának megváltoztatásához, hogy előrehaladjon a beruházással. Továbbá, mivel a beruházási projekt várható jövedelmezőségét nem lehet megállapítani (lásd a (185) preambulumbekendést), és egy piacgazdasági befektető nem fogna bele egy ilyen projektbe, igen valószínű, hogy a támogatás megváltoztatja a repülőtér-üzembentartó magatartását.
- (242) Egyértelműen meghatározott közös érdekű cél hiányában azonban a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a támogatás nem tekinthető úgy, mint amely szükséges egy ilyen célhoz, vagy arányos azzal.
- (243) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a Gdynia és Kosakowo által a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. javára juttatott beruházási támogatás nem felel meg a 2005. évi légitársasági iránymutatások követelményeinek, és nem tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal.

5.2.4. Működési támogatás

- (244) A Bizottság a 2014/883/EU határozat (227) preambulumbekendése szerinti működési támogatásra vonatkozó értékelését arra a megállapításra alapozta, miszerint működési támogatás nyújtása egy olyan beruházási projekt működésének biztosítására, amely összeegyeztethetetlen beruházási támogatásban részesül, alapjaiban összeegyeztethetetlen a belső piaccal. Az összeegyeztethetetlen beruházási támogatás nélkül a gdyniai repülőtér nem létezne, mivel azt teljes mértékben ebből a támogatásból finanszírozzák, nem létező repülőtéri infrastruktúrára pedig nem adható működési támogatás.
- (245) A 2005. évi légitársasági iránymutatás szerinti megállapítás ugyanúgy érvényes a 2014. évi légitársasági iránymutatás alapján, és elegendő annak megállapításához, hogy a repülőtér-üzembentartónak nyújtott működési támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.
- (246) Ezenfelül a 2014. évi légitársasági iránymutatásban meghatározott első összeegyeztethetőségi feltétel – amely szerint a működési támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető, ha az hozzájárul egy jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez úgy, hogy növeli az Európai Unió polgárainak mobilitását és javítja a régiók összeköttetését, vagy előmozdítja a térség fejlődését – nyilvánvalóan nem teljesül, ha az adott működési támogatás egy olyan repülőtér működésének biztosítására irányul, amelyet kizárólag a belső piaccal összeegyeztethetetlen beruházási támogatásból építettek.

- (247) Ennélfogva a Bizottság úgy véli, hogy a (203) és az azt követő preambulumbekendések (amelyek azt bizonyítják, hogy a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt.-nek nyújtott beruházási támogatás a repülőtéri infrastruktúrák megkettőzése miatt nem egy egyértelműen meghatározott közös érdekű célt teljesít, és ezért a 2005. évi légiközlekedési iránymutatás értelmében összeegyeztethetetlen a belső piaccal) azt is bebizonyítják, hogy Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt.-nek nyújtott működési támogatás szintén nem összeegyeztethető a belső piaccal, amint azt a 2014/883/EU határozat már megállapította. A Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt.-nek nyújtott működési támogatás (a beruházási támogatáshoz hasonlóan) egyszerűen a repülőtéri infrastruktúra megkettőzéséhez vezet egy olyan térségben, amelyet már láthatóan jól kiszolgál egy nem túlterhelt repülőtér, és így nem járul hozzá egy jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez.
- (248) A teljesség kedvéért a Bizottság megjegyzi, hogy ugyanerre a megállapításra jutna, ha a működési támogatást a Lengyelország által idézett regionális támogatásra vonatkozó szabályok fényében kellene értékelni. Ebben az esetben a Bizottság figyelembe venné azt a tényt, hogy a gdyniai repülőtér az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontjában meghatározott eltérés szerinti hátrányos helyzetű régióban helyezkedik el, ami által a Bizottságnak meg kellene vizsgálnia, hogy a szóban forgó működési támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető-e a nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatás alapján.
- (249) A nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatás 76. bekezdése alapján, az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontjában meghatározott eltérés szerinti hátrányos helyzetű régiókban nyújthatnak működési támogatást, feltéve, hogy az alábbi halmozott feltételek teljesülnek: i. a támogatás regionális fejlődéshez való hozzájárulása és természete szempontjából indokolt; és ii. mértéke az általa enyhíteni kívánt hátrányokkal arányos.
- (250) Lengyelország azon a véleményen van, hogy a működési támogatás összeegyeztethető a nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatás 76. bekezdésével (lásd a (95)–(97) preambulumbekendést).
- (251) Mivel Pomerániát már kiszolgálja a gdański repülőtér, és az új repülőtér nem fogja javítani a térség csatlakozásait, a Bizottság nem vonhatná le azt a következtetést, hogy a támogatás hozzájárulna a regionális fejlődéshez.
- (252) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a működési támogatás nem tekinthető arányosnak az enyhíteni kívánt hátrányokkal, mivel a jelek szerint Pomeránia nem szenved csatlakozási hátrányoktól.
- (253) A Bizottság továbbá úgy vélekedne, hogy a vizsgált működési támogatást előre meghatározott kiadások finanszírozására fordították. Tekintettel azonban a Bizottságnak a gdyniai repülőtér üzleti terve vonatkozásában folytatott vizsgálódására és az 5.1.3 pontban bemutatott előrejelzett bevételek és kiadások szintjének értékelésére, nem vonható le az a következtetés, hogy a támogatás egy ideiglenes alapon, csökkenő mértékben nyújtott szükséges minimumra korlátozódna. Különösen a repülőtér-üzembentartó várható jövedelmezősége vonatkozásában jelentkező bizonytalanságokra tekintettel (lásd a támogatás meglétéről szóló pontot) a támogatás átmeneti és csökkenő jellege nem biztosítható.
- (254) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a Gdynia és Kosakowo által a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. javára juttatott működési támogatás nem összeegyeztethető a belső piaccal, és egy olyan repülőtér működésének biztosítására irányul, amely csupán összeegyeztethetetlen beruházási támogatásnak köszönhetően létezik, és (a beruházási támogatáshoz hasonlóan) egyszerűen a repülőtéri infrastruktúra megkettőzéséhez vezet.

5.2.5. Az összeegyeztethetőségre vonatkozó következtetés

- (255) A Bizottság következőképpen megállapítja, hogy a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. számára nyújtott állami támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.
- (256) A Bizottság nem állapított meg más rendelkezést a belső piaccal való összeegyeztethetőség vonatkozásában, amely alapul szolgálhatna annak megállapításához, hogy a szóban forgó támogatás összeegyeztethető a Szerződéssel. Ugyanakkor Lengyelország sem hivatkozott a belső piaccal való összeegyeztethetőségre vonatkozó rendelkezésekre, és nem adott elő olyan alapos érveket, amelyek alapján a Bizottság a támogatást összeegyeztethetőnek tekinthetné.

- (257) A beruházási és működési támogatás, amelyet Lengyelország nyújtott vagy szándékozik nyújtani a Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. részére, nem összeegyeztethető a belső piaccal. Lengyelország jogszerűtlenül, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével valósította meg a támogatást.

6. VISSZATÉRÍTÉS

- (258) Ha a Bizottság megállapítja, hogy valamely támogatás a belső piaccal nem összeegyeztethető, akkor az EUMSZ és a Bíróság állandó ítélezési gyakorlata szerint, a Bizottság jogosult dönteni arról, hogy az érintett tagállamnak meg kell-e szüntetnie a támogatást vagy módosítania kell azt ⁽⁷⁶⁾. Az állandó ítélezési gyakorlatból következik továbbá, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében az államra a támogatás megszüntetését illetően kirótt kötelezettség célja a korábbi állapot visszaállítása ⁽⁷⁷⁾. 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, és a támogatás nyújtása előtti helyzet helyreáll ⁽⁷⁸⁾.
- (259) Az ítélezési gyakorlattal összhangban, a 659/1999/EK tanácsi rendelet ⁽⁷⁹⁾ 14. cikke megállapította, 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.
- (260) Ezért a fent említett állami támogatást vissza kell téríteni a lengyel hatóságoknak, amennyiben az már kifizetésre került.
- (261) A Bizottság emlékeztet arra, hogy az állandó ítélezési gyakorlat szerint az a tény, hogy egy vállalkozás nehéz helyzetben van vagy csődbe megy, nem érinti a tagállamnak a támogatás visszatéríttetésére irányuló kötelezettségét ⁽⁸⁰⁾. Ilyen esetben a korábbi helyzet visszaállítása és a jogellenesen kifizetett támogatásból eredő versenytorzítás megszüntetése elvileg elérhető az ilyen támogatás visszafizetésére vonatkozó kötelezettségnek a kötelezettségek ütemtervébe való bejegyzés révén ⁽⁸¹⁾. Amennyiben az állami hatóságok nem képesek visszatéríteni a támogatás teljes összegét, a kötelezettség bejegyzése révén csak akkor teljesül a visszatéríttetési kötelezettség, ha a fizetése képtelenségi eljárás az érintett vállalkozás felszámolásához, vagyis tevékenységei végleges megszüntetéséhez vezet ⁽⁸²⁾.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 201/883/EU határozat visszavonásra kerül.

2. cikk

(1) A Gdynia-Kosakowo repülőtér Zrt. javára 2007. augusztus 28. és 2013. június 17. között végrehajtott tőkeinjekciók Lengyelország által jogtalanul, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével megvalósított és a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősülnek, kivéve, amennyiben ezeket a tőkeinjekciókat olyan beruházásokra költötték, amelyek szükségesek a C(2013) 2045 final határozat értelmében közérdekű feladatnak tekintendő tevékenységek elvégzéséhez.

⁽⁷⁶⁾ C-70/72 sz., *Bizottság kontra Németország* ügy (EU:C:1973:87/EBHT 1973, 813 o., 13. pont).

⁽⁷⁷⁾ C-278/92 sz., C-279/92 sz. és C-280/92 sz., *Spanyolország kontra Bizottság* ügy (EU:C:1994:325/EBHT 1994, I-04103 o., 75. pont).

⁽⁷⁸⁾ C-75/97 sz., *Belgium kontra Bizottság* ügy (EU:C:1999:311/EBHT 1999, I-03671 o., 64–65. pont).

⁽⁷⁹⁾ A Tanács 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

⁽⁸⁰⁾ C-42/93. sz. *Spanyolország kontra Bizottság* („Merco”) ügy (EU:C:1994:326/EBHT 1994., I-4175. o., 33. pont); T-496/09. sz. *Bizottság kontra Olaszország* ügy (EU:T:2011:740/EBHT 2011., I-11483. o., 72. pont).

⁽⁸¹⁾ C-277/00. sz. *Németország kontra Bizottság* ügy („SMI”), (EU:C:2004:238/EBHT 2004., I-4355. o., 85. pont); 52/84. sz. *Bizottság kontra Belgium* ügy, EU:C:1986:3/[1986] 89. o., 14. pont; C-142/87. sz. *Belgium kontra Bizottság* ügy („Tubemeuse”), EU:C:1990:125/[1990] I-959. o., 60–62. pont

⁽⁸²⁾ C-610/10. sz., *Bizottság kontra Spanyolország* („Magesfa”) ügyben hozott ítélet (EU:C:2012:781, 104. pont), valamint az idézett ítélezési gyakorlat.

(2) Azok a tőkeinjekciók, amelyeket Lengyelország 2013. június 17-ét követően tervez megvalósítani a Gdynia–Kosakowo repülőtér javára a Gdynia–Kosakowo katonai repülőtér polgári repülőtérre való átalakítása érdekében, a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősülnek. Következésképpen az állami támogatás nem valósítható meg.

3. cikk

(1) Lengyelország visszafizetteti a kedvezményezettel az 2. cikk (1) bekezdésében említett támogatást.

(2) A visszafizetendő támogatási összeg tartalmazza a támogatás rendelkezésre bocsátásától a tényleges visszafizetés időpontjáig esedékes kamatokat. A kamatokat a 794/2004/EK bizottsági rendelet ⁽⁸³⁾ V. fejezetével összhangban kamatos kamattal kell kiszámítani.

(3) E határozat kihirdetésének időpontjától Lengyelország beszüntet minden, az 2. cikk (2) bekezdésében említett folyamatban lévő támogatáskifizetést.

4. cikk

(1) Az 2. cikk (1) bekezdésében említett támogatás, valamint a 3. cikk (2) bekezdésében említett kamat visszafizetése azonnali és tényleges.

(2) Lengyelország biztosítja e határozatnak az arról szóló értesítéstől számított négy hónapon belüli végrehajtását.

5. cikk

(1) E határozat közlésétől számított két hónapon belül Lengyelország benyújtja a következő információkat a Bizottságnak:

- a) a kedvezményezett által visszafizetendő teljes összeg (a támogatás összege és a kamatok);
- b) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedések részletes bemutatása;
- c) olyan dokumentumok, amelyek igazolják, hogy elrendelték a támogatásnak a kedvezményezett általi visszafizetését.

(2) Lengyelország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében hozott nemzeti intézkedések eredményeiről, mindaddig, amíg az 2. cikk (1) bekezdésében említett támogatás, valamint a 3. cikk (2) bekezdésében említett kamat visszafizetése be nem fejeződött. A Bizottság egyszerű kérésére haladéktalanul benyújtja az e határozat teljesítésére vonatkozó, már meghozott és tervezett intézkedésekre vonatkozó információkat. Belgium továbbá részletes adatokat szolgáltat a kedvezményezettől már visszavett támogatási és kamatösszegekről.

6. cikk

Ennek a határozatnak a Lengyel Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2015. február 26-án.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja

⁽⁸³⁾ 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.).

MELLÉKLET

INFORMÁCIÓK A FELVETT, A VISSZATÉRÍTENDŐ ÉS A MÁR VISSZATÉRÍTETT TÁMOGATÁSI
ÖSSZEGEKRŐL

A kedvezményezett azonosító adatai	A teljes felvett összeg (*)	A teljes visszatérítendő összeg (*) (Tőke)	Már visszafizetett teljes összeg (*)	
			Tőke	Visszafizetési kamat

(*) Millió nemzeti fizetőeszközben.

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1587 HATÁROZATA**(2015. május 7.)****a Portugália által az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. számára nyújtott SA.35546 (2013/C)
(korábbi 2012/NN) számú állami támogatásról***(az értesítés a C(2015) 3036. számú dokumentummal történt)***(csak az angol nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

tekintettel a Bizottságnak az SA.35546 (2013/C) (korábbi 2012/NN) számú támogatás tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás megindításáról szóló határozatára ⁽¹⁾,

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket a fent említett rendelkezéseknek megfelelően,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) 2012. október 3-i e-mailjükben a portugál hatóságok nem hivatalosan rövid tájékoztató feljegyzést nyújtottak be a Bizottságnak az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (a továbbiakban: ENVC) privatizációjából származó bevétel maximalizálását célzó állami intézkedésekről. A benyújtott információ alapján 2012. október 5-én a Bizottság úgy határozott, hogy hivatalból eljárást indít SA.35546 (2012/CP) nyilvántartási számon. Portugáliát a 2012. október 11-én kelt levélben tájékoztatta az eljárás megindításáról.
- (2) 2012. október 12-én kelt levelében a Bizottság kiegészítő információkat kért, amelyre Portugália 2012. november 9-én kelt e-mailjében és 2012. november 20-án kelt levelében válaszolt. Ezekből az információkból az derült ki, hogy az ENVC korábban olyan intézkedésekben részesült, amelyek állami támogatásnak minősülhetnek. 2012. október 16-án konferenciahívásra került sor a portugál hatóságokkal. A portugál hatóságok kérésére 2012. december 11-én személyes találkozóra került sok a Bizottság és a portugál hatóságok között. Portugália kiegészítő információkat nyújtott be 2012. december 28-án kelt levelében és 2013. január 18-án kelt e-mailjében.
- (3) A Bizottság a 2013. január 23-án kelt levelében tájékoztatta Portugáliát, hogy a támogatás tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).
- (4) A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozata megjelent *az Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽²⁾, amelyben felkérték az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be az intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket. Portugália 2013. március 12-én kelt levelében észrevételeket nyújtott be az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban. A Bizottsághoz az érdekelt felektől nem érkezett észrevétel.
- (5) A hivatalos vizsgálati eljárás során Portugália számos alkalommal nyújtott be információt a Bizottság információkéréseire. Ezen túlmenően a Bizottság és a portugál hatóságok telefonos konferenciahívásokat tartottak 2013. május 27-én, 2013. július 29-én, 2013. november 13-án és 2015. január 20-án. Továbbá 2014. március 17-én személyes találkozóra került sor a Bizottság és a portugál hatóságok között.

⁽¹⁾ Állami támogatás – Portugália – SA.35546 (2013/C) (korábbi 2012/NN) számú állami támogatás – Az Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. javára meghozott korábbi intézkedések – Felhívás észrevételek benyújtására az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése értelmében (HL C 95., 2013.4.3., 118. o.).

⁽²⁾ Lásd az 1. lágjegyzetet.

- (6) 2015. február 27-i levelében Portugália felkérte a Bizottságot annak megerősítésére, hogy semmilyen esetleges visszafizetési kötelezettséget nem terjesztenek ki a WestSea-re. Ugyanebben a levelében Portugália beleegyezett, hogy lemond az EUMSZ 342. cikkéből eredő jogairól az 1/1958 rendelet ⁽³⁾ 3. cikkével kapcsolatban, és elfogadhatja ezt a határozatot, majd angol nyelven értesítést küld róla.

2. HÁTTÉR-INFORMÁCIÓK

2.1. A kedvezményezett

- (7) Az ENVC egy portugál hajógyár volt, amelyet 1944-ben alapítottak és 1975-ben államosítottak. Teljes mértékben állami tulajdonban volt az *EMPORDEF-en – Empresa Portuguesa de Defesa (SGPS), S.A.* (a továbbiakban: EMPORDEF), egy 100 %-os állami tulajdonban lévő holdingtársaságon keresztül, amely számos állami tulajdonú vállalatot irányít a védelmi szektorban.
- (8) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozat időpontjában (lásd a fenti (3) preambulumbekendést) az ENVC 638 alkalmazottat foglalkoztatott, és az egyetlen olyan hajógyár volt Portugáliában, amely képes volt hadihajókat építeni ⁽⁴⁾. Az ENVC hajógyártási portfóliója abban az időben két aszfaltszállító hajó építésére korlátozódott, amelyeket a *Petróleos de Venezuela S.A* (a továbbiakban: **PDVSA**), egy 100 %-ban a venezuelai állam tulajdonában lévő vállalat megrendelésére készítették.
- (9) Az ENVC koncessziós területen dolgozott. A koncessziót először 1946-ban adták meg az ENVC számára, ezt követően pedig 1948-ban, 1949-ben, majd 1974-ben módosították. 1989-ben a koncessziós területet kibővítették és a koncesszió időtartamát – amely eredetileg 2006-ban járt volna le – 2031-ig meghosszabbították ⁽⁵⁾.

2.2. A privatizációs eljárás

- (10) Az eljárás megindításáról szóló határozat időpontjában az ENVC még mindig aktív volt a piacon. A 2012. augusztus 13-i 186/2012 számú törvényerejű rendelettel a kormány úgy határozott, hogy újraprivatizálja a vállalatot ⁽⁶⁾.
- (11) A privatizációs folyamatra a portugál privatizációs törvény keretében került sor ⁽⁷⁾. A folyamatra vonatkozó különleges szabályok, azaz a 186/2012 számú törvényerejű rendelet és a Miniszterek Tanácsának 73/2012 számú állásfoglalása 2012. augusztus 13-án, illetve 29-én kerültek kihirdetésre Portugália Hivatalos Közlönyében ⁽⁸⁾. A Miniszterek Tanácsának 73/2012 számú állásfoglalása kifejtette, hogy a privatizációt közvetlen értékesítés – és nem pályázati eljárás – útján kell végrehajtani az ENVC részvénytőkéje 95 %-áig.
- (12) Portugália jelezte, hogy az EMPORDEF és pénzügyi tanácsadója több mint 70 potenciális befektetőt azonosított. Három befektető nyújtott be kötelező erejű ajánlatot a 2012. november 5-i határidőig, ebből azonban csak kettő minősült megfelelőnek: a brazil Rio Nave Serviços Navais és az orosz JSC River Sea Industrial Trading ajánlata ⁽⁹⁾.
- (13) A Miniszterek Tanácsának 2013. április 17-i 27/2013 számú állásfoglalásában a portugál kormány úgy határozott, hogy elutasítja a JSC River Sea Industrial Trading egyetlen érvényes ajánlatát (a Rio Nave Serviços Navais ajánlata időközben lejárt) azzal érvelve, hogy a feltételek túlzóak és nem vállalhatóak.

⁽³⁾ EGK Tanács: A Tanács 1. számú rendelete az Európai Gazdasági Közösség által használt nyelvek meghatározásáról (HL 17., 1958.10.6., 385/58. o.).

⁽⁴⁾ A Portugália által nyújtott információk alapján úgy tűnik, hogy a katonai célokat szolgáló hajók gyártására használt munkaerő tekintetében a kapacitás 2005-ben érte el a tetőpontját az ENVC teljes tevékenységének 33 %-ával (beleértve a gyártást, javítást stb.). 2006 és 2011 között a katonai célú gyártásra használt átlagos kapacitás körülbelül 11 % volt, de 2012-ben nullára csökkent a portugál hadsereg katonai hajók gyártásáról szóló megrendelésének eltörlésével.

⁽⁵⁾ A koncessziós megállapodást 2005-ben és 2007-ben is módosították, hogy lehetővé tegyék, hogy az ENVC a terület egy részét szélenergia gyártásához rendelkezésre bocsássa.

⁽⁶⁾ Ez a folyamat nem tartozott a Portugália és a Bizottság, a Nemzetközi Valutaalap és az Európai Központi Bank által aláírt konkrét gazdaságpolitikai feltételekről szóló egyetértési megállapodás hatálya alá.

⁽⁷⁾ Az 1990. április 5-i 11/90 számú törvénnyel jóváhagyott és a 2011. szeptember 13-i 50/2011 számú törvénnyel újra kihirdetett *Lei Quadro das Privatizações*.

⁽⁸⁾ A 2012. augusztus 13-i 156. számú *Diário da República* 4364. oldala és a 2012. augusztus 29-i 167. számú *Diário da República* 4838. oldala.

⁽⁹⁾ Bár a Volstad Maritime is benyújtott kötelező erejű ajánlatot 2012. november 5-én, mégis kizárták, mert a délelőtti 10 órás határidő lejártá után nyújtotta be ajánlatát.

- (14) 2013. július 24-i 98/2013 számú törvényerejű rendeletében a portugál kormány felhatalmazta az ENVC-t, hogy bocsássa rendelkezésre a területet, amelyen működött. A rendelkezésre bocsátási eljárás 2013. július 31-én indult el. Két ajánlattevő nyújtott be ajánlatot, de csak a Martifer-Energy Systems SGPS, S.A.-nak a Navalria-Docas, Construções e Reparações Navais, S.A.-val (a WestSea közös leányvállalatukon keresztül) közösen benyújtott ajánlata volt elfogadható. Portugália megerősítette, hogy a WestSea ajánlatát 2013. október 11-én kiválasztották.
- (15) Figyelembe véve az ENVC pénzügyi helyzetét, amely 2013 közepére már 264 millió EUR összeget meghaladó veszteséget halmozott fel, a portugál kormány úgy határozott, hogy a Miniszterek Tanácsa 2013. december 5-i 86/2013 számú állásfoglalásával felszámolja az ENVC-t. Ezzel egy időben a kormány utasította az ENVC igazgatótanácsát, hogy kezdje meg a vállalat eszközeinek értékesítését, és átlátható eladással maximalizálja értéküket.
- (16) 2014. március 4-én az ENVC közgyűlést tartott, amelyen az EMPORDEF, mint az ENVC egyedüli részvényese, jóváhagyta az ENVC eszközeinek értékesítéséről, valamint az akkor körülbelül 607 munkavállaló elbocsátásáról szóló határozat végrehajtását a vállalat mielőbbi felszámolása és feloszlata érdekében.
- (17) Miután megtették az ENVC közgyűlése határozatának való megfeleléshez szükséges intézkedéseket, eladták az eszközöket és elbocsátották a munkavállalókat, a portugál kormány felkérte a *Comissão de Recrutamento e Seleção para a Administração Pública-t* – CRESAP (a vezető beosztású közigazgatási tisztviselőket kiválasztó és toborzó portugál ügynökség), hogy jelölje ki az ENVC felszámolását végző felszámolási csoportot. A portugál hatóságok megerősítették, hogy az ENVC-t az elkövetkezendő hónapokban felszámolják.

3. AZ INTÉZKEDÉSEK ISMERTETÉSE

- (18) A Portugália által a hivatalos vizsgálati eljárás során benyújtott információk alapján úgy tűnik, hogy az ENVC korábban számos támogatási intézkedésben részesült („**a korábbi intézkedések**”).
- (19) Néhány korábbi intézkedést az EMPORDEF vagy a portugál államkincstár biztosított az ENVC működési költségeinek és/vagy veszteségeinek fedezésére 2006 és 2013 között. Ezen intézkedéseket az alábbi 1. táblázat foglalja össze.

1. táblázat

Korábbi intézkedések az ENVC működési költségeinek és/vagy veszteségeinek fedezésére

Dátum	Intézkedés	Hitelező	Összeg (EUR)
2006. május 11.	Az ENVC tőkeemelése	EMPORDEF	24 875 000
2012/2013	Kamatkozó hitelek a működési költségek fedezésére – a részleteket lásd az I. mellékletben	EMPORDEF	101 118 066,03
i. 2006. január 31. ii. 2008. december 11. iii. 2010. április 28. iv. 2011. április 27.	Hitelek a működési költségek fedezésére	Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF)	i. 30 000 000 ii. 8 000 000 iii. 5 000 000 iv. 13 000 000

- (20) 2006. május 11-én az ENVC közgyűlése (amelynek egyetlen tagja az EMPORDEF volt) úgy határozott, hogy 24,875 millió EUR értékű tőkeemelést hajt végre az ENVC társaságban (a továbbiakban: **a 2006. évi tőkeemelés**)⁽¹⁰⁾. Portugália szerint a 2006. évi tőkeemelésre azért volt szükség, hogy lehetővé tegye az ENVC számára, hogy teljesítse pénzügyi és kereskedelmi kötelezettségeit (különösen a portugál haditengerészettel szemben), és azt az ENVC 2005. augusztus 17-i szerkezetátalakítási tervének (lásd alább a (47) preambulumbekendést) figyelembevételével végezték el. Portugália továbbá megállapítja, hogy a 2006. évi tőkeemelésre a portugál társasági törvény („*Código das Sociedades Comerciais*”) 35. cikkének való megfelelés érdekében volt szükség, aminek alternatívája az ENVC tőkéjének leszállítása vagy a vállalat felszámolása lett volna.
- (21) 2012-ben és 2013 elején számos bank megtagadta, hogy hitelt nyújtson az ENVC-nek, és arra csak az EMPORDEF-fel összefüggésben volt hajlandó. Következésképpen, az ENVC tevékenységei folytatásának biztosítása érdekében az EMPORDEF – egyedüli részvényeseként – pénzügyi támogatást biztosított az ENVC számára több kamatozó hitel formájában összesen 101 118 066,03 EUR összegben („**a 2012. és 2013. évi hitelek**”)⁽¹¹⁾. Portugália kifejti, hogy a hiteleket a működési költségek fedezésére és a meglévő banki hitelek megújításának biztosítása érdekében nyújtották. A 2012. és 2013. évi hitelekre vonatkozó kamatokat az egyes szerződésekben határozták meg. Portugália állítása szerint az EMPORDEF által az ENVC-vel szemben alkalmazott kamatok megfeleltek az EMPORDEF számára biztosított hitelekre vonatkozó banki kamatoknak. 2014 februárjától kezdődően az ENVC nem fizette vissza sem a 2012. és 2013. évi hiteleket, sem a kamatokat.
- (22) Végezetül, 2006-ban, 2008-ban, 2010-ben és 2011-ben az ENVC összesen 56 millió EUR támogatást kapott a portugál államkincstártól („*Direção-Geral do Tesouro e Finanças*” – DGTF) több hitelszerződés formájában (a továbbiakban: **a DGTF-hitelek**). Portugália kijelenti, hogy az alkalmazott kamatláb az EURIBOR-kamatláb plusz a szerződéstől függően változó kamatrés volt. A DGTF-hiteleket a korábbi fennálló pénzügyi kötelezettségek és az ENVC működéséhez szükséges készpénzigények fedezésére biztosították. Portugália megerősítette, hogy a DGTF-hiteleket nem fizették vissza⁽¹²⁾.
- (23) Portugália információt szolgáltatott továbbá több, az ENVC-nek korábban odaítélt más intézkedésről. Az intézkedéseket a 2. táblázat foglalja össze.

2. táblázat

Az ENVC-nek nyújtott más korábbi intézkedések⁽¹⁾

Dátum	Intézkedés	Hitelező	Összeg (EUR)
2011. november 29.	Támogatói nyilatkozat a Banco Comercial Português (BCP) által biztosított hitelhez	EMPORDEF	990 000
2011. november 3.	Támogatói nyilatkozat a BCP által biztosított hitelhez	EMPORDEF	400 000
2010. szeptember 30.	Támogatói nyilatkozat a BCP által biztosított hitelhez	EMPORDEF	12 500 000
2010. augusztus 31.	Támogatói nyilatkozatok a Caixa Geral de Depósitos (CGD) által kiadott két készenléti hitellel	EMPORDEF	12 890 000 ⁽²⁾
2010. június 24.	Támogatói nyilatkozat a BCP által biztosított hitelhez	EMPORDEF	5 000 000

⁽¹⁰⁾ 2012. december 28-i beadványában Portugália egy nyilvánvalóan 2009-ben végrehajtott tőkeemelésre utalt. Ugyanakkor a hivatalos vizsgálati eljárás során Portugália megerősítette, hogy 2009-ben nem került sor tőkeemelésre.

⁽¹¹⁾ Ez az intézkedés tartalmazza az ENVC-nek a Parvalorem felé fennálló 5 111 910,08 EUR összegű hitelének, valamint az 5 281 882,02 EUR összegű felhalmozódott és ki nem fizetett kamatnak az EMPORDEF általi átvállalását.

⁽¹²⁾ Portugália megjegyezte, hogy a 2006. és 2008. évi DGTF-hitelekkel kapcsolatban az ENVC öt alkalommal fizetett kamatokat 2006 és 2010 között összesen 3 291 293,50 EUR összegben.

Dátum	Intézkedés	Hitelező	Összeg (EUR)
2009. november 25.	Támogatói nyilatkozat a CGD által biztosított rulírozó hitelhez	EMPORDEF	15 000 000
2009. szeptember 7.	Támogatói nyilatkozat a Banco Espírito Santo (BES) által biztosított rulírozó hitelhez	EMPORDEF	4 500 000
2008. június 26.	Támogatói nyilatkozat a BCP részére két hajóépítési szerződéssel kapcsolatos teljesítési biztosítékként	EMPORDEF	14 512 500
2007. január 8.	Támogatói nyilatkozat a CGD által biztosított rulírozó hitelhez	EMPORDEF	5 000 000
—	Hajógyártáshoz biztosított támogatás 2000–2005 ⁽³⁾ – a részleteket lásd a II. mellékletben	DGTF	27 129 933,20
—	Szakmai továbbképzéshez biztosított támogatás 2005–2006 ⁽⁴⁾	DGTF	257 791
2009. december 23.	Az Atlántida hajó megépítéséhez biztosított hitel	EMPORDEF	37 000 000

(1) Az eljárás megindításáról szóló határozat a többi intézkedés között tartalmazta az EMPORDEF támogatói nyilatkozatát a CGD által 12 890 000 EUR értékben kiállított hitellevelekkel kapcsolatban. A hivatalos vizsgálati eljárás során Portugália tisztázta, hogy ez a (24) preambulumbekzdésben leírt intézkedés.

(2) A hivatalos vizsgálati eljárás során Portugália tisztázta, hogy a készenléti hitellevek összege 12 890 000 EUR, vagyis a két aszfaltszállító építési költségének (128 900 000 EUR) 10 %-a. Emellett Portugália tisztázta, hogy a készenléti hitellevek kibocsátásáról szóló szerződés 2010-ben, nem pedig 2012-ben lépett hatályba, ahogy az az eljárás megindításáról szóló határozatban áll.

(3) A Portugália által nyújtott információk szerint a hajóépítési célú támogatást 14 szerződés keretében támogatások formájában 2000–2005-ben biztosították, nem pedig 2000–2007-ben, ahogy az az eljárás megindításáról szóló határozatban áll.

(4) Portugália tisztázta, hogy a szakmai továbbképzéshez biztosított támogatást 2005-ben és 2006-ban biztosították, nem pedig 2000–2007-ben, ahogy az az eljárás megindításáról szóló határozatban áll.

(24) 2010-ben az ENVC szerződést kötött a PDVSA-val két aszfaltszállító megépítésére. A szerződéses érték hajónként 64,45 millió EUR volt, összesen 128,9 millió EUR. A beruházási szerződés értelmében a PDVSA-nak a teljes szerződéses érték 10 %-ának megfelelő, azaz 12,89 millió EUR előleget kellett fizetnie az ENVC-nek azzal az előfeltétellel, hogy kap két készenléti hitellevet, amelyek célja, hogy fedezzék a PDVSA előlegét abban az esetben, ha az ENVC nem teljesítené szerződéses kötelezettségeit. A két készenléti hitellevet a CGD adta ki az EMPORDEF támogatói nyilatkozatai alapján, és 2014. február 28-án, illetve 2014. március 31-én vonták vissza őket.

(25) Portugália továbbá kifejti, hogy 2007 és 2011 között az EMPORDEF számos egyéb támogatói nyilatkozatot és garanciát bocsátott ki az ENVC és a kereskedelmi bankok közötti pénzügyi megállapodások támogatása céljából (a fenti (24) preambulumbekzdésben és az e preambulumbekzdésben részletezett támogatói nyilatkozatok a továbbiakban együttesen: „**a támogatói nyilatkozatok**” – értékük összesen 70 792 500 EUR). Portugália megállapítja, hogy az EMPORDEF soha nem számított fel díjat az ENVC-nek a támogatói nyilatkozatokért.

(26) 2000 és 2005 között az ENVC több támogatást kapott hajóépítési tevékenységre összesen 27 129 933,20 EUR összegben (a továbbiakban: **a hajóépítési támogatások**). Ez az összeg hajók és tartályhajók építésére vonatkozó több vissza nem térítendő támogatásból áll, amelyet Portugália szerint a 87/167/EGK tanácsi irányelv végrehajtásáról szóló 296/89 számú törvényerejű rendelet értelmében biztosítottak ⁽¹³⁾.

(13) A Tanács 1987. január 26-i 87/167/EGK irányelve a hajógyártás támogatásáról (HL L 69., 1987.3.12., 55. o.).

- (27) Az ENVC szakmai továbbképzésre is kapott pénzügyi támogatást összesen 257 791 EUR értékben (a továbbiakban: **a szakmai továbbképzési támogatások**) 2005-ben és 2006-ban az Európai Szociális Alap által támogatott Foglalkoztatási, Képzési és Szociális Fejlesztési Operatív Program keretében.
- (28) Az Atlántida hajóval kapcsolatban Portugália kifejti, hogy építésére egy nyilvános nemzetközi pályázatot írtak ki 2006-ban, amelyen csak az ENVC és egy másik vállalat indult. Ugyanakkor mindkét ajánlatot elutasították, mert nem feleltek meg a pályázat szükséges követelményeinek. A hajók építésével később bízták meg az ENVC-t az Atlanticoline-nal, az azori-szigeteki óceáni szállításért felelős részvénytársasággal folytatott közvetlen tárgyalások során. Az Atlántida hajó megépítésére vonatkozó szerződés eredeti értéke 39,95 millió EUR volt, amelyet később 45,35 millió EUR-ra növeltek. Egy későbbi időpontban az Atlanticoline megszüntette az ENVC-vel kötött szerződést arra hivatkozva, hogy az Atlántida hajó nem tudta elérni a kikötött sebességet.
- (29) Az Atlanticoline és az ENVC közötti konfliktus megszüntetése érdekében az EMPORDEF 2009. december 23-án egy 37 millió EUR összegű hitelt kapott a CGD-től. A hitelszerződés kikötötte, hogy a hitelt az EMPORDEF arra használhatja, hogy biztosítsa az ENVC számára az Atlanticoline-nal folyamatban lévő eljárásnak a lezárásához szükséges hiteleket. Az alkalmazott kamat 6 havi EURIBOR és egy 2 %-os kamatrés volt (a továbbiakban: **hitel az Atlántida hajóhoz**).
- (30) A befejezett hajóra 2014 folyamán írtak ki pályázatot. Ezt az értékesítési eljárást nemzeti és nemzetközi lapokban tették közzé, és a pályázat nyertesének kiválasztásakor az ár volt az egyetlen kritérium. A vevővel (Mystic Cruises SA) a 8,75 millió EUR értékű adásvételi megállapodást 2014. szeptember 30-án írták alá.

4. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT

- (31) 2013. január 23-án a Bizottság úgy határozott, hogy megindítja a hivatalos vizsgálati eljárást. Az eljárást megindító határozatában a Bizottság előzetes álláspontja az volt, hogy az ENVC nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak tekinthető a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló 2004. évi közösségi iránymutatások⁽¹⁴⁾ (a továbbiakban: **a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások**) értelmében, különösen az ENVC jelentős veszteségeit tekintve legalább 2000 óta.
- (32) Bár az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kiemelte, hogy csak korlátozott információ állt rendelkezésére a korábbi intézkedésekkel kapcsolatban, arra az előzetes álláspontra jutott, hogy mindegyik tartalmazott állami forrásokat, és az államnak tulajdoníthatók⁽¹⁵⁾. A Bizottság azt az előzetes következtetést is levonta, hogy a korábbi intézkedések indokolatlan előnyt biztosítottak az ENVC-nek, mivel nem valószínű, hogy bármely ésszerűen eljáró magánszereplő biztosította volna ezeket a korábbi intézkedéseket az EMVC számára, figyelembe véve az ENVC akkori nehézségeit. Ez az előny a jellegét tekintve szelektív lenne, mert az ENVC az egyetlen kedvezményezettje.
- (33) A Bizottság azt is megjegyezte, hogy a korábbi intézkedések valószínűleg érintették a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel az ENVC versenyben állt az Európai Unió más tagállamainak, valamint a világ más részeinek hajógyáraival. A korábbi intézkedések így lehetővé tették, hogy az ENVC folytassa a működését, és ne kelljen szembenéznie – mint a többi vetélytársnak – a rossz pénzügyi eredményeiből általában fakadó következményekkel.
- (34) A fentiek alapján a Bizottságnak az az előzetes álláspontja, hogy a korábbi intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek. Továbbá, mivel a korábbi intézkedéseket jogellenesen, az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt bejelentési és felfüggesztési kötelezettségek megszegésével nyújthatták, a Bizottság megállapította, hogy ezek jogszerűtlen állami támogatásnak minősülhetnek.

⁽¹⁴⁾ HL C 244., 2004.10.1., 2. o. A nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatás (a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás) 2014. augusztus 1-jén lépett hatályba (HL C 249., 2014.7.31., 1. o.). A 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 135. pontja értelmében a Bizottság ezeket az iránymutatásokat 2014. augusztus 1-jétől 2020. december 31-ig fogja alkalmazni. Ugyanakkor, összhangban a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 138. pontjával, a jelenlegi határozat tárgyát képező korábbi intézkedéseket annak az iránymutatásnak az alapján kell értékelni, amely a támogatás nyújtásának időpontjában érvényben volt, vagyis a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások (vagy adott esetben a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló, 1999. évi közösségi iránymutatások (HL C 288., 1999.10.9., 2. o. – „az 1999. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások”) alapján.

⁽¹⁵⁾ Az EMPORDEF tekintetében a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatának (46)–(48) preambulumbekkezdésében megállapította, hogy határozatait a portugál államnak betudhatóan tüntek a *Stardust Marine*-üggyel kapcsolatos ítélkezési gyakorlat (a Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet, C-482/99, EU:C:2002:294) alapján.

- (35) A Bizottság emellett hangot adott kételyeinek azzal kapcsolatban, hogy a korábbi intézkedések összeegyeztethetők-e a belső piaccal, különösen mivel a portugál hatóságok nem adták meg az összeegyeztethetőség lehetséges indokait.
- (36) A Bizottság mindazonáltal megvizsgálta, hogy a korábbi intézkedésekre *prima facie* alkalmazható lenne-e az összeegyeztethetőség EUMSZ-ben megállapított bármely lehetséges jogalapja. Miután elvetette az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésében megállapított kivételek alkalmazhatóságát, a Bizottság előzetesen megállapította, hogy kizárólag az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjában megállapított kivétel alkalmazható.
- (37) A Bizottság megállapította, hogy a korábbi intézkedéseket vélhetően nem a hajóépítő iparra vonatkozó, a korábbi intézkedések odaítélésének időpontjában érvényes konkrét állami támogatási szabályok, azaz a hajóépítéshez nyújtott állami támogatások keretszabálya⁽¹⁶⁾, illetve annak előzményei szerint adták meg⁽¹⁷⁾. Figyelembe véve, hogy a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások szerint az ENVC nehéz helyzetben lévő vállalatnak számított a korábbi intézkedések odaítélésének időpontjában, a Bizottság megjegyezte, hogy az egyetlen összeegyeztethetőségi alapelv az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti, a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott támogatás tűnt, vagyis a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások tűntek.
- (38) A Bizottság megállapította, hogy a jelek szerint nem teljesültek a megmentési célú támogatásra vonatkozó, a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.1. szakaszában foglalt feltételek. Továbbá, a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.2. pontjának meghatározása szerinti szerkezetátalakítási támogatással kapcsolatban a Bizottság megállapította, hogy Portugália nem bizonyította, hogy a korábbi intézkedések szerkezetátalakítási támogatássá minősítéséhez szükséges elemek (szerkezetátalakítási terv, saját hozzájárulás, kompenzációs intézkedések stb.) fennálltak. A Bizottságnak ezért nincs bizonyítéka arra vonatkozóan, hogy a korábbi intézkedések megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásként összeegyeztethetők-e a belső piaccal a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások alapján.
- (39) A fentiek alapján a Bizottság kétségét fejezte ki az ENVC javára meghozott korábbi intézkedések belső piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban.
- (40) Emellett a Bizottság több észrevételt tett a Portugália által az ENVC privatizációjával kapcsolatban tervezett intézkedésekkel kapcsolatban. Bár az ENVC privatizációját kísérő tervezett intézkedések nem képezték az eljárás megindításáról szóló határozat részét, a Bizottság, figyelembe véve az ENVC gazdasági helyzetét és a tervezett intézkedések jellegét, valószínűnek tartja, hogy az intézkedések állami támogatást tartalmazhatnak. Ugyanakkor a Bizottság megállapítja, hogy Portugália elutasította az ENVC privatizációjával kapcsolatos egyetlen érvényes ajánlatot, és helyette a vállalat felszámolása mellett döntött (lásd fentebb a (14)–(15) preambulumbekendést). Ennek alapján a Bizottság tudomásul veszi, hogy az ENVC privatizációjával kapcsolatos tervezett intézkedéseket nem hozták meg, és ezért azok e határozatban nem kerülnek figyelembevételre.

5. PORTUGÁLIÁNAK AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATTAL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEI

- (41) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozattal kapcsolatos észrevételeiben Portugália megjegyezte, hogy az ENVC által 2000, és különösen 2009 óta felhalmozott veszteségek ellenére a vállalatnak a megfelelő eszközök biztosításával történő életben tartása ésszerű választás volt az EMPORDEF részéről összhangban a piacgazdasági szereplő elvével.
- (42) Az ENVC nehézségeit illetően Portugália megjegyezte, hogy pénzügyi helyzetének súlyossága csak 2009–2010-ben vált nyilvánvalóvá, és visszafordíthatatlanságát csak a vállalat 2012. évi éves beszámolójában ismerték fel.
- (43) Portugália azt is kifejtette, hogy a **2006. évi tőkeemelésre** a portugál társasági törvény 35. cikkének alapján fennálló jogi kötelezettség miatt volt szükség. A rendelkezés értelmében ha egy adott vállalat részvénytőkéjének fele elveszik, akkor i. a vállalatot fel kell számolni; ii. a részvénytőkét a vállalat saját tőkéjénél (*capital próprio*) nem alacsonyabb mértékben kell csökkenteni; vagy iii. a vállalat részvényeseinek hozzá kell járulniuk a részvénytőkéhez. Ez volt az alapja az ENVC részvényesei azon 2006-os döntésének, hogy 24,875 millió EUR tőkét injektálnak a vállalatba.

⁽¹⁶⁾ HL C 364., 2011.12.14., 9. o.

⁽¹⁷⁾ Nevezetesen a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatások 2004. évi keretszabálya (HL C 317., 2003.12.30., 11. o.) és a Tanács 1998. június 29-i 1540/98/EK rendelete a hajógyártáshoz nyújtott támogatások új szabályainak megállapításáról (HL L 202., 1998.7.18., 1. o.).

- (44) Portugália szerint ezt a döntést abban a meggyőződésben hozták, hogy a portugál társasági törvény 35. cikke értelmében fennálló alternatív megoldások nem tennék lehetővé, hogy az ENVC teljesítse pénzügyi és kereskedelmi kötelezettségeit (különösen a portugál haditengerészettel szemben). 2006-ban az ENVC megrendelési nyilvántartásában 15 építési projekt szerepelt összesen 386 millió EUR összegben.
- (45) Portugália azt állítja, hogy egy piactudományi befektető is az ENVC tőkéjének növelése mellett döntött volna, lehetővé téve a további működés folytatását, megerősítve ezzel a versenyképességét a hajóépítési piacon.
- (46) 2014. február 14-i beadványában Portugália jelezte, hogy a 2006. évi tőkeemelésre vonatkozó döntés esetében nem csak a vállalat portfólióját, hanem az ENVC 2005 augusztusi szerkezetátalakítási tervét is figyelembe vették.
- (47) A szerkezetátalakítási tervet, amelynek vázlatát szintén benyújtották, a Banco Português de Investimento S.A. (a továbbiakban: BPI) készítette és a 2005–2009-es időszakra vonatkozott. A szerkezetátalakítási terv szerint az ENVC-nek a katonai tevékenységekre kellene összpontosítania az életképesség helyreállítása érdekében, ugyanakkor a terv elismerte, hogy az ENVC pénzügyi és gazdasági fenntarthatósága az irányítási kapacitás, a meglévő szerződések teljesítése, valamint a hajóépítési piac alakulásának függvénye is.
- (48) A szerkezetátalakítási terv nem számszerűsítette az ENVC számára abban az időpontban rendelkezésre álló szerződések nemteljesítésének költségeit. Ugyanakkor a vállalat megszüntetésének költségeit (beleértve a munkavállalók elbocsátását és a kötelezettségek rendezését) 175 millió EUR-ra becsülték. Portugália szerint, figyelembe véve, hogy a felszámolás hátrányosabb lett volna a tőkeemelésnél, az első opciót elvetették.
- (49) Portugália továbbá kifejti, hogy a szerkezetátalakítási terv szerint az ENVC-nek szüksége volt támogatásra, mivel a vállalat egyedül nem tudta folytatni a tevékenységét 2005–2007-ben. Portugália ugyanakkor megállapítja, hogy az *Inspecção-Geral de Finanças* – IGF (a portugál állami vállalatok felügyeletével megbízott szervezet) 2009. évi jelentése szerint az ENVC szerkezetátalakítási tervét nem megfelelően hajtották végre, és a 2008–2011-es időszakra vonatkozó pénzügyi és gazdasági előrejelzések túl optimisták voltak.
- (50) A **2012. és 2013. évi hitelekkel** kapcsolatban Portugália megjegyzi, hogy az ENVC-re vonatkozó kamatok azonosak voltak az EMPORDEF piacról szerzett kamataival. Ezért a kamatokat piaci feltételek mellett határozták meg, és támogatástól mentesek. Portugália szerint, mivel az EMPORDEF az ENVC egyedüli részvényese, végső fokon ő tekinthető felelősnek az ENVC adósságaiért és kötelezettségeiért. Portugália ezért azt állítja, hogy az EMPORDEF nem növelte kockázatát azáltal, hogy azt átruházta az ENVC-re a 2012. és 2013. évi hitelekkel.
- (51) 2014. február 14-i beadványában Portugália tisztázta, hogy 2014 februárjától az ENVC nem fizette vissza sem a 2012. és 2013. évi hiteleket, sem a kamatokat. Portugália továbbá megállapította, hogy az ENVC számára biztosított hiteleket szükség esetén az EMPORDEF által kiadott támogatói nyilatkozatok kísérték.
- (52) A 2006-ban, 2008-ban, 2010-ben és 2011-ben odaítélt **DGTF-hiteleket** illetően Portugália azon a véleményen van, hogy azokat piaci feltételek mellett biztosították, mivel az alkalmazott kamat EURIBOR-kamatráta és a hitelszerződéstől függően változó kamatrés volt. Portugália azt is megállapította, hogy a DGTF-hiteleket az ENVC megrendelési nyilvántartásának figyelembe vételével nyújtották, amely alapján ésszerű várakozás volt, hogy az ENVC vissza tudja majd fizetni a hiteleket.
- (53) Portugália hangsúlyozta továbbá, hogy a **támogatói nyilatkozatok** kiállítása bevett gyakorlat magántársaságok között, és célja, hogy hozzáférést biztosítson a pénzpiacokhoz az alacsonyabb hitelfelvevő kapacitással rendelkező vállalatok számára. Portugália megállapítja, hogy minden esetben az EMPORDEF tekinthető felelősnek végső fokon az ENVC adósságaiért, lévén, hogy ő az egyedüli részvényese. Portugália mindenestre elismeri, hogy az EMPORDEF soha nem kötelezte díjfizetésre az ENVC-t a támogatói nyilatkozatokért.

- (54) A **hajóépítési támogatások** tekintetében Portugália azt állítja, hogy azokat a – 87/167/EGK irányelv végrehajtásáról szóló – 296/89 számú törvényerejű rendelet alapján biztosították, és ezért a hajóépítő ipar számára nyújtott összegegyeztethető támogatásnak minősülnek. A **szakmai továbbképzési támogatásokat** illetően Portugália azt állítja, hogy azokat a szabályozási feltételeknek megfelelő összes vállalat megkapta, és ezért nem biztosítottak indokolatlan szelektív előnyt az ENVC számára.
- (55) Az **Atlántida hajóval** kapcsolatban Portugália megállapítja, hogy 2012 júniusában piaci értékét 29,24 millió EUR-ra becsülték, figyelembe véve többek között a gazdasági elavulást és a fizikai és funkcionális amortizációt. Ebben az összefüggésben Portugália azt állítja, hogy nincs ok azt gondolni, hogy a hajó megépítése indokolatlan előnyt jelentett volna az ENVC számára, mivel az építési költség meghaladta a szerződéses árat.

6. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

- (56) Ez a határozat kiindulásképpen azzal a kérdéssel foglalkozik, hogy a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében az ENVC nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül-e ⁽¹⁸⁾. Ezt követően elemzi, hogy a vizsgált intézkedések vajon az ENVC-nek nyújtott állami támogatásnak minősülnek-e az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében, és vajon az ilyen támogatás – amennyiben létezik – jogszerű-e, illetve összegegyeztethető-e a belső piaccal.

6.1. Az ENVC nehézségei

- (57) A fenti (42) preambulumbekkezdésben megállapítottakkal összhangban Portugália azt állítja, hogy az ENVC pénzügyi helyzetének súlyossága csak 2009–2010-ben vált nyilvánvalóvá, és visszafordíthatatlanságát csak a vállalat 2012. évi éves beszámolójában ismerték fel.
- (58) A Bizottság megismételte az eljárás megindításáról szóló határozatában foglalt nézeteit. A 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 9. preambulumbekkezdése értelmében a Bizottság akkor tekint egy vállalkozást nehéz helyzetben lévőnek, ha az képtelen – akár saját erejéből, akár pedig a tulajdonosai/résztvényesei vagy a hitelezői által biztosított források révén – arra, hogy megállítsa a veszteségek halmozódását, amely a hatóságok külső beavatkozása nélkül szinte teljes bizonyossággal azt eredményezné, hogy rövid- vagy középtávon feladja üzleti tevékenységét.
- (59) A 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 10. preambulumbekkezdése pontosítja, hogy egy korlátozott felelősségi alapon működő társaság akkor tekinthető nehéz helyzetben lévőnek, ha törzstőkéjének több mint a fele nincs meg, és annak több mint egynegyede az előző 12 hónap során veszett el, vagy a hazai jog szerint megfelel a kollektív fizetéseképtelenségi eljárás kritériumainak.
- (60) A 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 11. preambulumbekkezdése hozzáteszi, hogy egy vállalat a 10. preambulumbekkezdésben hivatkozott feltételek teljesülése 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.
- (61) A Bizottság megállapítja, hogy az ENVC egy korlátozott felelősségi alapon működő társaság, amely folyamatosan jelentős veszteségeket könyvel el legalább 2000 óta (lásd az alábbi 3. táblázatot):

3. táblázat

Az ENVC nettó eredménye 2000 és 2013 között

	Nettó eredmény (millió EUR)
2000	– 2,72
2001	– 4,98
2002	– 11,12

⁽¹⁸⁾ Lásd a 14. lábjegyzetet.

	Nettó eredmény (millió EUR)
2003	- 26,87
2004	- 27,02
2005	- 14,38
2006	- 5,26
2007	- 8,04
2008	- 12,07
2009	- 22,26
2010	- 41,90
2011	- 22,70
2012	- 8,78
2013	- 52,42

Forrás: az EMPORDEF 2006., 2007., 2008., 2012. és 2013. évi éves beszámolóit (ellenőrizhető a következő weboldalon: <http://www.empordef.pt/main.html>), az ENVC 2001., 2002., 2003., 2009., 2010. és 2011. évi éves beszámolóit.

- (62) Az ENVC jelentős veszteségei mellett, ami az első jele annak, hogy egy vállalat nehéz helyzetben van, jelen vannak a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozások egyéb szokásos jelei is. Az ENVC forgalma például folyamatosan csökkent legalább 2008 óta, az az évi 129,62 millió EUR-ról 2009-ben 55,58 EUR-ra, 2010-ben 20,22 millió EUR-ra, és 2011-ben 15,11 millió EUR-ra. Bár 2012-ben nőtt a forgalom (30,38 millió EUR) egy logisztikai segédhajóval kapcsolatos kiegészítő munkáknak köszönhetően ⁽¹⁹⁾, ez egy egyszeri esemény volt, és a 2013-as forgalom ismét zuhanásba kezdett és 3,79 millió EUR-n állapodott meg.
- (63) Emellett az ENVC-nek legalább 2009 óta negatív a saját tőkéje: - 25,62 millió EUR 2009-ben, - 74,49 millió EUR 2010-ben, - 129,63 millió EUR 2011-ben, - 142,45 millió EUR 2012-ben és - 193,46 millió EUR 2013-ban ⁽²⁰⁾.
- (64) Portugália szerint (lásd fentebb a (43) preambulumbekendést) a 2006. évi tőkeemelésre a portugál társasági törvény 35. cikkének való megfelelés érdekében is szükség volt, amelynek alternatívája az ENVC tőkéjének leszállítása vagy a vállalat felszámolása lett volna. Emellett a BPI által 2005 augusztusában készített szerkezetátalakítási terv (lásd fentebb a (47) preambulumbekendést) rávilágít, hogy az ENVC 2003 vége óta technikai csődhelyzetben (*falência técnica*) volt. Végezetül a Bizottság megállapítja, hogy az IGF 2009. évi jelentése azt mutatja, hogy 2005. december 31-én és 2008 végén az ENVC ismét technikai csődhelyzetben volt. Ezért úgy tűnik, hogy azokban az időpontokban, amikor az ENVC technikai csődhelyzetben volt, a csőd minden jelét mutatta, kivéve, hogy formálisan nem nyilvánította fizetéseképtelenségét az illetékes bíróság. Ez arra enged következtetni, hogy a vállalat a hazai jog szerint megfelelt a kollektív fizetéseképtelenségi eljárás kritériumainak, összhangban a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 10. preambulumbekendésével legalább 2003, 2005 és 2008 végén.
- (65) A fentiek fényében a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az ENVC a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében nehéz helyzetben lévő vállalat volt abban az időpontban, amikor a korábbi intézkedéseket nyújtották.

⁽¹⁹⁾ Forrás: az EMPORDEF 2012. évi éves beszámolója.

⁽²⁰⁾ Forrás: az EMPORDEF 2012. és 2013. évi éves beszámolóit. Az ENVC 2001., 2002. és 2003. évi éves beszámolóiból az következik, hogy az ENVC-nek negatív volt a teljes saját tőkéje 2000-ben (- 5,99 millió EUR), 2001-ben (- 10,97 millió EUR), 2002-ben (- 22,09 millió EUR) és 2003-ban (- 48,97 millió EUR).

6.2. A támogatás megléte

- (66) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (67) Az állami támogatás esetleges jelenlétének megállapítása érdekében a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy az azonosított intézkedések esetében teljesülnek-e az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt halmozott feltételek (azaz az állami forrásokból történő kifizetés, a szelektív előny, a verseny potenciális torzulása és az EU-n belüli kereskedelemre gyakorolt hatás).
- (68) A Bizottság már megállapította, hogy Portugália nem vitatja a **hajóépítési támogatások** állami támogatás jellegét, mivel azokat – a portugál hatóságok szerint – a 87/167/EGK irányelv végrehajtásáról szóló 296/89 számú törvényerejű rendelet értelmében biztosították. A Bizottság az alábbi 6.4. szakaszban fogja vizsgálni ezeknek a belső piaccal való összeegyeztethetőségét.
- (69) A 2005-ben és 2006-ban 257 791 EUR értékben nyújtott **szakmai továbbképzési támogatásokkal** kapcsolatban Portugália kijelenti, hogy ezeket az Európai Szociális Alap által finanszírozott Foglalkoztatási, Képzési és Szociális Fejlesztési Operatív Program keretében biztosították. A Bizottság megjegyzi, hogy ezek az alapok *per se* állami támogatásnak minősülnek, mivel ezeket a tagállamok biztosították a 2000–2006-os Strukturális Alapok keretében. A Bizottság ezért az alábbi 6.4. szakaszban közvetlenül fogja vizsgálni ezeknek a belső piaccal való összeegyeztethetőségét.

6.2.1. Állami források és az államnak való betudhatóság

- (70) Portugália nem vitatja a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatában szereplő előzetes megállapításait az állami források jelenlétét és az államnak való betudhatóságot illetően.
- (71) A Bizottság elsősorban arra hívja fel a figyelmet, hogy a DGTF-hiteleket, a hajóépítési támogatásokat és a szakmai továbbképzési támogatásokat közvetlenül az állami költségvetésből biztosították (elsősorban a DGTF-en keresztül), és ezért nem kétséges, hogy a korábbi intézkedések állami forrásokat tartalmaznak és az államnak tudhatók be.
- (72) Az EMPORDEF-et illetően a Bizottság szintén úgy véli, hogy tevékenysége állami forrásokat is érintett (mivel az EMPORDEF költségvetését közvetlenül az állam biztosítja), és tevékenysége az államnak tudható be a *Stardust Marine* ítélezési gyakorlat értelmében ⁽²¹⁾. A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy ez egy 100 %-os állami tulajdonban lévő holdingtársaság: az EMPORDEF egyedüli részvényese az állam részéről a DGTF. Ezenkívül az EMPORDEF pénzügyi felügyelet tekintetében a Pénzügyi és Közigazgatási Minisztérium, ágazati felügyelet tekintetében pedig a Honvédelmi Minisztérium közvetlen felügyelete alatt áll ⁽²²⁾.
- (73) Emellett – az EMPORDEF honlapja szerint – működése megfelel az egyedüli részvényese, azaz az állam által meghatározott célkitűzéseknek, politikáknak és céloknak ⁽²³⁾. Ezenkívül az EMPORDEF elnökét és ügyvezető igazgatóját közvetlenül a honvédelmi miniszter nevezi ki ⁽²⁴⁾.

⁽²¹⁾ A Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet, C-482/99, EU:C:2002:29.

⁽²²⁾ Forrás: <http://www.empordef.pt/main.html>

⁽²³⁾ Forrás: <http://www.empordef.pt/uk/main.html>

⁽²⁴⁾ Lásd a jelöltlistát a Honvédelmi Minisztérium honlapján (<http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/nomeacoes/ministerio-da-defesa-nacional.aspx>). Lásd továbbá az EMPORDEF honlapját (<http://www.empordef.pt/main.html>), valamint több sajtóközleményt, például http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1768612 vagy http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1950754

- (74) A fentiek mellett az ENVC tervezett privatizációjára vonatkozó szabályok (lásd a fenti 2.2. szakaszt) egyértelműen jelezték, hogy a végső döntést a portugál kormánynak, és nem az EMPORDEF-nek kell meghoznia. Közvetett bizonyítékként a Bizottság megállapítja, hogy 2012. január 4-én a portugál Honvédelmi Minisztérium sajtóközleményében az alábbiakat írta: „2011. július 2-án a Honvédelmi Minisztérium úgy határozott, hogy felfüggeszti az [ENVC] leszerelését. Augusztusban a Honvédelmi Minisztérium megbízta az EMPORDEF új vezetését, hogy megoldást találjon az ENVC leszerelésének és bezárásának elkerülésére.”⁽²⁵⁾ Emellett a Honvédelmi Minisztérium számos alkalommal bejelentette, hogy milyen lépéseket kell tenni az ENVC tervezett privatizációjával kapcsolatban⁽²⁶⁾. A privatizációs tervek elvetését követően a portugál kormány felhatalmazta az EMPORDEF-et, hogy meghozza a szükséges intézkedéseket az ENVC-vel kapcsolatban⁽²⁷⁾.
- (75) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy az EMPORDEF intézkedései az államnak tudhatók be, és az ENVC számára biztosított korábbi intézkedések állami forrásokat tartalmaztak.

6.2.2. Szelektív előny

- (76) Azt a kérdést illetően, hogy a korábbi intézkedések indokolatlan szelektív előnyt biztosítottak-e az ENVC számára, a Bizottság megállapítja, hogy Portugália szerint a legtöbb korábbi intézkedés esetében ez nem így volt, mivel azok összhangban vannak a piacgazdasági szereplő elvével.
- (77) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság jelezte, hogy az akkor rendelkezésre álló korlátozott információ ellenére nem valószínű, hogy bármely ésszerűen eljáró magánszereplő biztosította volna ezeket a korábbi intézkedéseket az ENVC számára. Valójában, tekintettel az ENVC akkori nehéz helyzetére, a Bizottság azon az előzetes állásponton volt, hogy egy piaci körülmények között működő ésszerűen eljáró piacgazdasági szereplő nem biztosított volna ilyen finanszírozást egy olyan vállalatnak, mint az ENVC. A Bizottság előzetesen megállapította azt is, hogy az előny jellegét tekintve szelektív lenne, mert az ENVC volt az egyetlen kedvezményezettje.
- (78) A **2006. évi tőkeemelés** tekintetében a Bizottság nem osztja Portugália azon véleményét, hogy egy piacgazdasági szereplő az ENVC tőkéjének emelése mellett döntött volna – a felszámolás helyett – annak érdekében, hogy a vállalat tovább működhessen a hajógyártási piacon, figyelembe véve különösen, hogy abban az időben a megrendelési nyilvántartás 15 építési projektet tartalmazott összesen 386 millió EUR értékben (lásd fentebb a (44) preambulumbekendést).
- (79) A Bizottság elsősorban megállapítja, hogy egy ésszerűen eljáró piacgazdasági szereplő mérlegelte volna, hogy a vállalat felszámolása vagy a további tőketámogatás biztosítása a gazdaságilag ésszerűbb döntés, figyelembe véve az ENVC rossz pénzügyi teljesítményét 2000 és 2006 között, valamint az állam által az ENVC-nek a 2006. évi tőkeemelés előtt biztosított intézkedéseket (többek között a 2006. január/februárban nyújtott 30 millió EUR értékű DGTF-hiteleket, a több mint 27 millió EUR összegű hajógyártási támogatásokat, valamint a szakmai továbbképzési támogatásokat).
- (80) Bár a megrendelési nyilvántartásban szereplő összeg meghaladta a korábbi intézkedésekből származó összeget, a Bizottság azon a véleményen van, hogy egy ésszerűen eljáró piacgazdasági szereplő annak valószínűségét is mérlegelte volna, hogy vajon az ENVC nyereségesen és/vagy a szerződéses határidő betartásával el tudja-e végezni

⁽²⁵⁾ Az eredeti szöveg portugálul a következő: „[...] no passado dia 2 de julho de 2011 o Ministério da Defesa Nacional decidiu suspender o desmantelamento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Em agosto, o Ministério da Defesa Nacional mandatou a nova administração da Empordef para que fosse encontrada uma solução que evitasse esse desmantelamento e encerramento dos ENVC”. Lásd: <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120104-mdn-envc.aspx>

⁽²⁶⁾ Lásd például: <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120319-mdn-modelo-reprivatizacao.aspx>, <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120502-mdn-envc.aspx> és <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120713-seamdn-envc.aspx>

⁽²⁷⁾ Lásd például: <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministro-da-presidencia-e-dos-assuntos-parlamentares/documentos-oficiais/20131205-comunicado-cm.aspx>. Az államnak az EMPORDEF tevékenységében való szerepvállalására további bizonyíték a portugál kormány alábbi sajtóközleménye: <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20140205-mdn-comunicado-estaleiros.aspx>

a feladatokat a bíróságok elkerülése érdekében ⁽²⁸⁾. A Portugália által benyújtott információk alapján semmi nem utal arra, hogy az EMPORDEF mérlegelte volna ezeket a kérdéseket a 2006. évi tőkeemelés végrehajtása időpontjában.

- (81) Portugália emellett megjegyzi, hogy a BPI által 2005 augusztusában készített szerkezetátalakítási terv 175 millió EUR-ra becsüli az ENVC bezárásával kapcsolatos költségeket. Portugália szerint, figyelembe véve, hogy a felszámolás hátrányosabb lett volna a tőkeemeléssel, az első opciót elvetették.
- (82) E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a BPI által a szerkezetátalakítási tervbe foglalt becslést bizonyítékokkal nem támasztották alá. Ennek alapján a Bizottság nem tudja értékelni a becslés pontosságát és megállapítani, hogy gazdaságilag vajon tényleg ésszerűbb döntés volt-e az EMPORDEF számára a tőkeemelés a vállalat felszámolása helyett.
- (83) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a BPI által készített szerkezetátalakítási terv szerint az ENVC önmagában nem rendelkezett olyan kapacitással, hogy ismét életképessé váljon, és hogy ehhez alaphelyzetben 45–50 millió EUR, pesszimista forgatókönyv szerint 70–80 millió EUR külső finanszírozásra lett volna szüksége. A 2006. évi tőkeemelés összege (24,875 millió EUR) jelentősen elmarad ezektől a becslésektől, és nem tette volna lehetővé, hogy az ENVC ismét életképessé váljon.
- (84) Végezetül a Bizottság tudomásul veszi, hogy az ENVC-nek mélyreható szerkezetátalakításra volt szüksége, amit a BPI által készített szerkezetátalakítási terv is elismer. Bár a szerkezetátalakítási terv csak egy tervezet volt, így is jól mutatta az ENVC nehézségeit, valamint hogy további külső finanszírozásra lenne szükség. Ugyanakkor a szerkezetátalakítási terv egyértelművé teszi, hogy az ENVC életképessé válása jelentős mértékben függ attól, hogy a vállalat vezetése képes-e teljesíteni a megkötött szerződéseket, valamint hogy hogyan alakul a hajógyártási piac. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy Portugália nem szolgáltatott bizonyítékokat arra vonatkozóan, hogy az EMPORDEF mérlegelte volna ezeket a kérdéseket a 2006. évi tőkeemelés végrehajtása kapcsán, amely mindenképp elmaradt volna attól az összegtől, amelyre a szerkezetátalakítási terv szerint a vállalat újra életképessé tételéhez szükség lett volna.
- (85) A fentieket figyelembe véve a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy egy körültekintő gazdasági szereplő nem hajtotta volna végre a 2006. évi tőkeemelést, és ezért az indokolatlan előnyt jelentett az ENVC számára.
- (86) Az EMPORDEF által 101 118 066,03 EUR összegben biztosított **2012. és 2013. évi hitelek** tekintetében a Portugália által nyújtott információk alapján kiderül, hogy 2012-ben az EMPORDEF 70 szerződést írt alá az ENVC-vel, tipikusan rövid távú, 90 napos futamidővel. A kölcsönök több különböző összegről szóltak különböző kamatokkal, főleg 3 havi EURIBOR-kamatlábbal és egy árréssel. Ugyanakkor egyes szerződésekre rögzített kamatlábak vonatkoztak, különösen a 2012. október után aláírt szerződések esetében (lásd a 2012. március 30-án aláírt 16,7 millió EUR összegű szerződést 2 %-os kamattal, a 2012. november 2-án aláírt 10,570 millió EUR összegű szerződést 5,871 %-os kamattal vagy a 2012. december 1-jén aláírt 1 millió EUR összegű szerződést 5,871 %-os kamattal). Úgy tűnik továbbá, hogy a hitelszerződések nem voltak fedezettel biztosítva.
- (87) Portugália szerint a DGTF-hitelek nem tartalmaztak támogatást, mivel az EMPORDEF ugyanazokat a kamatokat alkalmazta az ENVC-re, amelyeket a piacról kapott. Mivel az EMPORDEF felelős az ENVC adósságaiért és kötelezettségeiért, lévén hogy ő az egyedüli részvényese, Portugália szerint az EMPORDEF nem növelte saját kockázatait azáltal, hogy átruházta azokat az ENVC-re.
- (88) Először is, nem tűnik úgy, hogy az EMPORDEF lenne felelős az ENVC összes adósságáért és kötelezettségéért, mivel mind az EMPORDEF, mind az ENVC korlátolt felelősségi alapon működő társaságok („*sociedade anónima*”). Általános szabályként korlátolt felelősségi alapon működő társaságok esetében a tagok (részvényesek) felelőssége a portugál társasági törvény 271. cikke értelmében a részvények névértékére korlátozódik ⁽²⁹⁾. Ennek alapján az ENVC-nek biztosított 2012. és 2013. évi hitelekkel az EMPORDEF további kockázatot vállalt, amely túllépi a vállalatbeli részvények mértékét.

⁽²⁸⁾ E tekintetben a Bizottság egy utólagos bizonyítékot idéz, miszerint az IGF 2009. évi jelentése (lásd a (49) preambulumbekendést) kiemelte, hogy 2005–2007-ben az ENVC 11 hajót adott át, amelyek építési költsége 15,4 %-kal haladta meg a szerződéses összegeket (megjegyzendő, hogy már az ENVC által a költségvetésben előirányzott költségek is 4,1 %-kal meghaladták a szerződéses összegeket, ami azt jelenti, hogy a vállalkozás mindenképp veszteségesen építi meg a hajókat).

⁽²⁹⁾ Forrás: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/business-environment/files/annexes_accounting_report_2011/portugal_en.pdf

- (89) Mindenesetre a fentiekől függetlenül a Bizottság úgy véli, hogy az EMPORDEF nem ésszerű piacgazdasági befektetőként járt el a 2012. és 2013. évi hitelek ENVC számára történő biztosítása idején. Abban az időben az ENVC rendkívül nehéz gazdasági helyzetben volt: veszteségei a megelőző évben elérték a 22,70 millió EUR-t (lásd a fenti 3. táblázatot), és negatív saját tőkéje -129, 63 millió EUR volt (lásd fentebb a (63) preambulumbekendést). Az ENVC nehézségeit figyelembe véve a Bizottság úgy véli, hogy egy piacgazdasági befektető felmérte volna az ENVC pénzügyi helyzetét, és megvizsgálta volna, hogy a vállalat képes-e visszafizetni a kölcsönöket és a kamatokat. Ezzel összefüggésben a Bizottság megállapítja, hogy számos pénzügyi intézmény – amelyekkel kapcsolatban a Bizottságnak nincs oka feltételezni, hogy nem piaci befektetőként jártak volna el – elutasította, hogy hitelt nyújtson közvetlenül az ENVC számára. Ez önmagában is azt mutatja, hogy a piac már nem hitt abban, hogy az ENVC vissza tudná fizetni a kölcsönöket.
- (90) Egyszerűen átvéve azokat a kamatokat, amelyet a piacon felvett hitelért kapott, az EMPORDEF jogosulatlan előnyhöz juttatta az ENVC-t, mivel ez utóbbi nem érte volna el ezeket a feltételeket – valójában az ENVC semmilyen hitelt nem kapott a piactól. Bár az EMPORDEF által az ENVC számára meghatározott kamatok némelyike viszonylag magasnak tűnhetett (pl. a 3 havi EURIBOR plusz 8,431 % a 2012. május 30-án aláírt szerződés esetében), a Bizottság szerint egy magán pénzügyi intézmény sem nyújtott volna ilyen hitelt fedezet nélkül egy egyértelműen nehézségekkel küzdő vállalat számára.
- (91) A Bizottság azt is megállapítja, hogy amint az első szerződések elérték a 90 napos lejárat határidőt, az EMPORDEF-nek látnia kellett volna, hogy az ENVC nem fizette vissza a tőkét, és nem fizetett kamatot sem (lásd fentebb az (51) preambulumbekendést). Ennek alapján a Bizottság úgy véli, hogy egy ésszerűen eljáró piacgazdasági szereplő nem nyújtott volna további hiteleket az ENVC számára.
- (92) A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a 2012. és 2013. évi hitelek indokolatlan előnyt nyújtottak az ENVC számára.
- (93) A Bizottság most megvizsgálja, hogy az 56 millió EUR összegű **DGTF-hitelek** indokolatlan előnyt nyújtottak-e az ENVC számára. Portugália jelzi, hogy ezeknek a hiteleknek a kamata 6 havi EURIBOR és a hitelszerződéstől függően változó kamatrés volt. Portugália szerint ez az ellentételezés megfelelő lenne egy befektető számára, ezért kizárja a jogosulatlan előny és az állami támogatás meglétét. Portugália megjegyzi továbbá, hogy a DGTF-hiteleket az ENVC megrendelési nyilvántartásának figyelembevételével nyújtották.
- (94) A Bizottság nem osztja Portugáliának azon véleményét, hogy egy 6 havi EURIBOR-nak és egy változó kamatrésnek megfelelő kamat miatt a DGTF-hitelek a piacnak megfelelőek voltak. Az alábbi 4. táblázat bemutatja a DGTF-hitelekre vonatkozó teljes kamatot aláírásuk időpontjában:

4. táblázat

A DGTF hitelekre vonatkozó teljes kamat

A szerződés aláírásának dátuma	Összeg (EUR)	6 havi EURIBOR (a) (%)	Kamatrés ⁽¹⁾ (b)	Teljes kamat (a) + (b) (%)
2006. január 31.	30 000 000	2,698	150 bázispont	4,198 ⁽²⁾
2008. december 11.	8 000 000	3,417	100 bázispont	4,417
2010. április 28.	5 000 000	0,964	100 bázispont	1,964
2011. április 27. (két részletben kifizetve 2011 áprilisában és 2011 júniusában)	13 000 000	1,661	3,907 % (2011. április) 3,580 % (2011. június)	5,568 (2011. április) 5,241 (2011. június)

⁽¹⁾ A 2011. április 27-én aláírt szerződés esetében az alkalmazott kamatrés a portugál államadósság mid-asset-swap kamatrésére azonos lejáráttal (Portugália által rendelkezésre bocsátott adatok).

⁽²⁾ 2010-től a kamatot összehangolták a 2008. december 11-i kölcsön kamatával.

- (95) A DGTF-hitelekre vonatkozó kamatok piaci megfelelőségének meghatározása érdekében a Bizottság az akkor alkalmazandó szabályokból eredő referencia-kamatlábakat fogja használni a rendelkezésre álló legjobb megközelítésként.
- (96) Először is, ahogy a fenti 6.1. szakaszban olvasható, a Bizottság úgy véli, hogy 2006-ban és 2008-ban az ENVC nehéz helyzetben lévő vállalatnak volt tekinthető. Különösen a 2006. évi DGTF-hitellel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy az IGF 2009. évi jelentése szerint 2005. december 31-én az ENVC technikai csődhelyzetben volt. A 2008. évi DGTF-hitellel kapcsolatban ugyanez a jelentés megállapítja, hogy 2008 végén az ENVC ismételen technikai csődhelyzetben volt (lásd fentebb a (64) preambulumbekendést).
- (97) Különösen a 2006. évi DGTF-hitellel kapcsolatban az akkor hatályos, a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapításának módjáról szóló 1997. évi bizottsági közlemény⁽³⁰⁾ megállapította, hogy az alapkamatláb (2006 januárjában Portugáliában 3,70 %) ⁽³¹⁾ különleges kockázatot jelentő helyzetekben a 400 bázispontot elérő vagy azt meghaladó értékű prémiummal emelhető. E tekintetben a Bizottság kiemeli az ENVC akkori nehézségeit, valamint hogy a vállalat technikai csődhelyzetben volt. Emellett, a 2006. évi DGTF-hitelszerződés értelmében, az ENVC hozzájárult, hogy a portugál haditengerészet számára építendő egyes hajók megépítéséből származó bevétel hitelbiztosítékként szolgáljon. Ugyanakkor nem egyértelmű, hogy egy piacorientált hitelező elfogadott volna egy ilyen hitelbiztosítékot, figyelembe véve, hogy az ENVC-nek problémái voltak az építési munkák nyereséggel és/vagy a szerződéses határidők betartásával történő elvégzésével (lásd e tekintetben a (80) preambulumbekendést és fentebb a 28. lábjegyzetet). Mindenesetre a Bizottság nem rendelkezett bizonyítékkal, amely lehetővé tette volna ezeknek a beruházási szerződéseknek a vizsgálatát. A Bizottság ezért úgy véli, hogy ésszerű lenne egy legalább 400 bázispontos kamatfelár alkalmazása. Ennek következtében az alkalmazandó referenciakamat legalább 7,70 % lenne, amely messze meghaladja a DGTF által valójában alkalmazott 4,198 %-os rátát.
- (98) A 2008. évi DGTF-hitel tekintetében az akkor érvényben lévő, a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló 2008. évi bizottsági közlemény⁽³²⁾ megállapította, hogy az alapkamatláb (2008 decemberében Portugáliában 2,05 %) ⁽³³⁾ az érintett vállalkozás hitelminősítésétől és a nyújtott biztosítékoktól függő kamatfelár alkalmazandó. Figyelembe véve az ENVC akkori nehézségeit és a fedezet alacsony szintjét (lásd fentebb a (97) preambulumbekendést, amely értelemszerűen alkalmazandó), az alkalmazott kamatfelár legalább 1 000 bázispont lenne. Ezek alapján az alkalmazott referencia-kamatláb legalább 12,05 % lenne, amely szintén magasabb, mint a DGTF által valójában alkalmazott 4,417 %.
- (99) A 2010. és 2011. évi DGTF-hitelekkel kapcsolatban a Bizottság megismétli azon véleményét, hogy az ENVC nehéz helyzetben lévő vállalatnak számított a kölcsönök odaítélésének időpontjában (lásd fentebb 6.1. szakaszt.) Az akkor hatályos, a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló 2008. évi bizottsági közlemény szerint a Portugáliára vonatkozó alapkamatláb 1,24 % volt 2008 áprilisában, és 1,49 % volt 2011 áprilisában.
- (100) A 2010. évi DGTF-hitellel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy nincs szigorú fedezet, csupán egy ígért az ENVC részéről, hogy egy, a Honvédelmi Minisztériummal kötött adott keretszerződésből származó bevételeket használja a kölcsön visszafizetésére. Ennek alapján, és figyelembe véve az ENVC akkori nehézségeit, a Bizottság azon a véleményen van, hogy az alkalmazott kamatfelárnak legalább 1 000 bázispontnak kellene lennie. Ezért az alkalmazott referencia-kamatlábunk legalább 11,24 %-nak kellene lennie a DGTF által alkalmazott sokkal alacsonyabb 1,964 % helyett.
- (101) Végezetül, a 2011. évi DGTF-hitelt illetően a Bizottság megállapítja, hogy a 2010. évi DGTF-hitelhez hasonlóan szigorúan véve nincs fedezet, csupán egy ígért az ENVC részéről, hogy egy, a Honvédelmi Minisztériummal kötött adott keretszerződésből származó bevételeket használja a kölcsön visszafizetésére, amit ezen túlmenően meg kellett erősítenie az ENVC igazgatótanácsának és jóvá kellett hagynia a Honvédelmi Minisztériumnak. Nagyon kétséges tehát, hogy ezt a szintű fedezetet megfelelőnek találta-e volna egy piacorientált hitelező. Ezért, mivel a abban az időben az ENVC nehéz helyzetben lévő vállalkozás volt, a Bizottság úgy véli, hogy az alkalmazott kamatfelárnak legalább 1 000 bázispontnak kellene lennie, amely egy legalább 11,49 %-os referencia-kamatlábát eredményezne, amely sokkal magasabb, mint az ENVC-vel szemben valójában alkalmazott kamatok (5,568 % 2011 áprilisában és 5,241 % 2011 júniusában).
- (102) A fentieket figyelembe véve a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a DGTF-hitelek indokolatlan előnyt nyújtottak az ENVC számára.

⁽³⁰⁾ HL C 273., 1997.9.9., 3. o.

⁽³¹⁾ Forrás: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates_eu25_en.pdf

⁽³²⁾ HL C 14., 2008.1.19., 6. o.

⁽³³⁾ Forrás: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/base_rates_eu27_en.pdf

- (103) Az EMPORDEF által 2007 és 2011 között kiállított **támogatói nyilatkozatokat** illetően a Bizottság először is megállapítja, hogy a kezességvállaláshoz nagyon hasonló jellegűek, mert a legtöbb nyilatkozatban az EMPORDEF kifejezetten kijelentette, hogy minden szükséges intézkedést megtesz annak biztosítása érdekében, hogy az ENVC rendelkezésére álljon a szóban forgó hitelszerződés teljesítéséhez szükséges összes eszköz. Ugyanakkor a 2007. január 8-i és 2008. június 26-i támogatói nyilatkozatok szövegezése ettől eltérő. Ezekben a levelekben az EMPORDEF megjegyzi, hogy az ENVC 100 %-os tulajdonában van, és hogy ez a részesedés nem fog csökkenni; különben a hitelt biztosító bank felszólíthatja az ENVC-t hogy fizesse vissza a kölcsönt a lejáratási időpont előtt. Pusztán ezen kijelentés alapján a Bizottság nem tekintheti úgy, hogy az EMPORDEF lenne felelős az ENVC nemteljesítése esetén az adott hitelek vonatkozásában, és ezért nem lehet ezeket garanciának tekinteni. Ezért nem állapítható meg, hogy ezek a nyilatkozatok előnyt jelentettek az ENVC számára.
- (104) A többi támogatói nyilatkozatot illetően (vagyis a 2009., 2010. és 2011. évi nyilatkozatokat illetően), mivel az EMPORDEF kijelenti, hogy kész közbelépni, ha az ENVC nem teljesíti az adott hitelszerződést, egyértelműnek tűnik, hogy ezek a kezességvállalással egyenértékűek, mivel az EMPORDEF biztosítja a támogatást nyújtó pénzügyi intézményt arról, hogy minden szükségeset megtesz annak érdekében, hogy az ENVC rendelkezésére álljanak a kölcsön visszafizetéséhez szükséges eszközök. Egy rendes piaci szereplő külön díjat számított volna fel egy ilyen típusú „garanciáért” cserébe, amelyet az EMPORDEF soha nem tett meg annak ellenére, hogy igen jelentős volt a kockázata, hogy az akkori nehéz helyzetét figyelembe véve az ENVC nem lesz képes visszafizetni a hiteleket.
- (105) Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény⁽³⁴⁾ (a továbbiakban: a kezességvállalásról szóló közlemény) 2.2. szakasza értelmében „a kockázatviselést általában megfelelő díjjal ellentételezik. Ha a hitelfelvevő nem köteles díjat fizetni, vagy alacsony összegű díjat fizet, akkor előnyhöz jut. A kezesség nélküli helyzethez képest az állami kezességvállalás lehetővé teszi a hitelfelvevő számára, hogy a pénzpiacokon az általában elérhető pénzügyi feltételeknél kedvezőbb feltételek mellett jusson hitelhez. Az állami kezességvállalás segítségével a hitelfelvevő jellemzően alacsonyabb kamatot kaphat, illetve kevesebb biztosítékot kínálhat. Egyes esetekben állami kezességvállalás nélkül a hitelfelvevő nem találna olyan pénzügyi intézményt, amely kész lenne bármilyen feltétel mellett is hitelezni.” Meg kell vizsgálni tehát, hogy a kezességvállalás piaci feltételek mellett elvileg hozzáférhető lett-e volna a pénzpiacokról, és hogy megfizették-e piaci prémiumot a kezességvállalásért⁽³⁵⁾.
- (106) A Bizottság megállapítja, hogy a támogatói nyilatkozatokat nem ellentételezték, és az ENVC nem fizetett semmilyen díjat az EMPORDEF számára. Ezért az EMPORDEF által vállalt kockázatot nem ellentételezték. Ez önmagában elég azon következtetés levonásához, hogy a támogatói nyilatkozatok, amelyek a kezességvállaláshoz hasonló jellemzőkkel rendelkeznek, indokolatlan előnyt nyújtottak az ENVC számára.
- (107) Portugália érvelését tekintve, miszerint végső esetben az EMPORDEF mindenképp felelős lett volna az ENVC tartozásaiért, lévén hogy ő az egyedüli részvényese, a Bizottság a (88) preambulumbekkezdésben foglalt érvelésére hivatkozik, amely értelemszerűen alkalmazandó.
- (108) Ezért a Bizottság azon a véleményen van, hogy a 2009., 2010. és 2011. évi támogatói nyilatkozatok indokolatlan előnyt nyújtottak az ENVC számára.
- (109) Az **Atlántida hajó megépítéséhez biztosított hitel** tekintetében a Bizottság megállapítja, hogy 2009 decemberében az EMPORDEF 37 millió EUR-t biztosított az ENVC számára a CGD-től az Atlanticoline-nal fennálló jogvita rendezésére. Abban az időpontban, amikor az ENVC már nehéz helyzetben lévő vállalkozás volt, egy ésszerűen eljáró piaczgazdasági szereplő felmérte volna a vállalat helyzetét és hitel-visszafizetési képességét ahelyett, hogy egyszerűen átutalta volna a pénzt az ENVC-nek. Hasonlóan, egy ésszerűen eljáró piaczgazdasági szereplő megvizsgálta volna a művelettel kapcsolatos kockázatot és annak lehetőségét, hogy egy másik vevőnek adják el a hajót – ami 2014 szeptemberében meg is történt (lásd fentebb a (30) preambulumbekkezdést). A Bizottság emellett megállapítja, hogy az EMPORDEF számára a hitelt 6 havi EURIBOR plusz 2 % éves kamattal biztosították, amely a szerződés idején 2,993 %-ot jelentett. Ugyanakkor az akkor hatályos, a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló 2008. évi bizottsági közlemény szerint 2009 decemberében 1,45 % volt a portugál alapkamatláb, amelyhez legalább egy 1 000 bázispontos kamatfelárat kell hozzáadni figyelembe véve az ENVC nehézségeit és a szigorú fedezet hiányát. Ezért az alkalmazandó referencia-kamatláb legalább 11,45 % lett volna.

⁽³⁴⁾ HL C 155., 2008.6.20., 10. o. Lásd még a Bizottság 2000. évi közleményét az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL C 71., 2000.3.11., 14. o.).

⁽³⁵⁾ Lásd például a Németország által a DHL és a lipcse-hallei repülőtér javára tett intézkedésekről C 48/06 (korábbi N 227/06) szóló, 2008. július 23-i 2008/948/EK bizottsági határozat (HL L 346., 2008.12.23., 1. o.) (249) és (250) preambulumbekkezdését.

- (110) A Bizottság tudomása szerint az ENVC nem fizette vissza az Atlántida hajó céljára biztosított 37 millió EUR összegű hitelt az EMPORDEF-nek, és nem fizetett semmilyen kamatot erre az összegre, kivéve a 2010-ben fizetett 840 480,54 EUR kamatot. Ennek alapján, és a fentiek figyelembevételével a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az Atlántida hajó céljára biztosított hitel indokolatlan előnyt jelentett az ENVC számára.

6.2.3. A verseny torzítása és az EU-n belüli kereskedelemre gyakorolt hatás

- (111) A korábbi intézkedések valószínűleg érintik a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel az ENVC versenyben áll az Európai Unió más tagállamainak, valamint a világ más részeinek hajógyáraival. A kérdéses korábbi intézkedések így lehetővé tették, hogy az ENVC folytassa a működését, és ne kelljen szembenéznie – mint a többi vetélytársnak – a nehéz pénzügyi eredményeiből általában fakadó következményekkel. Ezért a korábbi intézkedések torzították is a versenyt.

6.2.4. Következtetés az állami támogatás meglétéről és számszerűsítése

- (112) A fenti értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy a korábbi intézkedések állami támogatásnak minősülnek, mivel megfelelnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás szükséges követelményeinek, kivéve a 2007. január 8-i és 2008. június 26-i támogatói nyilatkozatokat (lásd fentebb a (103) preambulumbekendést).
- (113) A (68) és (69) preambulumbekendésben foglaltaknak megfelelően a teljes **hajóépítési támogatás és szakmai továbbképzési támogatás** állami támogatást képez 27 129 933,20 EUR és 257 791 EUR összegben.
- (114) A többi korábbi intézkedést illetően a Bizottság megismétli, hogy figyelembe véve az ENVC akkori nehézségeit, egy piacorientált szereplő sem biztosította volna azokat a vállalat számára. Ezért a Bizottság azon az állásponton van, hogy az ENVC összesen a **2006. évi tőkeemelésnek** megfelelő mértékű állami támogatásban részesült (24,875 millió EUR).
- (115) A 2009., 2010. és 2011. évi **támogatói nyilatkozatokat** illetően a Bizottság megismétli, hogy ezek a kezességvállaláshoz hasonló jellegűek (lásd fentebb a (103) és a (104) preambulumbekendést). E tekintetben a kezességvállalásról szóló közlemény 4.1. szakasza kimondja: „A Bizottság megjegyzi, hogy a nehéz helyzetben levő társaságok esetében a piaci hitelező, ha egyáltalán van ilyen, a kezesség vállalásakor a várható nemfizetési arányra tekintettel magas díjat számítana fel. Ha különösen megnő annak valószínűsége, hogy a hitelfelvevő nem lesz képes a hitel visszafizetésére, akkor elképzelhető, hogy ez a piaci arány nem is létezik, és kivételes körülmények között a kezesség támogatási eleme elérheti a kezességgel ténylegesen fedezett összeget.”
- (116) A Bizottság megállapítja, hogy a bankok csak ezeknek az EMPORDEF által biztosított „kezességvállalásoknak” a (támogatói nyilatkozatok formájában való) megléte miatt nyújtottak az ENVC számára hiteleket, és az EMPORDEF biztosította a bankokat, hogy minden szükségeset megtesz azért, hogy az ENVC visszafizesse a hiteleket. Ezenkívül a Bizottság megjegyzi, hogy a támogatói nyilatkozatokat ingyen biztosították akkor, amikor az ENVC nehéz helyzetben volt, és azon jelentős kockázat ellenére, hogy nem fogja tudni betartani kötelezettségvállalásait. A Bizottság emellett megállapítja, hogy az ENVC legalább három alkalommal technikai csődhelyzetben volt (lásd fentebb a (64) preambulumbekendést), és ennek ellenére az EMPORDEF úgy döntött, hogy díjazás nélkül kiállítja a támogatói nyilatkozatokat. Ebben az összefüggésben a Bizottság megállapítja, hogy nincs olyan lehetséges piaci kamatláb, amelyet ésszerű összehasonlítási alapként lehetne tekinteni, és ezért azon az állásponton van, hogy az ENVC összesen a 2009., 2010. és 2011. évi támogatói nyilatkozatok által biztosított összegben (vagyis 51 280 000 EUR összegben) állami támogatásban részesült.
- (117) Hasonló logika alkalmazandó az ENVC számára biztosított hitelek, vagyis a **2012. és 2013. évi hitelek**, a **DGTF-hitelek** és az **Atlántida hajó céljára biztosított hitel** esetében. Az EMPORDEF és a DGFT akkor biztosította ezeket a hiteleket az ENVC számára, amikor a vállalat nehéz helyzetben volt, és egyetlen ésszerűen eljáró piacgazdasági szereplő sem tette volna ezt. Ez különösen nyilvánvaló a 2012. és 2013. évi hitelek esetében, mivel ahogy fentebb a (21) preambulumbekendés mutatja, a bankok nem voltak hajlandók hitelt biztosítani az ENCV számára, és ezt csak az EMPORDEF-fel kapcsolatban tették meg. A Bizottság emellett megállapítja, hogy a

DGTF-hiteleket és az Atlántida hajó céljára biztosított hitelt 2006 és 2011 között nyújtották: ezekben az években a magánbankok csak az EMPORDEF (támogatói nyilatkozatok formájában való) kezességvállalása mellett voltak hajlandók hitelt biztosítani az ENVC számára. Ez azt mutatja, hogy egyetlen piaccgazdasági szereplő sem volt hajlandó hitelt biztosítani egyedül az ENVC számára. A fentiekre tekintettel ezért a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az ENVC összesen a 2012. és 2013. évi hitelek (101 118 066,03 EUR), a DGTF-hitelek (30 millió EUR, 8 millió EUR, 5 millió EUR és 13 millió EUR) és az Atlántida hajó céljára biztosított hitel (37 millió EUR) mértékének megfelelő összegben állami támogatásban részesült.

6.3. Jogellenes támogatás

- (118) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése megállapítja, hogy az érintett tagállam a támogatási intézkedést nem hajthatja végre, amíg a Bizottság nem határoz az intézkedés jóváhagyásáról.
- (119) A Bizottság megállapítja, hogy Portugália anélkül biztosította a korábbi intézkedéseket az ENVC számára, hogy azokat jóváhagyásra bejelentette volna a Bizottságnak (kivéve a lenti (125) preambulumbekzdésben jelzett kivételeket). A Bizottság sajnálja, hogy Portugália nem tett eleget a felfüggesztési kötelezettségének, amivel megsértette az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében fennálló kötelezettségét.

6.4. A korábbi intézkedések összeegyeztethetősége a belső piaccal

- (120) Minthogy az előbbieken leírt intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek, az összeegyeztethetőségüket az említett rendelkezés (2) és (3) bekezdésében meghatározott kivételek figyelembevételével kell értékelni.
- (121) A Bíróság ítélezési gyakorlata szerint a tagállamnak kell megjelölnie azokat a lehetséges okokat, amelyek alátámasztják a belső piaccal való összeegyeztethetőséget, és a tagállamnak kell igazolnia, hogy az összeegyeztethetőség előfeltételei fennállnak ⁽³⁶⁾. A portugál hatóságok úgy vélik, hogy a legtöbb korábbi intézkedés nem minősül állami támogatásnak, és nem jelöltek meg a belső piaccal való összeegyeztethetőséget alátámasztó lehetséges okokat.
- (122) A Bizottság mindazonáltal megvizsgálta, hogy alkalmazható lenne-e a korábbi intézkedésekre az összeegyeztethetőség EUMSZ-ben megállapított bármely lehetséges jogalapja.
- (123) A **hajóépítési támogatások** tekintetében Portugália azzal érvel, hogy azokat a 87/167/EGK irányelv végrehajtásáról szóló 296/89 számú törvényerejű rendelet értelmében biztosították (lásd fentebb a (68) preambulumbekzdést). Ugyanakkor a Bizottság már az eljárás megindításáról szóló határozatában megjegyezte, hogy ez az irányelv 1990. december 31-én hatályát veszítette (lásd annak 13. cikkét).
- (124) Portugália emellett nem nyújtott be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a hajóépítési támogatások összeegyeztethetőek lennének bármilyen azt követő jogalappal, amelynek értelmében ezeket összeegyeztethető hajógyártási célú támogatásnak lehetne tekinteni.
- (125) Az egyetlen kivétel az ENVC számára 2003-ban és 2005-ben nyújtott két hajógyártási támogatás két hajó megépítésére (C224 és C225 számú szerződések – lásd a II. mellékletet). Ezeket a támogatásokat az 1540/98/EK rendelet alapján a C 33/2004. sz. ügyben hozott bizottsági határozat ⁽³⁷⁾ engedélyezte. A Bizottság ezért a benyújtott információk alapján megállapítja, hogy a C224 és C225 szerződésben nyújtott egyenként 2 675 275 EUR összegű támogatás (összesen 5 350 550 EUR) a belső piaccal összeegyeztethető hajóépítési támogatást jelent.
- (126) A Bizottság ugyanakkor arra az álláspontra jutott, hogy a többi hajóépítési támogatás (összesen 21 779 383,21 EUR) – amelyek állami támogatás jellegét Portugália nem tárgyalja – a belső piaccal összeegyeztethetetlen.

⁽³⁶⁾ Az Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet, C-364/90, EU:C:1993:157.

⁽³⁷⁾ A Bizottság 2005. szeptember 6-i 2006/946/EK határozata állami támogatásról Portugália – az Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. által épített két vegyianyag-szállító tartályhajókra vonatkozó három éves teljesítési határidő meghosszabbításáról (HL L 383., 2006.12.28., 16. o.).

- (127) A **többi korábbi intézkedéssel** kapcsolatban (kivéve a 2007. január 8-i és 2008. június 26-i támogatói nyilatkozatokat), ahogy az eljárás megindításáról szóló határozatban szerepel, figyelembe véve az intézkedések jellegét és az ENVC nehézségeit, az egyetlen releváns összeegyeztethetőségi kritériumnak az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti, a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott támogatás, vagyis a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás tűnt ⁽³⁸⁾.
- (128) Először is, a Bizottság megismétli az eljárás megindításáról szóló határozatának megállapításait, miszerint a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.1. szakaszában a megmentési célú támogatásra vonatkozóan megállapított feltételek nem teljesültek. A 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 25. bekezdésének a) pontja szerint a megmentési célú támogatásnak hitelgarancia, illetve kölcsön formájában nyújtott likviditási támogatásból kell állnia; a kölcsön kamatlábának mindkét esetben legalábbis összehasonlíthatónak kell lennie a jól működő vállalkozásoknak nyújtott kölcsönöknél szokásos kamatlábbal. A 2006. évi tőkeemelés például már nem felel meg ennek a követelménynek.
- (129) Emellett a 25. bekezdés a) pontja hozzáteszi, hogy az első részletnek a vállalkozás részére történő folyósításától számított legfeljebb hat hónapon belül minden kölcsönt vissza kell fizetni, és minden kezességvállalásnak meg kell szűnnie. Az előzőekben kifejtettek alapján úgy tűnik, ez egyik vizsgált korábbi intézkedés esetében sem történt meg.
- (130) A 25. bekezdés b) pontja megállapítja, hogy a megmentési célú támogatást súlyos szociális problémáknak kell indokolniuk, és nem megengedhető, hogy nemkívánatos hatásai jogtalanul begyűrűzzenek a többi tagállamba. Portugália nem szolgáltatott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy ez volt a helyzet bármelyik korábbi intézkedés tekintetében.
- (131) Továbbá a nem bejelentett megmentési célú támogatások esetében a 25. bekezdés c) pontja értelmében az érintett tagállamnak a megmentési célú intézkedés első végrehajtásától számított hat hónapon belül a Bizottság elé kell terjesztenie egy szerkezetátalakítási vagy felszámolási tervet, illetve annak bizonyítékát, hogy a kölcsönt teljes egészében visszafizették és/vagy a kezességvállalás megszűnt. Ismételten, Portugália nem teljesítette ezt a szükséges összeegyeztethetőségi követelményt.
- (132) A 25. bekezdés d) pontja értelmében a megmentési célú támogatásnak olyan összegre kell korlátozódnia, amely feltétlenül szükséges a vállalkozás üzleti tevékenységének fenntartásához. Figyelembe véve a korábbi intézkedésekből származó jelentős összegeket, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy ez a követelmény sem teljesült.
- (133) Végezetül a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 25. bekezdésének e) pontja megköveteli az „először és utoljára” elv betartását. Ezen elv szerint amennyiben a megmentési támogatás nyújtása vagy a szerkezetátalakítási időszak vége óta kevesebb, mint tíz év telt el, a Bizottság nem engedélyez további megmentési célú vagy szerkezetátalakítási támogatást. Figyelembe véve a korábbi intézkedések által lefedett időszak alatt történt számos állami beavatkozást, egyértelmű, hogy az „először és utoljára” elvet nem tartották be, és az ENVC számos alkalommal részesült jogellenes állami támogatásban.
- (134) A 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.2. szakaszának meghatározása szerinti szerkezetátalakítási támogatással kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy Portugália a fenti intézkedéseket nem jelentette be a Bizottságnak szerkezetátalakítási támogatásként, és így elmulasztotta bizonyítani, hogy fennállnak a szerkezetátalakítási támogatással minősítésükhöz szükséges elemek (szerkezetátalakítási terv, saját hozzájárulás, kompenzációs intézkedések stb).
- (135) Különösen a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 34. preambulumbekzdése értelmében a szerkezetátalakítási támogatás nyújtásának feltétele a szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amelyet valamennyi egyedi támogatás esetén jóvá kell hagyatni a Bizottsággal. Emellett minden szerkezetátalakítási támogatásnak tartalmaznia kell az indokolatlan versenytorzulások elkerülését célzó intézkedéseket (kompenzációs intézkedések – lásd a 38–42. pontot), valamint „saját hozzájárulást” a kedvezményezett részéről, aminek az ENVC esetében el kellett volna érnie a szerkezetátalakítási költségek 50 %-át, mivel egy nagyvállalkozásról volt szó (lásd a 38–45. pontot). Emellett, ahogy a megmentési célú támogatás esetében, be kell tartani az „először és utoljára” elvet.

⁽³⁸⁾ A szakmai továbbképzési támogatásokat illetően a Bizottság megjegyzi, hogy az akkor hatályos, a 2000 és 2006 közötti időszakra vonatkozó regionális állami támogatásokról szóló iránymutatás (HL C 74., 1998.3.10., 9. o.) kizárta a regionális támogatások nyújtását nehéz helyzetben lévő vállalatoknak.

- (136) A Bizottság először megismétli, hogy az „először és utoljára” elvet nem tartották be (lásd fentebb a (133) preambulumbekendést). A Bizottság megállapítja, hogy valójában számos korábbi intézkedést a tervezett 2005 és 2009 közötti szerkezetátalakítási időszakon kívül biztosítottak. Ez sérti az „először és utoljára” elvet, és ez elegendő ahhoz, hogy a korábbi intézkedéseket ne lehessen a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás szerinti összegegyeztethető szerkezetátalakítási támogatásnak tekinteni.
- (137) Mindenesetre a Bizottság hangsúlyozza, hogy Portugália csak 2014-ben nyújtotta be a BPI által elkészített szerkezetátalakítási tervet, vagyis 5 évvel a tervezett szerkezetátalakítási időszak (2005–2009) lejáta után. Emellett a Bizottság kiemeli, hogy a BPI által készített terv tárgyalásra szánt tervezetnek tűnik. Mindenesetre miközben a szerkezetátalakítási terv tartalmaz néhány, a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban előírt elemet, nem tartalmaz semmilyen kompenzációs intézkedést és nem irányoz elő saját hozzájárulást az ENVC részéről. Ezért nem tekinthető úgy, hogy a BPI szerkezetátalakítási terve teljesíti a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási irányelv szükséges követelményeit.
- (138) A kompenzációs intézkedések és az ENVC általi saját hozzájárulás hiányában, valamint figyelembe véve, hogy az „először és utoljára” elvet nem tartották tiszteletben, a Bizottság megállapítja, hogy a többi korábbi intézkedés nem tekinthető a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások szerinti összegegyeztethető szerkezetátalakítási támogatásnak.

6.5. Az összegegyeztetetőségre vonatkozó következtetés

- (139) A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a C224 és C225 szerződésekre vonatkozó egyenként 2 675 275 EUR összegű hajóépítési támogatás (lásd fentebb a (125) preambulumbekendést) a belső piaccal összegegyeztethető hajóépítési támogatásnak minősül.
- (140) A Bizottság úgy véli továbbá, hogy a többi korábbi intézkedés (vagyis a 2006. évi tőkeemelés, a 2012. és 2013. évi hitelek, a DGTF-hitelek, a 2009., 2010. és 2011. évi támogatói nyilatkozatok, a szakmai továbbképzési támogatások, az Atlántida hajó céljára biztosított kölcsön és a többi hajóépítési támogatás) nem felel meg a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás feltételeinek. A Bizottság nem talált más összegegyeztetetőségi alapot. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a többi korábbi intézkedés állami támogatásnak minősül, és nem összegegyeztethető a belső piaccal.

6.6. Visszafizettetés

- (141) A Szerződés és a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság hatáskörébe tartozik annak eldöntése, hogy az érintett államnak meg kell-e szüntetnie vagy módosítania kell-e azt a támogatást, amely a Bizottság álláspontja szerint nem egyeztethető össze a belső piaccal ⁽³⁹⁾. Szintén a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata azt mutatja, hogy a Bizottság határozata által a belső piaccal összegegyeztetetetlennek tekintett támogatások esetében a támogatás eltörlése vonatkozásában az államra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása ⁽⁴⁰⁾.
- (142) A Bíróság e tekintetben kimondta, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatásként kapott összegeket, elveszítve így azt az előnyt, amelyet versenytársaival szemben élvezett a piacon, és visszaállt a támogatás juttatása előtti állapot ⁽⁴¹⁾.
- (143) Az említett ítélkezési gyakorlat értelmében a 659/1999/EK tanácsi rendelet ⁽⁴²⁾ 14. cikkének (1) bekezdése megállapítja, 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 [...]”. Ugyanazon rendelet 15. cikke tisztázza, hogy „a Bizottság támogatás-visszatérítetésre vonatkozó hatásköre tízéves jogvesztő határidőn belül érvényesíthető”, amely „azon a napon kezdődik, amikor a jogellenes támogatást a kedvezményezettnek nyújtják [...]”. A Bizottság vagy a Bizottság kérésére eljáró tagállam jogellenes támogatással kapcsolatos intézkedései megszakítják a jogvesztő határidőt.” Mivel a Bizottság által az SA.35546 ügyben tett első intézkedés 2012. október 11-én történt (lásd fentebb az (1) preambulumbekendést), az összegegyeztetetetlen támogatások visszafizettetése nem vonatkozhat 2002. október 11-e előtt nyújtott támogatásra.

⁽³⁹⁾ A Bizottság kontra Németország ügyben hozott ítélet, C-70/72, EU:C:1973:87., 13. pont.

⁽⁴⁰⁾ A Spanyolország kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélet, C-278/92, C-279/92 és C-280/92, EU:C:1994:325., 75. pont.

⁽⁴¹⁾ A Belgium kontra Bizottság ügyben hozott ítélet, C-75/97, EU:C:1999:311., 64. és 65. pont.

⁽⁴²⁾ 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.), a módosítások szerint.

- (144) A Bizottság e tekintetben megállapítja, hogy a hajóépítési támogatások némelyikét 2002. október 11-e előtt biztosították, különösen a C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 és C222 szerződések tekintetében (lásd a II. mellékletet). Ezért az e szerződésekben biztosított összegegyeztetetlen támogatás, összesen 11 297 009,19 EUR, a tíz éves elévülési időszak hatálya alá tartozik és azért nem visszatéríthető.
- (145) A jogellenes és összegegyeztetetlen állami támogatásnak minősülő többi korábbi intézkedést (lásd az alábbi 5. táblázatot) a támogatásokat megelőző piaci helyzet helyreállítása érdekében vissza kell fizettetni. A visszafiztetés arra az időszakra vonatkozik, amikortól a kedvezményezett előnyben részesült, azaz arra az időtartamra, amely a támogatásnak a kedvezményezett részére történő rendelkezésre bocsátásával veszi kezdetét és a támogatás tényleges visszafizetésével fejeződik be; a visszafizetendő összegek tartalmazzák a tényleges visszafizetés időpontjáig esedékes visszafizetési kamatokat is.

5. táblázat

Visszatérítendő összegek (EUR)

Dátum	Intézkedés	Visszatérítendő összeg ⁽¹⁾
2006. május 11.	2006. évi tőkeemelés	24 875 000
2012/2013	2012. és 2013. évi hitelek	101 118 066,03
i. 2006. január 31. ii. 2008. december 11. iii. 2010. április 28. iv. 2011. április 27.	DGTF-hitelek	i. 30 000 000 ii. 8 000 000 iii. 5 000 000 iv. 13 000 000
2011. november 29.	Támogatói nyilatkozatok a BCP által biztosított hitelhez	990 000
2011. november 3.	Támogatói nyilatkozat a BCP által biztosított hitelhez	400 000
2010. szeptember 30.	Támogatói nyilatkozat a BCP által biztosított hitelhez	12 500 000
2010. augusztus 31.	Támogatói nyilatkozatok a CGD által kiadott két készenléti hitellelvezhez	12 890 000
2010. június 24.	Támogatói nyilatkozat a BCP által biztosított hitelhez	5 000 000
2009. november 25.	Támogatói nyilatkozat a CGD által biztosított rulírozó hitelhez	15 000 000
2009. szeptember 7.	Támogatói nyilatkozat a BES által biztosított rulírozó hitelhez	4 500 000
—	Hajóépítési támogatások (C212, C213, C214 és C223 számú szerződések)	10 482 374,01 ⁽²⁾
—	Szakmai továbbképzésre biztosított támogatás 2005–2006	257 791
2009. december 23.	Hitel az Atlántida hajó céljára	37 000 000

⁽¹⁾ Adott esetben az esedékes és az ENVC által nem megfizetett kamatok szintén a visszafizetési kötelezettség alá esnek.

⁽²⁾ Ez az adat a teljes hajóépítési támogatásból i. mínusz a tízéves jogvesztő határidő hatálya alá eső támogatásokból ii. mínusz az összegegyeztethetőnek minősített támogatásokból iii. ered, vagyis i. 27 129 933,20 EUR – ii. 11 279 009,19 EUR – iii. 5 350 550 EUR = 10 482 374,01 EUR.

7. AZ ENVC ÉS A WESTSEA KÖZÖTTI GAZDASÁGI FOLYTONOSSÁG VIZSGÁLATA

(146) 2014. március 4-én az ENVC közgyűlést tartott, amelyen az EMPORDEF mint egyedüli részvényes jóváhagyta az ENVC eszközeinek értékesítéséről, valamint a munkavállalók elbocsátásáról szóló határozat végrehajtását a vállalat mielőbbi felszámolása és feloszlata érdekében.

(147) 2015. február 27-én, tekintettel az ENVC jövőbeni felszámolására, Portugália ekét kérelemmel fordult a Bizottsághoz:

„a) Figyelembe véve, hogy amennyiben a Bizottság az EUMSZ 107. és 108. cikkével összefüggésben a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatás visszafizetésére vonatkozó negatív határozatot hoz az ENVC-vel kapcsolatban, az ENVC eszközeinek legnagyobb részét el fogják adni és az ENVC felszámolását gyakorlatilag le fogják zárni, a portugál állam annak megerősítését kéri a Bizottságtól, hogy a szóban forgó eszközök eladása nem minősül a vevők javára nyújtott állami támogatásnak.

b) Figyelembe véve továbbá, hogy amennyiben a Bizottság az EUMSZ 107. és 108. cikkével összefüggésben a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatás visszafizetésére vonatkozó negatív határozatot hoz az ENVC-vel kapcsolatban, a portugál államot az összeegyeztethetetlen támogatás visszafizetésére köteleznék, a portugál hatóságok annak megerősítését kérik a Bizottságtól, hogy ezt a visszatérítési kötelezettséget nem terjesztik ki a WestSea-re annak ellenére, hogy az átvette az ENVC eszközeinek egy részét.”

(148) Valójában amennyiben a Bizottság az EUMSZ 107. és 108. cikkével összefüggésben a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatás visszafizetésére vonatkozó negatív határozatot hoz egy vállalattal kapcsolatban, a szóban forgó tagállam általában köteles visszatéríteni az összeegyeztethetetlen támogatást. A támogatás visszatérítésére irányuló kötelezettség kiterjeszhető az olyan új társaságra, amelyre a kedvezményezett társaság átruházta vagy amelynek részére értékesítette eszközei egy részét, amennyiben az átruházás vagy értékesítés struktúrája alapján megállapítható, hogy gazdasági folytonosság áll fenn a két társaság között. Továbbá, még ha nem is áll fenn gazdasági folytonosság, a vevőnek biztosított (új) állami támogatás az eszközök piaci áron alul történő eladásából is származhat.

(149) E határozatában a Bizottság nem vizsgálja a két aszfaltszállító megépítésére vonatkozó szerződések odaítélését⁽⁴³⁾, amelyre még nem került sor.

(150) Annak eldöntésére, hogy állami támogatásban részesülnek-e az eszközök megvásárlói, a Bizottságnak a) meg kell állapítania, hogy az eszközöket piaci áron értékesítik-e; és b) figyelembe kell vennie az alábbi preambulumbekézdésben részletezett egyéb kritériumokat is.

(151) A Bíróságnak az *Olaszország és SIM 2 kontra Bizottság ügyben hozott ítélete*⁽⁴⁴⁾ szerint, amelyre a Bizottság az *Olympic Airlines*, az *Alitalia* és a *SERNAM* társaságot érintő határozatait⁽⁴⁵⁾ alapozta, a korábbi (támogatott) vállalat és a vevő közötti gazdasági folytonosság megállapítása egy sor mutató alapján történik. A következő tényezőket kell figyelembe venni: i. az eladott eszközök köre (eszközök és kötelezettségek, a munkaadó folytonossága, csoportos eszközök), ii. az értékesítési ár, iii. a vevő(k) személyazonossága, iv. az adásvétel időzítése (az előzetes értékelés, a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását vagy a végső döntést követően) és v. az ügylet gazdasági logikája. Ezeket a mutatókat a Bíróság a *Ryanair kontra Bizottság ügyben hozott 2012. március 28-i ítéletében*⁽⁴⁶⁾ is megerősítette, amely megerősítette az *Alitaliával* kapcsolatos határozatot.

⁽⁴³⁾ Lásd az (24) preambulumbekézdést. A két aszfaltszállító megépítésére az eredetileg a PDVSA és az ENVC között megkötött szerződést átvette az EMPORDEF. Portugália kötelezettséget vállalt arra, hogy a szerződés alvállalkozásba kiadott részeit átlátható, megkülönböztetésmentes és feltétel nélküli kiírásokban pályáztatja meg portugál és nem portugál ajánlattevők számára, és a beszállítók és szolgáltatók kiválasztásának egyetlen kritériuma a legjobb ajánlat, valamint hogy az ENVC-t kizárják a folyamatból, amennyiben felszámolása és megszüntetése még nem zárul le a kiírás időpontjában.

⁽⁴⁴⁾ Az *Olaszország és SIM 2 Multimedia SpA kontra Bizottság ügyben hozott ítélet*, C-328/99 és C-399/00, EU:C:2003:252.

⁽⁴⁵⁾ A Bizottság 2008. szeptember 17-i határozata, N 321/2008, N 322/2008 és N 323/2008 számú állami támogatás – Görögország – *Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/ Olympic Airways Services*; a Bizottság 2008. november 12-i határozata, N 510/2008 sz. állami támogatás – Olaszország – *Az Alitalia eszközeinek értékesítése*; a Bizottság 2012. április 4-i határozata SA.34547 – Franciaország – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire*.

⁽⁴⁶⁾ A *Ryanair Ltd kontra Bizottság ügyben 2012. március 28-án hozott ítélet*, T-123/09, EBHT, EU:T:2012:164, amelyet másodfokon a *Ryanair Ltd kontra Bizottság ügyben 2013. június 13-án hozott ítélet*, C-287/12 P, EBHT, EU:C:2013:395 megerősített.

7.1. Az eladott eszközök köre

- (152) A gazdasági folytonosság kizárásához a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy az átruházott eszközök és az üzleti tevékenység más elemei a korábbi vállalat vagy tevékenységeinek csak egy részét képezik. Minél nagyobb az eredeti vállalkozásnak az új szervezethez átkerülő része, annál nagyobb a valószínűsége, hogy az ezen eszközökhöz kapcsolódó gazdasági tevékenység továbbra is részesül az előző jogalanynak biztosított, a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatásból.
- (153) Az ENVC főbb eszközei i. a Viana do Castelo Port Administration által nyújtott koncesszió a területre, ahol a hajógyár található és ii. különböző felszerelések és nyersanyagok. Ezeket az eszközöket mind átlátható, megkülönböztetésmentes és feltétel nélküli, portugál és nem portugál ajánlattevők előtt egyaránt nyitott pályázatok alapján értékesítették, ahol az ajánlat kiválasztásának egyedüli kritériuma a legmagasabb összegű ajánlat volt.
- (154) A hajógyár területének rendelkezésre bocsátását illetően egy tendereljárást követően a területet 2031 márciusáig a Martifer portugál holdingtársaság és a Navalria portugál hajógyár közös leányvállalata, a WestSea nyerte el. A WestSea évi 419 233,95 EUR bérleti díjat és 435 500 EUR összegű garanciát fog fizetni.
- (155) A különböző felszereléseket és nyersanyagokat illetően, beleértve a járműveket és a nagyobb emelőket/darukat, ezeket 120 kisebb pályázat keretében értékesítették összesen 884 tételben. Következésképpen az összesen 3 358 905,13 EUR értékű eladott áruból a vevők átlagosan 55 981,75 EUR értékű árut vásároltak 10 EUR-tól 1,035 millió EUR értékig. A *Ministério dos Transportes e Comunicações de Timor* volt a legfontosabb vevő 31 %-os részesedéssel. A WestSea az eladott eszközök kevesebb mint 20 %-át vette meg.
- (156) Végezetül, a munkavállalók tekintetében, munkaszerződést nem ruháztak át egy vevőre sem: 596 munkaszerződést már korábban megszüntettek, és a maradék 13 munkavállaló elbocsátása folyamatban van. A pályázatok nem tartalmaztak az ENVC munkaszerződéseinek vagy munkavállalóinak a vevők általi átvételére vonatkozó külön feltételeket.
- (157) A fentiek következtében a Bizottság megállapítja, hogy a WestSea által felvásárolt vagy felvásárolandó eszközök köre jelentősen szűkebb, mint az ENVC eszközeinek vagy korábbi tevékenységének köre.

7.2. Értékesítési ár

- (158) Az ENVC és a WestSea közötti gazdasági folytonosság kizárásához a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy az átruházott eszközöket és az üzleti tevékenység más elemeit piaci áron értékesítették. A piaci ár az az ár, amelyet egy magánbefektető piaci feltételek mellett meghatározna ⁽⁴⁷⁾.
- (159) A hajógyár területét és a különböző eszközöket és nyersanyagokat nyílt, átlátható, megkülönböztetésmentes és feltétel nélküli pályázatokon keresztül bocsátották rendelkezésre, ahol az ajánlatok kiválasztásának egyedüli kritériuma a legmagasabb összegű ajánlat volt.
- (160) A fentiek következtében a Bizottság megállapítja, hogy a hajógyár területét és az ENVC különböző felszereléseit és nyersanyagait nyílt, átlátható, megkülönböztetésmentes és feltételek nélküli pályázati eljárások során bocsátották a WestSea rendelkezésére a legmagasabb ajánlatot tevő ajánlattevőknek, és ezek alapján piaci áron.

7.3. A vevők személyazonossága

- (161) A gazdasági folytonosság kizárásához a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy az átruházott eszközök és az üzleti tevékenység többi eleme vevőjének nincsen gazdasági vagy vállalati kapcsolata az ENVC-vel.

⁽⁴⁷⁾ A *Seydaland-ügyben* hozott ítélet C-239/09, EU:C:2010:778., 34. pont.

- (162) A hajógyár területének koncesszióját illetően a portugál hatóságok megerősítik, hogy a WestSea-nek nincs gazdasági vagy vállalati kapcsolata az ENVC-vel vagy a portugál állammal.
- (163) A már értékesített különböző felszereléseket és nyersanyagokat illetően a portugál hatóságok megerősítik, hogy egyik fő vevőnek sincs gazdasági vagy vállalati kapcsolata az ENVC-vel vagy részvényeseivel.
- (164) A fentieket figyelembe véve a Bizottság megállapítja, hogy a WestSea az ENVC-től és részvényeseitől független vállalkozás.

7.4. Az adásvétel időpontja

- (165) A gazdasági folytonosság kizárásához a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy az átruházott eszközöknek és az üzleti tevékenység többi elemének az adásvételi időpontja nem vezet a Bizottságnak az összegegyeztetetlen állami támogatás visszafizetésére vonatkozó határozata megkerüléséhez.
- (166) A Bizottság megállapítja, hogy a hajógyár területének rendelkezésére bocsátására, valamint az eszközök és felszerelések megszerzésére kiírt ajánlattételi eljárásokat a Bizottság ezen végleges határozatának elfogadása előtt írták ki és zárták le.
- (167) Mi több, a fenti (1) preambulumbekkezdésben említettek szerint először Portugália kereste meg a Bizottságot, hogy az uniós állami támogatási szabályokkal összhangban, megfelelően szervezze meg az ENVC privatizációját. Ezért az események azt mutatják, hogy a privatizációt nem a meglévő negatív határozatok vagy a Bizottság folyamatban lévő vizsgálatainak megkerülésére irányuló mechanizmusként kell értelmezni.
- (168) A fentiek következtében a Bizottság megállapítja, hogy az, hogy a hajógyár területének rendelkezésre bocsátása, valamint az ENVC különböző felszereléseinek és nyersanyagainak felvásárlása a Bizottság e végleges határozatának elfogadása előtt történt, nem jelenti a Bizottság esetleges visszafizetési határozatának megkerülését.

7.5. A művelet gazdasági logikája

- (169) A gazdasági folytonosság kizárásához a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy az átruházott eszközöknek és az üzleti tevékenység többi elemének felvásárlói a kérdéses eszközöket nem a korábbi tulajdonossal megegyező módon, hanem egy attól eltérő tevékenység vagy stratégia kidolgozására fogják használni.
- (170) Az ENVC egyes eszközeit, amelyeket a WestSea vásárolt fel elképzelhető, hogy azonos általános tevékenység (hajóépítés) végzéséhez fogják használni, különösen a hajógyár területét. Ugyanakkor pusztán az a tény, hogy a vevő ugyanabban a gazdasági ágazatban tevékenykedik, mint a korábbi szervezet, még nem jelent szükségképpen gazdasági folytonosságot. A WestSea nem köteles átvenni az ENVC munkavállalóit vagy munkaszerződéseit. Emellett a WestSea integrálni fogja a hajógyárat üzleti stratégiájába, hogy szinergiákat alakítson ki más hajógyárakkal. A WestSea-nek lehetősége lesz az ENVC működésétől eltérő működési feltételek mellett folytatni tevékenységeit, és szabadon alkalmazhatja saját üzleti modelljét.
- (171) A fentieket figyelembe véve a Bizottság megállapítja, hogy a WestSea integrálni fogja ezeket az elemeket saját vállalati stratégiájába, és azokat saját gazdasági logikájának követésére fogja használni.

7.6. Következtetés az ENVC és a WestSea közötti gazdasági folytonosságról

- (172) Először is, a WestSea által megvásárolt eszközök köre jelentősen csökkent az ENVC eszközeinek és korábbi tevékenységének köréhez képest. Másodszor, a hajógyár rendelkezésére bocsátása és a különböző eszközök és nyersanyagok felvásárlása nyílt, átlátható, megkülönböztetésmentes és feltétel nélküli pályáztatás útján történt. Harmadszor, a WestSea az ENVC-től és részvényeseitől független entitás. Negyedszer, a hajógyár területének rendelkezésre bocsátása, valamint az ENVC különböző felszereléseinek és nyersanyagainak felvásárlása nem jelenti a Bizottság esetleges visszafizetési határozatának megkerülését. Ötödször, a WestSea az ENVC eszközeit saját vállalati stratégiájába fogja integrálni, és azokat saját gazdasági logikájának követésére fogja használni.

- (173) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy nem áll fenn gazdasági folytonosság az ENVC és a WestSea között.

8. KÖVETKEZTETÉS

- (174) A Bizottság megállapítja, hogy a korábbi intézkedések a 2007. január 8-i és 2008. június 26-i támogatói nyilatkozatok kivételével az ENVC javára végrehajtott állami intézkedéseknek minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.
- (175) Az állami támogatásnak minősülő korábbi intézkedések a belső piaccal összeegyeztethetetlenek (kivéve a Bizottság C 33/2004 számú ügyben hozott határozata által engedélyezett két hajóépítési támogatást), mivel a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás vonatkozó feltételei nem teljesültek, és a belső piaccal való összeegyeztethetőséget alátámasztó egyéb okok nem kerültek megjelölésre.
- (176) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy Portugália jogszerűtlenül, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtotta végre a fent említett intézkedéseket.
- (177) A belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatást a fenti 6.6 szakaszban foglaltak szerint a kedvezményezett vissza kell fizetnie.
- (178) Ez a visszatérítés az ENVC és a WestSea közötti gazdasági folytonosság hiányában a WestSea-t nem érinti.
- (179) Végezetül a Bizottság megállapítja, hogy Portugália beleegyezett abba, hogy elfogadhatja ezt a határozatot, majd angol nyelven értesítést küld róla.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

- (1) A 2007. január 8-i és 2008. június 26-i támogatói nyilatkozatok az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint nem minősülnek állami támogatásnak.
- (2) A C224 és C225 számú szerződések hajóépítési támogatásaiban foglalt állami támogatás (összesen 5 350 550 EUR értékben) a belső piaccal összeegyeztethető.
- (3) Az alábbi táblázatban szereplő állami támogatások, amelyeket Portugália az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével, jogszerűtlenül léptetett hatályba, a belső piaccal összeegyeztethetetlenek.

Dátum	Intézkedés	Összeg
2006. május 11.	2006. évi tőkeemelés	24 875 000
2012/2013	2012. és 2013. évi hitelek	101 118 066,03
i. 2006. január 31. ii. 2008. december 11. ii. 2010. április 28. iv. 2011. április 27.	DGTF-hitelek	i. 30 000 000 ii. 8 000 000 iii. 5 000 000 iv. 13 000 000
2011. november 29.	Támogatói nyilatkozatok a BCP által biztosított hitelhez	990 000
2011. november 3.	Támogatói nyilatkozat a BCP által biztosított hitelhez	400 000
2010. szeptember 30.	Támogatói nyilatkozat a BCP által biztosított hitelhez	12 500 000
2010. augusztus 31.	Támogatói nyilatkozatok a CGD által kiadott két készenléti hitellelhez	12 890 000

Dátum	Intézkedés	Összeg
2010. június 24.	Támogatói nyilatkozat a BCP által biztosított hitelhez	5 000 000
2009. november 25.	Támogatói nyilatkozat a CGD által biztosított rulírozó hitelhez	15 000 000
2009. szeptember 7.	Támogatói nyilatkozat a BES által biztosított rulírozó hitelhez	4 500 000
—	Hajóépítési támogatások (C212, C213, C214 és C223 számú szerződések)	10 482 374,01
—	Hajóépítési támogatások (C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 és C222 számú szerződések)	11 279 009,01
—	Szakmai továbbképzéshez biztosított támogatás 2005–2006	257 791
2009. december 23.	Hitel az Atlántida hajó céljára	37 000 000

2. cikk

(1) Portugáliának vissza kell fizetnie az 1. cikk (2) bekezdésében említett összegegyeztetetlen támogatást a kedvezményezett (beleértve, adott esetben, az ENVC által felhalmozott és ki nem fizetett kamatokat), kivéve a C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 és C222 szerződésekben foglalt hajóépítési támogatásokat (összesen 11 279 009,01 EUR összegben), mivel azok a 659/1999/EK rendelet 15. cikkében megállapított 10 éves jogvesztő határidő hatálya alá esnek.

(2) Az összegegyeztetetlen állami támogatás visszafizetése a WestSea-re nem vonatkozik.

(3) A visszafizetendő összegeknek tartalmazniuk kell a támogatásnak a kedvezményezett rendelkezésére bocsátásától a tényleges visszatérítés időpontjáig esedékes kamatokat.

(4) A kamatokat a 794/2004/EK bizottsági rendelet ⁽⁴⁸⁾ V. fejezetével és a 794/2004/EK rendeletet módosító 271/2008/EK bizottsági rendelettel ⁽⁴⁹⁾ összhangban kamatos kamattal kell kiszámítani.

(5) Portugália e határozat elfogadásának időpontjától kezdve megszünteti a támogatás, ha van ilyen, valamennyi függőben lévő kifizetését.

3. cikk

(1) Az 1. cikk (2) bekezdésében említett támogatást azonnal és ténylegesen vissza kell fizetnie.

(2) Portugália biztosítja e határozatnak az arról szóló értesítéstől számított négy hónapon belüli végrehajtását.

4. cikk

(1) A határozat kihirdetésének időpontjától számított két hónapon belül Portugália benyújtja az alábbi információkat:

- az egyes kedvezményezettek által visszafizetendő teljes összeg (a támogatás összege és a kamatok);
- az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott, illetve tervezett intézkedések részletes bemutatása;
- az azt bizonyító dokumentumok, hogy a kedvezményezetteket felszólították a támogatás visszafizetésére.

⁽⁴⁸⁾ 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.).

⁽⁴⁹⁾ 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.).

(2) Amíg az 1. cikk (2) bekezdésében említett támogatást teljes egészében vissza nem fizetik, Portugália folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtásának érdekében meghozott nemzeti intézkedések előrehaladásáról. A Bizottság kérésére haladéktalanul tájékoztatást ad az e határozat végrehajtása érdekében már meghozott és tervezett intézkedésekről. Portugália továbbá részletes adatokat szolgáltat azokról a támogatási összegekről és kamatokról, amelyeket a kedvezményezettek már visszafizettek.

5. cikk

E határozat címzettje Portugália.

Kelt Brüsszelben, 2015. május 7-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja

I. MELLÉKLET

A 2012. ÉS 2013. ÉVI HITELEK

Aláírás időpontja	Összeg	Alkalmazott kamatláb
2012. január 6.	970 000,00	7,108 %
2012. január 9.	175 000,00	3 havi EURIBOR + 7,108 %
2012. január 31.	3 445 258,51	3 havi EURIBOR + 6,62 %
2012. február 8.	64 741,49	3 havi EURIBOR + 6,62 %
2012. március 30.	1 026 647,44	3 havi EURIBOR + 7,887 %
2012. március 30.	16 700 000,00	2 %
2012. április 30.	1 268 536,13	3 havi EURIBOR + 5 %
2012. május 2.	48 997,82	3 havi EURIBOR + 7,887 %
2012. május 30.	1 100 000,00	3 havi EURIBOR + 8,431 %
2012. május 31.	5 375 000,00	3 havi EURIBOR + 8,5 %
2012. május 31.	834 830,96	3 havi EURIBOR + 8,451 %
2012. június 1.	12 844 000,00	3 havi EURIBOR + 4,976 %
2012. június 5.	281 000,00	3 havi EURIBOR + 4,976 %
2012. június 6.	345 000,00	3 havi EURIBOR + 7,682 %
2012. június 8.	1 449 714,00	3 havi EURIBOR + 7,682 %
2012. június 11.	696 481,42	3 havi EURIBOR + 7,682 %
2012. június 21.	177 979,74	3 havi EURIBOR + 7,682 %
2012. június 21.	4 785 000,00	3 havi EURIBOR + 8,1509 %
2012. június 22.	118 070,71	3 havi EURIBOR + 7,682 %
2012. június 25.	83 694,43	3 havi EURIBOR + 4,976 %
2012. június 26.	1 163 308,28	3 havi EURIBOR + 4,976 %
2012. június 29.	664 537,83	3 havi EURIBOR + 4,976 %
2012. július 3.	272 811,37	3 havi EURIBOR + 8,5 %
2012. július 11.	71 104,02	3 havi EURIBOR + 4,976 %

Aláírás időpontja	Összeg	Alkalmazott kamatláb
2012. július 11.	1 742 275,55	3 havi EURIBOR + 8,1509 %
2012. július 13.	40 000,00	3 havi EURIBOR + 8,431 %
2012. július 19.	45 000,00	3 havi EURIBOR + 4,956 %
2012. július 27.	1 000 000,00	3 havi EURIBOR + 5,78 %
2012. július 31.	400 000,00	3 havi EURIBOR + 8,182 %
2012. július 31.	1 450 000,00	3 havi EURIBOR + 4,756 %
2012. augusztus 2.	100 000,00	3 havi EURIBOR + 8,182 %
2012. augusztus 14.	275 000,00	3 havi EURIBOR + 8,151 %
2012. augusztus 17.	180 000,00	3 havi EURIBOR + 8,1509 %
2012. augusztus 20.	1 186 322,44	3 havi EURIBOR + 8,1509 %
2012. augusztus 20.	400 000,00	3 havi EURIBOR + 5,624 %
2012. augusztus 24.	600 000,00	3 havi EURIBOR + 5,624 %
2012. szeptember 13.	365 000,00	3 havi EURIBOR + 5,624 %
2012. szeptember 19.	5 111 910,08	Az ENVC Parvalorem felé fennálló, az EMPORDEF által átvett adóssága
2012. szeptember 21.	19 000,00	3 havi EURIBOR + 5,624 %
2012. szeptember 25.	1 180 491,65	3 havi EURIBOR + 4,668 %
2012. szeptember 27.	1 050 000,00	3 havi EURIBOR + 5,624 %
2012. szeptember 28.	48 000,00	3 havi EURIBOR + 5,624 %
2012. október 12.	120 000,00	5,871 %
2012. október 16.	15 000,00	8,1509 %
2012. október 19.	566 000,00	3 havi EURIBOR + 4,64 %
2012. október 26.	1 000 000,00	3 havi EURIBOR + 4,64 %
2012. október 29.	84 685,34	8,151 %
2012. október 30.	120 000,00	8,1509 %
2012. november 2.	10 570 971,04	5,871 %
2012. november 9.	5 227,50	4,459 %

Alírási időpontja	Összeg	Alkalmazott kamatláb
2012. november 27.	250 000,00	5,871 %
2012. november 28.	250 000,00	8,1509 %
2012. november 29.	200 000,00	7,915 %
2012. november 29.	120 000,00	5,871 %
2012. november 30.	84 685,12	5,871 %
2012. december 3.	300 000,00	4,459 %
2012. december 3.	35 000,00	7,915 %
2012. december 7.	1 500,00	8,151 %
2012. december 11.	100 000,00	4,459 %
2012. december 14.	180 000,00	4,459 %
2012. december 19.	200 000,00	4,459 %
2012. december 20.	29 159,75	4,459 %
2012. december 21.	1 000 000,00	5,871 %
2012. december 28.	5 000 000,00	7,915 %
2012. december 31.	16 500,00	4,459 %
2013. január 4.	120 000,00	4,459 %
2013. január 9.	84 756,80	4,459 %
2013. január 11.	260 000,00	7,911 %
2013. január 17.	200 000,00	8,15 %
2013. február 8.	5 767 984,59	4,165 %
2013. május 31.	5 281 882,02	Az ENVC által az EMPORDEF számára fizetendő kamatok a 2012. évi hitelek után
Összesen: 101 118 066,03		

II. MELLÉKLET

A HAJÓÉPÍTÉSI TÁMOGATÁSOK

A szerződés száma	2000	2001	2002	2003	2004	2005	ÖSSZESEN	Támogatás nyújtására vonatkozó jogi aktus (Despacho)	A Diário da República-ban történő közzététel időpontja
C206	679 362,74						679 362,74		
C211			2 081 867,70				2 081 867,70	245/2002 (2001.12.31.)	2002.4.6.
C212			1 629 892,00	407 473,00			2 037 365,00	882/2002 (2002.12.25.)	2002.12.12.
C213			2 265 871,06	541 732,94	701 901,00		3 509 505,00	880/2002 (2002.12.25.)	2002.12.12.
C214			2 807 604,01		701 901,00		3 509 505,01	880/2002 (2002.12.25.)	2002.12.12.
C217		1 415 887,71					1 415 887,71	158/2001 (2000.12.29.)	2001.2.16.
C218		1 415 887,71					1 415 887,71	158/2001 (2000.12.29.)	2001.2.16.
C219		1 425 998,34					1 425 998,34	158/2001 (2000.12.29.)	2001.2.16.
C220		1 425 998,34					1 425 998,34	158/2001 (2000.12.29.)	2001.2.16.
C221	1 140 802,66	276 446,76	8 753,90				1 426 003,32	810/2000 (2000.7.25.)	2000.8.5.
C222			1 426 003,33				1 426 003,33	244/2002 (2001.12.31.)	2002.4.6.
C223			1 425 999,00				1 425 999,00	881/2002 (2002.11.25.)	2002.12.12.

A szerződés száma	2000	2001	2002	2003	2004	2005	ÖSSZESEN	Támogatás nyújtására vonatkozó jogi aktus (<i>Despacho</i>)	A <i>Diário da República</i> -ban történő közzététel időpontja
C224				2 140 220,00		535 055,00	2 675 275,00	879/2002 (2002.11.25.)	2002.12.12.
C225				2 140 220,00		535 055,00	2 675 275,00	879/2002 (2002.11.25.)	2002.12.12.
	1 820 165,40	5 960 218,86	11 645 991,00	5 229 645,94	1 403 802,00	1 070 110,00	27 129 933,20		

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU