



Határozatok Tára

A TÖRVÉNYSZÉK ÍTÉLETE (kilencedik tanács)

2018. március 15.^{*i}

„Állami támogatások – A Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának valamely tengerhajózási társaság általi használatára vonatkozó feltételek – Közpénzekből finanszírozott infrastruktúrák koncessziós szerződés keretén kívüli kizárólagos használata – A kikötői illetékek egy része alóli mentesség – Versenyhátrány panasz – Az előzetes vizsgálati eljárás eredményeképpen az állami támogatások hiányát megállapító határozat – Az érintett intézkedések vizsgálata során felmerült komoly nehézségek – A tényállási helyzet megváltozása a közigazgatási eljárás folyamán – Az állami forrásból nyújtott előny fogalma – A tények téves értékelése és téves jogalkalmazás – A közbeszerzési eljárás joghatóságait felfüggesztő nemzeti bírósági határozat – A panasz gondos és pártatlan vizsgálatára vonatkozó követelmény”

A T-108/16. sz. ügyben,

a **Naviera Armas, SA** (székhelye: Las Palmas de Gran Canaria [Spanyolország], képviselik: J. L. Buendía Sierra és Á. Givaja Sanz ügyvédek)

felperesnek

az **Európai Bizottság** (képviselek: A. Bouchagiar, G. Luengo és S. Noë, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen,

támogatja:

a **Fred Olsen, SA** (székhelye: Santa Cruz de Tenerife [Spanyolország], képviseli: F. Marín Riaño ügyvéd)

beavatkozó fél,

az SA.36628 (2015/NN) (ex 2013/CP) – Spanyolország – Fred Olsen állami támogatásról szóló, 2015. december 8-i C(2015) 8655 final bizottsági határozat megsemmisítése iránt az EUMSZ 263. cikk alapján benyújtott kérelme tárgyában,

A TÖRVÉNYSZÉK (kilencedik tanács),

tagjai: S. Gervasoni elnök, L. Madise és R. da Silva Passos (előadó) bírák,

hivatalvezető: J. Palacio González főtanácsos,

tekintettel az eljárás írásbeli szakaszára és a 2017. szeptember 21-i tárgyalásra,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: spanyol.

Ítéletet

A jogvita előzményei

- 1 A felperes, a Naviera Armas, SA, a Kanári-szigeteken (Spanyolország) székhellyel rendelkező hajózási társaság. Kereskedelmi célú tengeri személy- és áruszállítási szolgáltatásokat kínál e szigetcsoport fő szigetei között, valamint e szigetcsoport és Spanyolország kontinentális része, továbbá Spanyolország kontinentális része és Marokkó között. A felperes többek között tengeri összeköttetést biztosít a Las Palmas de Gran Canaria-i (Spanyolország) kikötő és a Santa Cruz de Tenerife-i (Spanyolország) kikötő között.
- 2 Mivel Gran Canaria és Tenerife a Kanári szigetcsoport legnépesebb szigetei, az e két sziget közötti tengeri kereskedelmi célú tengeri szállítás teszi ki az e szigetcsoporton működő hajózási társaságok üzleti forgalmának jelentős részét.

A Puerto de Las Nievesből (Gran Canaria) kiinduló kereskedelmi célú tengeri szállítás

- 3 A Puerto de Las Nieves (Spanyolország) egy kikötő Gran Canaria észak-nyugati partján, Tenerifével szemben. Ezt a kikötőt, amely régen halászkikötő volt, az 1990-es évek közepén alakították át a kereskedelmi forgalom számára. E kikötő infrastruktúrája az 1990-es évek végétől lehetővé teszi gyorsjáratú komphajók fogadását.
- 4 A felperes fő versenytársainak egyike, a Fred Olsen, SA hajózási társaság volt az első, amely 1993 novemberében kérelmezte egy menetrend szerinti, kereskedelmi célú személy- és áruszállító hajójárat üzemeltetésének engedélyezését a Puerto de Las Nieves és a Santa Cruz de Tenerife-i kikötő között.
- 5 A spanyol középítésügyi, közlekedési és környezetvédelmi minisztérium kereskedelmi hajózási főigazgatósága 1994. december 21-én engedélyezte a Fred Olsen számára, hogy kabotázsjáratot üzemeltessen e két kikötő között. Ezt az engedélyt a *prior in tempore, potior in iure* elve alapján adták ki.
- 6 Ettől kezdve a Fred Olsen az egyetlen hajózási társaság, amely kereskedelmi célú személy- és áruszállító hajójáratot üzemeltet a Puerto de Las Nieves és a Santa Cruz de Tenerife-i kikötő között. 1999 óta e járatot két gyorsjáratú komphajóval biztosítják, amelyek az átkelés közben félúton találkoznak, mivel mindegyik hajó azonos időben hagyja el a kiindulási kikötőjét.
- 7 A Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának használata címén a Fred Olsen számos illeték fizetésére köteles, amelyeket az 1994. július 29-i decreto legislativo 1/1994 por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de tasas y precios públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias (a Kanári-szigetek autonóm közösségének az adók és hatósági árak területén hatályos jogi rendelkezések átdolgozott szövegének jóváhagyásáról szóló 1/1994 törvényerejű rendelet) (BOC 98., 1994. augusztus 10., 5603. o.) 115bis cikke rögzít. Ezek az illetékek többek között a kikötőbe való behajózásra és a kikötőben való veszteglésre (a továbbiakban: T 1 illeték), a kikötésre (a továbbiakban: T 2 illeték), az utasokra (a továbbiakban: T 3 illeték), az árukra (a továbbiakban: T 4 illeték), valamint a raktározási szolgáltatásokra és a helyiségek vagy épületek használatára (a továbbiakban: T 9 illeték) vonatkoznak.
- 8 A felperes 1994 óta több alkalommal kérte a Puertos Canarios (a kanári-szigeteki kikötők kormányhivatala) (a továbbiakban: DGPC) főigazgatóságát, hogy – először hagyományos komphajókkal, majd a 2013. július 3-án benyújtott kérelem óta gyorsjáratú komphajóval – kiköthessen a Puerto de Las Nievesben. A DGPC e kérelmek mindegyikét elutasította mindaddig, amíg a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának bővítési munkálatait 2014-ben be nem fejezték. E határozatokat

lényegében a Puerto de Las Nieves korlátozott fogadási kapacitásával, valamint azzal indokolták, hogy biztosítani kell a hajók manővereinek biztonságát az e kikötőbe való behajózás során és a kikötőn belül.

- 9 A DGPC ugyanezen indokokkal támasztotta alá egy olyan kérelem elutasítását is, amelyet 2004-ben egy másik hajózási társaság (Trasmediterránea) nyújtott be a Puerto de Las Nievesben gyorsjáratú komphajóval való kikötés iránt.

A közigazgatási eljárás és a tényállási helyzet megváltozása az említett eljárás folyamán

- 10 A felperes 2013. április 26-án panaszt nyújtott be az Európai Bizottsághoz többek között azt állítva, hogy a spanyol hatóságok a Puerto de Las Nievesre vonatkozó különböző intézkedések révén jogellenes állami támogatásokat nyújtottak a Fred Olsen részére (a továbbiakban: panasz).
- 11 E panasz szerint e támogatások a következőkből erednek: először is a DGPC azon határozatából, amelyben a DGPC a Fred Olsen számára kizárólagos jogot biztosított ahhoz, hogy a Puerto de Las Nievesből kiindulva kereskedelmi célú tengeri szállítási tevékenységeket végezzen, anélkül hogy nyílt, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes közbeszerzési eljárást indított volna, másodsor a Fred Olsennek az egyes kikötői díjak, mégpedig a T 2 és T 9 illeték megfizetése alóli részleges mentességéből, harmadszor pedig abból, hogy közpénzek segítségével finanszírozták a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját, amelyet a Fred Olsen általi kizárólagos használat céljából építettek ki.
- 12 A panasz nem bizalmas változatát megküldték a spanyol hatóságok részére, amelyek 2013. július 4-én nyújtották be észrevételeiket. A spanyol hatóságok 2013. augusztus 20-án kiegészítő észrevételeket küldtek a Bizottság részére az ezen utóbbi felvilágosítás iránti kérésére válaszul.
- 13 A Bizottság 2013. október 22-én levelet küldött a felperesnek, amely levél tartalmazta azon előzetes értékelést, amely szerint a szóban forgó intézkedések *prima facie* nem tűntek olyan intézkedéseknek, amelyek állami támogatásoknak minősülhetnek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében. A felperesnek címzett levél arra engedett következtetni, hogy a spanyol hatóságok egyrészt igazolták, hogy a Fred Olsen hiánytalanul megfizette a kikötői illetékeket, másrészt csatoltak egy műszaki szakvéleményt, amely igazolta a Puerto de Las Nieves korlátozott kapacitását. E levél egyúttal utalást tartalmazott arra nézve, hogy a spanyol hatóságok szándékában áll e kikötő infrastruktúrájának bővítése.
- 14 A felperes 2013. december 13-i levelében vitatta ezen előzetes értékelést, és hangsúlyozta, hogy a Bizottságnak hivatalos vizsgálati eljárást kell indítania az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése értelmében. A Bizottság 2014. február 18-án továbbította az észrevételeit a spanyol hatóságok felé, amelyek 2014. március 18-án válaszoltak.
- 15 2014 októberében sajtóértesülés folytán a Bizottság tudomására jutott, hogy közbeszerzési eljárást indítottak azzal a szándékkal, hogy a kereskedelmi tengeri szállítás céljából hozzáférést adjanak a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájához. A Fred Olsen saját kezdeményezésére észrevételeket nyújtott be a Bizottsághoz, amelyek nyomán utóbbi 2014. december 9-i levelében kérte a spanyol hatóságokat, hogy továbbítsanak számára bizonyos információkat, és rendszeresen tájékoztassák e közbeszerzési eljárás menetéről. A spanyol hatóságok e levélre 2015. január 16-án válaszoltak, és ezt követően több tájékoztató levelet küldtek a Bizottságnak 2015. február és 2015. október között. A Fred Olsen 2015 folyamán két alkalommal szintén tájékoztatta a Bizottságot a közbeszerzési eljárás alakulásáról.
- 16 A Bizottság részére eljuttatott információk szerint a DGPC a kérdéses ajánlati felhívást 2014. október 14-én tette közzé abból a célból, hogy a Puerto de Las Nievesben a kereskedelmi forgalom számára szolgáló résidőkiosztás vonatkozásában két tételt odaítéljen. Ez az ajánlati felhívás az ezen kikötőben

2014-ben végzett bővítési munkálatokat követte, amelyek arra szolgáltak, hogy két gyorsjáratú komphajó is kiköthessen ott egyidejűleg. A DGPC közigazgatási tanácsa 2014. november 24-én elutasította az ezen ajánlati felhívás ellen a Fred Olsen által benyújtott panaszt. E tanács 2015. február 3-i határozatával az első tételt a Fred Olsen, a második tételt a felperes számára ítélte oda, mivel csak ezek a társaságok tettek ajánlatot.

- 17 A Fred Olsen megtámadta e közbeszerzési eljárás eredményét a Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera de Santa Cruz de Tenerife (kanári-szigeteki autonóm közösségek felsőbírósága, közigazgatási kollégium, Santa Cruz de Tenerife-i első tanács, Spanyolország) előtt azzal az indokkal, hogy az a közbeszerzési szabályokba ütközik. Az érdemi keresetével párhuzamosan a Fred Olsen kérte a közbeszerzési eljárás bíróság általi felfüggesztését. A felfüggesztést a 2015. február 27-i végzéssel rendelték el (a továbbiakban: 2015. február 27-i felfüggesztő végzés), amelyet a Tribunal Supremo (legfelsőbb bíróság, Spanyolország) a 2016. július 7-i végzésében jóváhagyott.
- 18 A felperes 2015. október 6-i levelében az EUMSZ 265. cikk alapján felkérést intézett a Bizottsághoz aziránt, hogy járjon el. A Bizottság 2015. október 28-án a spanyol hatóságoknak egy utolsó felvilágosítás iránti kérést küldött, amelyre utóbbiak 2015. november 23-án válaszoltak.

A megtámadott határozat

- 19 A Bizottság 2015. december 8-án elfogadta az SA.36628 (2015/NN) (ex 2013/CP) – Spanyolország – Fred Olsen állami támogatásról szóló C(2015) 8655 final határozatot (a továbbiakban: megtámadott határozat).
- 20 A megtámadott határozat 42. pontjában a Bizottság megállapította, hogy mindenekelőtt a panaszban felhozott első és harmadik kifogást kellett együttesen megvizsgálnia, amelyek lényegében azon előnyt bírálják, amelyben a Fred Olsen részesült abból adódóan, hogy nyílt, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes közbeszerzési eljárás keretén kívül kizárólagosan használta a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját.
- 21 E tekintetben a Bizottság négy indokra hivatkozott a megtámadott határozat 62. pontjában szereplő azon megállapítása alátámasztására, amely szerint e kizárólagos használat nem minősül állami támogatás nyújtásának.
- 22 Először is a megtámadott határozat 43. pontjában a Bizottság kifejtette, hogy mind a Puerto de Las Nieves eredeti fejlesztése abból a célból, hogy lehetővé váljon a kereskedelmi szállítás, mind pedig e kikötő átalakítása annak érdekében, hogy gyorsjáratú komphajókat fogadjon, megelőzte a 2000. december 12-i Aéroports de Paris kontra Bizottság ítélet (T-128/98, EU:T:2000:290) kihirdetését. A Bizottság ebből arra következtetett, hogy a hatáskörrel rendelkező hatóságok annak idején jogszerűen juthattak arra az álláspontra, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának közfinanszírozása nem minősült állami támogatásnak, és ezért nem igényelt a Bizottság részére bejelentést.
- 23 Másodszor a megtámadott határozat 44. pontjában a Bizottság lényegében kimondta, hogy a Puerto de Las Nievesből kiinduló kereskedelmi szállítást biztosító kikötői infrastruktúrát eredetileg nem azért tervezték és alakították ki, hogy kifejezetten a Fred Olsennek vagy bármely más hajózási társaságnak kedvezzenek.
- 24 Harmadszor a Bizottság megállapította a megtámadott határozat 45. pontjában, hogy a felperes nem azt állította, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának Fred Olsen általi használata címén fizetendő kikötői illetékek szintje állami támogatás nyújtásának felel meg. A Bizottság ebből arra

következtetett, hogy a panasz e része nem nevesített egyetlen olyan előnyt sem, amelyet állami forrásból nyújtottak, mivel ilyen előny nem származhatott önmagában abból a körülményből, hogy *de facto* Fred Olsen volt a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának egyedüli használója.

- 25 Negyedszer a megtámadott határozat 46–61. pontjában a Bizottság megvizsgálta, hogy a panaszban kifogásolt helyzet megfelel-e a határozathozatali gyakorlatának, amely szerint a közpénzek felhasználásával finanszírozott kikötői infrastruktúra igénybevevője nem részesül állami támogatásban, ha egyrészt az infrastruktúra üzemeltetője ezen igénybevevőtől olyan illetékeket bevételez, amelyek összehasonlíthatók azokkal, amelyeket más összehasonlítható kikötőkben szednek, másrészt pedig az ezen infrastruktúrához való hozzáférés nyílt és hátrányos megkülönböztetéstől mentes.
- 26 Az első feltétel kapcsán a Bizottság úgy vélte, hogy ez teljesült a jelen esetben, tekintettel arra a biztosítékra, amelyet a Spanyol Királyság adott, és amelyet a felperes nem vitatott, hogy a DGPC ugyanazon kikötői illetékeket szedte be a Kanári-szigeteken a hatáskörébe tartozó összes kikötőben.
- 27 A második feltétel kapcsán a Bizottság különbséget tett a 2013. július 3-át megelőző időszak és az e dátumot követő időszak között, amely napon a felperes első alkalommal nyilvánította ki hivatalosan azon szándékát, hogy a Puerto de Las Nievesből kiindulva gyorsjáratú komphajókkal kereskedelmi célú tengeri szállítási tevékenységet kíván végezni.
- 28 A 2013. július 3-át megelőző időszakot illetően a Bizottság lényegében úgy vélte, hogy mivel egyetlen hajózási társaság sem nyilvánította ki azon szándékát, hogy e kikötőben gyorsjáratú komphajókat kíván üzemeltetni, a spanyol hatóságok joggal vélhették úgy, hogy nem fogadtak el olyan intézkedést, amely kizárólagos kikötőhasználatot biztosít a Fred Olsennek vagy hátrányosan megkülönböztető jellegű más potenciális igénybevevők számára. A Bizottság hangsúlyozta e tekintetben, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájához való hozzáférés iránti kérelmek, amelyeket korábban a Tramediterranea és a felperes nyújtott be, hagyományos komphajókra vonatkoztak, és a spanyol hatóságok igazolták, hogy biztonsági okokból indokolták azt, hogy kizárólag gyorsjáratú komphajók révén lehetett hozzáférni a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájához.
- 29 A 2013. július 3-át követő időszakot illetően a Bizottság mindenekelőtt elismerte, hogy a DGPC nem adhatott helyt a felperes azon kérelmének, hogy ugyanezen év szeptember 1-jétől hozzáférhessen a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájához, tekintettel e határidő rövidségére. Ugyanakkor a Bizottság úgy vélte, hogy a DGPC mint a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának üzemeltetője e kérelemtől kezdődően köteles volt megtenni a szükséges intézkedéseket ahhoz, hogy ezen infrastruktúrához hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosítson minden lehetséges igénybevevő számára, amely gyorsjáratú komphajókat üzemeltet.
- 30 A Bizottság másfelől úgy ítélte meg, hogy tekintettel a közbeszerzési eljárásra, amelyet a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának 2014-ben történt bővítése után indítottak, a DGPC a felperes 2013. július 3-i hozzáférés iránti kérelmétől számított észszerű határidőn belül teljesítette e kötelezettséget. E tekintetben a megtámadott határozat 59. pontjában kifejtette, hogy a résidőkiosztásra vonatkozó két tétel odaítélése, amely a Puerto de Las Nieves rakpartján a hajófogadási kapacitás növelésén alapult, kedvezőbb volt annál, mintha csökkentették volna a Fred Olsen hajóinak behajózási és kihajózási gyakoriságát, mivel először is ez utóbbi társaság jogosan várhatta el, hogy fennmaradnak az e kikötőre vonatkozó használati feltételei, másodsor pedig egy ilyen csökkentés aligha lett volna jótékony hatással a versenyre nézve.
- 31 A megtámadott határozat 60–62. pontjában a Bizottság megállapította, hogy mivel a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának használatáért felszámított illetékek megegyeztek az összehasonlítható kikötőkben szedett illetékekkel, és ráadásul a 2015. február 27-i felfüggesztő végzésből eredő *status quo* ideiglenes volt, a DGPC megtette a szükséges intézkedéseket ahhoz, hogy nyílt és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosítson e kikötőhöz, és így a Fred Olsen nem részesült állami támogatásban. Azonban hangsúlyozta, hogy e következtetés nem

akadályozhatja a DGPC-t abban, hogy további erőfeszítéseket tegyen abból a célból, hogy mielőbb lehetővé váljon egy gyorsjáratú komphajókat üzemeltető második társaság számára, hogy a Puerto de Las Nievesből kiindulva szállítási szolgáltatásokat kínáljon.

- 32 A második kifogást illetően, amely egyes kikötői illetékek megfizetése alól a Fred Olsen számára biztosított részleges mentességen alapul, a Bizottság hangsúlyozta a megtámadott határozat 63. pontjában, hogy a spanyol hatóságok megerősítették, hogy a Fred Olsent az összes vonatkozó kikötői illeték terheli, továbbá igazolták, hogy e társaság – legalábbis 2005 óta – az összes neki címzett határozatban kiszabott illetéket leróta.
- 33 A megtámadott határozat 66. pontjában a Bizottság, miután lényegében emlékeztetett arra, hogy nem feladata, hogy véleményt nyilvánítson arról, hogy milyen módon vetik ki a kikötői illetékeket, úgy vélte, hogy nem nyert bizonyítást, hogy a Fred Olsen bármilyen előnyben részesült volna a T 9 illeték tekintetében, mivel a spanyol hatóságok által adott magyarázat szerint ezen illetéket ugyanúgy számolták ki a DGPC hatáskörébe tartozó összes kanári-szigeteki kikötő esetében.
- 34 A Bizottság azt az érvet is elutasította, amely szerint a T 2 illetéket a Fred Olsenre a mobil rámpák általa történt használata miatt 24 órás időszakokra kellett volna kivetni, nem pedig csak arra az időszakra, amely alatt ezeket ténylegesen használta. A Bizottság ugyanis kifejtette, hogy elegendő tájékoztatást kapott a spanyol hatóságoktól arról, hogy a DGPC a T 2 illetéket ugyanúgy számolta ki a hatáskörébe tartozó összes kanári-szigeteki kikötő esetében. Mivel nem nyert bizonyítást, hogy a Fred Olsen bármilyen előnyben részesült volna ezen a jogcímen, a Bizottság úgy ítélte meg a megtámadott határozat 70. pontjában, hogy a jelen esetben nem volt szükség azon más feltételek vizsgálatára, amelyeket az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése ír elő valamely intézkedés állami támogatásnak minősítése céljából.
- 35 A Bizottság mindezen tényezőkből a megtámadott határozat 71. pontjában arra következtetett, hogy a szóban forgó intézkedések nem valósítottak meg állami támogatást.

Az eljárás és a felek kérelmei

- 36 A Törvényszék Hivatalához 2016. március 17-én benyújtott keresetlevelével a felperes előterjesztette a jelen keresetet.
- 37 A Törvényszék Hivatalához 2016. június 16-án benyújtott beadványában a Fred Olsen kérte, hogy a Bizottság kérelmeinek támogatása érdekében a jelen eljárásba beavatkozhasson.
- 38 2016. szeptember 7-i végzésével a Törvényszék második tanácsának elnöke engedélyezte a Fred Olsen számára a beavatkozást.
- 39 A beavatkozó fél 2016. október 31-én előterjesztette beavatkozási beadványát. A felperes 2016. december 19-én benyújtotta az e beadványra vonatkozó észrevételeit, miután a Bizottság 2016. november 17-én arról tájékoztatta a Törvényszéket, hogy nincs ezzel kapcsolatban észrevétele.
- 40 Mivel módosult a Törvényszék tanácsainak összetétele, a jelen ügyet a kilencedik tanács elé utalták, amelybe új előadó bírót jelöltek ki.
- 41 A Törvényszék az eljárási szabályzatának 90. cikke alapján hozott pervezető intézkedéssel a tárgyaláson megválaszolandó írásbeli kérdéseket intézett a felekhez.

- 42 A felperes lényegében azt kéri, hogy a Törvényszék:
- állapítsa meg, hogy a keresetlevélben foglalt megsemmisítési jogalapok elfogadhatók és megalapozottak, következésképpen semmisítse meg a megtámadott határozatot;
 - a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.
- 43 A Bizottság és a beavatkozó fél azt kéri, hogy a Törvényszék:
- utasítsa el a keresetet mint megalapozatlant;
 - a felperest kötelezze a költségek viselésére.

A jogkérdésről

- 44 A felperes a kereset alátámasztására egyetlen jogalapot hoz fel, amely azon alapul, hogy a Bizottság elmulasztotta megindítani az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdésében foglalt hivatalos vizsgálati eljárást annak ellenére, hogy a panaszban kifogásolt intézkedések értékelése során komoly nehézségek merültek fel. Ez az egyetlen jogalap három érvcsoportra épül, úgymint az előzetes vizsgálati eljárás időtartama és ez ezen eljárás folyamán a Bizottság és a Spanyol Királyság közötti levélváltás gyakorisága, a tények tekintetében nyilvánvaló értékelési hibák, és végül az indokolás elégtelensége.
- 45 A jelen jogvitára vonatkozó releváns ítélkezési gyakorlat előzetes felidézését követően először is meg kell vizsgálni azokat az érveket, amelyeket a felperes a megsemmisítés iránti kérelmének alátámasztására hozott fel, és amelyek azokra a komoly nehézségekre utalnak, amelyek a tulajdonképpen előzetes vizsgálati eljárás során felmerültek, másodszor pedig azokat az érveket kell megvizsgálni, amelyek a megtámadott határozat tartalmára vonatkoznak.

Előzetes megfontolások

- 46 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint, amikor a Bizottság az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdése szerinti eljárás keretében végzett első vizsgálatot követően nem tud megbizonyosodni afelől, hogy a kérdéses intézkedés nem képez az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett „támogatást”, vagy hogy az – amennyiben támogatásnak minősül – összeegyeztethető-e az EUM-Szerződéssel, illetve ha ezen eljárás nem tette számára lehetővé azt, hogy az érintett intézkedés összeegyeztethetőségének értékelése során felmerült valamennyi nehézségen túljusson, akkor ezen intézmény köteles megindítani az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdésében említett eljárást, anélkül hogy e tekintetben mérlegelési mozgásteret lenne (lásd: 2008. december 22-i British Aggregates kontra Bizottság ítélet, C-487/06 P, EU:C:2008:757, 113. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; lásd szintén ebben az értelemben: 2005. május 10-i Olaszország kontra Bizottság ítélet, C-400/99, EU:C:2005:275, 48. pont).
- 47 E kötelezettséget kifejezetten megerősítik az [EUMSZ 108. cikk] alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet (HL 1999. L 83., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 339. o.) 4. cikke (4) bekezdésének és 13. cikke (1) bekezdésének együttes rendelkezései (2008. december 22-i British Aggregates kontra Bizottság ítélet, C-487/06 P, EU:C:2008:757, 113. pont; 2016. szeptember 14-i Trajektna luka Split kontra Bizottság ítélet, T-57/15, nem tették közzé, EU:T:2016:470, 59. pont; lásd szintén ebben az értelemben: 2006. december 12-i Asociación de Estaciones de Servicio de Madrid és Federación Catalana de Estaciones de Servicio kontra Bizottság ítélet, T-95/03, EU:T:2006:385, 134. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), amelyeket lényegében átvett az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 2015.

július 13-i (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet (HL 2015. L 248., 9. o.) 4. cikkének (4) bekezdése és 15. cikkének (1) bekezdése, amely rendelet 2015. október 14-én lépett hatályba, és ezért arra az időpontra is alkalmazandó, amikor a megtámadott határozatot meghozták.

- 48 Ráadásul a komoly nehézségek fogalma, amelyek megléte esetén a Bizottság köteles megindítani a hivatalos vizsgálati eljárást, objektív jelleget ölt. E nehézségek meglétét mind a megtámadott aktus elfogadásának körülményeiben, mind azon értékelésekben kell objektív módon vizsgálni, amelyekre a Bizottság támaszkodott, összefüggésbe hozva a határozat indokait azokkal az információkkal, amelyek a vitatott támogatások fennállásáról vagy azoknak a belső piaccal való összeegyeztethetőségéről való döntéskor a Bizottság rendelkezésére álltak (lásd ebben az értelemben: 2009. április 2-i Bouygues és Bouygues Télécom kontra Bizottság ítélet, C-431/07 P, EU:C:2009:223, 63. pont; 2009. november 18-i Scheucher – Fleisch és társai kontra Bizottság ítélet, T-375/04, EU:T:2009:445, 74. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2012. március 28-i Ryanair kontra Bizottság ítélet, T-123/09, EU:T:2012:164, 77. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 49 Következésképpen a Törvényszék által a komoly nehézségek meglétét illetően elvégzett jogszerűségi vizsgálat jellegénél fogva nem korlátozódhat a nyilvánvaló értékelési hiba fennállásának vizsgálatára (2011. szeptember 27-i 3F kontra Bizottság ítélet, T-30/03 RENV, EU:T:2011:534, 55. pont; 2015. március 17-i Pollmeier Massivholz kontra Bizottság ítélet, T-89/09, EU:T:2015:153, 49. pont [nem tették közzé]). A teljes körű bírósági felülvizsgálat annál inkább szükségesnek bizonyul, ha a felperes – mint a jelen esetben – a Bizottság által végzett vizsgálatot kifogásolja konkrétan a szóban forgó intézkedések állami támogatásnak minősítése kapcsán, mivel e fogalom, amint azt az EUM-Szerződés meghatározza, jogi természetű, és azt objektív tényezők alapján kell értelmezni (2008. december 22-i British Aggregates kontra Bizottság ítélet, C-487/06 P, EU:C:2008:757, 111. pont; 2015. március 17-i, Pollmeier Massivholz kontra Bizottság ítélet, T-89/09, EU:T:2015:153, 47. pont [nem tették közzé]).
- 50 Az ítélkezési gyakorlatból az is kitűnik, hogy az előzetes vizsgálati eljárás során a Bizottság által vezetett vizsgálat elégtelen vagy hiányos volta olyan körülménynek minősül, amely komoly nehézségek fennállását valószínűsíti (lásd: 2015. március 17-i Pollmeier Massivholz kontra Bizottság ítélet, T-89/09, EU:T:2015:153, 50. pont [nem tették közzé], valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 51 A felperest terheli annak bizonyítása, hogy komoly nehézségek álltak fenn, és ezt egy sor összefüggő bizonyítékkal teheti meg, amelyek egyrészt az előzetes vizsgálati eljárás körülményeire és időtartamára, másrészt a megtámadott határozat tartalmára vonatkoznak (2010. március 3-i Bundesverband deutscher Banken kontra Bizottság ítélet, T-36/06, EU:T:2010:61, 127. pont; 2013. szeptember 16-i Colt Télécommunications France kontra Bizottság ítélet, T-79/10, nem tették közzé, EU:T:2013:463, 37. pont; lásd szintén ebben az értelemben: 2001. március 15-i Prayon-Rupel kontra Bizottság ítélet, T-73/98, EU:T:2001:94, 49. pont).

Az előzetes vizsgálati eljárásra vonatkozó érvekről

- 52 A felperes mindenekelőtt az előzetes vizsgálati eljárás hosszú időtartamára, valamint az ezen eljárás során a Bizottság és a Spanyol Királyság között folyt levélváltás nagy gyakoriságára hivatkozik annak bemutatása céljából, hogy a szóban forgó intézkedések vizsgálata komoly nehézségekkel járt.
- 53 Egyrészt a több, mint két év és nyolc hónapnyi időszak, amely a panasz benyújtása és a megtámadott határozat elfogadása között telt el, túl hosszú, tekintettel arra a legfeljebb kéthónapos határidőre, amelyet az előzetes vizsgálati eljárásra a 659/1999 rendelet 4. cikkének (5) bekezdése, majd e rendelet hatályon kívül helyezése óta a 2015/1589 rendelet 4. cikkének (5) bekezdése előír. Az ilyen időtartam az ügy bonyolultságára utal, annál is inkább, mivel a Bizottság csak azt követően fogadta el a megtámadott határozatot, hogy erre őt felszólította a felperes.

- 54 Másrészt a felperes lényegében úgy érvel, hogy az a számos levélváltás, amely a Bizottság és a Spanyol Királyság között lezajlott, és amelyet a megtámadott határozat taglal, messzemenően meghaladták azt, amit az állami támogatások terén egy előzetes vizsgálat magában foglalhat. Egy ilyen levélváltási gyakoriság, amelyet magyarázhat a Spanyol Királyság együttműködésének hiánya, értehetetlen lenne a panasz vizsgálata során felmerült komoly nehézségek hiányában. Azt, hogy a Bizottság nehézségekkel szembesült az előzetes vizsgálati eljárás folyamán, megerősíti az a körülmény, hogy sajtóértesülés folytán jutott a tudomására, hogy közbeszerzési eljárást indítottak a panasz benyújtását követően, és hogy ráadásul csak a tényállási helyzet lényeges megváltozásának és a közbeszerzési eljárás esetében a bírósági felfüggesztés ideiglenes jellegének fenntartásával jutott arra a következtetésre a megtámadott határozatban, hogy nem valósult meg állami támogatás.
- 55 A Bizottság maga is elismerte a jelen eljárásban, hogy szándékosan halasztotta el a megtámadott határozat elfogadását, mivel várta a közbeszerzési eljárás eredményét. Ez arról tanúskodik, hogy a Bizottság szempontjából a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájához való hozzáférés megengedése lényeges volt a szóban forgó intézkedések vizsgálata során, és azzal ellentétben, amit a Bizottság azóta állít, az állami forrásból nyújtott előny állítólagos hiányát nem tekintette döntőnek.
- 56 Nincs alapja a Bizottság próbálkozásának arra nézve, hogy azokkal az érvekkel igazolja az előzetes vizsgálati eljárás időtartamát, amelyeket a felperes felhozott, és amelyek az EUM-Szerződés számos rendelkezésén alapulnak. Egyrészt a Bizottság rögtön úgy döntött, hogy elkülönítve kezeli a panasz azon részét, amely az EUMSZ 102. cikkel összefüggésben értelmezett EUMSZ 106. cikk megsértésén alapul, és azon részét, amely a megtámadott határozat tárgyát képezi, és amely az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének megsértésére vonatkozik. Másrészt a Bizottság a panasz első részére vonatkozó vizsgálat 2013. július 19-től való lezárása mellett döntött, így az egyáltalán nem késleltette a szóban forgó intézkedések vizsgálatát.
- 57 A felperes továbbá hangsúlyozza, hogy a kifogásolt intézkedések elemzése kapcsán egy ízben kifejtette álláspontját, mégpedig akkor, amikor észrevételezte a Bizottság előzetes megállapításait, következésképpen az előzetes vizsgálati eljárás során előállt kétsédelem semmi esetre sem neki tudható be.
- 58 A Bizottság – a beavatkozó féllel egyetemben – hangsúlyozza, hogy sem az előzetes vizsgálati eljárás alatt az érintett tagállammal folytatott levélváltás gyakorisága, sem ezen eljárás hosszú időtartama nem utal feltétlenül arra, hogy a szóban forgó intézkedések elemzésében komoly nehézségek merültek fel. Az előzetes vizsgálati eljárás hosszú időtartama magyarázható a Bizottság munkaterhelésével, amely különösen más panaszokból vagy az érintett tagállamhoz intézett ismételt felvilágosítás iránti kérésekből, továbbá még a körülmények megváltozásából fakadt.
- 59 A Bizottság szerint az előzetes vizsgálati eljárás időtartamának értékelése során először is figyelembe kell venni azt, hogy ő 2013. október 22-én tájékoztatta a felperest az előzetes megállapításairól, és hogy azok gyakorlatilag nem változtak ezt követően. Másodszor a tényállási helyzet folyamatosan változott az előzetes vizsgálati eljárás ideje alatt, a felperes által a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájához való hozzáférés iránti kérelem 2013. július 3-i benyújtásától kezdve, és a megtámadott határozatot csak néhány hónappal a 2015. február 27-i felfüggesztő végzést követően fogadták el. Harmadszor az eljárás hosszára magyarázatot ad különösen a felperes által benyújtott panaszban szereplő több érv, amelyet a Bizottság különböző egységeinek kellett megvizsgálnia. Negyedszer az előzetes vizsgálati eljárás során a felperes által adott számos válasz több levélváltást is igényelt a spanyol hatóságokkal annak érdekében, hogy teljeskörűen tisztázzák a szóban forgó intézkedéseket. Ami a spanyol hatóságokkal folytatott levélváltás gyakoriságát illeti, ez főként azon körülménynek volt betudható, hogy a Bizottság, miután tudomást szerzett a közbeszerzési eljárás megindításáról, úgy ítélte meg, hogy ezen eljárás eredményének ismeretében a szóban forgó intézkedésekről pontosabb és megfelelőbb határozatot hozhat. A Bizottság azonban lényegében azt

hangsúlyozza, hogy sem a körülmények megváltozása, sem az a tény, hogy a közbeszerzési eljárás eredményét bírósági úton felfüggesztették, nem olyan természetű, hogy befolyásolná azt az állítást, miszerint a szóban forgó intézkedések nem képeztek állami támogatásokat.

- 60 E tekintetben mindenekelőtt emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság olyan esetben, ha az érintett tagállam nem értesítette a vitatott állami intézkedésekről, nem köteles ezen intézkedéseket meghatározott határidőn belül előzetes vizsgálatnak alávetni. Mivel azonban az állami támogatások belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelése a Bizottság kizárólagos hatáskörébe tartozik, a Bizottságnak az EUM-Szerződés állami támogatásokra vonatkozó alapvető rendelkezései gondos végrehajtása érdekében alaposan és pártatlanul kell megvizsgálnia a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatást bejelentő panaszt. Ebből következik, hogy a Bizottság nem hosszabbíthatja korlátlanul az állami támogatásra vonatkozó panasz tárgyát képező állami intézkedések előzetes vizsgálatát, ha – mint a jelen ügyben – elfogadta, hogy az érintett tagállamtól származó információk kérésével megindítja ezt a vizsgálatot (2006. május 10-i Air One kontra Bizottság ítélet, T-395/04, EU:T:2006:123, 61. pont; 2006. december 12-i Asociación de Estaciones de Servicio de Madrid és Federación Catalana de Estaciones de Servicio kontra Bizottság ítélet, T-95/03, EU:T:2006:385, 121. pont; 2009. szeptember 9-i Diputación Foral de Álava és társai kontra Bizottság ítélet, T-30/01–T-32/01 és T-86/02–T-88/02, EU:T:2009:314, 260. pont). Ezen vizsgálat célja ugyanis csupán annak lehetővé tétele számára, hogy első véleményt formáljon a megítélése alá tartozó intézkedések minősüléséről és azok belső piaccal való összeegyeztethetőségéről (lásd: 2014. november 25-i Ryanair kontra Bizottság ítélet, T-512/11, nem tették közzé, EU:T:2014:989, 68. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 61 Az előzetes vizsgálati eljárás időtartamának észszerű jellegét minden ügy egyedi körülményei, különösen az ügy összefüggései, a Bizottság által lefolytatandó eljárás különböző szakaszai, az ügy összetettsége, valamint a különböző érintett felek számára való jelentősége alapján kell értékelni (lásd: 2011. szeptember 20-i Regione autonoma della Sardegna és társai kontra Bizottság ítélet, T-394/08, T-408/08, T-453/08 és T-454/08, EU:T:2011:493, 99. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; lásd szintén ebben az értelemben: 2011. szeptember 27-i 3F kontra Bizottság ítélet, T-30/03 RENV, EU:T:2011:534, 58. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2014. október 16-i Portovesme kontra Bizottság ítélet, T-291/11, EU:T:2014:896, 72. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 62 A jelen esetben a felperes panaszával 2013. április 26-án fordult a Bizottsághoz, amely ugyanezen év október 22-én közölte előzetes megállapításait a felperessel. Ezáltal a Bizottság megfelelt annak a szabálynak, amely az állami támogatások ellenőrzési eljárásainak lefolytatására alkalmazott bevált gyakorlatok kódexének (HL 2009. C 136., 13. o.) 48. pontjában szerepel, és amely így szól: „[a] Bizottság tehát arra törekszik, hogy elvileg tizenkét hónapon belül [...] nem prioritásként kezelendő esetben első adminisztratív levelet küld a panaszosnak, amelyben kifejti előzetes [megállapításait]” (lásd ebben az értelemben: 2016. szeptember 14-i Trajektna luka Split kontra Bizottság ítélet, T-57/15, nem tették közzé, EU:T:2016:470, 67. pont).
- 63 Ugyanakkor a megtámadott határozatot 2015. december 8-án fogadták el, azaz 31 hónappal a panasz kézhezvételét követően, és több, mint két évvel azt követően, hogy a Bizottság közölte a felperessel az előzetes megállapításait.
- 64 Azonban még a Bizottság azon jogát figyelembe véve is, hogy megállapíthatja az eléje terjesztett panaszok fontossági sorrendjét (lásd: 2007. július 4-i Bouygues és Bouygues Télécom kontra Bizottság ítélet, T-475/04, EU:T:2007:196, 158. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), a fenti 63. pontban említett időtartamok jelentősen meghaladták azt az időtartamot, amely a panaszban kifogásolt intézkedések első vizsgálatához elvileg szükséges volt. E tekintetben már megállapítást nyert, hogy az ilyen körülmény – más tényezőkkel együtt – arra utalhat, hogy a Bizottság komoly értékelési nehézségekkel került szembe, amelyek az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése szerinti eljárás megindítását tették szükségessé (lásd ebben az értelemben: 2000. május 10-i SIC kontra Bizottság ítélet, T-46/97,

EU:T:2000:123, 102. pont; 2011. szeptember 27-i 3F kontra Bizottság ítélet, T-30/03 RENV, EU:T:2011:534, 72. pont; 2016. szeptember 14-i Trajektna luka Split kontra Bizottság ítélet, T-57/15, nem tették közzé, EU:T:2016:470, 62. pont).

- 65 Azt kell megvizsgálni, hogy a jelen esetben – amint a Bizottság állítja – az előzetes vizsgálati eljárás különösen hosszú időtartama eredhet-e részben olyan objektív körülményekből, amelyek nincsenek összefüggésben bármely olyan komoly nehézséggel, amely a szóban forgó intézkedések vizsgálata során felmerült.
- 66 Mindenekelőtt azon körülmény kapcsán, hogy a felperes a panaszban nemcsak az EUMSZ 107. cikk, hanem az EUMSZ 102. és EUMSZ 106. cikk megsértésére is hivatkozott, hangsúlyozni kell, hogy a panasz ezen utóbbi részét le lehetett zárni 2013. július 19-től. Amint azt a felperes joggal hangsúlyozza, a panasz azon részének Bizottság általi kezelése, amely az EUMSZ 102. és EUMSZ 106. cikk állítólagos megsértésére vonatkozik, nem okozhatott jelentős késedelmet a panaszban állami támogatásként kifogásolt intézkedések előzetes vizsgálatában.
- 67 A közigazgatási eljárás folyamán a tényállási helyzet megváltozása kapcsán meg kell említeni, hogy a felperes ténylegesen 2013. július 3-án nyújtotta be a DGPC-hez a Puerto de Las Nievesben való kikötés engedélyezésére irányuló kérelmét, vagyis valamivel több, mint két hónappal a panasz Bizottsághoz történt benyújtása után. Amint a megtámadott határozat 23–27. pontjából következik, e kérelem alapján a DGPC nemcsak elutasító határozatot hozott, hanem ez arra is készítette, hogy tervbe vegye azt, hogy engedélyezi egy második hajózási társaság számára a Puerto de Las Nievesben kereskedelmi szállítás céljából való működést, és ezt szem előtt tartva hozzákezdjen e kikötő átalakítási munkálataihoz, valamint közbeszerzési eljárást folytasson le. Ezen objektív körülmények tagadhatatlanul olyan természetűek voltak, amelyek magukkal vonták azon feltételek módosítását, amelyek mellett a beavatkozó fél számára addig engedélyezve volt a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának használata. Mivel e feltételek képezték kifejezetten a tárgyat a panasz azon részének, amely a beavatkozó fél részére állami támogatások nyújtását kifogásolja, a helyzet fent hivatkozott megváltozása olyan objektív körülményt képezett, amely igazolhatta az e panasz kezeléséhez szükséges idő meghosszabbítását.
- 68 Ugyanez érvényes a beavatkozó fél által a közbeszerzési eljárás kapcsán a Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera de Santa Cruz de Tenerife (kanári-szigeteki autonóm közösségek felsőbírósága, közigazgatási kollégium, Santa Cruz de Tenerife-i első tanács) elé terjesztett keresetre, valamint a 2015. február 27-i felfüggesztő végzésre, mivel ezek a panasz benyújtását követően előállt körülmények azt eredményezték, hogy bizonytalan helyzet alakult ki azzal kapcsolatban, hogy fenntartják-e, vagy sem, a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának a beavatkozó fél általi használatára vonatkozó és a panaszban kifogásolt feltételeket.
- 69 Végül a Bizottság és a spanyol hatóságok közötti többszöri levélváltás tekintetében emlékeztetni kell arra, hogy pusztán az a tény, hogy a Bizottság és az érintett tagállam az előzetes vizsgálat szakaszában megbeszéléseket folytatott egymással, és ennek keretében a Bizottság kiegészítő információkat kérhetett az ellenőrzése alá vont intézkedésekről, önmagában nem tekinthető annak bizonyítékeként, hogy ezen intézmény komoly értékelési nehézségekkel szembesült (lásd: 2011. szeptember 27-i 3F kontra Bizottság ítélet, T-30/03 RENV, EU:T:2011:534, 71. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 70 E tekintetben egyrészt hangsúlyozni kell, hogy a felperes részletesen vitatta az előzetes értékelést, amely abban a levélben szerepelt, amelyet neki küldött a Bizottság 2013. október 22-én, és e körülmény igazolhatta azt, hogy a Bizottság kiegészítő tájékoztatást kívánt kapni a spanyol hatóságoktól.
- 71 Másrészt a jelen esetben a tényállási helyzet megváltozása, amelyet a fenti 67. és 68. pont taglal, szintén igazolhatta a Spanyol Királysággal folytatott újbóli levélváltást a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájához való kereskedelmi szállítási célú hozzáférés feltételei tekintetében,

következésképpen meghosszabbíthatta e feltételek előzetes vizsgálatának időtartamát. Ez még inkább igaz a jelen esetben, mivel a beavatkozó fél saját kezdeményezésére észrevételeket nyújtott be a Bizottsághoz, amelyek nyomán utóbbi magyarázatot kért a spanyol hatóságoktól a közbeszerzési eljárással kapcsolatban, majd ezt követően a beavatkozó fél 2015 folyamán két alkalommal tájékoztatta a Bizottságot e közbeszerzési eljárás alakulásáról (lásd a fenti 15. pontot).

- 72 A fentiekből következik, hogy mind az eljárás lefolyása, mind a tényállási helyzet megváltozása, valamint a kiegészítő levélváltás, amely ebből eredően egyrészt a Bizottság és a Spanyol Királyság, másrészt pedig a Bizottság és a beavatkozó fél között lezajlott, olyan objektív körülményt jelent, amely hozzájárulhatott a panaszban állami támogatásként nevesített intézkedésekre vonatkozó előzetes vizsgálat időtartamának meghosszabbításához.
- 73 Következésképpen az előzetes vizsgálati eljárás időtartama önmagában nem utal olyan komoly nehézségekre, amelyek alapján a Bizottság köteles lett volna megindítani az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdésében foglalt hivatalos vizsgálati eljárást.
- 74 Ennélfogva meg kell vizsgálni, hogy a többi érvet, amelyet a felperes az egyetlen jogalapjának alátámasztására felhozott, és amelyek annak igazolására szolgálnak, hogy a megtámadott határozat tartalma maga is – beleértve e határozat azon részét, amelyben a panasz benyújtását követően előállt körülményeket taglalták – tartalmaz arra utaló jeleket, hogy a szóban forgó intézkedések vizsgálata során olyan komoly nehézségek merültek fel, amelyeknek a Bizottságot a hivatalos vizsgálati eljárás megindítására kellett volna készítenniük.

A megtámadott határozat tartalmára vonatkozó érvekről

- 75 Az egyetlen jogalap második és harmadik részével, amelyeket együttesen kell vizsgálni, a felperes azt állítja, hogy a megtámadott határozatban a tények tekintetében több nyilvánvaló értékelési hiba, továbbá téves jogalkalmazás szerepel, a bevezető észrevételek kifejtését követően azonban megkülönbözteti a megtámadott határozat azon részét, amely a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának a beavatkozó fél általi kizárólagos használatára vonatkozó feltételek vizsgálatára vonatkozik (a panaszban felhozott első és harmadik kifogás), és a határozat azon részét, amely a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának elfoglalása miatt a T 9 illeték beavatkozó féllel szembeni alkalmazására vonatkozó feltételek vizsgálatára vonatkozik (a panaszban felhozott második kifogás).

Előzetes észrevételek

- 76 Amennyiben a kereset, mint a jelen esetben is, egy olyan határozat megalapozottságának vitatására irányul, amely az előzetes vizsgálati eljárás eredményeképpen kizárja az állami támogatás fennállását, a Törvényszékre hárul az a feladat, hogy – a fenti 48–51. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően – értékelje a megtámadott határozat tartalmában fellelhető jeleket abból a célból, hogy azokból az esetleges komoly nehézség fennállására következtessen (lásd ebben az értelemben: 2012. november 7-i CBI kontra Bizottság ítélet, T-137/10, EU:T:2012:584, 66. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 77 A jelen esetben mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy az ügyiratok egyetlen eleme sem utal arra, hogy a kereskedelmi célú tengeri szállítási szolgáltatások, amelyeket a Puerto de Las Nievesből kiindulva a beavatkozó fél nyújt, általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtását is magukban foglalják. Következésképpen a szóban forgó intézkedések vizsgálatát nem lehet azon ítélkezési gyakorlatra hivatkozva elvégezni, amely szerint nem tartozik az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének hatálya alá az olyan állami beavatkozás, amely a kedvezményezett vállalkozás által közszolgáltatási kötelezettségként teljesített szolgáltatás ellenértékéül adott térítésnek tekinthető, mivel e vállalkozás ebben az esetben

valójában nem részesül olyan anyagi előnyben, amely őt a versenytárs vállalkozásoknál kedvezőbb helyzetbe hozza (2003. július 24-i Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg ítélet, C-280/00, EU:C:2003:415, 87. pont; 2017. április 6-i Regione autonoma della Sardegna kontra Bizottság ítélet, T-219/14, EU:T:2017:266, 91. pont).

- 78 Ezt követően hangsúlyozni kell, hogy a beavatkozó félnek a Puerto de Las Nievesben végzett tevékenysége, amely a jelen jogvita alapjául szolgáló panasz tárgyát képezi, abból áll, hogy kereskedelmi célokra használja az állami területnek minősülő kikötői infrastruktúrát. A beavatkozó fél tehát valóban olyan vállalkozás, amely az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozó gazdasági tevékenységet végez, amely a meghatározása szerint minden olyan tevékenység, amely áruk vagy szolgáltatások adott piacon történő kínálatával jár (lásd: 2008. július 1-jei MOTOE-ítélet, C-49/07, EU:C:2008:376, 22. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 79 Végül, jóllehet a Törvényszék tudomására hozott körülmények közül egyetlen egy sem enged arra következtetni, hogy a beavatkozó fél, amióta a Puerto de Las Nievesből kiindulva tengeri szállítási tevékenységeket végez, bármikor is koncessziós vagy bármely más kizárólagos joggal rendelkezett a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának kereskedelmi szállítási célú használatára, hangsúlyozni kell, hogy a megtámadott határozat elfogadása időpontjában a beavatkozó fél volt az egyetlen, amely 1994 óta ilyen célokra használhatta ezen infrastruktúrát, tekintettel arra, hogy a más társaságok által benyújtott kikötési engedély iránti kérelmek közül, beleértve a felperes kérelmét, mindegyiket elutasította a DGPC a közbeszerzési eljárás 2014. évi lefolytatásáig, amelynek eredménye képezi a 2015. február 27-i felfüggesztő végzés tárgyát. Ezt a megállapítást, amely a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának kifejezetten kereskedelmi személy- és áruszállítási célú használatára vonatkozik, nem cáfolja a Bizottság azon érve, amelyet a tárgyaláson is megismételt, és amely szerint a beavatkozó fél soha nem rendelkezett kizárólagos használattal az említett kikötő tekintetében, mivel utóbbi teret enged a halászati és kedvtelési célú hajózási tevékenységeknek.

A Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának a beavatkozó fél általi kizárólagos használatára vonatkozó feltételek vizsgálatáról (a panaszban felhozott első és harmadik kifogás)

- 80 A felperes mind a négy indokot vitatja, amely a megtámadott határozatban azon állítás alapját képezi, miszerint a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának a beavatkozó fél általi kizárólagos használata nem képez állami támogatást (lásd a fenti 21–31. pontot). Ezért egymás után meg kell vizsgálni az egyes indokok ellen irányuló kifogásokat annak megítélése érdekében, hogy rávilágíthatnak-e a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának a beavatkozó fél általi kizárólagos használatára vonatkozó feltételek vizsgálata során felmerült komoly nehézségekre.

– A 2000. december 12-i Aéroports de Paris kontra Bizottság ítéletre (T-128/98, EU:T:2000:290) vonatkozó első indok ellen irányuló kifogásokról

- 81 A megtámadott határozat 43. pontjában szereplő első indok kapcsán a felperes úgy érvel, hogy a Bizottság tévesen jutott arra a következtetésre, hogy a kanári-szigeteki hatóságok csak a 2000. december 12-i Aéroports de Paris kontra Bizottság ítélet (T-128/98, EU:T:2000:290) kihirdetésétől kezdve voltak kötelesek arra, hogy gazdasági tevékenységnek tekintsék a kikötői infrastruktúrák működtetését. Márpedig az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének hatályára vonatkozó értelmezés, amelyet az európai uniós bíróság ezen ítéletben képvisel, pusztán deklaratív jellegű, és egyebekben azzal a korábbi ítélkezési gyakorlattal függ össze, amely szerint a gazdasági tevékenységek közfinanszírozása állami támogatást képezhet. Következésképpen önmagában az a körülmény, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának kereskedelmi forgalmi célú átalakítására a 2000. december 12-i Aéroports de Paris kontra Bizottság ítélet (T-128/98, EU:T:2000:290) kihirdetése előtt került sor, nem mentesítette e hatáskörrel rendelkező hatóságokat az alól, hogy ezen időszaktól kezdve nyílt és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosítsanak e kikötőhöz, annak elkerülése érdekében, hogy a kikötő használati feltételei állami támogatások nyújtásának minősüljön.

Mindenesetre a Bizottság által követett érvelés nem igazolhatja támogatások nyújtását a beavatkozó fél részére az ezen ítélet kihirdetésétől kezdődően, és utóbbinak ráadásul nincs is relevanciája, mivel az az infrastruktúraüzemeltetés gazdasági tevékenységnek minősülésére vonatkozott, nem pedig – mint a jelen esetben – ezen infrastruktúra kereskedelmi célokra történő használatának a minősítésére.

- 82 A Bizottság előadja, hogy a megtámadott határozat 43. pontja csak ismerteti a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának korát és ezen infrastruktúra gazdasági tevékenységek végzésének céljából történt fokozatos átalakítását. Márpedig meg kell különböztetni egy igénybevevő részére történő kizárólagos koncesszióba adást egy olyan helyzettől, mint amelyről a jelen esetben szó van, amelyben egy gazdasági szereplő egyedül használ valamely infrastruktúrát annak korlátozott kapacitásából adódóan. Az ilyen használat semmiképpen nem eshet egy tekintet alá a kizárólagos jog átengedésével. Mivel a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának létrehozása és fejlesztése a 2000. december 12-i Aéroports de Paris kontra Bizottság ítélet (T-128/98, EU:T:2000:290) kihirdetése előtt megtörtént, önmagában az a körülmény, hogy a spanyol hatóságok nem jelentették be az ezen infrastruktúrára vonatkozó intézkedéseket, semmilyen komoly nehézséget nem okozott az előzetes vizsgálati eljárás folyamán.
- 83 E tekintetben, anélkül hogy határozni kellene arról, hogy megalapozott-e a Bizottság által a megtámadott határozat 43. pontjában a 2000. december 12-i Aéroports de Paris kontra Bizottság ítélet (T-128/98, EU:T:2000:290) kihirdetésére hivatkozva alkalmazott időbeli elhatárolás, elegendő megállapítani, amint a felperes is joggal hangsúlyozza, hogy a jelen esetben a kifogásolt intézkedések kedvezményezettje nem az infrastruktúra üzemeltetője, mint az említett ítélet alapjául szolgáló helyzetben, hanem az említett infrastruktúra igénybevevője. Következésképpen a Bizottság által a megtámadott határozatban az ezen ítélettel kapcsolatban szerepeltetett megfontolások alapján nem lehetett kizárni azt, hogy a szóban forgó intézkedések állami támogatásoknak minősüljenek, és ezért e megfontolások nem oszthatóak el minden komoly nehézséget az említett intézkedések vizsgálata során.

– Azon kifogásokról, amelyek a második indok ellen irányulnak, amely azon körülményre vonatkozik, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját nem azért tervezték és alakították ki, hogy kifejezetten a beavatkozó félnek vagy bármely más hajózási társaságnak kedvezzenek

- 84 A megtámadott határozat 44. pontjában szereplő második indok kapcsán a felperes lényegében az e pontban tett megállapítást vitatja, amely szerint a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját nem azért alakították ki, hogy kifejezetten a beavatkozó félnek kedvezzenek, illetve azt annak kiépítésekor nem a beavatkozó félnek vagy valamely más vállalkozásnak szánták. Ezáltal a Bizottság nem vette figyelembe az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás fogalmának objektív jellegét. Csak az a körülmény számít, hogy a beavatkozó fél a szóban forgó kikötői infrastruktúra tekintetében használati kizárólagosságot, így nyilvánvaló előnyt élvez a versenytársaival szemben. Mindenesetre a kanári-szigeteki hatóságok azon szándéka, hogy előnyben részesítsék a beavatkozó felet, nyilvánvaló a jelen esetben, és olyan körülményt képez, amely általa igénybe vett támogatások fennállását valószínűsíti. Az ítélezési gyakorlat ugyanis kizárja, hogy azon állami infrastruktúrák esetében, amelyeknek hasznát egy konkrét gazdasági szereplő látja, a költségeket a köz viselje. *A prior in tempore, potior in iure* elvével kapcsolatban a felperes úgy érvel, hogy ez semmi esetre sem igazolhatja azt, hogy a beavatkozó félnek kizárólagos jogot adtak a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának használatára. Az, hogy a megtámadott határozatban nem szerepel az ezen elvre való hivatkozás, azzal magyarázható, hogy ez az elv nyilvánvalóan összeegyeztethetetlen azokkal az alapvető elvekkel, amelyek az állami támogatásokra vonatkozó uniós jogot szabályozzák, és ez az elsőbbség inkább olyan körülmény, amely állami támogatás nyújtását valószínűsíti. A felperes e tekintetben elutasítja a Bizottság által azzal a védelemmel kapcsolatban alkalmazott analógiát, amelyet az uniós jog biztosít a légitársaságok által a résidőkiosztás tekintetében jogszerűen szerzett igények tekintetében, mivel ezzel összehasonlítható jogi védelem nem létezik a tengeri szállítási ágazatban.

- 85 A Bizottság előadja, hogy a rendelkezésre álló információk alapján nincs olyan körülmény, amely arra utalna, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját abból a célból alakították ki, hogy kifejezetten a beavatkozó félnek kedvezzenek, ezen utóbbi egyszerűen csak az első személy volt, amely kereskedelmi célokra használta ezt a kikötőt 1994-től addig, amíg a kikötő maximális kapacitását el nem érték. A más gazdasági szereplők által benyújtott hozzáférés iránti kérelmek elutasítására főként a biztonsági megfontolások adnak magyarázatot, nem pedig egy olyan szándék, hogy fenntartsák a beavatkozó fél számára ezen infrastruktúra kizárólagos használatát. Márpedig a 2015. január 14-i Eventech ítéletből (C-518/13, EU:C:2015:9, 45. pont) következik, hogy az ilyen körülmény releváns abban a tekintetben, hogy ki lehessen zárni az állami támogatásnak minősülést az állami infrastruktúrák gazdasági szereplőknek való rendelkezésre bocsátása kapcsán.
- 86 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése nem tesz különbséget az állami beavatkozások között azok indokai vagy céljai szerint, hanem hatásaik alapján határozza meg őket (2013. március 19-i Bouygues és Bouygues Télécom kontra Bizottság és társai és Bizottság kontra Franciaország és társai, C-399/10 P és C-401/10 P, EU:C:2013:175, 102. pont; 2016. június 30-i Belgium kontra Bizottság ítélet, C-270/15 P, EU:C:2016:489, 40. pont), így az állami támogatás fogalma olyan objektív fogalom, amely különösen attól a kérdéstől függ, hogy valamely állami intézkedés előnyt biztosít-e, vagy sem, egy vállalkozás vagy bizonyos vállalkozások számára (lásd: 2003. március 6-i Westdeutsche Landesbank Girozentrale és Land Nordrhein-Westfalen kontra Bizottság ítélet, T-228/99 és T-233/99, EU:T:2003:57, 180. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2010. szeptember 13-i Görögország és társai kontra Bizottság ítélet, T-415/05, T-416/05 és T-423/05, EU:T:2010:386, 211. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 87 Ezért valamely előny esetében előfordulhat, hogy azt az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének megsértésével nyújtották akkor is, ha azt nem kifejezetten egy vállalkozás vagy bizonyos meghatározott vállalkozások javára vezették be.
- 88 A jelen esetben a fenti 86. és 87. pontban ismertetett elvekből következik, hogy még azt feltételezve is, hogy bizonyítást nyert a megtámadott határozat 44. pontjában szereplő azon állítás, amely szerint a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját nem azért alakították ki, hogy kifejezetten a beavatkozó félnek kedvezzenek, illetve azt annak kiépítésekor nem a beavatkozó félnek vagy valamely más vállalkozásnak szánták, ezen állítás nem olyan jellegű, hogy kizárhatná azt, hogy azok a feltételek, amelyek mellett ezen infrastruktúrát kereskedelmi használat céljából a beavatkozó fél rendelkezésére bocsátották, e fél részére állami támogatások nyújtását jelenthették.
- 89 E megállapítást nem cáfolja a 2015. január 14-i Eventech ítélet (C-518/13, EU:C:2015:9) 45. pontja, amelyet a megtámadott határozat 44. pontja idéz, és amelyre a Bizottság hivatkozik az írásbeli beadványaiban. Az ezen ítélet alapjául szolgáló ügyben a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezte a Bíróságtól, hogy állami források felhasználását jelenti-e az, ha a biztonságos és hatékony közlekedési rendszer kialakítása érdekében a londoni taxik számára engedélyezik a közutakon kialakított buszsávok használatát azokban az időszakokban, amikor e sávokra vonatkozóan forgalomkorlátozások vannak érvényben, azonban megtiltják a sofőrrel bérelhető magángépjárművek (BMG-k) számára az itt közlekedést, kivéve az előzetesen ilyen gépjárművet rendelő utasok felvételét vagy kiszállását, és ez az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett szelektív gazdasági előnyt biztosít-e ezen taxik számára.
- 90 A Bíróság azt hangsúlyozta a 2015. január 14-i Eventech ítélet (C-518/13, EU:C:2015:9) 45. pontjában, hogy a rendelkezésére álló iratokból egyértelműen kiderült, hogy Londonban (Egyesült Királyság) a buszsávokat nem egy adott vállalkozás vagy vállalkozások olyan konkrét csoportja számára építették, mint a londoni taxik csoportja, vagy pedig a buszszolgáltatást nyújtók számára, és megépítésük után nem adták át nekik azokat, hanem a londoni úthálózat elemeként és mindenekelőtt a buszokkal megvalósított tömegközlekedés megkönnyítése céljából építették. Ugyanakkor a 2015. január 14-i Eventech ítélet (C-518/13, EU:C:2015:9) 54–61. pontjában a Bíróság annak vizsgálatára hívta fel a kérdést előterjesztő bíróságot, amely előzetes döntéshozatal iránt fordult hozzá, hogy a londoni taxik

szelektív gazdasági előnyben részesültek-e azon oknál fogva, hogy ingyenesen használták a buszsávokat, amelyek használata a BMG-k számára meg volt tiltva. Az ügyiratok egyes elemei alapján a Bíróság arra a következtetésre jutott, hogy a taxik és a BMG-k – különös tekintettel azon jogszabályi kötelezettségekre, amelyek a taxikat terhelték – eléggé különböző helyzetben voltak ahhoz, hogy ki lehessen zárni a szelektív gazdasági előnyt az utóbbiak javára. Márpedig a jelen esetben a felperes helyzete és a beavatkozó fél helyzete nem mutat ilyen különbségeket, így a Bizottság mindenképpen köteles lett volna megvizsgálni, hogy azon tényen kívül, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját nem azért tervezték és alakították ki, hogy kifejezetten a beavatkozó félnek kedvezzenek, volt-e más körülmény, amely kizárhatja az ezen utóbbi javára szóló állami támogatás fennállását.

– Azon kifogásokról, amelyek a panaszban foglalt felperesi érvelés terjedelmére vonatkozó harmadik indok ellen irányulnak, valamint azon kifogásokról, amelyek a negyedik indok ellen irányulnak, amely a közpénzek felhasználásával finanszírozott kikötői infrastruktúra igénybevevőjének javára szóló állami támogatás nevesítésének kritériumaira vonatkozik

- 91 A megtámadott határozat 45. pontjában szereplő harmadik indok kapcsán a felperes előadja, hogy az ott kifejtettekkel ellentétben, az a kizárólagosság, amellyel a beavatkozó fél a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának használata tekintetében rendelkezik, még azt feltételezve is, hogy e vállalkozás megfizetett minden jogszabályban rögzített fizetendő illetéket, önmagában olyan előnyt képez, amelyet szelektív módon állami forrásból nyújtottak. A felperes egyrészt az ítélkezési gyakorlatra, valamint az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közleményre (HL 2012. C 8., 4. o.) hivatkozik, annak alátámasztása céljából, hogy a köztulajdonban lévő területekre vonatkozó kizárólagos jogok biztosítása átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes eljárás nélkül állami forrásokról való lemondást jelenthet és előnyt idézhet elő a kedvezményezetteknel. Másrészt előadja, hogy a spanyol jogszabályok szerint a kizárólagos használati jognak a beavatkozó fél részére koncesszió keretében való átengedése feltételezte volna azt, hogy e fél díjat fizessen. A Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájára vonatkozó használati jog gazdasági értékét – a kikötői illetékektől függetlenül – igazolják azon díjösszegek, amelyeket mind a felperes, mind pedig a beavatkozó fél a DGPC által 2014-ben közzétett ajánlati felhívásra adott válaszában felajánlott.
- 92 A megtámadott határozat ennél fogva több hibát tartalmaz, mivel a Bizottság elmulasztotta megvizsgálni, hogy a beavatkozó fél által megfizetett kikötői illetékek fedezték-e a DGPC által viselt költségeket, és hoztak-e számára méltányos nyereséget, figyelembe véve a szóban forgó infrastruktúra kizárólagos használatának piaci értékét.
- 93 A felperes a válaszában hozzáteszi, hogy a megtámadott határozat azonosítja a beavatkozó fél versenytársai által a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájához való hozzáférés problematikáját, amely állami támogatás fennállására utalhat. Azonban a Bizottság megkísérelte átfogalmazni a megtámadott határozat e részét ezt követően azt állítva, hogy az e határozatban vizsgált negyedik indok mellékes volt azon megállapítás tekintetében, amely szerint a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának beavatkozó fél általi kizárólagos használatát nem lehet állami forrásból nyújtott előnyként értelmezni. A Bizottság állandó határozathozatali gyakorlatából azonban az következik, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése megsértésének elkerüléséhez az szükséges, hogy a kikötői infrastruktúrák potenciális igénybevevői ezekhez nyílt és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáféréssel rendelkezzenek, valamint ehhez olyan illetékeket fizessenek, amelyeket a piaci árszinttel összehasonlítható szinten állapítanak meg.
- 94 Végezetül a Bizottság felvetésével ellentétben nem a panaszos feladata, hogy bizonyítsa az állami támogatás valamennyi fogalmi elemének együttes fennállását, mivel a Bizottság maga köteles megvizsgálni, hogy a kifogásolt intézkedések összhangban vannak-e az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésével.

- 95 Mindenesetre a felperes úgy véli, hogy bizonyította az állami források bevonását a jelen esetben. Így először is az ítélkezési gyakorlatból az következik, hogy az, ha állami infrastruktúrákat valamely vállalkozás részére kizárólagos koncesszióba adnak, állami forrásokról való lemondással járhat. Másodszer a beavatkozó felet a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának használati joga anélkül illette meg, hogy díjat kellett volna fizetnie. Márpedig a felperes szerint egy gondosan lefolytatott vizsgálat alapján lehetővé vált volna a Bizottság számára, hogy számításba vegye azt a tényt, hogy a közbeszerzési eljárás útján történő koncesszióba adás, amelyet főszabály szerint a 2003. április 8-i Ley 14/2003 de Puertos de Canarias (a kanári-szigeteki kikötőkről szóló 14/2003 törvény) (BOC 85., 2003. május 6.) 43. cikke írt elő, díjfizetést vont maga után. Ezt megerősítik a DGPC által 2014 júliusában közzétett ajánlati felhívás egyedi technikai feltételei. Végül harmadszor a Bizottság tévesen állítja, hogy a beavatkozó fél által megfizetett kikötői illetékeket piaci árszinten rögzítették, pusztán azért, mert a DGPC ugyanazon kikötői illetékeket szedte be és azokat ugyanúgy számolta ki a hatáskörébe tartozó összes kikötőben. Az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény (HL 2016. C 262., 1. o.) 227. pontja előírja, hogy a piacgazdasági szereplő kritériuma azon feltételek alapján értékelhető, amelyek hasonló magánüzemeltetők által hasonló helyzetekben nyújtott hasonló infrastruktúra használatára vonatkoznak, feltéve hogy az ilyen összehasonlítás lehetséges. Ugyanakkor a megtámadott határozatban a Bizottság nem vizsgálta a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájával összehasonlítható infrastruktúrák tekintetében alkalmazott illetékeket, illetve nem tekintette viszonyítási alapnak a magánkikötők használatáért szedett illetékeket. Még a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájára vonatkozó költségstruktúra elemzését sem végezte el, noha semmi nem enged arra következtetni, hogy a beavatkozó fél által megfizetett kikötői illetékek fedezték volna ezen infrastruktúra amortizációs és működtetési költségeit.
- 96 A Bizottság lényegében azt hangsúlyozza, hogy – a felperes által a tények tekintetében kifogásolt esetleges értékelési hibáktól függetlenül – semmi nem enged arra következtetni, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának a beavatkozó fél általi kizárólagos használata az utóbbi részére állami forrásból nyújtott előnyt képezett. A felperes nem azt állította a panaszban, hogy az e használatért fizetendő kikötői illetékek szintje állami támogatás nyújtásának felel meg, így a panasz ezen része nem határoz meg semmilyen állami forrásból nyújtott előnyt. Ezenkívül ilyen előny nem származhat önmagában abból a körülményből, hogy a beavatkozó fél volt *de facto* az egyetlen hajózási társaság, amely használta a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját.
- 97 A Bizottság írásbeli beadványaiban még egyrészt a 2013. január 22-i Salzgitter kontra Bizottság ítélet (T-308/00 RENV, EU:T:2013:30) 113–122. pontjára, másrészt pedig a 2015. december 9-i Görögország és Ellinikos Chrysos kontra Bizottság (T-233/11 és T-262/11, EU:T:2015:948) 137. pontjára hivatkozik azon álláspontja igazolására, amely szerint azért nem volt köteles hivatalból ilyen elemzést végezni a megtámadott határozatban, mert a felperes a közigazgatási eljárás folyamán soha nem állította, hogy beavatkozó fél által a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának használatáért fizetett illetékeket olyan szinten rögzítették, amely állami támogatást valósított meg.
- 98 E tekintetben mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy az ítéletek azon pontjai, amelyekre a Bizottság hivatkozik, és amelyeket a fenti 97. pont említ, más problematikára vonatkoznak, mint amely a jelen jogvita tárgyát képezi, mégpedig a Bizottság és az érintett tagállam között az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdésében foglalt hivatalos vizsgálati eljárás keretében folytatott információcserére, amely eljárás olyan határozathoz vezetett, amely egy vállalkozásnak nyújtott bizonyos előnyöket a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatásoknak minősített.
- 99 E tekintetben kétségtelen, hogy az következik az állandó ítélkezési gyakorlatból, amelybe illeszkednek azok az ítéletek is, amelyekre a Bizottság hivatkozik, hogy abban az esetben, ha megindítják az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárást, a tagállamnak és az állami támogatás potenciális kedvezményezettjének a feladata, hogy előterjesszék azokat az érveiket, amelyek bizonyíthatják, hogy a támogatási szándék megfelel az EUM-Szerződés alkalmazásában előírt kivételeknek, mert a hivatalos vizsgálati eljárás célja éppen az, hogy a Bizottság megismerje az ügy

összes körülményeit (lásd: 2012. szeptember 27-i Wam Industriale kontra Bizottság ítélet, T-303/10, nem tették közzé, EU:T:2012:505, 118. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Továbbá, jóllehet az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdése a Bizottság kötelezettségévé teszi, hogy a határozatának meghozatala előtt szerezze be az érintett felek észrevételeit, e cikk nem tiltja meg a Bizottságnak, hogy ilyen észrevételek hiányában megállapítsa, hogy a támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal. Ezzel összefüggésben nyert megállapítást az, hogy nem kifogásolható a Bizottsággal szemben, hogy nem vett figyelembe olyan esetleges ténybeli vagy jogi elemeket, amelyeket közölni lehetett volna vele a közigazgatási eljárás során, de nem adták elő azokat, mivel a Bizottság nem köteles annak hivatalból és feltételezések alapján történő vizsgálatára, hogy milyen tényeket lehetett volna közölni vele (lásd: 2012. szeptember 27-i Wam Industriale kontra Bizottság ítélet, T-303/10, nem tették közzé, EU:T:2012:505, 119. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2016. január 28-i Ausztria kontra Bizottság ítélet, T-427/12, nem tették közzé, EU:T:2016:41, 50. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 100 Ez az ítélkezési gyakorlat azonban csak a hivatalos vizsgálati eljárás lefolyását tisztázza azokban az ügyekben, amelyek tárgyát a támogatási intézkedések összeegyeztethetősége képezte, és nem határozza meg azon vizsgálat terjedelmét, amelyet a Bizottságnak kell lefolytatnia az előzetes vizsgálati eljárás keretében ahhoz, hogy egyes intézkedéseket állami támogatásoknak minősítsen, különösen akkor, ha panasszal fordulnak hozzá.
- 101 E tekintetben a Bíróság kimondta, hogy a Bizottság bizonyos körülmények között köteles lehet arra, hogy a panaszos által a tudomására hozott jogi és ténybeli elemek pusztán vizsgálatán túlmenően vizsgáljon ki egy panaszt. A Bizottságnak a Szerződés állami támogatásokra vonatkozó alapvető rendelkezéseinek megfelelő végrehajtása érdekében gondosan és pártatlanul kell megvizsgálnia a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatást bejelentő panaszt. Ugyanis a Bizottság a Szerződésben foglalt, az állami támogatásokra vonatkozó alapvető szabályok megfelelő alkalmazása érdekében köteles a panasz alapos és pártatlan vizsgálatát lefolytatni, ami – ellentétben azzal, amit a Bizottság állít – szükségessé teheti, hogy olyan körülményeket is megvizsgáljon, amelyekre a panaszos kifejezetten nem hivatkozott (1998. április 2-i Bizottság kontra Sytraval és Brink's France ítélet, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 62. pont; 2015. március 17-i Pollmeier Massivholz kontra Bizottság ítélet, T-89/09, EU:T:2015:153, 106. pont [nem tették közzé]; lásd szintén ebben az értelemben: 2010. szeptember 2-i Bizottság kontra Scott ítélet, C-290/07 P, EU:C:2010:480, 90. pont).
- 102 Így mind a Bizottsághoz benyújtott panaszok ezen intézmény általi gondos és pártatlan vizsgálatára vonatkozó követelményből, mind pedig a 659/1999 rendelet 10. cikke (1) és (2) bekezdésének szerkezetéből – amely rendelkezést lényegében átvett a 2015/1589 rendelet 12. cikkének (1) és (2) bekezdése – az következik, hogy ezen intézmény, amikor olyan panasszal fordulnak hozzá, amely az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének megsértésén alapul, valamint amely egyértelműen és részletesen kifejti az ezen jogsértést előidéző intézkedéseket, köteles gondosan megvizsgálni, hogy ezek az intézkedések állami támogatásoknak minősülhetnek-e, szükség esetén az érintett tagállam együttműködését kérve, és figyelembe véve azokat a körülményeket, amelyekre a panaszos kifejezetten nem hivatkozott. Ez a megoldás annál is inkább szükségesnek tűnik, mivel egy panaszosnak – amint azt a felperes lényegében maga is megemlítette a panaszában – nincs olyan vizsgálati hatásköre, amelyet az EUMSZ 108. cikk ruház a Bizottságra, és főszabály szerint nem rendelkezik olyan vizsgálati kapacitásokkal sem, amelyek összehasonlíthatók lennének azon kapacitásokkal, amelyekkel a Bizottság rendelkezik.
- 103 A jelen esetben az ügyiratok vizsgálatából következik, hogy a felperes a panaszban többek között úgy érvel, hogy a beavatkozó fél évek óta állami támogatásban részesült azon feltételekből adódóan, amelyek mellett jogosult volt kizárólagos jelleggel használni a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját kereskedelmi célokra, bármely közbeszerzési eljárás keretén kívül, és anélkül hogy hozzájárult volna ezen infrastruktúra finanszírozásához.

- 104 Konkrétan azon feltétel kapcsán, amely az előny nyújtására vonatkozik, a felperes lényegében azt fejtette ki a panaszban, hogy ezen előny abból eredt, hogy „kizárólagos [jogokat engedtek], anélkül hogy nyílt, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes közbeszerzési eljárást indítottak volna a köztulajdonban lévő kikötői terület elfoglalása vagy használata (vagy gazdasági értékkel bíró más különjogok vagy kizárólagos jogok) tekintetében, ami a gyakorlatban előnyt jelentett a kedvezményezettek számára, akik kedvezőbb helyzetbe [kerültek] a versenytársaikhoz képest”. A felperes azt is jelezte, miután hangsúlyozta, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját közpénzek felhasználásával finanszírozták, hogy a Bizottság határozathozatali gyakorlatából kitűnik, hogy „ha az infrastruktúra egyetlen célja az, hogy valamely magánvállalkozás igényeit kielégítse, neki kell vállalni a finanszírozást”, valamint a jelen esetben „[a]z ezen költségek alóli mentesség tehát szintén előnyt [jelentett a beavatkozó félnek]”. Ebből a felperes arra következtetett, hogy „magától értetődik, hogy a [szóban forgó] állami intézkedések (állami támogatások) [kedveztek a beavatkozó félnek] előnyt biztosítva számára egy olyan magánhasználatú infrastruktúra megfizetése alóli mentesítéssel, amelyet saját magának kellett volna finanszíroznia”.
- 105 Másfelől az állami források felhasználására vonatkozó kritérium kapcsán a felperes mindenképp arra emlékeztetett a panaszban, hogy az ítélkezési gyakorlatnak és az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közleménynek megfelelően „a köztulajdonban lévő területekre vonatkozó kizárólagos jogok biztosítása nyílt, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes közbeszerzési eljárás nélkül állami forrásokról való lemondásra utalhat”. Ezt követően többek között kifejtette, hogy „a teljes vagy részleges közfinanszírozás egy olyan infrastruktúra esetében, legyen az bármilyen típusú, amely egy adott gazdasági szereplő magáncélú használatára szolgál, az ő érdekeinek és igényeinek felel meg, és semmilyen közérdekű céllal nem rendelkezik, kimeríti az »állami források felhasználásának« kritériumát”.
- 106 A felperes végül hangsúlyozta, hogy nem tud meggyőző bizonyítékokat felmutatni a kifogásolt állami támogatások fennállására és nagyságára nézve, mivel vagy olyan pénzügyi információkról van szó, amelyek az állami hatóságok birtokában vannak, vagy egy versenytársat érintő, magánjellegű gazdasági adatokról van szó. A felperes ezért felkérte a Bizottságot, hogy küldjön felvilágosítás iránti kérést a Spanyol Királyságnak, és adott esetben használja ki a rendelkezésére álló kényszerítő eljárásokat abból a célból, hogy biztosítsa az ügyiratok optimális vizsgálatát.
- 107 E tényezőkre tekintettel kell megítélni, hogy a felperes egyértelműen kifejtette-e a panaszban, hogy a beavatkozó fél állami támogatásokban részesült lényegében azért, hogy nem volt köteles megfizetni azt az ellenértéket, amely megfelel a felperes azon joga valós gazdasági értékének, hogy kereskedelmi szállítási célból egyedül használja a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját. Ebből következik, hogy a felperes – a Bizottság állításával ellentétben – a panaszban kellő pontossággal meghatározta, hogy az ezen infrastruktúra beavatkozó fél általi használatának feltételei ezen utóbbit állami forrásból finanszírozott előnyhöz juttatták.
- 108 Következésképpen a Bizottság tévesen vélte úgy a megtámadott határozat 45. pontjában, hogy a felperes nem határozott meg állami forrásból nyújtott előnyt, pusztán azért, mert ott nem kifogásolta a beavatkozó fél által a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának kereskedelmi szállítási célú használata címén fizetendő kikötői illetékek szintjét.
- 109 Hasonlóképpen a fenti 107. pontban szereplő következtetésre tekintettel, nélkülözi a relevanciát az a tény, hogy a felperes nem állította a közigazgatási eljárás folyamán, hogy a beavatkozó fél nem fizette meg a Kanári szigetcsoporthoz kikötői infrastruktúráinak kizárólagos igénybevevői által fizetendő jogszabályban rögzített illetékeket.
- 110 E körülmények között ezért a Bizottságot terhelő azon feladat miatt, amely alapján az elé terjesztett panaszt gondosan és pártatlanul meg kellett vizsgálnia, a Bizottságra hárult a megfelelő kritériumokat alkalmazva az az ellenőrzés, hogy a beavatkozó fél állami forrásból nyújtott előnyben részesült-e az

EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében azon feltételekből adódóan, amelyek mellett a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját az 1990-es évek közepétől kereskedelmi szállítási célból használta. Márpedig kiderült, amint azt lényegében a felperes a fenti 92. pontban kifejtett érvében is hangsúlyozta, hogy a Bizottság nem vizsgálta meg, hogy a beavatkozó fél által megfizetett kikötői illetékek fedezték-e a DGPC által viselt költségeket, és hoztak-e számára méltányos nyereséget.

- 111 A Bizottság azonban úgy érvel, hogy az állami forrásból nyújtott előny fennállására vonatkozó feltétel nem teljesül a jelen esetben, így a panasz ezen részének vizsgálata során semmiképpen nem merült fel komoly nehézség. Úgy érvel e tekintetben, hogy egyrészt a beavatkozó fél megfizetett minden jogszabályban rögzített fizetendő illetékeket a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának használatáért, másrészt pedig a DGPC a kanári-szigeteki kikötőkről szóló törvény 41. cikkének (1) bekezdésében foglalt követelményeknek megfelelően ezeket az illetékeket úgy számolta ki, hogy fedezzék a költségeket és az amortizációt, valamint méltányos nyereséget hozzanak. Azon körülmény kapcsán, amelyet a felperes az írásbeli beadványaiban hangsúlyozott, hogy a beavatkozó fél nem volt köteles díjat fizetni, ez azzal magyarázható, hogy ezen utóbbi egyáltalán nem tekinthető a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrája kizárólagos koncessziós jogosultjának, hanem csak ezen infrastruktúra egyszerű használójának. A Bizottság még lényegében azt is felhossa, hogy önmagában az a körülmény, hogy nem folytattak le közbeszerzési eljárást, nem elegendő az állami forrásból nyújtott előny fennállásának megállapításához, különösen akkor, amikor az állam kezeli a közterületeket vagy más ritka állami forrásokat, ami magában foglalja azt, hogy fizikai vagy időbeli korlátja van annak, hogy egyidejű hozzáférést engedjenek több igénybevevő számára.
- 112 Előzetesen e tekintetben először is emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint csak a közvetlenül vagy közvetve állami forrásból nyújtott előnyöket lehet az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett támogatásoknak tekinteni (2014. december 12-i Banco Privado Português és Massa Insolvente do Banco Privado Português kontra Bizottság ítélet, T-487/11, EU:T:2014:1077, 50. pont; lásd szintén ebben az értelemben: 1978. január 24-i van Tiggele ítélet, 82/77, EU:C:1978:10, 24. és 25. pont). Ezért az olyan állami intézkedés, amely nem foglalja magában állami források közvetlen vagy közvetett átruházását, nem tekinthető az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében támogatásnak, még akkor sem, ha a hivatkozott rendelkezés egyéb feltételeit kielégíti (lásd: 2006. december 12-i Asociación de Estaciones de Servicio de Madrid és Federación Catalana de Estaciones de Servicio kontra Bizottság ítélet, T-95/03, EU:T:2006:385, 104. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 113 Ráadásul a Bizottság dönthet úgy, hogy adott esetben az előzetes vizsgálat végén lezárja a panaszra vonatkozó eljárást, ha mindjárt az elején ki tudja zárni a szóban forgó intézkedések állami támogatásnak minősítését annak megállapítását követően, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének alkalmazásához elengedhetetlen feltételek közül egy nem teljesül (lásd ebben az értelemben: 2006. április 5-i Deutsche Bahn kontra Bizottság ítélet, T-351/02, EU:T:2006:104, 104. pont).
- 114 Ugyanakkor először is önmagában az a körülmény, hogy valamely köztulajdonban lévő területet a sajátos jellemzőiből fakadóan csak korlátozott számú vagy csak egyetlen használónak lehet a rendelkezésére bocsátani, nem elegendő annak kizárásához, hogy az ilyen rendelkezésre bocsátást állami forrásból nyújtott szelektív előnyként lehessen értelmezni, beleértve azt is, ha e korlátozás biztonsági megfontolásokon alapul.
- 115 Ugyanis az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének célja annak megakadályozása, hogy hátrányosan érintsék a tagállamok közötti kereskedelmet azok a hatóságok által jóváhagyott kedvezmények, amelyek egyes vállalkozások vagy termékek támogatása révén különböző formában torzítják a versenyt, vagy a verseny torzításával fenyegetnek. A támogatás fogalma nemcsak a szubvencióhoz, kölcsönhöz vagy a vállalkozás tőkéjében való részesedéshez hasonló pozitív juttatásokat foglalhatja magában, hanem azokat a juttatásokat is, amelyek különböző formában enyhítik a vállalkozás költségvetésének általános terheit, és amelyek ezáltal, anélkül hogy a szó szoros értelmében támogatások lennének, azokkal azonos természetűek és hatásúak (lásd: 2003. május 8-i Olaszország és SIM 2 Multimedia

kontra Bizottság ítélet, C-328/99 és C-399/00, EU:C:2003:252, 35. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2015. január 14-i Eventech ítélet, C-518/13, EU:C:2015:9, 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2015. július 16-i BVVG-ítélet, C-39/14, EU:C:2015:470, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 116 Hasonlóképpen, amint arra a fenti 86. pont emlékeztetett, az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdéséből következik, hogy az állami támogatás fogalma olyan objektív fogalom, amely különösen attól a kérdéstől függ, hogy valamely állami intézkedés előnyt biztosít-e, vagy sem, egy vállalkozás vagy bizonyos vállalkozások számára.
- 117 Így annak megállapítása érdekében, hogy valamely állami intézkedés támogatásnak minősül-e, különösen azt kell meghatározni, hogy a kedvezményezett vállalkozás részesül-e olyan gazdasági előnyökben, amelyeket szokásos piaci feltételek mellett nem kapott volna meg (1996. július 11-i SFEI és társai ítélet, C-39/94, EU:C:1996:285, 60. pont; 1999. április 29-i Spanyolország kontra Bizottság ítélet, C-342/96, EU:C:1999:210, 41. pont; lásd szintén: 2014. június 12-i Sarc kontra Bizottság ítélet, T-488/11, nem tették közzé, EU:T:2014:497, 90. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Az időközben állandósult ítélkezési gyakorlat szerint ugyanígy az áruk vagy szolgáltatások kedvező feltételekkel történő rendelkezésre bocsátása az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülhet (lásd: 1996. július 11-i SFEI és társai ítélet, C-39/94, EU:C:1996:285, 59. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2010. július 1-jei ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni kontra Bizottság ítélet, T-62/08, EU:T:2010:268, 57. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2012. február 28-i Land Burgenland kontra Bizottság ítélet, T-268/08 és T-281/08, EU:T:2012:90, 47. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 118 A piacgazdasági magánszereplő kritériumának alkalmazása abban áll, hogy összevetik az állami hatóságok magatartását egy összehasonlítható méretű magánjogi gazdasági szereplő ugyanazon körülmények között tanúsított magatartásával. Abban az esetben, ha az állam valójában csak úgy jár el, mint ahogyan eljárna minden magánjogi gazdasági szereplő, amely szokásos piaci feltételek mellett tevékenykedik (lásd ebben az értelemben: 2015. október 1-jei Electrabel és Dunamenti Erőmű kontra Bizottság ítélet, C-357/14 P, EU:C:2015:642, 144. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), nem létezik az állami beavatkozáshoz kapcsolódó előny, mivel a kedvezményezett jogalany főszabály szerint ugyanezen kedvezményekhez juthatott volna a piac egyszerű működéséből eredően (lásd: 2014. április 30-i Tisza Erőmű kontra Bizottság ítélet, T-468/08, nem tették közzé, EU:T:2014:235, 85. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; lásd szintén ebben az értelemben: 2012. február 28-i Land Burgenland kontra Bizottság ítélet, T-268/08 és T-281/08, EU:T:2012:90, 48. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 119 Márpedig a jelen esetben, amint a Bizottság a tárgyaláson megerősítette a Törvényszék kérdésére válaszolva, az a tevékenység, amelynek keretében a DGPC működteti a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját és azt az igénybevevő hajózási társaság rendelkezésére bocsátja a kikötői illetékek megfizetése ellenében, ténylegesen „gazdasági” tevékenységnek minősül (lásd analógia útján a repülőtéri infrastruktúrák üzemeltetése tekintetében: a 2000. december 12-i Aéroports de Paris kontra Bizottság ítélet, T-128/98, EU:T:2000:290, 121. és 125. pont; 2011. március 24-i Freistaat Sachsen és Land Sachsen–Anhalt kontra Bizottság ítélet, T-443/08 és T-455/08, EU:T:2011:117, 93. pont). Ilyen esetben tehát a piacgazdasági magánbefektető kritériuma alapján kell a Bizottságnak megvizsgálnia, hogy a DGPC magatartása olyan előnyt idézett-e elő a beavatkozó félnél, amelyet nem kapott volna meg szokásos piaci feltételek mellett (lásd ebben az értelemben: 2008. december 17-i Ryanair kontra Bizottság ítélet, T-196/04, EU:T:2008:585, 85. pont).
- 120 E következtetés egyébként megfelel az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény 225. pontjának, amely szerint lényegében az állami infrastruktúrákat használó vállalkozások állami támogatásnak minősülő előnyben részesülhetnek, kivéve ha ezen infrastruktúra használati feltételei megfelelnek a piacgazdasági szereplő kritériumnak, azaz ha az infrastruktúrát piaci feltételekkel bocsátják a rendelkezésükre. E következtetést szintén

megerősíti ugyanezen közlemény 226. és 228. pontja, amelyekben a Bizottság egyrészt kifejti, hogy kizárható azonban az ilyen előny fennállása, ha az infrastruktúra használatáért fizetett díjat átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes közbeszerzési eljárás keretében határozták meg, másrészt ha teljesül a piacgazdasági szereplő kritériuma az olyan nyílt infrastruktúrák közfinanszírozása tekintetében, amelyek nem csak egy vagy több meghatározott igénybevevő számára szolgálnak, és ha ezen igénybevevők már *ex ante* szemlélve is fokozatosan hozzájárulnak a projekt vagy az üzemeltető jövedelmezőségéhez.

- 121 Másodszer az a körülmény, amelyet a Bizottság hangsúlyozott, hogy a beavatkozó fél a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját bármely koncessziós szerződés keretén kívül használhatta és így nem volt köteles díjfizetésre, kizárólag azt a jogi formát érinti, amelybe ezen használat illeszkedik, és nem vonatkozik arra a kérdésre, hogy az említett használat gazdasági feltételei lehetővé tették-e a beavatkozó fél számára, hogy olyan előnyben részesüljön, amelyet nem ért volna el a szokásos piaci feltételek mellett. A fenti 116. és 117. pontban hivatkozott elvekre tekintettel pusztán ezen körülmény alapján ezért egyáltalán nem volt kizárható, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának a beavatkozó fél általi kereskedelmi szállítási célú használatára vonatkozó feltételek e félnek állami forrásból finanszírozott előnyt jelenthettek. Ebben az összefüggésben a Törvényszéknek nem kell állást foglalnia a felperes azon érvéről, amely szerint az, hogy a beavatkozó fél bármely koncessziós szerződés keretén kívül, ennél fogva pedig díjfizetés nélkül használta a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját, megsértette a kanári-szigeteki kikötőkről szóló törvény 43. cikkét, e kérdés ugyanis kizárólag a nemzeti jog körébe tartozik.
- 122 Ugyanezen indokkal elfogadhatatlan a beavatkozó fél azon érve, amely szerint lényegében a Puerto de Las Nievesben való kikötésre szóló engedély, amellyel már több, mint húsz éve rendelkezik, és a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának azóta fennálló megszakítás nélküli használata az ő számára alanyi jogot keletkeztetett e használati feltételek fenntartása vonatkozásában. Ugyanis még azt feltételezve is, hogy az ilyen alanyi jog megállapítást nyerhet a tényállási helyzetre alkalmazandó nemzeti jog alapján, az említett jog nem cáfolja azt az állítást, amely szerint e használati feltételek állami forrásból finanszírozott előnyt jelentettek a beavatkozó fél számára.
- 123 Harmadszor el kell utasítani a Bizottság azon érvét, amely szerint a beavatkozó fél számára állami forrásból nyújtott előny hiánya abból fakad, hogy e fél megfizetett minden jogszabályban rögzített fizetendő illetéket a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának használatáért, továbbá ezen illetékek megegyeznek a DGPC hatáskörébe tartozó összes kikötőben, és ezen túlmenően a kanári-szigeteki kikötőkről szóló törvény alapján ezeket úgy számítják ki, hogy fedezzék a költségeket és az amortizációt, valamint méltányos nyereséget hozzanak.
- 124 Ugyanis a fenti 117–119. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatból következik, hogy a jelen ügy körülményei között az a vizsgálat, amely a beavatkozó fél számára állami forrásból nyújtott előny fennállására irányult azon feltételekből adódóan, amelyek mellett számára engedélyezték a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának kereskedelmi szállítási célú használatát, azt feltételezte, hogy a Bizottság konkrétan értékeli, hogy a beavatkozó fél által megfizetett kikötői illetékek, amelyek a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának használatáért szedett díjakhoz hasonlíthatók, olyan összeget tettek ki, amely legalább egyenértékű volt azzal az ellenértékkel, amelyet a szokásos piaci feltételek mellett eljáró magánjogi gazdasági szereplő kaphatott volna az ilyen rendelkezésre bocsátás ellenében (lásd ebben az értelemben: 2014. június 12-i Sarc kontra Bizottság ítélet, T-488/11, nem tették közzé, EU:T:2014:497, 91. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 125 Márpedig sem az a tény, hogy a beavatkozó fél megfizette az összes jogszabályban rögzített, terhére kiszabott illetéket a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának használatáért, sem az a körülmény, amelyet a megtámadott határozat 47. és 62. pontja hangsúlyoz, hogy a DGPC a hatáskörébe tartozó összes kikötőben ugyanazon jogszabályban rögzített illetékeket szedte be, és azokat ugyanúgy számolta ki, nem volt olyan jellegű, hogy ez alapján a Bizottság mentesüljön az ilyen konkrét értékelés elvégzése alól.

- 126 Hasonlóképpen az az érv, amelyet a Bizottság a kanári-szigeteki kikötőkről szóló törvény 41. cikkének (1) bekezdésére alapít, amelyből az következik, hogy a kanári-szigeteki kikötők igénybevevőire alkalmazandó, jogszabályban rögzített illetékeket úgy kell kiszámítani, hogy fedezzék a költségeket és az amortizációt, valamint méltányos nyereséget hozzanak, sem támaszthatja alá azt, hogy a Bizottság mentesüljön azon konkrét vizsgálat alól, amelyet a fenti 124. pont említ, és amelyet neki kell elvégeznie tekintettel arra a felelősségre, amely az EUMSZ 108. cikk rendelkezéseiből eredően rá hárul az állami támogatások ellenőrzése terén. Ugyanis az ilyen szabály, amely a Kanári szigetcsoport kikötőinek használatáért fizetendő, jogszabályban rögzített illetékek összegére vonatkozik, egy nemzeti jogi rendelkezés része, és e minőségében nem elegendő annak alátámasztására, hogy azok a jogszabályban rögzített illetékek, amelyeket a DGPC szabott ki a beavatkozó fél terhére a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának kereskedelmi szállítási célú kizárólagos használatáért, fedezték legalább azt az ellenértéket, amelyet egy magánjogi gazdasági szereplő kaphatott volna a szokásos piaci feltételek mellett egy olyan hajózási társaságtól, amely ezen infrastruktúrát azonos feltételek között használja.
- 127 Ezért nem nyert bizonyítást, hogy a jelen esetben egyáltalán nem teljesült az a feltétel, amely az állami forrásból nyújtott előny fennállására vonatkozik. Ennélfogva meg kell állapítani, hogy az előzetes vizsgálati eljárás során a panasz első és harmadik kifogásának vizsgálata során jelentős hiányosság mutatkozott, mivel a Bizottság nem végezte el azt a konkrét elemzést, amelyre a fenti 117. és 124. pont hivatkozik. Ez a hiányosság pedig a fenti 50. pontban hivatkozott ítélezési gyakorlatnak megfelelően olyan körülmény, amely azt valószínűsíti, hogy az e kifogások keretében vitatott intézkedés vizsgálata során komoly nehézség merült fel.
- 128 Azzal ellentétben, ahogyan a Bizottság és beavatkozó fél érvel, nem következik az ügyiratokból, hogy a felperes a panaszban kifogásoltakhoz hasonló használati feltételekkel rendelkezhetett a Kanári szigetcsoport egy másik kikötőjében. Mindenesetre, még azt feltételezve is, hogy ez a körülmény valós, önmagában – azon hajózási társaságok ténybeli és jogi helyzetének vizsgálata nélkül, amelyek biztosítják az összeköttetést Tenerifével a Kanári-szigetek más szigeteinek különböző kikötőiben – nem alkalmas annak kizárására, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának a beavatkozó fél általi használatára vonatkozó feltételek állami támogatásnak minősülnek.
- 129 Hasonlóképpen a fenti 127. pontban szereplő következtetést sem cáfolhatja a Bizottság azon érve, amely az írásbeli beadványaiban a 2015. január 14-i Eventech ítéleten (C-518/13, EU:C:2015:9) és a 2007. július 4-i Bouygues és Bouygues Télécom kontra Bizottság ítéleten (T-475/04, EU:T:2007:196), a tárgyaláson elhangzottak szerint pedig a 2014. június 12-i Sarc kontra Bizottság ítéleten (T-488/11, nem tették közzé, EU:T:2014:497) alapul, és amely szerint a közbeszerzési eljárás lebonyolítása nem elengedhetetlen ahhoz, hogy ki lehessen zárni a támogatás fennállását mindazon esetben, ahol a tagállam kezeli az állami forrásokat.
- 130 Ugyanis elegendő megállapítani e tekintetben, hogy a fenti 112–128. pontban foglalt fejtegetések egyáltalán nem azon az előfeltevésen alapulnak, hogy a beavatkozó félnek nyújtott előny állami támogatásnak minősítése az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében önmagában azon körülményből eredne, hogy e fél egyedül használhatta a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját kereskedelmi szállítási célra anélkül, hogy a DGPC bármilyen közbeszerzési eljárást indított volna. Ellenben a fenti 112–128. pont a jelen jogvitában a fenti 86. pontban említett állandó ítélezési gyakorlatra vonatkozik, amely szerint az állami támogatás fogalma azon egyetlen kérdéstől függ, hogy az állami intézkedés állami forrásból finanszírozott előnyt biztosít-e, vagy sem, egy vállalkozás vagy bizonyos vállalkozások számára.
- 131 Mindazonáltal pontosítani kell, hogy az a körülmény, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának kereskedelmi szállítási célú kizárólagos használata, amellyel a beavatkozó fél az 1990-es évek közepétől rendelkezett, nem egy nyílt és hátrányos megkülönböztetéstől mentes közbeszerzési eljárásból ered, hanem az a *prior in tempore, potior in iure* elvén alapul, annál inkább igényelte volna, hogy a Bizottság a jelen esetben olyan konkrét értékelést végezzen, amelyre a fenti

124. pont hivatkozik. Ugyanis ez a körülmény arra utal, hogy a közbeszerzési eljárás DGPC által 2014-ben történt megindításáig semmilyen versenyeztetési eljárás keretében nem lehetett felmérni – a szokásos piaci feltételek mellett – azt, hogy milyen gazdasági értékkel bír egy hajózási társaság számára az a jog, hogy kereskedelmi szállítási célból egyedül használja a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját, következésképpen mi az a pénzbeli ellenérték, amelyet az ilyen feltételek mellett működő gazdasági szereplő közvetlenül kapna az említett infrastruktúra rendelkezésre bocsátásáért.
- 132 Végül az az állítás sem cáfolhatja a fenti 127. pontban szereplő következtetést, amelyet a Bizottság fogalmazott meg a megtámadott határozatban, és amely szerint a spanyol hatóságok megtették a szükséges erőfeszítéseket ahhoz, hogy észszerű időn belül nyílt és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosítsanak a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájához attól kezdve, hogy a felperes kinyilvánította azon szándékát, hogy ott gyorsjáratú komphajókkal kikössön (negyedik indok).
- 133 E tekintetben újból emlékeztetni kell arra, hogy az állami támogatás fogalma objektív fogalom, amely különösen attól a kérdéstől függ, hogy valamely állami intézkedés előnyt biztosít-e, vagy sem, egy vállalkozás vagy bizonyos vállalkozások számára (lásd a fenti 86. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- 134 Ebből következik, hogy a spanyol hatóságok közelmúltbeli erőfeszítései, amelyekre a Bizottság hivatkozik, és amelyek fontos helyet foglalnak el a megtámadott határozat szerkezetében, önmagukban nem voltak alkalmasak annak kizárására, hogy a beavatkozó fél állami támogatásokban részesülhetett azon objektív feltételek miatt, amelyek mellett engedélyezve lett számára, hogy kereskedelmi szállítási célból több éven keresztül egyedül használja a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját, következésképpen azt sem tették lehetővé, hogy a Bizottság elhárítson minden komoly nehézséget a panasz első és harmadik kifogásának vizsgálatában.
- 135 Mindenesetre a felperes joggal érvel úgy, hogy két értékelési hiba merül fel a megtámadott határozat negyedik indoka tekintetében, amelyre a Bizottság azon következtetését alapozza, amely szerint a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának kizárólagos használata nem járt állami támogatás nyújtásával (lásd a fenti 25. pontot).
- 136 Először is a Bizottság, amint azt maga is elismeri az írásbeli beadványaiban, tévesen állapította meg a megtámadott határozat 49. pontjában, hogy a felperes 2013. július 3-i kérelmének benyújtásáig a beavatkozó féllel versengő egyetlen társaság sem nyilvánította ki hivatalosan szándékát aziránt, hogy a Puerto de Las Nievesben gyorsjáratú komphajókat üzemeltessen.
- 137 Az ügyiratok vizsgálatából ugyanis kiderül, hogy az ezen kikötőben való kikötés engedélyezése iránti kérelem, amelyet 2004-ben a Tramediterránea, egy harmadik hajózási társaság nyújtott be, gyorsjáratú komphajóra vonatkozott, és nem hagyományos komphajóra, ahogyan a megtámadott határozat 50. pontjában szerepel. Amint a felperes is joggal hangsúlyozza, azon hajó műszaki jellemzői, amelyre a Tramediterránea ezen engedélyt kérte, a teljes hosszúság és az átkelési sebesség tekintetében megközelíti a beavatkozó fél által a Puerto de Las Nievesben üzemeltetett gyorsjáratú komphajók egyikének ilyen adatait.
- 138 Ebből következik, hogy megközelítőleg tíz év telt el a Tramediterránea 2004-ben benyújtott kérelme és a közbeszerzési eljárás DGPC általi 2014. júliusi megindítása között. E körülmények mellett és a fenti 128., 133. és 134. pontban megfogalmazott állítások sérelme nélkül, ezért nem helytálló az, hogy a Bizottság a megtámadott határozat 58. pontjában lényegében arra a következtetésre jutott, hogy a DGPC észszerű időben megtette a szükséges intézkedéseket ahhoz, hogy nyílt és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosítson a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájához.

- 139 Ezt a tényeket érintő értékelési hibát egyáltalán nem cáfolja a Bizottság azon érve, amelyet a viszonzásban adott elő, és amely szerint megtámadott határozatban szereplő elemzés kizárólag azokat az intézkedéseket érintette, amelyeket a spanyol hatóságok a felperes által 2013 folyamán benyújtott hozzáférés iránti kérelemtől kezdve tettek, és ezért nem vonatkozott arra a kérdésre, hogy a 2004 folyamán előadott kérelem elutasítása azt jelentette-e, hogy annak idején nem volt biztosítva a nyílt és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférés a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájához. Elegendő megállapítani e tekintetben, hogy a megtámadott határozat 50. pontjából egyértelműen kiderül, hogy a 2013. július 3-a előtti tényállási helyzet Bizottság általi elemzése azon a téves előfeltevésen alapult, hogy a Tramediterranea által benyújtott hozzáférés iránti kérelem 2004-ben egy hagyományos komphajóra vonatkozott.
- 140 Másodszor meg kell állapítani, hogy a 2015. február 27-i felfüggesztő végzés jogkövetkezményeinek Bizottság általi értékelése a megtámadott határozatban szintén hibás.
- 141 E tekintetben egyrészt hangsúlyozni kell, hogy a megtámadott határozat elfogadásakor a 2015. február 27-i felfüggesztő végzés akadályozta azt, hogy a DGPC a résidőkiosztásra vonatkozó első tételt a beavatkozó félnek, a második tételt pedig a felperesnek ítélje oda. Ezért e felfüggesztés, bár jellegében ideiglenes, olyan hatással járt, hogy változatlanul fennmaradtak azok a feltételek, amelyek között a beavatkozó fél egyedül használta a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját, egyúttal megakadályozta az ezen infrastruktúrához való hozzáférést, amelyet a felperes kereskedelmi szállítási célból kérelmezett. E felfüggesztés tehát azt idézte elő, hogy fennmaradtak az ezen infrastruktúra használatára vonatkozó és a felperes panaszában kifogásolt feltételek.
- 142 Másrészt, amint azt a felperes joggal állítja, e felfüggesztés ideiglenes jellege egyáltalán nem zárta ki, hogy a DGPC által lefolytatott közbeszerzési eljárás eredményét végül érvénytelenítik a nemzeti bíróságok. Egy ilyen eshetőség annál kevésbé hipotetikus, mivel – amint azt a 2015. február 27-i felfüggesztő végzésben követett érvelése is megerősíti – e felfüggesztés szükségképpen azt feltételezte, hogy a beavatkozó fél által a vitatott közbeszerzési eljárás ellen benyújtott érdemi kereset tekintetében a nemzeti bíróság elismeri, hogy annak megalapozottsága valószínű lehet (*fumus boni iuris*).
- 143 E körülmények között, és függetlenül attól, hogy a szóban forgó intézkedések egyáltalán állami támogatásoknak minősülhetnek, a Bizottság jogszerűen nem állíthatta volna azt, ahogyan mégis tette a megtámadott határozat 61. pontjában, hogy a 2015. február 27-i felfüggesztő végzés „eredendően ideiglenes”, lényegében annak megállapítása érdekében, hogy az a *status quo*, amely ebből a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának a beavatkozó fél általi használatára vonatkozó feltételek kapcsán kialakult, nem tette kérdésessé a DGPC által aziránt tett erőfeszítéseket, hogy nyílt és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosítson az említett infrastruktúrához. Ezzel szemben ez olyan további körülményt képez, amely azt valószínűsíti, hogy komoly nehézségek merültek fel az említett feltételeknek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésében megfogalmazott tilalomra tekintettel való vizsgálata kapcsán.
- 144 E következtetést nem cáfolja a Bizottság azon érve, amely szerint lényegében a felperes dönthet úgy, hogy a jövőben újból panaszt tesz attól függően, hogy milyen eredménnyel jár a beavatkozó fél érdemi keresete a Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera de Santa Cruz de Tenerife (kanári-szigeteki autonóm közösségek felsőbbbírósága, közigazgatási kollégium, Santa Cruz de Tenerife-i első tanács, Spanyolország) előtt. Ugyanis elegendő e tekintetben megállapítani, hogy ez az eredmény, legyen az bármilyen, semmilyen kihatással nincs a fenti 141. pontban szereplő állításra, amely szerint a megtámadott határozat elfogadásakor a 2015. február 27-i felfüggesztő végzés hatása az volt, hogy fennmaradtak azok a feltételek, amelyek között a beavatkozó fél használta a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját, és amelyeket a panasz első és harmadik kifogása vitatott.

145 A fenti fejtegetésekre tekintettel, és anélkül, hogy szükséges lenne állást foglalni a felperes egyéb érveiről, amelyek a Bizottság azon vizsgálatát vitatják, amely a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának a beavatkozó fél általi kizárólagos használatára vonatkozó feltételekre vonatkozott, meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem folytatott konkrét értékelést azon kérdés kapcsán, hogy a beavatkozó fél által megfizetett kikötői illetékek a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának kereskedelmi szállítási célú kizárólagos használatának ellenében megfeleltek-e annak az ellenértéknek, amelyet egy magánbefektető kaphatott volna egy ilyen használatért a szokásos piaci feltételek mellett, valamint az előzetes vizsgálati eljárás időtartama különösen elhúzódott, továbbá ehhez társulva még a 2015. február 27-i felfüggesztő végzésből eredően akadály hárult a DGPC által 2014-ben lefolytatott közbeszerzési eljárás eredményének végrehajtása elé, mindezek pedig olyan körülményeket képeznek, amelyek valószínűsítik, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájára vonatkozó kizárólagos használatnak az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésében megfogalmazott tilalomra tekintettel való vizsgálata kapcsán komoly nehézségek merültek fel.

146 Így a fenti 46. és 47. pontban hivatkozott ítélezési gyakorlatból következik, hogy a Bizottság e nehézségek fennállása miatt köteles lett volna megindítani az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdésében előírt hivatalos vizsgálati eljárást annak értékelése céljából, hogy a beavatkozó fél állami támogatásban részesült-e ezen kizárólagos használat címén.

147 Ebből következik, hogy a kereset egyetlen jogalapjának helyt kell adni, amennyiben az a megtámadott határozat azon része ellen irányul, amelyben a Bizottság hivatalos vizsgálati eljárás megindítása nélkül jutott arra a következtetésre, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának a beavatkozó fél általi kereskedelmi szállítási célú kizárólagos használatára vonatkozó feltételek, amelyeket a felperes a panasz első és harmadik kifogásában vitatott, nem jelentettek a beavatkozó félnek semmilyen állami támogatást. Következésképpen a megtámadott határozatot a fentiek erejéig meg kell semmisíteni.

A Puerto de Las Nievesben a kikötői infrastruktúrák elfoglalása miatt a beavatkozó féllel szemben alkalmazott T 9 illeték Bizottság általi vizsgálata (a panaszban felhozott második kifogás)

148 A felperes úgy érvel, hogy jogsértő az, hogy a Bizottság nem állapította meg, hogy a beavatkozó fél a T 9 illeték megfizetése alóli részleges mentesség formájában állami támogatásokat kapott több, mint 20 éven keresztül, ami állami források kiesését vonta maga után.

149 A felperes mindenekelőtt úgy érvel, hogy az alkalmazandó szabályozásnak megfelelően a T 9 illeték számítási alapjának meg kellett volna felelnie a beavatkozó fél által kizárólagos jelleggel elfoglalt teljes kikötői területnek, és nemcsak azon földterületnek, amelyet a kikötéshez szükséges rámpákkal foglalt el. A beavatkozó fél ugyanis kizárólagos jelleggel foglalta el a Puerto de Las Nievesben az állami területnek minősülő kikötői infrastruktúra egész területét úgy, hogy ezen övezet egyébként le van zárva, és a hozzáférés a beavatkozó fél alkalmazottainak ellenőrzése alatt áll. A felperes e tekintetben kifejti, hogy mivel a kikötőkre vonatkozó jogszabályok hasonlóak a teljes spanyol területen, a Bizottság az állami támogatás fennállásának kizárása céljából nem szorítkozhatott volna annak megállapítására, hogy a T 9 illetéket ugyanúgy szedték be az összes kanári-szigeteki kikötőben. Mindenesetre a Puerto de Las Nieves helyzete sajátos, mivel a Kanári szigetcsoport egyetlen olyan kikötőjéről van szó, amelyet koncesszió keretén kívül, következésképpen díjfizetés nélkül, kizárólagos jelleggel foglal el egy tengerhajózási társaság, és ezen kívül a beavatkozó fél az egyetlen gazdasági szereplő e szigetcsoporton, amely a hajói kizárólagos használata céljából rögzített rámpákat helyezett el, amelyek a manőverezési zóna egészét elfoglalják. E helyzet például jelentősen eltér a Morro Jabléi (Spanyolország) kikötőben fennálló helyzettől, ahol a felperes működik, és amelyre a Bizottság is hivatkozik a jelen eljárás keretében.

150 Másodlagosan a felperes vitatja a spanyol hatóságok közigazgatási eljárás folyamán adott magyarázatait, amelyeket a Bizottság elfogadott, és amelyek szerint a rögzített rámpákkal elfoglalt területet már fedezi a T 2, T 3 és T 4 illeték, ezért nem veszik figyelembe azt a T 9 illeték kiszámítása során is. Egyrészt a

T 2 illeték kizárólag a kikötési útvonal területét terheli, amelybe nem tartozik bele sem a manőverezési zóna, sem más olyan szolgáltatási övezetek, amelyekben található a beavatkozó fél rámpái. Másrészt lehetséges, hogy a beavatkozó fél rámpái lefedik a manőverezési zóna vagy a szolgáltatási övezet egy részét, amely utóbbit nem fedez a T 3 és T 4 illeték, amely illetékek a kikötői vízterület- és medencehasználatot, a szárazföldi hozzáférést, a közlekedési útvonalakat, a műveleti övezeteket, az álláshelyeket és a rendészeti szolgáltatásokat sújtják. A felperes a beavatkozási beadvánnyal kapcsolatban tett észrevételeiben hozzászeli, hogy a T 2, T 3 és T 4 illetéket csak azon két időpont között kell megfizetni, amikor a hajó a kikötőbe ér és az utasok és az áruk elhagyják a hajót, miközben a T 9 illeték a kikötői területnek az érintett gazdasági szereplő által kívánt időtartam alatti rendelkezésre bocsátását terheli.

- 151 A Bizottság vitatja a felperesi érvelést. Először is úgy érvel, hogy a beavatkozó fél ténylegesen megfizette a T 9 illetéket az összes terület után, amelyet kizárólagos jelleggel elfoglalt, és lerőta a T 2, T 3 és T 4 illetéket a kikötési útvonalhoz kapcsolódó területek és folyosók használatáért. Másodszor kifejti, hogy maga a felperes is kizárólagos jelleggel használta a Morro Jabléi kikötőt több, mint tizenöt évig, anélkül hogy a T 9 illetéket a kikötő teljes területe után le kellett volna rónia, és csak bizonyos terek, mint például irodák, raktárak vagy más, kizárólagos területhasználatot igénylő létesítmények használatáért kellett fizetnie. Harmadszor a Bizottság – lényegében a beavatkozó fél támogatásával – hangsúlyozza, hogy a felperes nem vitatja a megtámadott határozatban szereplő azon következtetést, amely szerint a T 9 illetéket helyesen állapították meg a beavatkozó féllel szemben, kizárva azon kikötői terület használatát, amely a beavatkozó fél tulajdonában lévő, kikötésre szolgáló rámpák használatára vonatkozik. Ugyanis bármely más következtetés ezen illetékek és több más kikötői illeték között jelentős átfedést okozna, így kettős illetékbeszedést idézne elő, a spanyol hatóságok pedig egyébként megerősítették a közigazgatási eljárás folyamán, hogy a T 2, T 3, T 4 és T 9 illeték számítási módja egyáltalán nem jelent állami forrásokról való lemondást. A beavatkozó fél ezen a ponton hozzászeli, hogy a T 9 illeték esetében maga az elnevezés („raktározási szolgáltatások, helyiségek és épületek”) is olyan körülmény, amely arra utal, hogy a rámpával elfoglalt terület, amelyet használ, nem tartozik ezen illeték hatálya alá, miközben e terület valójában olyan fogalmak körébe esik, mint a „kikötési létesítmények”, a „kikötői vízterület és medence”, valamint a „kikötői vízterület és medence, dokkok és hidak, valamint műveleti övezetek”, amelyek az 1/1994 törvényerejű rendeletben a T 2, T 3 és T 4 illeték esetében az illetékköteles tényállás leírásában szerepelnek. Végül a Bizottság a megtámadott határozatban szereplő állításra emlékeztet, amely szerint nem vitatták, hogy a T 9 illetéket ugyanúgy szedték be a DGPC hatáskörébe tartozó összes kikötőben, közöttük azon kikötőkben, amelyeket egyetlen gazdasági szereplő használ. Márpedig a rendelkezésre álló összes információra tekintettel a Bizottság úgy érvel, hogy jogszerűen következtethetett ebből az állításból arra, hogy a beavatkozó fél nem részesült előnyben más tengeri szállítási társaságokhoz képest, és ezért vélhette úgy, hogy ezen a ponton semmilyen komoly nehézség nem igényelte a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását.
- 152 Előjáróban hangsúlyozni kell, hogy a felperes nem kifogásolja a megtámadott határozat 63. pontjában szereplő állítást, amely szerint legalább 2005 óta a beavatkozó fél megfizetett minden illetéket, amelyet a DGPC szabott ki a terhére a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának kereskedelmi tengeri szállítási célú használata miatt.
- 153 Másfelől emlékeztetni kell arra, hogy a panasz második kifogása mind a T 2 illetékre, mind pedig a T 9 illetékre vonatkozott, és e két illetéket a megtámadott határozat külön részében, annak 63–70. pontjában vizsgálták (lásd a fenti 32–34. pontot). Márpedig a jelen kereset keretében a felperes a megtámadott határozat e részét csak annyiban vitatja, amennyiben az a T 9 illetékre vonatkozik.
- 154 A panaszban felhozott második kifogással a felperes különösen azt adja elő, hogy a beavatkozó fél már évek óta részleges mentességet élvezett a T 9 illeték alól. Így lényegében azt adta elő, hogy a beavatkozó félnek az 1/1994 törvényerejű rendelet 115bis cikkének megfelelően ezen illetékeket nemcsak a saját rámpákkal elfoglalt terület után kellett volna megfizetnie, hanem nagyobb mértékben, a Puerto de Las Nieves csaknem teljes területének kizárólagos használata után.

- 155 Az első és harmadik kifogástól elérően, amelyek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének megsértésére vonatkoznak, a panasz ezen része tehát nem arra vonatkozott, hogy a beavatkozó fél olyan előnyben részesült, amely konkrétan a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájára vonatkozó használat gazdasági értékéből származott, hanem kifejezetten azt az előnyt kifogásolja, amelyben a beavatkozó fél a T 9 illeték egy része alóli mentesség miatt részesült, amely részt az alkalmazandó spanyol jogszabályok alapján be kellett volna tőle szedni. A megtámadott határozat 66. pontjában a Bizottság, miután lényegében emlékeztetett arra, hogy nem feladata megítélni azt, hogy hogyan és milyen illetékköteles eseményekre alkalmazzák a kikötői illetékeket, elutasította ezen érvelést azzal az indokkal, hogy a spanyol hatóságok által adott magyarázatokból kitűnik, hogy a T 9 illetéket ugyanúgy szedték be a DGPC hatáskörébe tartozó összes kikötőben. Az előzetes vizsgálat tehát nem tette lehetővé az ezen illeték alóli állítólagos részleges mentességből eredően a beavatkozó felet illető szelektív előny megállapítását.
- 156 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy ahhoz, hogy valamely nemzeti intézkedés az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett „állami támogatásnak” minősüljön, valamennyi alábbi feltétel teljesülése szükséges. Először is a beavatkozásnak az állam által vagy állami forrásból kell történnie. Másodszor, e beavatkozásnak alkalmasnak kell lennie arra, hogy érintse a tagállamok közötti kereskedelmet. Harmadszor, a kedvezményezett számára szelektív előnyt kell biztosítania. Negyedszer torzítania kell a versenyt, vagy azzal kell fenyegetnie (lásd: 2016. december 21-i Bizottság kontra World Duty Free Group SA és társai ítélet, C-20/15 P és C-21/15 P, EU:C:2016:981, 53. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 157 Az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett „állami támogatás” fogalma alá tartozó előny szelektivitására vonatkozó feltételt illetően az állandó ítélkezési gyakorlatából következik, hogy e feltétel értékelése során azt kell meghatározni, hogy adott jogi szabályozás keretén belül a szóban forgó nemzeti intézkedés alkalmas-e arra, hogy „bizonyos vállalkozások[at] vagy bizonyos áruk termelés[ét]” előnyben részesítsen olyan vállalkozásokkal és áruk termelésével szemben, amelyek az említett szabályozás céljára tekintettel hasonló ténybeli és jogi helyzetben vannak, és amelyek ily módon – lényegében hátrányosan megkülönböztetőnek minősíthető – eltérő bánásmódban részesülnek (lásd: 2016. december 21-i Bizottság kontra World Duty Free Group SA és társai ítélet, C-20/15 P és C-21/15 P, EU:C:2016:981, 54. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; lásd szintén ebben az értelemben: 2015. január 14-i Eventech ítélet, C-518/13, EU:C:2015:9, 55. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 158 Különösen az adókedvezményt biztosító nemzeti intézkedéseket illetően emlékeztetni kell arra, hogy az ilyen jellegű intézkedés, amely ugyan nem jár együtt állami források átruházásával, de a kedvezményezettek a többi adóalanynál kedvezőbb helyzetbe hozza, a kedvezményezettek számára szelektív előnyt biztosíthat, és ennek következtében az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül. A valamennyi gazdasági szereplőre megkülönböztetés nélkül alkalmazandó, általános intézkedésből eredő előny azonban nem minősül az említett rendelkezés értelmében vett állami támogatásnak (lásd: 2016. december 21-i Bizottság kontra World Duty Free Group SA és társai ítélet, C-20/15 P és C-21/15 P, EU:C:2016:981, 56. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 159 A jelen esetben a szóban forgó intézkedés a felperes szerint a T 9 illeték alóli részleges és egyedi mentességből állt, amelyben a beavatkozó fél részesült, mivel a DGPC azóta, hogy az említett beavatkozó fél használja a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját, soha nem úgy vetette ki rá a T 9 illetéket, hogy az illeték alapjaként az ezen infrastruktúra teljes vagy csaknem teljes területét vette volna figyelembe.

- 160 Ugyanakkor a felperes által felhozott érvek közül egyik sem alkalmas azon megállapítás megkérdőjelezésére, amelyet a Bizottság tett a megtámadott határozatban, és amely szerint lényegében a felperes nem mutatott be olyan adatot, amely igazolta volna, hogy a beavatkozó féllel szemben kiszabott T 9 illeték számítási módja ezen utóbbi számára bármilyen szelektív előnyt okozott volna a fenti 157. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében.
- 161 Mindenekelőtt a felperes úgy érvel, hogy mivel a kikötőkre vonatkozó jogszabályok hasonlóak egész Spanyolországban, a szabályos területi szint, amelyet az összehasonlítás céljából alkalmazni kellett volna, ezen ország területi szintje lett volna, nem pedig csak a Kanári-szigeteké. E tekintetben elegendő megállapítani, hogy ezzel az érveléssel a felperes semmi olyan konkrétumot nem ad elő, amely alátámaszthatná, hogy a T 9 illetéknek a beavatkozó féllel szemben alkalmazott számítási módja e fél számára előnyt okozott volna más olyan hajózási társaságokhoz képest, amelyek ugyanezen illeték hatálya alá esnek, és ebből a szempontból a beavatkozó féllel összehasonlítható ténybeli és jogi helyzetben vannak.
- 162 Ezt követően nem fogadható el az az érv, amely azon a körülményen alapul, hogy a beavatkozó fél a Kanári-szigetek egyetlen hajózási társasága, amelynek bejáró rámpái a földhöz vannak rögzítve és teljes egészében elfoglalják a manőverezési zónát, és e társaság az adott kikötőben kizárólagos jelleggel tevékenykedik anélkül, hogy e célból koncesszióval rendelkezne, és amely érv szerint a T 9 illeték alóli mentességet egyedül az igazolhatná, ha egy koncessziós jogosult hajózási társaság díjat fizetne a területelfoglalás után.
- 163 Ugyanis meg kell állapítani, hogy ez az érv, azon kívül, hogy semmilyen bizonyíték nem támasztja alá, egy olyan összehasonlításon alapul, amely a beavatkozó félnek a Puerto de Las Nievesben meglévő helyzetét veti össze az olyan hajózási társaságokkal, amelyek ténybeli és jogi helyzete a T 9 illeték szempontjából nem hasonlítható össze e fél helyzetével. Ez az érv tehát egyáltalán nem alkalmas arra, hogy a fenti 157. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően alátámassza azt, hogy a T 9 illetéknek a beavatkozó féllel szemben alkalmazott számítási módja ez utóbbi fél számára szelektív előnyt okozott volna más olyan hajózási társaságokhoz képest, amelyek ebből a szempontból a beavatkozó féllel összehasonlítható ténybeli és jogi helyzetben vannak.
- 164 Végül ugyanezen indokkal szintén el kell utasítani egyrészt azon felperesi érvet, amely azon a körülményen alapul, hogy a Kanári-szigetek más kikötőiben működő és a DGPC hatáskörébe tartozó hajózási társaságok helyzete nem hasonlítható össze azzal a helyzettel, amelyben a beavatkozó fél használja a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját, mivel e társaságok a tevékenységüket versenykörülmények között gyakorolják és más társaságokkal megosztva használják az olyan állami infrastruktúrákat, mint például a mobil rámpákat, másrészt el kell utasítani azt a másodlagos érvet, amelyet a fenti 150. pont idézett, és amellyel a felperes azt vitatja, hogy a rögzített rámpák területfoglalását már fedezi a T 2, T 3 és T 4 illeték, ezért azt nem kell figyelembe venni a T 9 illeték számításánál.
- 165 E körülmények között a felperes, amelyre a komoly nehézségek fennállásának bizonyítása hárul (lásd a fenti 51. pontot), nem világított rá olyan körülményekre, amelyek valószínűsíthetők, hogy a panaszban az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének megsértése címén felhozott második kifogás vizsgálata során olyan nehézségek merültek fel, amely indokolta volna a hivatalos vizsgálati eljárás Bizottság általi megindítását.
- 166 Következésképpen a keresetet mint megalapozatlant el kell utasítani, amennyiben az a megtámadott határozat azon részének megsemmisítésére irányul, amely elválasztható a fenti 80–147. pontban vizsgált résztől, és amelyben a Bizottság hivatalos vizsgálati eljárás megindítása nélkül jutott lényegében arra a következtetésre, hogy a T 9 illeték DGPC általi kiszámítása a beavatkozó fél tekintetében önmagában nem járt semmilyen állami támogatás e fél részére történő nyújtásával, és ezen indokkal elutasította a felperes által benyújtott panasz második kifogását.

A kereset egészére vonatkozó következtetések

¹⁶⁷ A fentiek összességére tekintettel a keresetnek helyt kell adni annyiban, amennyiben az a megtámadott határozat azon részének megsemmisítésére irányul, amelyben a Bizottság az EUMSZ 108. cikk (2) bekezdésében előírt hivatalos vizsgálati eljárás megindítása nélkül jutott arra a következtetésre, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának a beavatkozó fél általi kereskedelmi szállítási célú kizárólagos használatára vonatkozó feltételek, amelyeket a felperes a panasz első és harmadik kifogásában vitatott, nem jelentettek a beavatkozó félnek semmilyen állami támogatást. A keresetet az ezt meghaladó részében el kell utasítani.

A költségekről

¹⁶⁸ Az eljárási szabályzat 134. cikkének (3) bekezdése értelmében részleges pernyertesség esetén a Törvényszék elrendelheti, hogy mindegyik fél maga viselje saját költségeit vagy megoszthatja a költségviselést. Mivel a kereset részleges pernyertességet eredményezett, az adott ügy körülményeinek helyes mérlegelése alapján a Törvényszék elrendeli, hogy a felperes viselje saját költségeinek egynegyedét, a költségeinek fennmaradó részét viselje a Bizottság, ezen utóbbi, valamint a beavatkozó fél pedig viselje saját költségeit.

A fenti indokok alapján

A TÖRVÉNYSZÉK (kilencedik tanács)

a következőképpen határozott:

- 1) A Törvényszék megsemmisíti az SA.36628 (2015/NN) (ex 2013/CP) – Spanyolország – Fred Olsen állami támogatásról szóló, 2015. december 8-i C(2015) 8655 final bizottsági határozatot annyiban, amennyiben abban az előzetes vizsgálati eljárás eredményeképpen megállapítást nyert, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának a Fred Olsen, SA általi kizárólagos használata nem jelentette ezen utóbbi számára semmilyen állami támogatás nyújtását.**
- 2) A Törvényszék a keresetet az ezt meghaladó részében elutasítja.**
- 3) A Naviera Armas, SA viseli saját költségeinek egynegyedét, a költségeinek fennmaradó részét az Európai Bizottság viseli.**
- 4) Az Európai Bizottság és a Fred Olsen maga viseli saját költségeit.**

Gervasoni

Madise

da Silva Passos

Kihirdetve Luxembourgban a 2018. március 15-i nyilvános ülésen.

Aláírások

Tartalomjegyzék

A jogvita előzményei	2
A Puerto de Las Nievesből (Gran Canaria) kiinduló kereskedelmi célú tengeri szállítás	2
A közigazgatási eljárás és a tényállási helyzet megváltozása az említett eljárás folyamán	3
A megtámadott határozat	4
Az eljárás és a felek kérelmei	6
A jogkérdésről	7
Előzetes megfontolások	7
Az előzetes vizsgálati eljárásra vonatkozó érvekről	8
A megtámadott határozat tartalmára vonatkozó érvekről	12
Előzetes észrevételek	12
A Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúrájának a beavatkozó fél általi kizárólagos használatára vonatkozó feltételek vizsgálatáról (a panaszban felhozott első és harmadik kifogás)	13
– A 2000. december 12-i Aéroports de Paris kontra Bizottság ítéletre (T-128/98, EU:T:2000:290) vonatkozó első indok ellen irányuló kifogásokról	13
– Azon kifogásokról, amelyek a második indok ellen irányulnak, amely azon körülményre vonatkozik, hogy a Puerto de Las Nieves kikötői infrastruktúráját nem azért tervezték és alakították ki, hogy kifejezetten a beavatkozó félnek vagy bármely más hajózási társaságnak kedvezzenek	14
– Azon kifogásokról, amelyek a panaszban foglalt felperesi érvelés terjedelmére vonatkozó harmadik indok ellen irányulnak, valamint azon kifogásokról, amelyek a negyedik indok ellen irányulnak, amely a közpénzek felhasználásával finanszírozott kikötői infrastruktúra igénybevevőjének javára szóló állami támogatás nevesítésének kritériumaira vonatkozik	16
A Puerto de Las Nievesben a kikötői infrastruktúrák elfoglalása miatt a beavatkozó féllel szemben alkalmazott T 9 illeték Bizottság általi vizsgálata (a panaszban felhozott második kifogás)	26
A kereset egészére vonatkozó következtetések	30
A költségekről	30

i — A jelen szöveg 46., 64., 86., 87., 102., 116. és 133. pontjában az első elektronikus közzétételt követően nyelvi módosítás történt.