

AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (kibővített nyolcadik tanács)

2008. december 17.\*

A T-196/04. sz. ügyben,

a **Ryanair Ltd** (székhelye: Dublin [Írország], képviselik kezdetben: D. Gleeson, A. Collins SC, V. Power és D. McCann solicitors, később: V. Power, D. McCann solicitors, J. Swift QC, J. Holmes barrister és G. Berrisch avocat)

felperesnek

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselet: N. Khan, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen,

támogatja:

\* Az eljárás nyelve: angol.

az **Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA)** (képviselik: S. Völcker, F. Louis és J. Heithecker avocats)

beavatkozó,

a vallon régió és a Brussels South Charleroi Airport által a Ryanair légitársaság számára a Charleroi-ban való működésének megkezdésekor nyújtott előnyökről szóló, 2004. február 12-i 2004/393/EK bizottsági határozat (HL L 137., 1. o.) megsemmisítése iránti kérelem tárgyában,

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK  
ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁGA (kibővített nyolcadik tanács),

tagjai: E. Martins Ribeiro elnök, D. Šváby, S. Papasavvas, N. Wahl (előadó) és A. Dittrich bírák,

hivatalvezető: K. Pocheć tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2008. március 12-i tárgyalásra,

meghozta a következő

## Ítéletet

### A jogvita előzményei

- 1 A felperes, a Ryanair Ltd az első és legjelentősebb európai diszkont légitársaság. Elsőként alkalmazta Európában az ún. „low cost” kereskedelmi modellt, amelynek lényege a költségek minimalizálása és a hatékonyság maximalizálása valamennyi tevékenységi területén, azért hogy az összes piacon a legalacsonyabb árakat kínálja, és így jelentős számú utast vonzzon.
- 2 A Ryanair a dublini célállomású légi útvonal megnyitásával 1997 májusában kezdte meg működését a charleroi-i repülőtérrel (Belgium).
- 3 A 2000. év folyamán tárgyalásokat folytattak azzal kapcsolatban, hogy a Ryanair Charleroi-ban hozza létre első kontinentális bázisát.
- 4 2001. november elején a Ryanair két külön megállapodást kötött (a továbbiakban: vitatott megállapodások), az egyiket a charleroi-i repülőtér tulajdonosával, a vallon

régióval, a másikat pedig a vallon régió által ellenőrzött közvállalkozással, a Brussels South Charleroi Airporttal (BSCA), amely e repülőtérrel 1991. július 4. óta koncessziós jogosultként kezeli és működteti.

- 5 Az első megállapodás értelmében a vallon régió a repülőtér nyitvatartási idejének módosításán túl a leszállási illetékeket a Ryanair vonatkozásában a jogszabályban előírtakhoz képest 50%-kal csökkentette, és kötelezettséget vállalt arra, hogy a Ryanairnek kártalanítást nyújt bármely repülőtéri díj, illetve a repülőtér nyitvatartási idejének dekrétummal vagy rendelettel való módosításából közvetlenül vagy közvetetten eredő minden nyereségvesztés esetén.
  
- 6 A második megállapodás szerint a Ryanair kötelezettséget vállalt arra, hogy a charleroi-i repülőtéren kettő és négy közötti számú repülőgépet állomásoztat, és egy tizenöt éves időszakban repülőgépei naponta legalább háromszor fordulnak. Kötelezettséget vállalt továbbá arra, hogy a repülőtérrel való „jelentős kivonulása” esetén egészben vagy részben visszatéríti a BSCA általi kifizetéseket (lásd a lenti 7. és 9. pontot).
  
- 7 A BSCA kötelezettséget vállalt arra, hogy hozzájárul a Ryanair által a bázisának létrehozásával kapcsolatban viselendő költségekhez. E hozzájárulás a következőkből állt:
  - a Ryanair személyzetének szállodai és ellátási költségei vonatkozásában 250 000 euróig terjedő kifizetés;
  
  - megnyitott új utanként – Charleroi-ban állomásozó repülőgépenként legfeljebb három útvonal erejéig – 160 000 eurót, vagyis legfeljebb 1 920 000 eurót kitevő kifizetés;

- a charleroi-i repülőtér által kiszolgált új úti célokhoz rendelt repülő személyzet felvételének és képzésének költségei címén 768 000 eurót kitevő kifizetés;
  
  - irodai felszerelések vásárlására 4000 eurót kitevő kifizetés;
  
  - műszaki célra különböző helyiségek vagy irodák „minimális vagy nulla költséggel” való rendelkezésre bocsátása.
- 8 Továbbá e megállapodás értelmében a BSCA a Ryanairnek – a többi használó számára előírt díjnak megfelelő tíz euró helyett – utasonként egy eurót számláz a földi kiszolgálási szolgáltatások nyújtásáért.
- 9 Végül a BSCA és a Ryanair közös társaságot alapított, a Promocyt, amelynek célja, hogy finanszírozza a Ryanair Charleroi-ban folytatott tevékenységeinek és a charleroi-i repülőtér tevékenységeinek előmozdítását. A két fél kötelezettséget vállalt arra, hogy a Promocy működésében – egyrésztől a törzstőke létrehozása érdekében 62 500 eurós vagyoni hozzájárulással, másrésztől pedig a Promocy költségvetéséhez való éves, induló utasonként négy eurót kitevő hozzájárulással – ugyanolyan arányban vesznek részt.
- 10 Ezen intézkedéseket nem jelentették be a Bizottságnak.

- 11 A Bizottság a hozzá benyújtott panaszok és a sajtóban megjelent információk alapján 2002. december 11-i levelében (SG [2002] D/233 141) tájékoztatta a Belga Királyságot azon határozatáról, hogy ezen intézkedésekkel szemben megindítja az EK 88. cikk (2) bekezdése szerinti eljárást. Továbbá e határozatnak 2003. január 25-én az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való közzétételével (HL C 18., 3. o.) felhívta az érintetteket a vitatott intézkedésekre vonatkozó észrevételeik megtételére.
- 12 A Bizottság, miután megvizsgálta az érintett felek és a Belga Királyság megjegyzéseit, 2004. február 12-én elfogadta a vallon régió és a Brussels South Charleroi Airport által a Ryanair légitársaság számára a Charleroi-ban való működésének megkezdésekor nyújtott előnyökről szóló 2004/393/EK határozatot (HL L 137., 1. o.) (a továbbiakban: megtámadott határozat).

### **A megtámadott határozat**

- 13 A megtámadott határozatban a Bizottság először is – a lefolytatott közigazgatási eljárás leírása után (az (1)–(6) preambulumbekkezdés) – röviden emlékeztet a tényállásra és a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását elrendelő határozatban foglalt értékelésre (a (7)–(15) preambulumbekkezdés). Ezután bemutatja az érintett felek észrevételeit (a (16)–(75) preambulumbekkezdés) és a Belga Királyság megjegyzéseit (a (76)–(136) preambulumbekkezdés).
- 14 A vitatott intézkedések tulajdonképpeni értékelése keretében a Bizottság először is az EK 87. cikk (1) bekezdésének értelmében vett támogatás fennállását értékeli (a (137)–(250) preambulumbekkezdés).

- 15 E tekintetben elutasítja a piacgazdasági magánbefektető elvének a vallon régióra való alkalmazását. Lényegében úgy véli, hogy a leszállási illetékek megállapítása a vallon régió törvény- és rendeletalkotási hatáskörébe, és nem olyan gazdasági tevékenység keretébe tartozik, amely a piacgazdasági magánbefektető elvének fényében elemezhető lenne. A vallon régió, ahelyett hogy közhatalmi jogkörei keretében járt volna el, a Bizottság véleménye szerint jogellenes és hátrányosan megkülönböztető magatartást tanúsított, amikor – a többi légitársasággal szemben – a Ryanair vonatkozásában tizenöt éves időtartamra magánjogi szerződésben csökkentette a repülőtéri illetékek mértékét. A Bizottság ebből arra következtet, hogy a repülőtéri illetékek csökkentése és a kártalanítási garancia az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett előnyt jelent (a (139)–(160) preambulumbekzdés).
- 16 A Bizottság a végrehajtási nehézségek ellenére azonban megpróbálja értékelni, hogy a BSCA által hozott intézkedéseket illetően a magánbefektető kritériuma teljesültnek tekinthető-e (a (161)–(170) preambulumbekzdés). A Bizottság – mivel úgy vélte, hogy ez utóbbi nem a piacgazdasági magánbefektető elvének megfelelően járt el – úgy döntött, hogy a BSCA által a Ryanairnek nyújtott előnyök az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett előnyöket jelentenek (a (161)–(238) preambulumbekzdés). Kiemeli különösen, hogy beruházási döntésének meghozatalakor „a [BSCA] nem elemezte koherensen és minden eshetőséget figyelembe véve a kizárólag a Ryanairrel megkötni szándékozott szerződést”. Ennek során a BSCA olyan kockázatokat vállalt, amelyeket a piacgazdasági magánbefektető nem vállalt volna. E kockázatok mind az üzleti tervben foglalt adatokkal, mind pedig a BSCA és a vallon régió közötti viszonyokkal kapcsolatos egyéb adatokkal függenek össze (a (184)–(185) preambulumbekzdés).
- 17 Mivel a Bizottság szerint teljesül a támogatás fennállásához szükséges többi kritérium, vagyis az egyediségre (a (239)–(242) preambulumbekzdés), a Ryanair számára állami források nyújtására (a (243)–(246) preambulumbekzdés), valamint a Közösségen belüli kereskedelem és a verseny érintettségére vonatkozó kritérium (a (247)–(249) preambulumbekzdés), megállapítja, hogy „a vallon régió és a BSCA által a Ryanairnek nyújtott előnyök állami támogatások”.

- 18 A Bizottság kiemeli különösen, hogy a szóban forgó, akár a BSCA, akár a vallon régió által nyújtott előnyöket csak a Ryanair számára biztosították, és ezért azok egyediek. Megjegyzi továbbá, hogy ezen előnyök, amelyeket az (adott esetben regionális források igénybevételevel járó) kártalanítási garancia és az (állam számára elmaradt haszonnal járó) leszállásiilleték-csökkentés formájában közvetlenül a vallon régió nyújtott, illetve amelyeket a BSCA forrásainak igénybevétele által közvetve nyújtottak, a Ryanair javára állami források nyújtását foglalják magukban. Végül kifejti, hogy az említett, rendszerint a légitársaságot terhelő üzemeltetési költségek állam általi átvállalásának formájában nyújtott előnyök nemcsak egy vagy több útvonalon és meghatározott piaci szegmensben, hanem a Ryanair által ellátott teljes hálózatban torzítják a versenyt.
- 19 Másodszor a Bizottság megvizsgálja, hogy e támogatásokat az EK-Szerződésben előírt eltérések alapján a közös piaccal összeegyeztethetőknek lehet-e nyilvánítani. Lényegében arra a következtetésre jut, miszerint a vallon régió által nyújtott támogatások a közös piaccal összeegyeztethetetlenek. A Ryanairnek nyújtott engedmények a belga jogot és az arányosság elvét sértve hátrányosan megkülönböztetők (a (263)–(266) preambulumbekzdés).
- 20 Ami a BSCA által kifizetett támogatásokat illeti, a Bizottság a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinti az új útvonalak megnyitásához nyújtott azon támogatásokat, amelyeknek összege nem haladja meg az indítási költségek 50%-át, és amelyek időtartama 5 évnél rövidebb. E határokon túl követeli a BSCA által a Ryanairnek kifizetett támogatások visszatérítését (a (267)–(344) preambulumbekzdés).
- 21 Végül a Bizottság emlékeztet a repülőterek és a légi útvonalak finanszírozására vonatkozó politikai iránymutatásaira (a (345)–(356) preambulumbekzdés).



22 A megtámadott határozat rendelkező része a következőképpen hangzik:

*„1. cikk*

A Belg[a Királyság] által, a vallon régió és a Ryanair között 2001. november 6-án kötött szerződéssel a repülőtéri leszállási illetékek összegének – a vallon régióhoz tartozó repülőterek használatáért beszedendő illetékek megállapításáról szóló, 1998. július 16-i vallon kormányrendelet 3. cikkében megállapított hivatalos díjon túlmenő – csökkentése, illetve az említett rendelet 7. cikkének (1) és (2) bekezdésében megállapított általános engedmények formájában nyújtott támogatás a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében a közös piaccal összeegyeztethetetlen.

*2. cikk*

A Belg[a Királyság] által, a Brussels South Charleroi Airport (BSCA) vállalkozás és a Ryanair légitársaság között 2001. november 2-án kötött szerződéssel a földi kiszolgálási szolgáltatások áaira vonatkozóan a repülőtér hivatalos díjához képest adott engedmények formájában nyújtott támogatás a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében a közös piaccal összeegyeztethetetlen.

[A] Belg[a Királyság] a BSCA által viselt, a Ryanairnek nyújtott földi kiszolgálási szolgáltatásokkal összefüggő üzemeltetési költségek és a légitársaságnak számlázott ár közötti különbség kiszámításával megállapítja a visszatérítendő támogatások összegét. Amíg a 96/67/EK irányelvben előírt, két millió utasra vonatkozó küszöböt nem éri el, [a] Belg[a Királyság] ezen összegből levonhatja a BSCA által egyéb, szigorúan kereskedelmi tevékenységei keretében esetlegesen elért nyereségeket.

### 3. cikk

[A] Belg[a Királyság] gondoskodik arról, hogy a vallon régió által a 2001. november 6-i szerződésben arra az esetre nyújtott kártalanítási garanciák, ha a Ryanairt a vallon régió szabályozási jogköreiből adódóan veszteségek érnék, érvénytelenek. A vallon régió a repülőtéri díjak, a repülőtér nyitvatartási ideje vagy más, szabályozási jellegű rendelkezések megállapítása során a Ryanairrel – mint más légitársaságokkal – szemben a szükséges mozgástérrel rendelkezik.

### 4. cikk

A BSCA által többek között marketinghozzájárulás, egyszeri ösztönző fizetések és irodák rendelkezésre bocsátása formájában nyújtott egyéb támogatások mint új útvonalak indításához nyújtott támogatások a közös piaccal összeegyeztethetők a következő feltételek teljesülése esetén:

- 1) a hozzájárulásoknak új útvonal megnyitásához kell kapcsolódnuk, és időben korlátozottaknak kell lenniük. Az Európán belül kiszolgált úti célok esetén ezen időtartam nem haladja meg az útvonal megnyitását követő ötéves időszakot. Nem fizethetők ilyen hozzájárulások a Ryanair által a megelőző öt évben megszüntetett más útvonal helyett megnyitott útvonalhoz. A jövőben a támogatások olyan útvonalhoz sem nyújthatók, amelyet a Ryanair olyan más útvonal helyett nyit meg, amelyet korábban ugyanolyan gazdasági vagy népességi vonzáskörzetben lévő más repülőtérrel látott el;

- 2) a jelenleg utasonként 4 euróban megállapított marketinghozzájárulásokat minden egyes érintett útvonal esetén a Ryanair által készített és a BSCA által érvényesített fejlesztési tervvel kell igazolni. E terv megjelöli a felmerülő és támogatható költségeket, amelyeknek közvetlenül az útvonal elősegítésével kell összefüggésben lenniük, éspedig azon célból, hogy az útvonalat az első öt éves időszakot követően támogatások nélkül is életképessé tegyék. A BSCA az öt éves időszak végén utólag érvényesíti az egyes légi útvonalakkal összefüggésben ténylegesen felmerült indítási költségeket is; a BSCA ehhez a feladathoz adott esetben igénybe veszi független könyvvizsgáló segítségét;
  
- 3) e hozzájárulásoknak a BSCA által már kifizetett részét illetően hasonló eljárást kell bevezetni e támogatások ugyanazon elvek alapján történő érvényesítésére;
  
- 4) a Ryanair működésének Charleroi-ban való megkezdésekor vagy az egyes útvonalak megnyitásához átalány jelleggel kifizetett egyszeri hozzájárulásokat vissza kell téríttetni, kivéve azon részt, amely esetén [a] Belg[ia Királyság] igazolni tudja, hogy az a charleroi-i repülőtéri csomóponttal kapcsolatban a Ryanairnél felmerült költségekkel közvetlen összefüggésben van, továbbá hogy arányos és ösztönző;
  
- 5) az új útvonal számára nyújtott támogatások összessége sosem haladhatja meg a szóban forgó két úti cél – köztük Charleroi – vonatkozásában együttesen felmerülő indítási, marketing- és egyszeri költségek 50%-át. Ugyanígy a valamely úti célra kifizetett hozzájárulások nem haladhatják meg az ezen úti céllal kapcsolatban felmerült tényleges költségek 50%-át. Ezen értékelések során különös figyelmet szentelnek a Charleroi-t olyan jelentősebb repülőterekkel összekötő útvonalakra, mint amelyek a Régiók Bizottságának a regionális repülőtéri kapacitásokról szóló, 2003. július 2-i előzetesítő véleményében meghatározott, e határozatban említett A és B kategóriába tartoznak, és/vagy a Charleroi-t a 95/93/EGK rendelet értelmében koordinált vagy teljesen koordinált repülőtérrel összekötő útvonalakra;

- 6) a Ryanair köteles visszatéríteni a BSCA által kifizetett azon hozzájárulásokat, amelyekről az ötéves indítási időszak végén kiderül, hogy az így megállapított kritériumokat túllépi;
  
- 7) a [vitatott megállapodások] értelmében a Dublin–Charleroi útvonalra adott esetben kifizetett hozzájárulásokat visszatérítetik;
  
- 8) [a] Belg[a Királyság] olyan nem hátrányosan megkülönböztető támogatási programot vezet be, amely az e határozatban megállapított objektív kritériumok alapján biztosítja a charleroi-i repülőtérrel új légi szolgáltatásokat nyújtani kívánó légitársaságok közötti egyenlő bánásmódot.

[...]

## **Eljárás és a felek kérelmei**

- 23 Az Elsőfokú Bíróság Hivatalához 2004. május 25-én benyújtott keresetlevelével a felperes előterjesztette a jelen keresetet.
  
- 24 Az Elsőfokú Bíróság Hivatalához 2004. november 1-jén benyújtott beadványában az Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA) kérte az ezen eljárásba a Bizottság támogatása végett való beavatkozásának engedélyezését.

- 25 Az Elsőfokú Bíróság Hivatalánál 2005. január 14-én nyilvántartásba vett levelében a felperes kérte, hogy az Elsőfokú Bíróság eljárási szabályzata 116. cikkének 2. §-a értelmében egyes bizalmas elemek ne szerepeljenek a a beavatkozóval közlendő eljárási iratokban, és e célból benyújtotta a szóban forgó beadványok és iratok bizalmas elemeket nem tartalmazó változatát.
- 26 2005. április 20-i végzésével az Elsőfokú Bíróság negyedik tanácsának elnöke engedélyezte az AEA beavatkozását, és úgy határozott, hogy a bizalmas kezelés iránti kérelem megalapozottságáról később határoz. A beavatkozó benyújtotta beadványát, és a többi fél az előírt határidőn belül benyújtotta arra vonatkozó észrevételeit. A beavatkozó tájékoztatta az Elsőfokú Bíróságot, hogy a bizalmas kezelés iránti kérelemmel szemben nem emel kifogást.
- 27 Az eljárási szabályzat 14. cikke alapján és a negyedik tanács javaslatára az Elsőfokú Bíróság az ügyet a feleknek az említett eljárási szabályzat 51. cikke szerinti meghallgatását követően kibővített ítélkező testület elé utalta.
- 28 Mivel az Elsőfokú Bíróság tanácsainak összetétele megváltozott, az előadó bírót a nyolcadik kibővített tanácshoz osztották be, következésképpen a jelen ügyet e tanács elé utalták.
- 29 Az Elsőfokú Bíróság (nyolcadik kibővített tanács) az előadó bíró jelentése alapján úgy határozott, hogy megnyitja a szóbeli szakaszt, és a feleket pervezető intézkedések útján felszólította egy sor kérdés írásbeli megválaszolására. A felek e felhívásnak az előírt határidőn belül eleget tettek.

30 A 2008. március 25-i tárgyaláson az Elsőfokú Bíróság meghallgatta a felek szóbeli előadásait és a kérdéseire adott válaszait.

31 A felperes azt kéri, hogy az Elsőfokú Bíróság:

- a megtámadott határozatot semmisítse meg;
- a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.

32 A Bizottság és a beavatkozó azt kéri, hogy az Elsőfokú Bíróság:

- a keresetet utasítsa el;
- a felperest kötelezze a költségek viselésére.

## **A jogkérdésről**

33 Keresetének alátámasztására a felperes két jogalapra hivatkozik. Az első az EK 235. cikkben előírt indokolási kötelezettség megsértésén alapul. Második

jogalapjával a szóban forgó intézkedések állami támogatássá való minősítését vitatja, és e tekintetben az EK 87. cikk (1) bekezdésének megsértésére hivatkozik.

34 Az Elsőfokú Bíróság szerint először a második jogalapot kell megvizsgálni. E jogalap keretében a felperes különösen azt rója a Bizottság terhére, hogy egyetlen vitatott intézkedésre sem alkalmazta, vagy helytelenül alkalmazta a piacgazdasági magánbefektető elvét – amely pedig a megfelelő kritérium annak értékeléséhez, hogy az intézkedések támogatások-e –, és e tekintetben különböző kifogásokat hoz fel. Lényegében több érvre hivatkozik, először is arra, hogy a Bizottság a vitatott intézkedések vizsgálata keretében nem vette figyelembe, hogy a vallon régiót és a BSCA-t egy és ugyanazon jogalanynak kell tekinteni, másodsor, hogy hibát követett el, amikor megtagadta a piacgazdasági magánbefektető elvének a vallon régió által hozott intézkedésekre való alkalmazását, harmadszor pedig, hogy az említett elvet helytelenül alkalmazta a BSCA-ra.

35 E jogalap megvizsgálása előtt az Elsőfokú Bíróság célszerűnek tartja, hogy előzetesen néhány tekintetben részletezze az EK 87. cikk (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatás fogalmát, valamint a jelen ügyben általa elvégzendő felülvizsgálat jellegét és terjedelmét.

### *Előzetes észrevételek*

36 Az EK 87. cikk (1) bekezdésének értelmében vett támogatásnak minősítéshez az e rendelkezés szerinti minden feltételnek teljesülnie kell. Először is állami, vagy állami forrásból történő beavatkozásnak kell történnie. Másodsor ennek a beavatkozásnak alkalmasnak kell lennie arra, hogy érintse a tagállamok közötti kereskedelmet. Harmadsor előnyhöz kell juttatnia a kedvezményezettet azáltal, hogy bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését előnyben részesíti. Negyedrészt

torzítania kell a versenyt, vagy azzal kell fenyegetnie (lásd az Elsőfokú Bíróság T-34/02. sz. Le Levant-ügyben 2006. február 22-én hozott ítéletének [EBHT 2006., II-267. o.] 110. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

- 37 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy a felperes kizárólag az előny fennállására vonatkozó feltételt vitatja.
- 38 E tekintetben az ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy az e rendelkezés értelmében vett „támogatás” fogalma szükségszerűen az állami forrásokból közvetve vagy közvetlenül nyújtott, vagy az államnak, illetve az e célból általa kijelölt vagy létrehozott szervezeteknek többletterhet jelentő előnyöket jelenti (a Bíróság C-52/97–C-54/97. sz., Viscido és társai egyesített ügyekben 1998. május 7-én hozott ítéletének [EBHT 1998., I-2629. o.] 13. pontja és a C-53/00. sz. Ferring-ügyben 2001. november 22-én hozott ítéletének [EBHT 2001., I-9067. o.] 16. pontja).
- 39 A Bíróság kimondta különösen, hogy annak megállapítása érdekében, hogy egy állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kedvezményezett vállalkozás részesül-e olyan gazdasági előnyökből, amelyeket szokásos piaci körülmények között nem kapott volna meg (a Bíróság C-39/94. sz., SFEI és társai ügyben 1996. július 11-én hozott ítéletének [EBHT 1996., I-3547. o.] 60. pontja és a C-342/96. sz., Spanyolország kontra Bizottság ügyben 1999. április 29-én hozott ítéletének [EBHT 1999., I-2459. o.] 41. pontja).
- 40 Végül ki kell emelni, hogy mivel a támogatásnak a Szerződésben meghatározott fogalma jogi természetű, és azt objektív tényezők alapján kell értelmezni, a közösségi bíróságnak, figyelemmel mind az általa tárgyalt ügy egyedi körülményeire, mind a Bizottság által végzett mérlegelés technikai, illetve összetett jellegére, főszabály szerint teljes körű felülvizsgálatot kell gyakorolnia a tekintetben, hogy valamely intézkedés az EK 87. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozik-e (a Bíróság C-83/98. P. sz., Franciaország kontra Ladbroke Racing és Bizottság ügyben 2000. május 16-án hozott ítéletének [EBHT 2000., I-3271. o.] 25. pontja és az Elsőfokú Bíróság T-98/00. sz., Linde kontra Bizottság ügyben 2002. október 17-én hozott ítéletének [EBHT 2002., II-3961. o.] 40. pontja).



- 41 Emlékeztetni kell azonban arra, hogy azon kérdésnek a Bizottság általi mérlegelése, hogy valamely intézkedés megfelel-e a piacgazdasági magánbefektető kritériumának, összetett gazdasági értékelést foglal magában. A Bizottság az ilyen értékelést magában foglaló jogi aktus elfogadásakor ezért széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik, és a bírósági felülvizsgálat az eljárási és az indokolási szabályok betartásának, a téves jogértelmezés hiányának, az alapul vett tények tárgyi pontosságának és az e tények mérlegelése során elkövetett nyilvánvaló hiba hiányának, valamint a hatáskörrel való visszaélés hiányának vizsgálatára korlátozódik. Különösen nem feladata az Elsőfokú Bíróságnak, hogy a határozat kibocsátójának a gazdasági értékelését a sajátjával váltsa fel (lásd ebben az értelemben a Bíróság C-323/00. P. sz., DSG kontra Bizottság ügyben 2002. április 25-én hozott ítéletének [EBHT 2002., I-3919. o.] 43. pontját és az Elsőfokú Bíróság T-152/99. sz., HAMSA kontra Bizottság ügyben 2002. július 11-én hozott ítéletének [EBHT 2002., II-3049. o.] 127. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- 42 Ezen elvek fényében kell megvizsgálni a felek érveit és először is azon kérdést, hogy a piacgazdasági magánbefektető elve alkalmazható-e a vallon régió által hozott intézkedésekre.

*A piacgazdasági magánbefektető elvének a vallon régió által hozott intézkedésekre való alkalmazhatóságáról*

- 43 A felperes lényegében először is előadja, hogy a BSCA és a vallon régió egyetlen gazdasági egységet alkot. Ezért a piacgazdasági magánbefektető elvét együttesen kellett volna rájuk alkalmazni. Szerinte ugyanis a felek a vitatott megállapodásokat pénzügyi intézkedések egységének tekintették. A Bizottságnak az egymással összefüggő intézkedéseket ugyanazon egység részét képezőknek kell tekintenie annak vizsgálata során, hogy azok állami támogatást jelentenek-e.

44 Ezenkívül előadja, hogy – még ha feltételezzük is, hogy a Bizottság által elfogadott kettős megközelítést indokolta az a tény, hogy a piacgazdasági magánbefektető elve nem alkalmazható a vallon régióra – a Bizottság az elv alkalmazásának kizárásakor helytelenül következtetett arra, hogy a vallon régió a jelen ügyben nem gazdasági szereplőként, hanem szabályozó hatóság minőségben járt el.

45 Az Elsőfokú Bíróság szerint először is meg kell vizsgálni, hogy a vallon régiót és a BSCA-t a vitatott intézkedések vizsgálata során egy és ugyanazon gazdasági egységnek kellett volna-e tekinteni, és adott esetben meg kell vizsgálni, hogy – a vallon régió és a BSCA közötti érdekazonosság fennállása ellenére – a Bizottság jogosan zárhatta-e ki a piacgazdasági magánbefektető elvének a vallon régió által nyújtott előnyökre való alkalmazását, úgy véelve, hogy annak beavatkozása a jelen ügyben közhatalmi vizsgálatból eredt.

Egyetlen „vallon régió – BSCA” jogalany létezéséről

– A felek érvei

46 A felperes azt rója a Bizottság terhére, hogy a vitatott intézkedések minősítésekor a vallon régiót és a BSCA-t elkülönülő jogalanyoknak tekintette. E megkülönböztetés mesterséges, mivel a vallon régió ellenőrzi a BSCA-t, amellyel gazdasági egységet alkot. Továbbá e megkülönböztetés jelentős következményekkel jár az elemzés lényegére nézve, mivel lehetővé tette, hogy a Bizottság a piacgazdasági magánbefektető elvének alkalmazása nélkül támogatásnak minősítse a vallon régió által nyújtott előnyöket.

- 47 Kifejti, hogy a BSCA tőkéje közvetlenül vagy (a Société wallonne des aéroports [Sowaer] és a Société de développement et de participation du bassin de Charleroi [Sambrinvest] révén) közvetve több mint 95%-ban a vallon régió tulajdonában van. Továbbá a BSCA igazgatótanácsának valamennyi tagját a vallon régió nevezi ki, és e tagok neki tartoznak felelősséggel. A felperes továbbá úgy érvel, hogy a vitatott megállapodások megkötését megelőző tárgyalások során a vallon régió és a BSCA végig ugyanúgy járt el, mint egy anyavállalat és leányvállalata.
- 48 Mivel a charleroi-i repülőtér a vallon régió tulajdonában van, úgy kell tekinteni, hogy ez utóbbi és a BSCA a repülőtérrel kapcsolatos „fellépésük” során egyetlen jogalanyt képeznek.
- 49 Következésképpen a Bizottság által követett megközelítés mesterséges, mivel tagadja a vallon régió és a BSCA között fennálló szoros viszonyokat. Ez utóbbiak – előbbi a charleroi-i repülőtér tulajdonosa minőségében, utóbbi pedig annak üzemeltetőjeként – a felperes véleménye szerint egyetlen gazdasági egységként járnak el. A Bizottságnak ezért együttesen kellett volna megvizsgálnia az általuk a Ryanairrel kapcsolatban hozott intézkedéseket (lásd az Elsőfokú Bíróság T-137/02. sz., Pollmeier Malchow kontra Bizottság ügyben 2004. október 14-én hozott ítéletének [EBHT 2004., II-3541. o.] 50. pontját, amely a Bíróság 170/83. sz. Hydrotherm Gerätebau ügyben 1984. július 12-én hozott ítéletének [EBHT 1984., 2999. o.] 11. pontjára támaszkodik, valamint analógia útján az Elsőfokú Bíróság T-234/95. sz., DSG kontra Bizottság ügyben 2000. június 29-én hozott ítéletének [EBHT 2000., II-2603. o.] 124. pontját). Ha a Bizottság ezen utat követte volna, nem lett volna alap a BSCA üzleti tervével kapcsolatos kritikáira.
- 50 A felperes e tekintetben hangsúlyozza, hogy a megtámadott határozat (153) és (161) preambulumbekzdésében foglalt állítás, miszerint a vallon régió, illetve a BSCA szerepét illetően bizonyos mértékű zavar állt fenn, magatartásbeli egységre utal.

51 A Bizottság úgy érvel, hogy e kifogások hatástalanok; a piacgazdasági magánbefektető elvének a vallon régióra és a BSCA-ra való átfogó alkalmazása nem kérdőjelezheti meg a megtámadott határozat megalapozottságát. A Bizottság az üzleti terv elemzésekor ugyanis figyelembe vette mind a vallon régióval, mind pedig a BSCA-val kötött megállapodásokat. Így a leszállási illetékek csökkentéséből eredő előnyöket a piacgazdasági magánbefektető elve alapján értékelte. A Bizottság azt állítja, hogy kellően rávilágított az üzleti terv lényeges gyenge pontjaira. Így tehát a vallon régió repülőtér-tulajdonosi minősége – különösen a karbantartási és tűzvédelmi költségek előbbi általi átvállalását és a BSCA-nak a környezeti alaphoz nyújtott hozzájárulásai maximálását illetően – semmilyen hatással nincs ezen elemzésre. A vallon régió és a BSCA egyetlen jogalanyként való figyelembevétele szintén nem járt volna semmilyen hatással az üzleti terv által várt hozamra, mivel a leszállási illetékek csökkentése a vallon régió számára semmilyen előnyt nem jelentett.

52 A viszonyítás szakaszában a Bizottság az ügy irataihoz új, a vallon hatóságoktól származó iratokat nyújtott be, amelyek megerősítik azon értékelést, miszerint – még a vallon régió magánbefektetőnek való tekintése esetén is – a várt hozam a piacgazdasági magánbefektető elve szempontjából elégtelen volt.

– Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

53 Emlékeztetni kell arra, hogy – ahogyan az ügy irataiból kitűnik – a BSCA a vallon régió által ellenőrzött közvállalkozás. Tőkéje nagyrészt közforrásokból származik. Pontosabban – és maga a Bizottság véleménye szerint is – a vallon régió a tényállás idején közvetlenül vagy közvetve a BSCA saját tőkéjének 96,28%-ával rendelkezett. 2001. november 2-án a BSCA és a Ryanair kölcsönös kötelezettségeket megállapító szerződést írt alá.

- 54 A vallon régió a charleroi-i repülőtéri infrastruktúra tulajdonosa. 2001. november 6-án megállapodást kötött a Ryanairrel, amelynek értelmében kötelezettséget vállalt arra, hogy egyrészt a leszállási illetékekre engedményt nyújt az utóbbi számára, másrészt pedig kártalanítást nyújt az említett társaságnak a repülőtéri díjak, illetve a charleroi-i repülőtér nyitvatartási idejének dekrétummal vagy rendelettel való módosításából eredő veszteségei esetén. Hangsúlyozni kell, hogy e megállapodás – ahogyan a Bizottság az érintett feleket a vitatott intézkedésekre vonatkozó észrevételeik megtételére felszólító levelének 21. pontjában egyébként megjegyezte – csak a vallon régióknak a Ryanairrel szemben vállalt kötelezettségeiről rendelkezik.
- 55 A Bizottság mind az eljárást megindító határozatban, mind a megtámadott határozatban elismerte a vallon régiót és a BSCA-t összekötő gazdasági és jogi kapcsolatokat, és különösen azon tényt, hogy a BSCA a vallon régiótól gazdaságilag függő jogalany.
- 56 A Bizottság az érintett feleket a vitatott intézkedésekre vonatkozó észrevételeik megtételére felszólító levelének 80. pontjában (lásd a fenti 11. pontot) – a piaccgazdasági magánbefektető elvének a jelen ügyben való alkalmazhatóságát illetően – ugyanis megjegyezte, hogy „[a] [vallon] régió mint hatóság és a BSCA mint repülőtéri vállalkozás szerepeit illetően jelentős mértékű zavar állt fenn, ami nagyon megnehezíti ezen elv alkalmazását”. E levél 101. pontjában a Bizottság kiemelte továbbá, hogy „[a] vallon régióknak a BSCA-ra gyakorolt meghatározó befolyása mindenekelőtt a részvényesi szerkezetben mutatkozik meg”, és hogy „[a] BSCA szervezési módja – a 2001. júniusi alapszabálya szerint – a társaság ellenőrzését az A kategóriába tartozó részvényesek, azaz a [vallon] régió és specializált társaságai számára tartja fenn”. Végül a Bizottság hangsúlyozta azon tényt, hogy „[a] vallon régió BSCA-ra gyakorolt meghatározó befolyása tagadhatatlan, ha figyelembe vesszük, hogy a hatóságok hogyan alakították ki annak átfogó környezetét az 1991-es létrehozásakor”.

- 57 Azon következtetés, miszerint a vallon régió és a BSCA között szoros kapcsolatok állnak fenn, szintén a megtámadott határozatból ered. A Bizottság így megjegyezte, hogy a BSCA pénzügyi szerkezete szorosan a vallon régióra épült (lásd különösen a megtámadott határozat (161)–(166) és (237) preambulumbekendését), különösen a karbantartási és tűzvédelmi költségeknek a koncesszió értelmében való átvállalását illetően (lásd a megtámadott határozat (208)–(216) preambulumbekendését). Továbbá azon részben, amelyben azt vizsgálták, nyújtottak-e állami forrásokat, a Bizottság kiemelte, hogy „a BSCA a vallon régió által ellenőrzött közvállalkozás, amelyre utóbbi meghatározó befolyást gyakorol, és [hogy] ezen intézkedések neki tudhatók be” (lásd a megtámadott határozat (246) preambulumbekendését).
- 58 E különböző megállapítások ellenére a Bizottság a szóban forgó intézkedéseket külön vette figyelembe aszerint, hogy azokat a vallon régió vagy a BSCA hozta-e.
- 59 Márpedig a magánbefektető kritériumának alkalmazása keretében a kereskedelmi ügyletet egészében kell figyelembe venni annak megvizsgálásakor, hogy a közjogi jogalany és az általa ellenőrzött jogalany együtt racionális piacgazdasági szereplőként jártak-e el. A Bizottság a vitatott intézkedések értékelése során ugyanis köteles valamennyi releváns elemet és azok összefüggéseit figyelembe venni (lásd ebben az értelemben az Elsőfokú Bíróság T-228/99. és T-233/99. sz., Westdeutsche Landesbank Girozentrale és Land Nordrhein-Westfalen kontra Bizottság egyesített ügyekben 2003. március 6-án hozott ítéletének [EBHT 2003., II-435. o.] 270. pontját), ideértve a vitatott intézkedésekkel támogatást nyújtó hatóság vagy hatóságok helyzetére vonatkozó releváns elemeket is.
- 60 Továbbá – a Bizottság állításával ellentétben – a vallon régiót és a BSCA-t összekötő gazdasági kapcsolatok nem irrelevánsak, mivel *a priori* nem zárható ki, hogy a vallon régió nemcsak hogy részt vett a BSCA által gyakorolt tevékenységben (lásd analógia útján a Bíróság C-222/04. sz., Cassa di Risparmio di Firenze és társai ügyben 2006. január 10-én hozott ítéletének [EBHT 2006., I-289. o.] 112. pontját), hanem a vitatott intézkedések nyújtásáért pénzügyi ellenszolgáltatást is kapott.

- 61 A jelen ügyben tehát meg kell állapítani, hogy a piacgazdasági magánbefektető elvének alkalmazásakor a vallon régiót és a BSCA-t egyetlen jogalanynak kellett volna tekinteni. Meg kell továbbá vizsgálni, hogy a Bizottság jogosan tagadta-e meg a piacgazdasági magánbefektető elvének a vallon régió által hozott intézkedésekre való alkalmazását ez utóbbi különös, azaz állítólagos szabályozó szerepére hivatkozva.

A vallon régió jogalkotó vagy szabályozó hatóságnak való tekintéséről és a piacgazdasági magánbefektető elvének az előbbi által hozott intézkedésekre való alkalmazásának kizárásáról

– A felek érvei

- 62 A felperes nem ért egyet azzal, hogy a Bizottság megtagadta a vallon régió által nyújtott intézkedéseknek a piacgazdasági magánbefektető elve fényében való megvizsgálását. Cáfolja a Bizottság által e tekintetben felhozott érvelést (a megtámadott határozat (139)–(160) preambulumbekzdése), miszerint a vallon régió nem gazdasági tevékenységet gyakorolt, amikor leszállásiilleték-csökkentést és kártalanítási garanciát nyújtott a számára, hanem – törvény- és rendeletalkotási hatásköreivel élve – közhatalmi jogköreit gyakorolta.
- 63 Először is ezen érvelés ellentétes az ítélezési gyakorlattal. A felperes előadja, hogy a piacgazdasági magánbefektető elvének alkalmazása az állami intézkedések által érintett gazdasági tevékenység jellegétől, nem pedig a támogatást nyújtó szerv minőségétől vagy az e szerv által a vállalkozásnak való gazdasági előny nyújtásához felhasznált eszközöktől függ. A felperes kifejti, hogy noha a piacgazdasági magánbefektető elve nem alkalmazható, amikor valamely hatóság közhatalmi jogköreinek keretében jár el, különösen amikor adókat vagy társadalombiztosítási terheket vet ki (a

Bíróság C-355/00. sz. Freskot-ügyben 2003. május 22-én hozott ítéletének [EBHT 2003., I-5263. o.] 55–58. és 80–87. pontja), alkalmazható azonban olyan helyzetben, amikor a hatóságok parafiskális járulékot szednek be.

- 64 A jelen ügyben a Bizottság a megtámadott határozatban csupán ismerteti azon törvényi rendelkezéseket, amelyek értelmében a vallon régió megállapíthatja a repülőtéri illetékeket. Semmi nem teszi lehetővé azonban annak megértését, hogy a Bizottság miért tekintette úgy, hogy a vallon régió nem a repülőtér tulajdonosa minőségében, hanem szabályozó hatóságként járt el.
- 65 A felperes emlékeztet továbbá arra, hogy a közigazgatási eljárás során hivatkozott arra, hogy a Bizottságnak a charleroi-i repülőtér árainak megállapítására vonatkozó politikába való beavatkozása a köz- és magánrepülőterek közötti, az EK 295. cikkel ellentétes hátrányos megkülönböztetést eredményez. Ezen évrre válaszolva a Bizottság a megtámadott határozat (157) preambulumbekzdésében megjegyezte, hogy „a vallon régió [...] dönthetett volna úgy, hogy bizonyos elvek és feltételek tiszteletben tartása mellett a BSCA feladata a használóknak nyújtott szolgáltatásokért fizetendő illeték megállapítása”. Márpedig a Bizottság szerint, amennyiben a vallon régió így járt volna el, a leszállási illetékeknek a BSCA általi megállapítása kereskedelmi tevékenységet, nem pedig szabályozási jogkörök gyakorlását jelentette volna. Ezen díjmegállapítást tehát a piaccgazdasági magánbefektető elve alapján kellett volna értékelni. A felperes ugyanakkor a szóban forgó tevékenységek jellegét és következképpen a piaccgazdasági magánbefektető elvének alkalmazását illetően előadja, hogy az ilyen tevékenységek nem válnak „szabályozóból” „kereskedelmivé” vagy „gazdaságivá” egyszerűen azért, mert valamely regionális kormány hozzá tartozó és általa ellenőrzött közvállalkozást bízott meg e tevékenységekkel.
- 66 Közelebbről a leszállási illetékek csökkentését illetően a felperes arra hivatkozik, hogy a repülőtéri létesítményeknek a légifuvarozók számára való rendelkezésre bocsátása a közösségi versenyjog által szabályozott gazdasági tevékenységet jelent (a Bíróság C-163/99. sz., Portugália kontra Bizottság ügyben 2001. március 29-én hozott ítéletének [EBHT 2001., I-2613. o.] 45. pontja és az Elsőfokú Bíróság T-128/98. sz., Aéroports de Paris kontra Bizottság ügyben 2000. december 12-én hozott ítéletének [EBHT 2000., II-3929. o.] 108–124. pontja). Új ügyfelek vonzása érdekében a leszállási



illetékekből való engedménynyújtás bevett gyakorlat az ágazatban (az Egyesült Királyság [Manchester Airport] állami támogatási ügyben 1999. június 14-én hozott NN 109/98. sz. határozat 8. pontja).

- 67 A felperes emlékeztet arra, hogy a Bizottság az érvelése során arra támaszkodott, hogy a Charleroi-ban berendezkedett vállalkozások közül kizárólag ő kapott leszállásiilletékcsökkentést és kártalanítási garanciát. A Bizottság ebből arra következtetett, hogy „[a] Szerződés 87. cikke tehát alkalmazható abban az esetben, ha az általános jogi díjszabályozástól való eltérés nyújtásából eredő előnyt nem igazolják objektív gazdasági okok” (a megtámadott határozat (140) preambulumbekzdése).
- 68 Márpedig a felperes szerint ezen érvelés több okból is téves. Először is a Ryanairnek nyújtott feltételek nem a hatóságok által egyoldalúan nyújtott „eltérés” eredményei, hanem kereskedelmi tárgyalás eredményei. A Ryanair hangsúlyozza, hogy azon csökkentés mértéke, amelyet sikerült megkapnia (körülbelül 36%), meghaladja a vallon régió által a helyi jogszabályi rendelkezések értelmében rendszerint nyújtható csökkentési keretet. Másodszor a Ryanairnek nyújtott csökkentéseket egyértelmű és objektív gazdasági megfontolások igazolják. A charleroi-i repülőtér a tevékenységének javítása érdekében több légitársaságot is megkeresett. Végül is a Ryanair volt az egyetlen, aki vállalta a rendszeres légi szolgáltatások e repülőtérrel való nyújtásával együtt járó kockázatot. A vállalt kötelezettségekből adódóan a Ryanair helyzete nem volt ugyanolyan jelentőségű, mint az akkor Charleroi-ban jelen lévő többi légifuvarozóé. Az árcsökkentésért cserébe a Ryanair kötelezettséget vállalt arra, hogy megszerezze a repülőtérrel évente szállított utasok teljes számát, amely akkoriban körülbelül 20 000 személy volt. A Ryanair vállalta az azzal járó kockázatot, hogy első társaságként nagyszámú utas szállítását biztosítja, és hogy így ezen alulkihasznált és kevésbé ismert regionális repülőtér elsődleges használója lesz. Kötelezettségvállalásának időtartamára figyelemmel a Ryanair azon lehetőségről is lemondott, hogy kivonul Charleroi-ból, amennyiben tevékenységének jövedelmezősége elégtelennek bizonyul. Harmadszor a vallon régió által a Ryanair javára elfogadott módosítások nem szelektívek és nem is korlátozottak, hanem hátrányosan megkülönböztető feltételek nélkül bármely harmadik személy számára elérhetőek. A BSCA-val kötött megállapodás kifejezetten előírja, hogy „a jelen szerződés egyetlen rendelkezése sem akadályozza meg a BSCA-t abban, hogy más légitársaságokkal tárgyaljon, vagy más társaságok által állomásoztatott repülőgépeket fogadjon” (az említett megállapodás

4.2. pontja). Ezenkívül a vallon régió 2001 júliusában sajtóközleményben erősítette meg, hogy a Ryanairnek biztosított előnyök más, hasonló tevékenységet folytatni kívánó társaságok számára is elérhetőek.

69 A vallon régió által az esetleges jogszabályi változásai esetére nyújtott kártalanítási garanciát illetően a felperes úgy érvel, hogy az sem jelent állami támogatást. „Stabilizációs záradékhoz” hasonló, kereskedelmi jellegű, az ágazat gyakorlatainak megfelelő megegyezésről van szó. Ésszerűtlen lett volna ugyanis, hogy a Ryanair ilyen hosszú időtartamra elkötelezi magát, és ilyen jelentős kereskedelmi kockázatokat vállal, anélkül hogy cserébe a vallon régió ne biztosította volna őt arról, hogy a megállapodás szövegét nem módosítja, anélkül hogy a Ryanairt kártalanítaná. Amennyiben a vallon régiót megakadályoznánk ilyen kötelezettségek vállalásától, megfosztanánk őt a többi kereskedelmi szereplő rendelkezésére álló cselekvési eszköztől. A felperes hangsúlyozza, hogy a kártalanítási garanciát korlátozott mértékben alkalmazzák, és az egyáltalán nem korlátozza a vallon régió szuverén jogalkotási hatáskörét. Olyan kereskedelmi jellegű kötelezettségvállalásról van csak tehát szó, amely a tervezett gazdasági ügylet állandóságát hivatott biztosítani.

70 Másodszor a Bizottság által követett megközelítés következetlen. E tekintetben a felperes azon ellentmondást hangsúlyozza, hogy a Bizottság egyrésztől kijelentette, hogy a piacgazdasági magánbefektető elve a vallon régióra nem alkalmazható, másrésztől azonban a BSCA üzleti terve életképességének az említett elv fényében való értékelésekor figyelembe vette a vallon régió által nyújtott előnyöket. A Bizottság azáltal, hogy a vallon régió tulajdonítja a leszállási illetékek és a kártalanítási garancia vonatkozásában adott engedményekből eredő előnyöket, megkerülte a piacgazdasági magánbefektető elvének alkalmazását és az ezen elvvel együtt járó elemzési nehézségeket.

71 A Bizottság cáfolja e kifogásokat.

72 Először is a Bizottság vitatja az ítélkezési gyakorlat felperes általi értelmezését. Szerinte a fenti 63. pontban hivatkozott Freskot-ügyben hozott ítélet alátámasztja a megtámadott határozatot. Emlékeztet arra, hogy a Bíróság kimondta, hogy a kötelező mezőgazdasági biztosítási rendszerhez való hozzájárulás nem jelent a Szerződés értelmében vett „szolgáltatást”, különösen mert az e rendszer keretében beszedett díj „lényegében a jogalkotó által előírt teher jellegét ölti”, mert „azt a hozzájárulásokért felelős hatóság szedi be”, „[e] díj jellemzőit, ideértve annak mértékét is, szintén a jogalkotó állapítja meg”, és „az illetékes miniszterek hatáskörébe tartozik a mértékének esetleges kiigazításáról való döntés”. Ezen értékelések közvetlenül érvényesek a jelen ügyben is.

73 Másodszor a Bizottság emlékeztet arra, hogy a megtámadott határozatban a piacgazdasági magánbefektető elvét első alkalommal alkalmazta repülőtérré vonatkozó támogatásra. Előadja, hogy a piacgazdasági magánbefektető elve összeegyeztethetetlen az EK 87. és az EK 88. cikknek és az Európai Gazdasági Térségről (EGT) szóló megállapodás 61. cikkének a légiközlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló, 1994. december 10-i iránymutatásával (HL C 350., 5. o.), miszerint a repülőtéri infrastruktúrákba való közberuházások általános gazdaságpolitikai intézkedést jelentenek. Márpedig az állam nem járhat el egyszerre közhatalomként és magánbefektetőként. A Bizottság úgy véli, hogy a repülőtéri infrastruktúra és annak kezelése közötti megkülönböztetés összeegyeztethető az állami támogatások elemzésének a légiközlekedési ágazatban követett kettős megközelítésével, amely megkülönbözteti a repülőtéri infrastruktúrákat a repülőtéri szolgáltatásoktól.

74 Harmadszor a Bizottság hangsúlyozza, hogy a felperes érvelése ellentmondást tartalmaz. Emlékeztet arra, hogy a felperes nem kifogásolta, hogy nem vette figyelembe a repülőtéri infrastruktúra javítása és a Ryanair működésének megkezdéséből eredő forgalomműködésnek való megfelelés érdekében a vallon régió részéről megkövetelt beruházások költségét. E beruházások nagy összegűek (kizárólag a közvetlenül az üzleti

terv végrehajtásával kapcsolatos beruházások 93 millió eurót tesznek ki). Nem logikus a Bizottság terhére róni, hogy nem alkalmazta a vallon régióra a piacgazdasági magánbefektető elvét, amikor a megtámadott határozat nem vonatkozik ez utóbbi infrastrukturális beruházásaira. Amennyiben a piacgazdasági magánbefektető elve alapján való értékelésbe ezen infrastrukturális költségeket is be kellene vonni, azok csak növelnék az üzleti terv elégtelenségeit.

- 75 A Bizottság felkéri az Elsőfokú Bíróságot, hogy szólítsa fel a felperest arra, hogy vonja vissza a vallon régió által hozott intézkedések elemzésére alapított jogalapjait, vagy adjon magyarázatot arra, hogy a vallon régió piacgazdasági magánbefektetőként miért hajtotta végre az üzleti terv végrehajtásához szükséges beruházásokat, és bizonyítsa, hogy a megtámadott határozat e tekintetben nyilvánvaló mérlegelési hibát tartalmaz.
- 76 Végül a Bizottság úgy véli, hogy azon kérdést, vajon figyelembe kellett-e venni a repülőtér értékét, a keresetlevél ugyan említette, azonban túl szűkszavúan ahhoz, hogy meg lehessen állapítani, hogy az e kérdéssel kapcsolatosan a válaszban foglalt fejtegetések nem értelmezhetők az eljárási szabályzat 48. cikkének 2. §-a értelmében elfogadhatatlan új jogalappokként.
- 77 Közelebbről a leszállási illetékek csökkentését illetően a Bizottság úgy véli, hogy a leszállási illetékeknek az infrastruktúrákhoz való hozzáférés érdekében való megállapítása a közhatalmi jogkörök gyakorlásába tartozik. A Belga Királyság nem vitatta, hogy a leszállási illetékek díjszabásához képesti engedménynyújtáshoz jogi aktus elfogadása szükséges. Márpedig a jelen ügyben a vizsgálat rámutatott arra, hogy a vallon régió nem az alkalmazandó jognak megfelelően járt el, és nem is tartotta be hatásköreit, amikor a Ryanairnek szerződéssel nyújtott engedményt.

- 78 Ezen elemeket megerősíti a leszállási illetékek és a vallon régió által létrehozott környezeti alap – amelyhez a BSCA hozzájárul – közötti elválaszthatatlan kapcsolat. A repülőtér fejlesztése hátrányos következményekkel jár a környezetre, amelyeket a vallon régió nem hanyagolhat el. A környezeti alap e célkitűzésre hivatott választ adni. A Bizottság szerint ez azt mutatja, hogy a leszállási illetékek megállapítása szabályozási tevékenység.
- 79 A Bizottság szerint a vallon régió megkerülte a jogszabályi korlátokat, amikor kizárólag a Ryanair számára a repülőtéri illetékekre engedményt nyújtó szerződést kötött. Amennyiben a repülőtér kezelését magánvállalkozásnak adták volna át, a Ryanair nem kaphatott volna a számára nyújtotthoz hasonló díjcsökkentést.
- 80 A kártalanítási garanciát illetően a Bizottság azon a véleményen van, hogy bemutatja azon tényt, hogy a vallon régió nem vállalkozásként, hanem valamely gazdasági tevékenység szabályozása érdekében szabályozási jogkörével élő hatóságként járt el. Valamely vállalkozás nem tudott volna ilyen garanciát nyújtani, és semmiképpen nem is érezte volna ennek szükségét. E garancia nem függ össze a szerződés egyoldalú módosításával, amely mindenképpen kizárt, mivel a Ryanairrel kötött szerződés e lehetőségről nem rendelkezett. E garancia közvetlenül a vallon régió szabályozási jogköreiből következik, amelyek a piacgazdasági magánbefektető elvének nincsenek alárendelve, ahogyan a Ryanair és a vallon régió között kötött megállapodás 2. cikke is ezt tanúsítja.

– Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 81 Emlékeztetni kell arra, hogy a vallon régió és a Ryanair között kötött megállapodás egyrészt a leszállási illetékekre vonatkozó engedményről, másrészt pedig – a repü-

lőtér nyitvatartási idejének vagy a repülőtéri „díjak” mértékének módosítása esetére – kártalanítási garanciáról rendelkezik.

82 A Bizottság a megtámadott határozat (160) preambulumbekzdésében kimondja:

„A Bizottság [...] megállapítja, hogy a piacgazdasági magánbefektető elve a vallon régió magatartására nem alkalmazható, és hogy a repülőtéri díjak csökkentése és a kártalanítási garancia az [EK] 87. cikk (1) bekezdésének értelmében vett előnyt jelent. Ezen előnyök lehetővé teszik a Ryanair számára üzemeltetési költségeinek csökkentését.”

83 E megállapításhoz a Bizottság a következő elemeket vette figyelembe:

- a repülőtéri díjak megállapítása a vallon régió törvény- és rendeletalkotási hatáskörébe tartozik (a megtámadott határozat (144) preambulumbekzdése);
  
- a használók által a vallon repülőterek használatáért fizetendő repülőtéri díjak mértékének megállapításával a vallon régió gazdasági tevékenységet szabályoz, azonban nem vállalkozásként jár el (a megtámadott határozat (145) és (158) preambulumbekzdése);

- a vallon régió által megállapított „repülőtéri díjak” lehetővé teszik meghatározott források átadásának finanszírozását: e díjak 65%-át a repülőtér koncessziós jogosultja (BSCA), 35%-át pedig egy környezeti alap kapja meg (a megtámadott határozat (146)–(150) preambulumbekzdése);
- a vallon régió megsértette az alkalmazandó nemzeti jogszabályi rendelkezéseket, amikor magánjogi szerződéssel engedményt nyújtott a Ryanairnek, és így a „jogkörök összezavarását” eredményező helyzetbe került (a megtámadott határozat (151)–(153) preambulumbekzdése);
- a felperes állítása, miszerint a megtámadott határozat a „magánrepülőterek” és a „közrepülőterek” között hátrányos megkülönböztetést tesz, az Európában létező különböző illetékmegállapítási módokra tekintettel nem megalapozott (a megtámadott határozat (154)–(159) preambulumbekzdése).

84 Ezen indokok megalapozottságának megvizsgálása előtt az Elsőfokú Bíróság szerint emlékeztetni kell arra, hogy annak megállapításakor, vajon valamely állami intézkedés az EK 87. cikk (1) bekezdésének értelmében vett előnyt jelent-e, különbséget kell tenni egyrésről azon kötelezettségek között, amelyeket az államnak gazdasági tevékenységet folytató vállalkozásként kell vállalnia, másrésről pedig azon kötelezettségek között, amelyek őt közhatalomként terhelhetik (lásd ebben az értelemben – egyrésről azon helyzet között teendő különbségtételt illetően, amikor a támogatást nyújtó hatóság valamely társaság részvényeseként jár el, másrésről pedig, amikor hatósági minőségben jár el – a Bíróság C-278/92–C-280/92. sz., Spanyolország kontra Bizottság egyesített ügyekben 1994. szeptember 14-én hozott ítéletének [EBHT 1994., I-4103. o.] 22. pontját és a C-334/99. sz., Németország kontra Bizottság ügyben 2003. január 28-án hozott ítéletének [EBHT 2003., I-1139. o.] 134. pontját).

85 Abban az esetben, amikor az állam magánbefektetőként tevékenykedő vállalkozás minőségében jár el, szükségesnek tűnik ugyan a magatartását a piactgazdasági magánbefektető elvének fényében elemezni, az említett elv alkalmazását ki kell

azonban zárni abban az esetben, amikor közhatalomként jár el. Ez utóbbi esetben ugyanis az állam magatartása sosem hasonlítható össze a gazdasági szereplőével vagy a piacgazdasági magánbefektetőével.

86 Meg kell tehát vizsgálni a jelen ügyben szóban forgó tevékenységek gazdasági vagy nem gazdasági jellegét.

87 E tekintetben az ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy minden olyan tevékenység gazdasági tevékenységnek minősül, amely áruk vagy szolgáltatások adott piacon történő kínálatával jár (a Bíróság 118/85. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 1987. június 16-án hozott ítéletének [EBHT 1987., 2599. o.] 7. pontja és a fenti 66. pontban hivatkozott Aéroports de Paris kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 107. pontja).

88 Márpedig – a megtámadott határozat (145) preambulumbekzdésében a Bizottság által állítottakkal ellentétben – úgy kell tekinteni, hogy a vallon régió gazdasági jellegű tevékenységek keretében járt el. A leszállási illetékek összegének megállapítása, valamint az ehhez kapcsolódó kártalanítási garancia ugyanis a repülőtéri infrastruktúrák kezeléséhez közvetlenül kapcsolható tevékenység, amely gazdasági tevékenységet jelent (lásd ebben az értelemben a fenti 66. pontban hivatkozott Aéroports de Paris kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 107–109., 121., 122. és 125. pontját).

89 E tekintetben ki kell emelni, hogy a vallon régió által megállapított repülőtéri díjak a charleroi-i repülőtéren nyújtott szolgáltatások díjazásának tekintendők a Bizottság által a megtámadott határozat (147) preambulumbekzdésében hivatkozott azon tény ellenére, hogy a díjak mértéke és a használók számára nyújtott szolgáltatás között fennálló közvetlen és egyértelmű kapcsolat gyenge.



- 90 A fenti 63. pontban hivatkozott Freskot-ügyben hozott ítéletben szóban forgó helyzettel ellentétben a repülőtéri díjakat a repülőtér tulajdonosa vagy koncessziós jogosultja által nyújtott szolgáltatások ellenszolgáltatásaként kell elemezni. A Bizottság a megtámadott határozat (147)–(149) preambulumbekzdésében maga is elismeri, hogy mind a jelen ügyben, mind korábbi határozathozatali gyakorlatában helyes volt az említett terhek „illetékeknek” és nem „díjaknak” tekintése.
- 91 Továbbá a repülőtéri létesítmények légitársaságok rendelkezésére való bocsátása valamely hatóság által, valamint azok kezelése olyan illeték fizetése ellenében, amelynek mértékét e hatóság szabadon állapítja meg, gazdasági jellegű tevékenységnek minősíthető, mivel az ilyen tevékenységek – noha a közszférában hajtják végre azokat – kizárólag ebből adódóan nem tartoznak a közhatalmi jogkörök gyakorlásába. E tevékenységek ugyanis természetüknél, tárgyuknál és a rájuk vonatkozó szabályoknál fogva nem kapcsolódnak olyan jogkörök gyakorlásához, amelyek tipikusan közhatalmi jogkörök (lásd *a contrario* a Bíróság C-364/92. sz. SAT Fluggesellschaft ügyben 1994. január 19-én hozott ítéletének [EBHT 1994., I-43. o.] 30. pontját).
- 92 Így önmagában az a körülmény, hogy a vallon régió hatóság, és hogy a köztulajdonban álló repülőtéri létesítmények tulajdonosa, nem zárhatja ki, hogy a vallon régió a jelen ügyben gazdasági tevékenységet folytató jogalanynak tekinthető (lásd ebben az értelemben a fenti 66. pontban hivatkozott Aéroports de Paris kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 109. pontját).
- 93 E tekintetben a Bizottság a tárgyaláson elismerte, hogy a közrepülőtér tulajdonosa egyszerre járhat el szabályozó hatóságként és magánbefektetőként. Ezenkívül megjegyezte, hogy amennyiben a BSCA nem járt volna el a vallon régió mint a charleroi-i repülőtér tulajdonosa és a Ryanair mint az említett repülőtér ügyfele közötti közvetítő minőségében, a vallon régiót piacgazdasági magánbefektetőnek lehetett volna tekinteni. A Bizottság azonban hangsúlyozza, hogy a jelen ügyben a vallon régió csupán a szabályozási és adóztatási jogköreit gyakorló szabályozó hatóságként járt el. Kiemeli különösen, hogy a tényállás megvalósulásának időpontjában a vallon régiónak a

repülőtéri díjak – amelyek közé tartoznak a jelen ügyben kizárólagosan szóban forgó, a légi járművek leszállására vonatkozó illetékek is – megállapítására vonatkozó jogköreit a 2001. március 22-i vallon kormányrendelettel (*Moniteur belge*, 2001. április 10., 11845. o.) módosított, a vallon régióhoz tartozó repülőterek használatáért beszedendő illetékek megállapításáról szóló, 1998. július 16-i vallon kormányrendelet (*Moniteur belge*, 1998. szeptember 15., 29491. o.) írta elő. E rendelet 8. cikke értelmében a közlekedési miniszter képviselőjéből, a repülőtér koncessziós társaságának két képviselőjéből, a Közberuházási és Közlekedési Minisztérium közlekedési főigazgató-ságának képviselőjéből és a repülőtér használóinak képviselőjéből álló, a használók konzultatív bizottságának feladata, hogy az illetékrendszer módosítására vonatkozó tervekről véleményt adjon. Ezen elemekből az tűnik ki, hogy közhatalmi jogkörök gyakorlásáról van szó.

94 Az Elsőfokú Bíróság azonban úgy véli, hogy ezen érvelés nem fogadható el, mivel nem veszi figyelembe azon tényt, hogy a jelen ügyben szóban forgó tevékenység, azaz a repülőtéri díjak megállapítása szorosan kapcsolódik a charleroi-i repülőtér használatához és kezeléséhez, amely tevékenységet gazdasági tevékenységnek kell tekinteni.

95 E tekintetben ki kell emelni, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (156) preambulumbekezdésében megjegyezte:

„Valamely repülőtér mindig közhasznú feladatot lát el, ezért általában bizonyos szabályozási formáknak vetik alá, még ha magánvállalkozás tulajdonában is van és/vagy az kezeli. A repülőtér magánkezelői alávethetők e szabályozásnak, és az illetékek megállapítására vonatkozó jogköreiket monopolhelyzetük miatt gyakran nemzeti szabályozó hatóságok előírásai határolják be. A repülőtereknek a használóikkal szembeni erősebb helyzetét így behatárolhatják az illetékek legmagasabb szintjeit (»price caps«) megállapító nemzeti szabályozó hatóságok. Semmiképpen nem helyes azt állítani, hogy valamely magánrepülőtér szabadon állapíthatja meg illetékeit, anélkül hogy ne lenne alávétve bizonyos szabályozási formáknak.”

- 96 Így a Bizottság, miközben a piacgazdasági magánbefektető elvének a vallon régió által hozott intézkedésekre való alkalmazását az utóbbi által gyakorolt jogkörök szabályozási jellegére tekintettel megtagadta, maga is kiemelte, hogy a repülőtér általában – pontosítva, hogy „még ha magánvállalkozás tulajdonában is van és/vagy az kezeli” – bizonyos szabályozási formáknak van alávetve. Következésképpen a repülőtéri illetékek megállapítása különböző módjainak fennállására alapított indok önmagában nem zárhatja ki a piacgazdasági magánbefektető elvének a vallon régió által nyújtott előnyökre való alkalmazását.
- 97 Ezenkívül nem fogadható el azon megfontolás sem, miszerint a vallon régió megsértette az alkalmazandó nemzeti jogszabályi rendelkezéseket, amikor magánjogi szerződéssel engedményt nyújtott a Ryanairnek, és így a „jogkörök összezavarását” eredményező helyzetbe került (a megtámadott határozat (151)–(153) preambulumbekzdése).
- 98 A Bizottság feladata volt ugyanis a vitatott intézkedések vizsgálata során megkülönböztetni a gazdasági jellegű tevékenységeket a szoros értelemben a közhatalmi jogkörök keretébe tartozó tevékenységektől. Továbbá azt, ha a támogatást nyújtó hatóság magatartása megfelel a nemzeti jognak, nem kell figyelembe venni azon kérdés megválaszolásakor, hogy ez utóbbi a piacgazdasági magánbefektető elvének megfelelően járt-e el, vagy hogy az EK 87. cikk (1) bekezdését sértő gazdasági előnyt nyújtott-e. Az a tény, hogy a tevékenység jogilag valamely jogszabályi rendelkezésben foglalt tarifától való eltérésnek minősül, nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy e tevékenységet nem gazdasági tevékenységnek kell tekinteni.
- 99 A Bizottság a megtámadott határozatban követett megközelítés alátámasztása érdekében nem támaszkodhat az EK 87. és az EK 88. cikknek, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légiközlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló iránymutatásra. Ezen iránymutatás ugyanis csupán azt írja elő, hogy „[a]z infrastrukturális projektek megvalósítása olyan általános gazdaságpolitikai intézkedést jelent, amelyet a Bizottság nem vizsgálhat az állami támogatásokra vonatkozó szabályok alapján”, miközben kimondja, hogy „[a] Bizottság [...] értékelheti

a repülőtereken belül hozott olyan intézkedéseket, amelyek a társaságoknak közvetlenül vagy közvetetten kedvezhetnek”. Ezen iránymutatás nemhogy megerősítené a Bizottság álláspontját, hanem arra emlékeztet, hogy a repülőterek üzemeltetése és az ehhez kapcsolódó – akár állami szervek általi – illetékmegállapítás a versenyjog alkalmazásában gazdasági tevékenységet jelent.

100 Ezenkívül megjegyzendő, hogy a Bizottság, miközben rámutat arra, hogy „a vallon régió [...] dönthetett volna úgy, hogy bizonyos elvek és feltételek tiszteletben tartása mellett a BSCA feladata a használóknak nyújtott szolgáltatásokért fizetendő illeték megállapítása” (lásd a megtámadott határozat (157) preambulumbekzdését), illetve elfogadja, hogy a repülőtéri díjakra vonatkozó engedmények rendszere önmagában nem sérti a közösségi jogot (a megtámadott határozat (159) preambulumbekzdése), maga is elismeri, hogy a szóban forgó esethez hasonló repülőtériilleték-csökkentés és kártalanítási garancia nyújtása nem kapcsolható közhatalmi jogkörökhöz.

101 Kizárólag azon körülmény, hogy a jelen ügyben a vallon régió a repülőtéri illetékek megállapítása területén szabályozási jellegű jogkörökkel rendelkezik, nem zárja ki, hogy az említett illetékekre vonatkozó engedmények rendszerét a piacgazdasági magánbefektető elvének fényében kelljen megvizsgálni, mivel ilyen rendszert magánszereplő is bevezethet.

102 E megfontolások összességére tekintettel meg kell állapítani, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot, amikor a vallon régiót és a BSCA-t összekötő gazdasági kapcsolatok ellenére megtagadta az e két jogalany által nyújtott előnyök együttes vizsgálatát és a piacgazdasági magánbefektető elvének a vallon régió által hozott intézkedésekre való alkalmazását.

103 Mivel a szóban forgó intézkedések együttes vizsgálata megkövetelte volna a piacgazdasági magánbefektető elvének nem csupán a BSCA által hozott intézkedésekre, hanem a vallon régió által hozott intézkedésekre való alkalmazását is, már nem kell megvizsgálni a piacgazdasági magánbefektető elvének a BSCA-ra való téves alkalmazására alapított jogalap utolsó részét. Nem zárható ki ugyanis, hogy az említett elvnek a vallon régió és a BSCA által alkotott egységre való alkalmazása más eredményre vezetett volna.

104 Nem lehet helyt adni a Bizottság azon érvének, miszerint a vitatott intézkedések összességének a piacgazdasági magánbefektető elve fényében való újraértékelése a felperes számára még hátrányosabb eredményre vezetett volna. Ahogyan ugyanis a felperes megjegyzi, a vitatott intézkedések aszerinti külön vizsgálata, hogy azokat a vallon régió vagy a BSCA hozta-e, lényegesen kihatottak a Bizottság elemzésére, mivel lehetővé tette, hogy utóbbi a piacgazdasági magánbefektető elvének alkalmazása nélkül állami támogatásoknak minősítse a vallon régió által hozott intézkedéseket. Márpedig a fenti 41. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy a piacgazdasági magánbefektető elvének az ügylet egészére való alkalmazása olyan vizsgálatot és összetett gazdasági értékeléseket foglal magában, amelyek elvégzése nem az Elsőfokú Bíróság feladata. E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a megsemmisítés iránti eljárás keretében az Elsőfokú Bíróság a Bizottság által a megtámadott határozatban elvégzett értékelések jogszerűségéről nyilatkozik. Az Elsőfokú Bíróságnak nem feladata, hogy ilyen jogvita keretében újraértékelje a beruházás körülmekintő jellegét, és hogy eldöntse azon kérdést, hogy valamely magánbefektető a megtámadott határozat elfogadásának időpontjában végrehajtotta volna-e a tervezett beruházást (lásd ebben az értelemben a T-296/97. sz., Alitalia kontra Bizottság ügyben 2000. december 12-én hozott ítélet [EBHT 2000., II-3871. o.] 170. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

105 Következésképpen a Bizottság által elkövetett téves jogalkalmazásra tekintettel helyt kell adni a felperes kérelmeinek, és a megtámadott határozatot meg kell semmisíteni, anélkül hogy az első jogalap alátámasztása érdekében kifejtett érveket meg kellene vizsgálni.

## A költségekről

- <sup>106</sup> Az eljárási szabályzat 87. cikkének 2. §-a alapján a Bíróság a peresztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Mivel a Bizottság peresztes lett, a felperes kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.
- <sup>107</sup> Az eljárási szabályzat 87. cikke (4) §-a harmadik bekezdésének megfelelően a beavatkozó maga viseli saját költségeit.

A fenti indokok alapján

AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG (kibővített nyolcadik tanács)

a következőképpen határozott:

- 1) Az Elsőfokú Bíróság a vallon régió és a Brussels South Charleroi Airport által a Ryanair légitársaság számára a Charleroi-ban való működésének megkezdésekor nyújtott előnyökről szóló, 2004. február 12-i 2004/393/EK bizottsági határozatot megsemmisíti.**

**2) Az Elsőfokú Bíróság a Bizottságot kötelezi saját költségei, valamint a Ryanair Ltd költségeinek viselésére.**

**3) Az Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA) maga viseli saját költségeit.**

Martins Ribeiro

Šváby

Papasavvas

Wahl

Dittrich

Kihirdetve Luxembourgban, a 2008. december 17-i nyilvános ülésen.

Aláírások