A BIZOTTSÁG HATÁROZATA (EU) 2015/1226

(2014. július 23.)

az Angoulême-i Kereskedelmi és Iparkamara, az SNC-Lavalin, a Ryanair és az Airport Marketing Services javára Franciaország által nyújtott az SA.33963 (2012/C –korábbi 2012/NN) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2014) 5080. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

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

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) 2010. január 26-án kelt levelében az Air France légitársaság panaszt nyújtott be arról, hogy több francia regionális és helyi repülőtér vélhetően előnyt biztosított a Ryanair légitársaság számára. Az Angoulême Brie Champniers-i repülőtér (a továbbiakban: angoulême-i repülőtér) esetében azt is említették a panaszban, hogy a repülőtér vezetője, az Angoulême-i Kereskedelmi és Iparkamara (a továbbiakban: Angoulême-i CCI) állítólag pénzügyi támogatásban részesült.

(2) 2010. március 16-i levelében a Bizottság megküldte a francia hatóságoknak a panasz betekinthető változatát, és egyúttal felkérte a francia hatóságokat, hogy fűzzenek magyarázatot a bejelentett intézkedésekhez. A francia hatóságok 2010. május 31-én és június 7-én kelt levelükben megküldték válaszaikat.

(3) 2011. november 2-án kelt levelében az Air France további információt küldött a panasza alátámasztására. A Bizottság ezeket az információkat 2011. december 5-én küldte meg Franciaországnak, és egyidejűleg további tájékoztatást kért. A francia hatóságok 2011. december 22-én a válaszadásra rendelkezésre álló határidő meghosszabbítását kérték, amit a Bizottság 2012. január 4-i levelében engedélyezett. A francia hatóságok 2012. január 20-án kelt levél útján nyújtották be észrevételeiket és válaszukat.

(4) A Bizottság 2012. március 21-én kelt levelével értesítette Franciaországot arról, hogy az angoulême-i repülőtér és a Ryanair légitársaság számára állítólagosan nyújtott támogatással kapcsolatosan az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott. A Bizottság határozata (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) 2012. május 25-én jelent meg *az Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([3]).

(5) A francia hatóságok 2012. május 22-én és szeptember 21-én kelt leveleik útján nyújtották be észrevételeiket és válaszukat az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt kérdésekre és a Bizottság által később megfogalmazott kérdésekre.

(6) Az Air France, a Ryanair és az Airport Marketing Services (a továbbiakban: AMS) az eljárás megindításáról szóló határozatban meghatározott határidőn belül nyújtották be észrevételeiket. A Bizottság 2012. augusztus 20-án és 2013. május 3-án kelt leveleivel továbbította az észrevételeket a francia hatóságoknak. Franciaország 2012. szeptember 12-én és 2013. június 7-én kelt leveleivel értesítette a Bizottságot, hogy ebben a kérdésben nincs további észrevétele.

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

([2]) HL C 301., 2012.10.5., 1. o.

([3]) HL C 149., 2012.5.25., 29. o.

(7) A Ryanair 2012. április 13-án, 2013. április 10-én, 2013. december 20-án és 2014. január 17-én és 31-én további észrevételeket nyújtott be a Bizottsághoz. Ezeket az észrevételeket 2012. július 13-án, 2013. május 3-án, 2014. január 9-én és 23-án, illetve 2014. február 4-én kelt levelekkel továbbították Franciaország részére. Franciaország 2012. július 17-én, 2013. június 4-én, 2014. január 29-én, 2014. február 3-án és 2014. május 21-én kelt leveleivel értesítette a Bizottságot, hogy ebben a kérdésben nincs további észrevétele.

(8) A Bizottság 2014. február 24-én, március 13-án és 19-én, a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló iránymutatás (a továbbiakban: az új iránymutatás) ([4]) elfogadása után felkérte Franciaországot és az érdekelt feleket, hogy az új iránymutatás – különösen ezen ügyre való – alkalmazásáról nyújtsák be észrevételeiket. A francia hatóságok 2014. március 19-én nyújtották be az ezzel kapcsolatos megjegyzéseiket.

(9) 2014. április 15-én egy felhívás jelent meg *az Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([5]), amelyben észrevételek benyújtására szólítják fel a tagállamokat és az érdekelt feleket – többek között ebben az ügyben is – az új iránymutatás hatálybalépésére tekintettel. Az Air France és a Transport & Environment a kitűzött határidőn belül benyújtották észrevételeiket. A Bizottság 2014. május 28-án kelt levelével továbbította az észrevételeket a francia hatóságoknak. Franciaország 2014. május 21-én kelt levelével értesítette a Bizottságot, hogy nincs további észrevétele.

2. TÉNYÁLLÁS

2.1. A repülőtéri infrastruktúra üzemeltetői és tulajdonosai

(10) Az angoulême-i repülőteret 2011-ig az Angoulême-i CCI üzemeltette. Az állam – a repülőtér akkori tulajdonosa – egy 2002. szeptember 20-án kelt miniszteri rendelettel öt évre szóló koncessziót adott az Angoulême-i CCI-nek a repülőtér felett. Az Angoulême-i CCI és az állam között létrejött megállapodás ([6]) előírta, hogy az Angoulême-i CCI felel a repülőtéren végzett építési, fenntartási és üzemeltetési feladatokért. Az Angoulême-i CCI – az angoulême-i repülőtér (a továbbiakban: CCI-repülőtér) üzemeltetője és vezetője – ezért az Angoulême-i CCI gazdálkodási részlegétől ([7]) elkülönített könyvelést vezetett. A prefektus 2006. december 22-i rendeletével az angoulême-i repülőtér új tulajdonosa a *Syndicat mixte des aéroports de Charente* (a továbbiakban: SMAC) lett. Az SMAC tehát 2007. január 1-jén átvette az államtól az ajánlatkérő szerepét. Ettől az időponttól kezdve a repülőtér összes befektetéséért és pénzügyeiért az SMAC volt a felelős.

(11) Az SMAC felel az angoulême-i repülőtér felszereléséért, berendezéséért, karbantartásáért, vezetéséért és üzemeltetéséért, és tagjai Charente megye (a továbbiakban: CG16), a *Communauté d'agglomération du grand Angoulême* (az angoulême-i térség agglomerációs önkormányzata, a továbbiakban: COMAGA), a *Communauté des communes de Braconne Charente* (Braconne Charente települések önkormányzata, a továbbiakban: CCBC), az Angoulême-i CCI, a *Communauté des communes de Cognac* (Cognac települések önkormányzata, a továbbiakban: CCC) és a Cognac-i Kereskedelmi és Iparkamara. Ahogy azt az eljárás megindításáról szóló határozat is kimondja ([8]), az SMAC alapszabálya előírja az angoulême-i repülőtérrel kapcsolatban felmerülő kiadásoknak a tagok közötti elosztását.

(12) Miután az Angoulême-i CCI számára nyújtott koncessziót 2008. december 31-ig kiterjesztették, az SMAC 2009. január 22-én üzemeltetési alvállalkozói szerződést kötött az Angoulême-i CCI-vel (a továbbiakban: a 2009. évi alvállalkozói szerződés). 2009. január 1-től három évig a CCI-repülőtér helyett az SMAC felelt a repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos befektetésekért.

(13) Végezetül egy versenypályázati eljárást követően 2012. január 1-jétől a repülőtér irányítása és üzemeltetése az SNC-Lavalin magántársaság felelőssége lett ([9]).

2.2. A repülőtér jellemzői és forgalma

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

([4]) HL C 99., 2014.4.4., 3. o.
([5]) HL C 113., 2014.4.15., 30. o.
([6]) 2002. április 22-i koncessziós megállapodás (a továbbiakban: koncessziós megállapodás).
([7]) A koncessziós megállapodás előírásainak 37. cikke.
([8]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (13) preambulumbekezdését, 2. táblázat.
([9]) Ahogy az az eljárás megindításáról szóló határozat (23) preambulumbekezdésében is olvasható, az SMAC a közbeszerzési eljárás mellett döntött.

1. táblázat:

Az angoulême-i repülőtérrel szomszédos repülőterek ([1])

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

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

(15) A Twin Jet által Angoulême és Lyon között, közszolgáltatási kötelezettség teljesítése érdekében üzemeltetett menetrend szerinti légi járatot 2007 áprilisában megszüntették. A Ryanair 2008-ban és 2009-ben áprilistól októberig heti három menettérti járatot üzemeltetett a londoni Stansted repülőtérre. 2004 és 2011 között az angoulême-i repülőtéren ezenkívül főleg repülőklubok, helikopterklubok és üzleti járatok bonyolítottak kereskedelmi forgalmat.

(16) Az angoulême-i repülőtér 2. táblázatban összegezett utasforgalma a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó, 2005. évi közösségi iránymutatások ([10]) (a továbbiakban: a 2005. évi iránymutatás) (15) bekezdése szerinti D kategóriába sorolja a repülőteret.

2. táblázat

Az angoulême-i repülőtér utasforgalma ([1])

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

([1]) A francia hatóságok 2012. január 20-án kelt levele szerinti utasforgalom.
([2]) 2011. január és november közötti időszakra vonatkozó adatok

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

([10]) HL C 312., 2005.12.9., 1. o.
([11]) Lásd e határozat (28) preambulumbekezdését.
([12]) Lásd e határozat (21) preambulumbekezdését.

3. AZ INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES ISMERTETÉSE

3.1. A repülőtér számára nyújtott pénzügyi támogatás

3.1.1. *A repülőtér számára nyújtott támogatások szerződéses kerete*

(18) Az angoulême-i repülőtér befektetéseinek és üzemeltetési veszteségeinek egy részét a CG16, a COMAGA és a CCBC finanszírozta az Angoulême-i CCI-vel kötött partnerségi megállapodásuk ([13]) alapján (a továbbiakban: 2002. évi megállapodás). A megállapodást a helyi berendezésre irányuló koncesszió állam általi odaítélését követően kötötték meg. Ebből következően 2006. december 31-ig a CG16, a COMAGA és a CCBC pénzügyi támogatást nyújtott az Angoulême-i CCI részére a repülőtér üzemeltetéséért ([14]). Az SMAC 2007. január 1-től átvállalta a 2002. évi megállapodásban említett vállalásokat.

(19) A 2009. évi alvállalkozói szerződés értelmében az SMAC fedezte a CCI-repülőtér 2009 és 2011 között felhalmozott üzemeltetési veszteségeit. A hozzájárulások lebontása az SMAC tagszervezetei között az angoulême-i repülőtérnek tulajdonítható kiadások tekintetében erre az időszakra megegyezik a 2002. évi megállapodásban előírtakkal.

(20) Végezetül, ahogy azt már feljebb is megállapítottuk, az SNC-Lavalin az SMAC által odaítélt, hat éves időszakra szóló nyilvános üzemeltetési szerződés ([15]) alapján 2012. január 1. óta üzemelteti az angoulême-i repülőteret. Az ajánlati felhívásban ([16]) részt vevők feleknek egy stratégiai fejlesztési tervet kellett kidolgozniuk egy alapforgatókönyvre ([17]) és egy proaktív forgatókönyvre ([18]). Az átruházó hatóság a második forgatókönyvet választotta.

3.1.2. *Infrastrukturális beruházások*

(21) A CCI-repülőtérnek a különböző hatóságok által a repülőtér infrastrukturális beruházásainak finanszírozására ténylegesen kifizetett hozzájárulások részleteit az eljárás megindításáról szóló határozat tartalmazza ([19]). A Bizottság hangsúlyozza, hogy a CCI-repülőtér által a 2004 és 2011 közötti időszakban végrehajtott nem állami beruházások 1 277 000 EUR-t tesznek ki. Ezeket a regionális és helyi érdekelt hatóságok (CG16, COMAGA, CCBC) finanszírozták, majd később az SMAC és a CCI-repülőtér.

(22) A beruházásokkal a kifutópálya 50 méterrel történő meghosszabbítását célozták meg azért, hogy az angoulême-i repülőtér rendelkezzen azokkal a műszaki feltételekkel, amelyekkel ki tudja szolgálni a légi forgalom növekedését várhatóan előidéző légitársaságokat. A francia hatóságok azt is állítják, hogy a repülőtér felszerelését célzó munkálatok és a moduláris berendezések célja az volt, hogy megfeleljenek a közszolgáltatást nyújtó létesítményekre vonatkozó szabályozásnak.

(23) Az állami előjogok kivételével 2012. január 1-től az SMAC felelt a repülőtér felszerelésével és berendezésével kapcsolatos beruházások költségeiért és felügyeletéért. Bár végleges programot nem állítottak össze, ezeknek a beruházásoknak az értékét 1 200 000 EUR-ra becsülik a 2012–2017 közötti időszakra ([20]).

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.3. *Az állami feladatokkal kapcsolatos költségek finanszírozása*

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

3. táblázat

Biztonsági és utasbiztonsági kiadások

(EUR)

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

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

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

4. táblázat

Állami tevékenységek finanszírozására fordított forrásokból származó bevételek

(EUR)

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

3.1.4. *Üzemeltetési támogatás*

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

([21]) Az ennek a határozatnak a (24) preambulumbekezdésében említett állami beruházásokkal kapcsolatos pénzügyi forgalom mellett az üzemeltetéssel összefüggő pénzügyi forgalmat az eljárás megindításáról szóló határozat (43) preambulumbekezdésében található 4. táblázat tartalmazza.
([22]) Tűzoltóautók, vad- és madárveszélyt elhárító járművek, kerítés.
([23]) Utas- és poggyászellenőrző berendezés.
([24]) Lásd e határozat 8.1.1.2. szakaszát.
([25]) Lásd az eljárást megindító határozat (36) preambulumbekezdését.

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

5. táblázat

A CCI-repülőtér számára nyújtott üzemeltetési támogatás összege

(ezer EUR)

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

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

6. táblázat

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

(EUR)

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

7. táblázat

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

(EUR)

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

3.2. **Az angoulême-i repülőtér díjazási keretrendszere**

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

8. táblázat

Légiforgalmi díjak az angoulême-i repülőtéren

(EUR)

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

(EUR)

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

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

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

3.3. **Kapcsolat a Ryanairrel**

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

(32) Egy európai projektfelhívás ([27]) közzétételét követően az SMAC két szerződést kötött 2008. február 8-án: az elsőt a Ryanairrel, a másodikat pedig az Airport Marketing Services-zel, a Ryanair kizárólagos tulajdonában álló leányvállalatával (a továbbiakban: AMS). E két szerződés (a továbbiakban: a 2008. évi szerződések) célja az volt, hogy menetrend szerinti légi járatot létesítsenek Angoulême és London Stansted között.

(33) A Ryanairrel kötött szerződés repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozott (a továbbiakban: a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés). Az AMS-szel kötött szerződés (a továbbiakban: a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés) az útvonal népszerűsítését és hirdetését célozza.

(34) A 2008. évi szerződéseket az útvonal elindításától számított ötéves időszakra kötötték meg ([28]). Bár más légitársasággal nem kötöttek hasonló szerződést, az illetékekre vonatkozó 2009. március 1-i határozat az illetékekkel kapcsolatos összes intézkedést tartalmazza. Ez a határozat az útvonal elindításától számított három évre utasonként 15 EUR, 12 EUR, majd 9 EUR összegű, „a járat fejlesztéséhez való hozzájárulásról" tesz említést, melynek felső korlátja 400 000 EUR, 300 000 EUR, illetve 225 000 EUR. Az utolsó intézkedést nem említi az illetékekre vonatkozó 2010. évi határozat.

3.3.2. *A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés*

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

9. táblázat

A Ryanairre vonatkozó repülőtéri illetékek

(EUR)

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

([26]) A Ryanairrel kapcsolatban lásd ennek a határozatnak a (35) preambulumbekezdését, a 9. táblázatot.
([27]) HL S 144–179348., 2007.7.28.
([28]) 2.1. cikk mindkét szerződésben.
([29]) A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 4.1. cikke.
([30]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (55) és azt követő preambulumbekezdéseit.

(EUR)

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

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

3.3.3. *A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés*

(37) A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés kizárólag a Ryanair azon vállalására alapul, hogy működtetni fogja a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződésben ismertetett Angoulême–London Stansted járatot ([33]). Az említett szerződésben az AMS vállalta, hogy marketingszolgáltatásokat nyújt a Ryanair weboldalán a szerződés időtartamának első három évében, amennyiben az SMAC-tól ezért pénzt kap ([34]).

(38) Ezenkívül, bár a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést az AMS írta alá, a szerződés ([35]) azt kötötte ki, hogy ha a Ryanair a szerződés teljesítése harmadik évének letelte előtt felmondja a szerződést, úgy az Ryanairnek a negyedik évre 50 000 EUR-t, illetve az ötödik évre 25 000 EUR-t kell fizetnie az SMAC-nek.

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

(39) 2008-ban és 2009-ben a Ryanair kereskedelmi tevékenysége az angoulême-i repülőtér forgalmának 95–97 %-át tette ki. Ez a tevékenység a repülőtér teljes elméleti kapacitásának – amely a francia hatóságok becslései szerint évi 100 000 utast jelent – 25–28 %-át foglalta le.

(40) A repülőtér vezetője, az SMAC, a Ryanair és az AMS között 2008–2010 között lezajlott pénzügyi forgalom lebontása a következő:

10. táblázat

2008–2010 közötti pénzügyi forgalom

(EUR)

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

([1]) A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés szerinti kifizetéseket közvetlenül az SMAC bonyolította az AMS felé.
([2]) A nettó átutalás nem tartalmazza a Ryanair tevékenységével összefüggő egyéb bevételeket vagy kiadásokat.

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

([31]) A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 6. cikke.
([32]) A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 10. cikkének (3) bekezdése.
([33]) A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 1. cikke.
([34]) Lásd az eljárást megindító határozat (60) preambulumbekezdését.
([35]) A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 7. cikke.

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

4. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

(43) A Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában kétségeit fejezte ki a repülőtér üzemeltetőinek pénzügyi támogatását illetően ([36]).

(44) A Bizottság először azon nem gazdasági tevékenységek hatáskörével kapcsolatban fejezte ki kétségeit, amelyeket valószínűleg a hatóság fog finanszírozni. A Bizottság hangsúlyozta, hogy azt, hogy az angoulême-i repülőtér összes tevékenységét egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás hatáskörébe vonták, az *Altmark* ügyben hozott ítéletben ([37]) megállapított első kritériumra tekintettel valószínűleg meg fogja cáfolni egy nyilvánvaló értékelési hiba.

(45) Másodszor, a Bizottság kétségbe vonta az *Altmark* ügyben hozott ítéletben említett második kritériumnak való megfelelést, mely szerint a végzett tevékenységekre vonatkozó ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket előzetesen kell megállapítani.

(46) Harmadszor, a Bizottság kételyeit fejezte ki az SNC-Lavalin számára a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek fedezésére nyújtott ellentételezés mértékével kapcsolatban (az *Altmark* ítéletben megállapított harmadik kritérium). Negyedszer, a Bizottságnak komoly kételyei voltak a szolgáltatók kiválasztására (az *Altmark* ítéletben megállapított negyedik kritérium), többek között a versenyben lévő ajánlatról szóló információ hiányában az SNC-Lavalin által garantált üzemeltetési időszakra vonatkozóan.

(47) A Bizottságnak továbbá kételyei voltak a Ryanair számára odaítélt intézkedésekkel kapcsolatban. A Bizottság, miután megállapította a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés közötti lehetséges kapcsolat meglétét, arra az álláspontra helyezkedett, hogy a Ryanair nem a piaci árat fizette a repülőtéri szolgáltatások igénybe vételéért ([38]).

5. FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEi

5.1. A repülőtér számára nyújtott pénzügyi támogatás

5.1.1. *A támogatásként való besorolásról*

5.1.1.1. A gazdasági tevékenység fogalmáról

a) A repülőtér-üzemeltetők

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

b) Az infrastruktúra állami finanszírozása vizsgálatának jogalapja

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

([36]) Lásd az eljárás megindításáról szóló, már hivatkozott határozat (175) preambulumbekezdését.
([37]) A C-280/00. sz., Trans GmbH and Regierungspräsidium kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ügyben hozott ítélet (EBHT 2003, I-7747. o.).
([38]) Lásd az eljárás megindításáról szóló, már hivatkozott határozat (240) preambulumbekezdését.
([39]) Az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légi közlekedés állami támogatására való alkalmazásáról szóló közösségi iránymutatás (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.).

c) A hatóságok előjogai

(50) A francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy a Bizottság a lipcsei repülőtérről szóló határozatában ([40]) arra a következtetésre jutott, hogy a közbiztonsággal, tűzoltással és üzembiztonsággal kapcsolatos előjogok gyakorlásához kapcsolódó repülőtéri infrastruktúrák nem tekinthetők gazdasági tevékenységnek. A francia hatóságok szerint ezeket a védelmi és biztonsági intézkedéseket ([41]) a repülőtéri illetékből ([42]) származó bevételből finanszírozzák. Az illetéket minden évben az 5000 forgalmi egységet ([43]) meghaladó tevékenységet végző repülőteret üzemeltető közjogi vagy magánjogi szervezetek által fedezendő és beszedendő költségekre tekintettel állapítják meg. Ezt a mechanizmust igazolják azok a konkrét védelmi és biztonsági korlátozások, amelyek túlmutatnak az egyszerű üzemeltetési követelményeken.

(51) A francia hatóságok megjegyzik, hogy a kiadások egy része csak részben fedezett ([44]). Továbbá a repülőtéri üzemeltetők által bevallott adatokat összemérhetik az aktuális évvel és az előző két évvel.

(52) A francia hatóságok azt állítják, hogy ez a mechanizmus nem okoz túlkompenzációt. Először, a repülőtéri illetéket addig nem használják a kiadások megtérítésére, amíg a bevallott adatokat nem ellenőrizték. Másodszor, a beruházásokat a beruházási keretösszeggel arányosan kompenzálják. Ezenfelül pozitív egyenleg esetén az összeget átviszik a következő évekre, és a pozitív egyenleg díját az üzemeltető fizeti meg. A francia hatóságok e tekintetben megemlítik a megnövekedett védelmi és biztonsági költségek ([45]) miatt felmerülő gyakori hiányt a repülőtéri illetékekből származó bevételben.

(53) A francia hatóságok továbbá hangsúlyozzák, hogy az Angoulême-i CCI a közhatalom gyakorlásával összefüggő egyéb költségeket is fedez a szerződésnek és a koncessziós előírásoknak megfelelően. Ehhez kapcsolódóan az üzemeltető biztosította a repüléstájékoztató szolgálatot ([46]) akkor, amikor az állam nem nyújtott légiforgalmi irányítást. Ezen túlmenően, amikor az állam felelt ezért a tevékenységért, az üzemeltető a szolgálat költségeihez hozzájárulást fizetett az államnak ([47]). A CCI és az SMAC által aláírt alvállalkozói szerződés alkalmazásában az Angoulême-i CCI sürgette egy repüléstájékoztató szolgálat bevezetését az állam által nyújtott légiforgalmi irányítás üzemidején kívül eső időszakokra. A francia hatóságok szerint az ezekből a feladatokból eredő, az Angoulême-i CCI által fedezett költségek a következők:

(ezer EUR)

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

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

5.1.1.2. Szelektív előny megléte

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

([40]) A Bizottság 2008. július 23-i.2008/948/EK határozata a Németország által a DHL és a lipcse-hallei repülőtér javára tett intézkedésekről C 48/06 (ex N 227/06) (HL L 346., 2008.12.23., 1. o.).
([41]) A francia hatóságok úgy vélik, hogy ezek a tevékenységek a vadveszély elleni cselekvéseket is magukban foglalják.
([42]) A repülőtéri illetékre vonatkozó szabályokat az általános adókódex 1609w. cikke és a repülőtéri illeték utasonként megállapított mértékének meghatározása érdekében a repülőtéri üzemeltetők által elérendő bevételről szóló, 2009. december 30-i miniszteri rendelet tartalmazza.
([43]) Egy forgalmi egység egy utasnak vagy 100 kg levélnek vagy szállítmánynak felel meg.
([44]) Például a kerítésépítésnek csak az 50 %-át fedezik.
([45]) A védelmi és biztonsági költségek 1999 és 2010 között az eredeti összeg 6,4-szeresére nőttek.
([46]) Repüléstájékoztató szolgálat (Air Flight Information Service, AFIS).
([47]) A francia hatóságok jelzik, hogy a 2008. pénzügyi évre befizetésre került ez a hozzájárulás.

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

5.1.1.3. A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt hatás

(56) A francia hatóságok fenntartják azt az álláspontjukat, hogy az angoulême-i repülőtérnek odaítélt állami pénzügyi támogatás nem befolyásolja a versenyt. Figyelembe véve, hogy Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle és Bordeaux repülőterei több mint egy órányi autóútra ([48]) vannak az angoulême-i repülőtértől, úgy vélik, hogy ezeket a repülőtereket nem kellene beleszámítani ez utóbbi repülőtér vonzáskörzetébe.

(57) Ezen túlmenően a niorti repülőtér nem alkalmas kereskedelmi járatok fogadására. Ilyen forgalom ott gyakorlatilag nem létezik. A périgueux-i repülőtér kizárólag 60 férőhelyesnél kisebb, két turbólégcsavaros repülőgépeket tud fogadni, ami nem egyezik meg a legtöbb fapados légitársaság által üzemeltetett középtávú útvonalakon használt repülőgépek jellemzőivel. A London és Bordeaux, Limoges, illetve La Rochelle közötti utasforgalom felülvizsgálata nem tár fel az Angoulême–London Stansted útvonal megnyitása és megszüntetése által okozott jelentős változást a forgalomban:

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

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

(58) A francia hatóságok továbbá úgy vélik, hogy az Angoulême-mel fennálló vasúti összeköttetések nem versenyeznek a londoni légi útvonallal. Ezek a piacok világosan elkülönülnek egymástól az árak és a TGV és Eurostar nagysebességű vonatszolgáltatásaival összehasonlított időbeli különbség miatt. Emellett a TGV és a bordeaux-i repülőtér közötti intermodalitás gyakorlatilag nem létezik, mert Tours, Angoulême és Bordeaux között nincs gyorsvonat-csatlakozás.

(59) Még általánosabban véve, a francia hatóságok a légitársaságokra vonatkozó 2005. évi iránymutatásra hivatkoznak, mely kimondja, hogy *„a kis regionális repülőtereknek (D kategória) ítélt támogatások kisebb mértékben torzíthatják a versenyt vagy befolyásolhatják a kereskedelmet a közérdekkel ellentétes mértékben”*. A fenti megfontolások ellenére a francia hatóságok úgy vélik, hogy csak Bordeaux, Limoges és La Rochelle repülőterei fekszenek potenciálisan az angoulême-i repülőtér vonzáskörzetén belül, figyelembe véve a forgalmukat és a jellemzőiket.

(60) Az azonban, hogy a Ryanair járatokat indított London Stanstedre La Rochelle-ből és Limoges-ből, azt jelenti, hogy a légitársaságok külön piacoknak tekintik őket. Hasonlóképpen az Angoulême és a bordeaux-i, limoges-i és La Rochelle-i repülőterek közötti menetidő – amely majdnem megegyezik az Angoulême és London Stansted közötti repülési idővel – visszatartó erejű az angoulême-i lakosok számára.

(61) Következésképpen a francia hatóságok úgy vélik, hogy a versenyre való hatás feltétele nem teljesül, és a Bizottság kifogásai az angoulême-i repülőtér állami finanszírozásával kapcsolatban nem támaszthatók alá, mert az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése alkalmazásának lényeges feltételei közül egy ebben az esetben nem teljesül.

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

5.1.2. *Összeegyeztethetőség a belső piaccal*

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

(62) A francia hatóságok úgy vélik, hogy az angoulême-i repülőtér vezetői számára nyújtott pénzügyi támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal, és nem vonatkozik rá a bejelentési kötelezettség még akkor sem, ha az *Altmark* ítéletben megállapított összes kritérium nem is teljesül. Azon az álláspontonvannak, hogy a repülőteret összességében egy általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak kell tekinteni, melynek célja, hogy részt vegyen a regionális gazdaságfejlesztésben. A francia hatóságok szerint az ilyen összeegyeztethetőség közvetlenül az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésén, illetve 2005/842/EK bizottsági határozatra (a továbbiakban: az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2005. évi határozat) ([49]) alapul a 2012. január 30. előtti időszakra. Ezenkívül a 2012/21/EU bizottsági határozatra (a továbbiakban: az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat) ([50]) is alapul.

a) Az Angoulême-i CCI és az SMAC-kel társult Angoulême-i CCI irányítása alatti időszak

i) A megbízás megléte

(63) A francia hatóságok úgy vélik, hogy az Angoulême-i CCI közszolgáltatási feladattal való megbízása a kereskedelmi törvénykönyv 170–1. cikkéből következik. E rendelkezés szerint a létesítmény hozzájárul „a gazdaságfejlesztéshez, a terület vonzerejének növekedéséhez és fejlesztéséhez, illetve a vállalkozások és társulásaik támogatásához úgy, hogy teljesíti […] a közszolgáltatási feladatokat és az ezen feladatok elvégzéséhez szükséges közérdekű feladatokat”. E célból „minden létesítmény […] hozhat létre és vezethet […] létesítményeket, így különösen […] repülőtereket […]”.

(64) A francia hatóságok hozzáteszik, hogy ez a jogi keret kiegészíti a repülőtér vezetésének és üzemeltetésének felelősségét az Angoulême-i CCI-re ruházó törvényeket. Ez azt eredményezte, hogy az Angoulême-i CCI-t bízták meg a repülőtéri infrastruktúra felépítésével és irányításával. Ugyanez igaz azokra a határozatokra is, amelyekkel az Angoulême-i CCI és a részt vevő regionális és helyi hatóságok elhatározták, hogy részt vesznek a repülőtér finanszírozásában.

ii) Az ellentételezés összege

(65) A francia hatóságok úgy vélik, hogy az Angoulême-i CCI-re vonatkozó költségvetési és számviteli keretet ([51]) úgy alakították ki, hogy elkerüljék a túlkompenzációt.

(66) Általánosságban egy külön költségvetési tételt rendeltek a repülőtéri tevékenységekhez. Ezen túlmenően a repülőtér költségvetéséről szóló szavazás eredménye az ellenőrzés lett, miután érvényesítette azt az Angoulême-i CCI Elnöksége ([52]), vagyis az Angoulême-i CCI választott tagjai. A francia hatóságok e tekintetben kiemelik, hogy a költségvetés előkészítését a működési ügyletek állapotát érintő dokumentumok, az önfinanszírozó kapacitás, a tőkeügyletek, a nyújtott szolgáltatások ütemterve, a részlegek közötti hozzájárulások, illetve a munkavállalók beosztása és bértáblája is segíti.

(67) A francia hatóságok emellett azt is állítják, hogy az SMAC alapszabálya ennek a megbízatására vonatkozik, amely kizárólag nyilvános repülőtéri szolgáltatásnyújtásból áll. A repülőtéri tevékenységekre külön költségvetés áll rendelkezésre. A francia hatóságok hozzáteszik, hogy a költségvetést az SMAC bizottsága szavazza meg. Emellett bármilyen új intézkedést vagy az előző költségvetést 5 %-kal meghaladó intézkedést a minősített többségnek kell jóváhagynia.

(68) Végül a francia hatóságok úgy vélik, hogy a rendszeres jelentéstétel lehetővé teszi annak ellenőrzését, hogy a megszavazott költségvetést megfelelő módon végrehajtották, ami kizárja a túlkompenzációt. A közgyűlés az n+1. évben újra szavaz a végrehajtott költségvetések elfogadásáról. Az ellenőrzés utolsó szintjét az Angoulême-i CCI beszámolóinak a prefektúrára való megküldése biztosítja, ahol ellenőrzik, hogy a beszámolókat megfelelően készítették-e el. 2006. december 31-ig a Polgári Légi Közlekedési Hatóság tette közzé a megfelelésről szóló véleményét. Az SMAC ajánlatkérőként hagyja jóvá a kezdeti, a módosított és a végrehajtott költségvetéseket.

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

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

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

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

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

i) A megbízás megléte

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

ii) Az ellentételezés összege

(70) A francia hatóságok szerint a CCI-repülőtér eredménykimutatásai nem mutatnak túlkompenzációt.

(71) Az SNC-Lavalin leányvállalatának létrehozása által garantált számviteli szétválasztás ([54]) mellett a túlkompenzáció hiányát az SMAC által végzett ellenőrzés ([55]) is biztosítja, melynek célja, hogy elkerülje az általános gazdasági érdekű feladatok költségeihez való hozzájárulásának túlkompenzációját.

(72) A francia hatóságok emellett úgy vélik, hogy az SNC-Lavalin javadalmazása nem volt ésszerűtlen. Először, az ajánlattevőnek meg kellett határoznia az SMAC által előírt maximális garanciát a működése kiegyenlítésére az alapforgatókönyv (kereskedelmi forgalom nélküli működés) és a proaktív forgatókönyv (kereskedelmi forgalmat is tartalmazó működés) szerint. Ha a proaktív forgatókönyvet választott ák, akkor a francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy az SNC-Lavalin ajánlata volt pénzügyi szempontból a legalacsonyabb ajánlat. Másodszor, úgy vélik, hogy az SMAC által a 2012. pénzügyi évben viselt kiadás – kereskedelmi forgalom nélkül – 644 000 EUR volt a 2010. évi 810 000 EUR-hoz képest.

(73) Végül a francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy az ingatlanadó terhei is az SMAC-ra hárultak, amely ingatlantulajdonosként úgy döntött, hogy azt nem hárítja át az üzemeltetőre.

(74) A francia hatóságok tehát úgy vélik, hogy az angoulême-i repülőtér üzemeltetőinek nyújtott finanszírozás a 2012. január 30-át megelőző időszakban az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése és az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2005. évi határozat alapján, illetve az ezt követő időszakban az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat alapján összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal.

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

a) Infrastrukturális beruházások

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

i) Világosan meghatározott közérdekű célkitűzés (1. kritérium)

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

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

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

([53]) A dokumentáció és a műszaki előírás 8. cikke szerint az SNC-Lavalin köteles az állami feladatokat elvégezni, egy repüléstájékoztató szolgálatot létrehozni, a repülőtér biztonságos használatát biztosító feladatokat végrehajtani, a repülőtér területét és a hálózatokat karbantartani, továbbá biztosítani, hogy a repülőtér képes legyen a menetrend szerinti kereskedelmi járatok fogadására.
([54]) Société d'exploitation de l'aéroport d'Angoulême Cognac.
([55]) A francia hatóságok úgy vélik, hogy ezt az ellenőrzést az ajánlati felhívás dokumentációja írja elő.
([56]) Az N 491/2006 sz., 2007. január 27-i bizottsági határozat, Olaszország – Tortoli-Arbatax (HL C 133., 2007.6.15., 3. o.).
([57]) A tanulmányt az *Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires* készítette, amely 2006. június 14-én került közzétételre.

iii) Kielégítő középtávú kilátások a kihasználtságra vonatkozóan (3. kritérium)

(78) A francia hatóságok azt állítják, hogy ugyanez a tanulmány középtávon évente 100 000 fős utasforgalmat prognosztizál, amely a kihasználtságot illetően kielégítő középtávú kilátást jelentene. A francia hatóságok szerint az előrejelzések az első londoni útvonal sűrűsödésének és egy második útvonal megnyitásának feltételezésén alapultak.

iv) Egyenlő és megkülönböztetéstől mentes hozzáférés az infrastruktúrához (4. kritérium)

(79) A francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy az infrastruktúrához való hozzáférés megkülönböztetéstől mentes volt. Az angoulême-i repülőtér infrastruktúrának használatára vonatkozó egyetlen megkötés a forgalmi előtér és a terminál kapacitásából eredő korlátozáshoz kapcsolódott. Az ösztönzők valamennyi új útvonalat indító légitársaság számára nyitva álltak, ám azokból ténylegesen csak a Ryanair húzott hasznot.

v) A kereskedelemre a közös érdekkel ellentétes mértékben gyakorolt hatás hiánya (5. kritérium)

(80) A francia hatóságok azt állítják, hogy csupán az a tény, hogy az angoulême-i repülőteret a légitársaságokra vonatkozó 2005. évi iránymutatás szerinti D kategóriába sorolták, elegendő annak bizonyításához, hogy a versenyt nem befolyásolják a közös érdekkel ellentétes mértékben.

vi) A támogatás szükségessége és arányossága (6. kritérium)

(81) A francia hatóságok úgy vélik, hogy a beruházásokat a repülőtér potenciáljának és fejlődésének fenntartása érdekében szükséges volt 100 %-ban állami pénzügyi támogatásból fedezni. Azon az álláspontonvannak, hogy ez a követelmény igazolta a 2009. január 22-i alszerződéssel a beruházás finanszírozásának megosztását az SMAC és az üzemeltető között. Ez a helyzet nem összekeverendő azzal a helyzettel, amely miatt az SMAC-nek 2012-től évi 179 400 EUR összeg ellentételezést kellett fizetnie a szolgáltatásnyújtásért egy ajánlati felhívást követően. A francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy ez a jogi keret nem írta elő az SMAC számára a beruházások kivitelezését, hanem csak azt, hogy projektmenedzserként járjon el a szolgáltató által javasolt vagy az SMAC által elhatározott beruházások során.

b) Működési finanszírozás

(82) A francia hatóságok először is azt állítják, hogy az Angoulême-i CCI 1984 és 2001 között előlegeket fizetett a repülőtérnek. Úgy gondolják, hogy ezt az időszakot nem kellene a Bizottság vizsgálatába bevonni. Ezen időszak után a másik támogatást működési támogatás útján fizették.

(83) Majd – a beruházások finanszírozását félretéve – a francia hatóságok azt állítják, hogy a regionális és helyi hatóságok által fedezett hiány 350 000 EUR-ra korlátozódott a 2002. és 2003. pénzügyi években ([58]). Hozzáteszik, hogy a 2004–2006 közötti pénzügyi években nem készült jegyzőkönyv a repülőtéri tanács határozatairól. Az Angoulême-i CCI gazdálkodási részlege biztosította a végrehajtott költségvetés kiegyenlítéséhez szükséges összeget.

(84) Végül a francia hatóságok úgy vélik, hogy a működési finanszírozás az e határozat (56)–(61) preambulumbekezdésében említett indokok miatt nem befolyásolja a versenyt. Ennek megfelelően úgy vélik, hogy a versenyre gyakorolt hatás feltétele nem teljesül, és az angoulême-i repülőtér állami működési finanszírozása az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem tekinthető támogatásnak.

(85) A francia hatóságok azt is állítják, hogy ha a szóban forgó finanszírozás támogatás lenne, akkor azt a belső piaccal összeegyeztethetőnek kellene tekinteni és a bejelentési kötelezettség alól mentesíteni. E tekintetben a 2005. évi iránymutatásra és az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2005. évi határozatra támaszkodnak.

5.2. **Kapcsolat a Ryanairrel**

5.2.1. *A támogatásként való besorolásról*

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

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

(87) Azt is hangsúlyozzák, hogy a 2006-ban kezdődött javítási munkálatok ([59]) célja nem az volt, hogy egy bizonyos társaságnak a kedvére tegyenek, hanem hogy fogadni tudják a légitársaságokat. Azt ugyanakkor kiemelik, hogy mivel nem akadt a repülőteret rendszeresen használó más légitársaság, így az összes beruházást gyakorlatilag a Ryanairhez rendelték hozzá.

(88) A Ryanairrel való kereskedelmi kapcsolatok költségeit illetően a francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy a repülőtéri üzemeltetőnek kellett állnia a további személyzeti költségeket. Az előrejelzés és a tényleges költségek közötti eltérésekre hívják fel a figyelmet:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2.2. *Összeegyeztethetőség a belső piaccal*

(90) A francia hatóságok úgy vélik, hogy a 2005. évi iránymutatás egyes feltételei nem teljesültek.

(91) Először, azt állítják, hogy a Ryanair nem nyújtott be üzleti tervet. Úgy érezték, hogy a 2008. évi szerződések aláírásához vezető csökkenő támogatás lehetővé tette a légitársaság számára, hogy elégséges kereskedelmi árrést érjen el.

(92) Ebből következően hangsúlyozzák, hogy az üzleti terv hiányában lehetetlen igazolni, hogy a támogatási intenzitás feltétele teljesül-e. Az Angoulême-i CCI és az SMAC azonban a közszolgáltatási kötelezettséggel terhelt útvonalak létrehozásáról rendelkezésre álló információ alapján úgy gondolja, hogy ez a kritérium teljesült.

(93) A francia hatóságok továbbá azt is állítják, hogy az éves utasszámnak a járatpárok növelése nélkül 2008-ban és 2009-ben elért [….] (*) %-os növekvő tendenciája valószínűleg 2010-ben is folytatódott volna.

(94) Végül az e határozat (56)–(60) preambulumbekezdésében foglaltaknak megfelelően a francia hatóságok azon a véleményen vannak, hogy az elfogadott intézkedések nem befolyásolják a kereskedelmet a közérdekkel ellentétes mértékben.

5.3. **Az új iránymutatás**

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

(*) Bizalmas információk

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

6. A HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI

6.1. Az Air France észrevételei

(97) Az Air France úgy véli, hogy a Ryanair és leányvállalata (AMS) javára nyújtott intézkedések különösen jól jellemzik a Ryanair kereskedelmi gyakorlatát.

(98) Az Air France az új iránymutatásnak erre az ügyre való alkalmazásával kapcsolatban is nyújtott be észrevételeket a Bizottságnak. Az Air France ellenzi az új iránymutatás alkalmazását a repülőterek működési támogatásával kapcsolatos ügyekre, még akkor is, ha a támogatást az iránymutatás közzétételét megelőzően fizették ki.

(99) Először, az Air France úgy ítéli meg, hogy ez az új iránymutatás visszamenőleges alkalmazása, amely a tisztességtelen üzemeltetőknek kedvez azzal, hogy legitimálja az olyan magatartást, amely a magatartás tanúsításának idejére alkalmazandó szabályoknak nem felelt meg. Ezzel szemben az említett megközelítés megbünteti azokat az üzemeltetőket, amelyek az állami támogatás elfogadásától való tartózkodással teljesítették a korábbi iránymutatásokat.

(100) Másodszor, az Air France hangsúlyozza, hogy az új iránymutatás visszamenőleges alkalmazása a repülőterek számára odaítélt működési támogatásra az általános jogelvekkel és az európai ítélkezési gyakorlattal is ellentétes.

6.2. A Ryanair észrevételei

(101) A Ryanair légitársaság (a továbbiakban: Ryanair) vitatta azt az állítást, hogy az általa az angoulême-i repülőtérrel kötött, repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés állami támogatásnak minősül.

(102) Azt állítja, hogy a London Stansted és Angoulême közötti útvonal elindítására irányuló döntése azt a szándékát tükrözte, hogy alacsony költségű bázist biztosítson, amelynek környezete illett az angoulême-i repülőtér jellemzőihez. Továbbá az angoulême-i repülőtér konkrét jellemzői arra ösztönözték, hogy versenyképes repülőtéri díjtáblázatot ajánljon. Az új útvonal megnyitásához kapcsolódó bizonytalanságok ([60]) ellenére és a vállalt kockázatok eredményeképpen a Ryanair úgy véli, hogy a repülőtér ésszerűen remélhette azt, hogy nyereséget termel a megkötött megállapodásból a többi útvonalon elért sikerei miatt.

(103) A Ryanair azt is hangsúlyozza, hogy a London Stansted–Angoulême közötti útvonal bezárására irányuló döntést kereskedelmi indokok miatt hozták meg. Azt állítja, hogy a bevételkiesés 2008-hoz képest 2009-ben elérte a […] %-ot ([61]). Azt is kiemeli, hogy jóhiszeműen, a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 9. cikkének megfelelően tárgyalt az angoulême-i repülőtérrel egy életképes gazdasági megállapodás megkötéséről. Azt állítja, hogy 2009 szeptemberében kérte a repülőtéri illetékek csökkentését. Miután az SMAC 2010. február 3-án elutasította a kérelmét, a Ryanair állítása szerint azt javasolta, hogy kizárólag július és augusztus hónapban üzemelteti tovább az útvonalat, amit az SMAC egyből elutasított, így a megállapodást felbontották.

6.2.1. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

6.2.1.1. Állami források megléte

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

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

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

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

6.2.1.2. Az intézkedések államnak való betudhatósága

(105) A Ryanair úgy véli, hogy pusztán az, hogy az Angoulême-i CCI állami irányítás alatt van és a forrásai illetékek, nem elegendő az államnak való betudhatóság kritériumának teljesüléséhez.

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

6.2.2. *Szelektív előny*

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

(107) A Ryanair úgy véli, hogy őt és az AMS-t nem kellene a szóban forgó intézkedések egyedüli kedvezményezettjeként tekinteni.

(108) Először, a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés kedvezményezettje a repülőtér volt; a cél az volt, hogy ne nőjön a Ryanair útvonalainak kihasználtsági mutatója vagy hozama. Másodszor, sem az AMS részvényesi struktúrája, sem az eszközei nem szolgáltatnak alapot annak vitatására, hogy a szóban forgó szerződéseknek eltérő céljai voltak. A Ryanair azt is hangsúlyozza, hogy a két szerződést a Bizottság által hangsúlyozott közös vezetés ellenére különböző személyek írták alá ([67]).

(109) A Ryanair azt is megállapítja, hogy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés megkötése nem előfeltétele az útvonal megnyitásának. Ez a gyakorlat azonban gyakoribb a regionális repülőterek esetében ([68]).

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

(110) A Ryanair vitatja a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés közös vizsgálatát. Hangsúlyozza, hogy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések az AMS, a Ryanair leányvállalatának hatáskörébe tartoznak. A szerződéseket a Ryanairnek a repülőterekkel kötött szerződéseitől külön tárgyalják és kötik meg.

(111) A Ryanair azonban hangsúlyozza, hogy maga a társaság hajtja végre az úti céljai reklámkampányait. Azt is hozzáteszi, hogy hirdetést helyezett el a weboldalán harmadik felek javára az AMS bevonása nélkül. Végezetül a Ryanair úgy véli, hogy a Bizottság a pozsonyi repülőtérre vonatkozó határozatában ([69]) elismerte, hogy a társaság weboldalán elhelyezett reklámkampánynak van értéke.

6.2.2.3. Az óvatos piacgazdasági befektető elve

a) Üzleti terv

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Észrevételek a piacgazdasági befektető elve alkalmazásának feltételeiről

(113) A Ryanair úgy véli, hogy a Bizottság nem alkalmazhatja szelektíven a piacgazdasági befektető elvét. A Törvényszék álláspontjára hivatkozással ([71]) hangsúlyozza, hogy a Bizottságnak a kereskedelmi ügyletet egészben kell elképzelnie, és az intézkedések valamennyi kapcsolódó jellemzőjét és azok kontextusát is vizsgálnia kell ([72]).

(114) A Ryanair továbbá úgy ítéli meg, hogy a Bizottságnak össze kell hasonlítania a Ryanair és az állami repülőterek között kötött megállapodásokat a részben vagy teljesen magánbefektetők által birtokolt repülőterekkel kötött megállapodásaival. A Ryanair ezen elemzés alkalmazásában egy tanulmányra ([73]) hivatkozik. A Bíróság ítélkezési gyakorlatát felidézve ([74]) azt állítja, hogy a Bizottságnak csak ott érdemes a költségeken alapuló megközelítést alkalmaznia, ahol magánbefektetőre nem tesznek hivatkozást.

(115) A Ryanair úgy véli, hogy téves a Bizottság azon megközelítése, hogy kizárólag az adott repülőtérrel egy vonzáskörzetben található repülőtereket fogadja el összehasonlító alapként ([75]).

(116) A Ryanair azt állítja, hogy az összehasonlító alapot nyújtó repülőterektől kapott piaci referenciaárakat nem befolyásolták a környező repülőterek számára nyújtott állami támogatások. Ezért csak nagyjából lehet meghatározni a piacgazdasági magánbefektető elvének próbájához a piaci referenciaértékeket.

(117) Tulajdonképpen

— az összehasonlító elemzéseket széles körben alkalmazzák a piacgazdasági magánbefektető elvének próbájában az állami támogatás területén kívül;

— a társaságok csak annyiban vannak hatással egymás árképzési döntéseire, amennyire a termékeik helyettesítő vagy kiegészítő termékeknek minősülnek;

— az ugyanabban a vonzáskörzetben található repülőterek nem szükségszerűen versenyeznek egymással, és a benyújtott jelentésekben szereplő, összehasonlító alapot nyújtó repülőterek számára csak korlátozott versenyt jelentenek a vonzáskörzeten belül található állami tulajdonú repülőterek. Az összehasonlító alapot nyújtó repülőterek vonzáskörzetén belül található kereskedelmi repülőterek kevesebb mint egyharmada van teljes mértékben állami tulajdonban, és az összehasonlító alapot nyújtó repülőterek vonzáskörzetén belül található egyik repülőtér sem volt folyamatban lévő, állami támogatással kapcsolatos ügyek alanya (2013 áprilisától);

— még akkor is, ha az ugyanabban a vonzáskörzetben belül található állami tulajdonú repülőterek versenyt is jelentenek az összehasonlító alapot nyújtó repülőterek számára, alapos okkal feltételezhető, hogy a viselkedésük összhangban van a piacgazdasági magánbefektető elvével (például ahol magas a magántulajdonosi hányad vagy a repülőtér magánirányítás alatt van);

— a piacgazdasági befektető repülőterek nem fognak a többletköltségeknél alacsonyabb árakat meghatározni.

(118) A Ryanair azt állítja, hogy a piacgazdasági befektető elvének a regionális repülőterek alacsony gazdasági értékét a tevékenységük gyors fejlődését megelőzően kell figyelembe vennie. A bezárásukkal vagy a működésük fenntartásával kapcsolatos költségeket illetően a Ryanair úgy véli, hogy – a Törvényszék ítélkezési gyakorlatát felidézve ([76]) – bármilyen kevésbé költséges alternatívát a piacgazdasági befektető elvével összhangban lévőnek kell tekinteni.

(119) A Ryanair ezért úgy ítéli meg, hogy a Bizottságnak az átlagköltségek helyett a többletköltségeket kellene figyelembe vennie. Az angoulême-i repülőtérnek gazdaságilag ésszerű érdeke volt a marginális (vagy még alacsonyabb) költségek szerinti árképzést választani.

([71]) A T-196/04 sz., *Ryanair kontra Bizottság* ügy (EBHT 2008., II-03643. o.).
([72]) A Ryanair e tekintetben a nem repüléstechnikával kapcsolatos bevételekre és a hálózati externáliákra hivatkozik.
([73]) Az Oxera által 2012. június 25-én készített tanulmány.
([74]) A Ryanair a C-83/01P, C-93/01 P. és C-94/01 P sz., Chronopost SA egyesített ügyekben hozott bírósági ítéletre (EBHT 2008., I-6993. o.) hivatkozik. Hivatkozik továbbá a közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabályra (2011).
([75]) A piacgazdasági magánbefektető elvének próbájához kapcsolódó összehasonlító elemzésben a piaci referenciaérték meghatározása. A Ryanair állami támogatással kapcsolatos ügyei, készítette az Oxera a Ryanair részére, 2013. április 9.
([76]) A T-98/00. sz., Linde kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., II-3961. o.) 43–54. pontja.

(120) Először, minél nagyobb versennyel nézett szembe a repülőtér, annál inkább ösztönözte ez az árainak a marginális költségekre való leszállítására.

(121) Hasonlóképpen a Ryanair szerint a Bizottságnak figyelembe kellene vennie minden egyes repülőtér egyedi jellegét ([77]). E tekintetben az a véleménye, hogy a regionális repülőterek közötti erős versenykörnyezet arra ösztönzi őket, hogy versengjenek azért, hogy szerződést köthessenek vele. Ilyenkor ezek a repülőterek a magánbefektetőkkel megegyező módon viselkednek.

(122) A repülőtér arculatának javítási vágya arra ösztönzi a repülőteret, hogy reklámkampányt vigyen véghez. Ez a hatás ott a legerősebb, ahol a regionális repülőterek piaci ereje korlátozott, és érdekükben áll az olyan légitársaságok bevonzása, amelyek növelhetik a forgalmukat.

(123) A Ryanair továbbá úgy véli, hogy az ezekre a repülőterekre alkalmazható üzleti tervben jelezni kell, hogy az állandó és az infrastrukturális költségeknek csak egy része vissza nem térülő költség. Az üzleti terv időintervallumát a szokásos 5 év helyett legalább 15 évre kellene változtatni.

(124) E tekintetben a Ryanair úgy véli, hogy a „közös kassza" megközelítést kellene alkalmazni. A Bizottságnak a pozsonyi repülőtérre vonatkozó határozatában ([78]) foglalt álláspontjára hivatkozva a Ryanair úgy véli, hogy a nem repüléstechnikával kapcsolatos bevételek – amelyek a repülőtér bevételének körülbelül 50 %-át adják – különösen fontosak a nem kellően kihasznált regionális repülőterek számára. A szándék az, hogy növeljék a bevételeket, hogy azok a lehető legtöbb állandó költséget fedezzék, ami megmagyarázza a Ryanairrel kötött szerződésekben előírt kötbérfizetést, amennyiben a Ryanair nem teljesítené a vállalásait. A Ryanair tevékenysége emeli a repülőtér gazdasági értékét, és a repülőtér szabadon kihasználhatja ezt más légitársaságok odavonzásával.

(125) A Ryanair szerint az új útvonal megnyitásával kapcsolatos hálózati hatások megállapodások kötésére ösztönzik a regionális repülőtereket olyan légitársaságokkal, mint a Ryanair ([79]). A Ryanair úgy véli, hogy az angoulême-i repülőtér érdeke a vele való megállapodás megkötésében sokkal nagyobb volt, hiszen az egyetlen alternatíva a közszolgáltatási kötelezettséggel terhelt útvonalak megnyitása lett volna, melyeket kis – például sugárhajtóműves – repülőgépeket használó légitársaságok működtettek volna. A Ryanair azonban hangsúlyozza, hogy ez a második lehetőség alternatív költségekkel járt volna a repülőtér számára, mert a nagyobb légitársaságok alacsonyabb költséget termelnek utasonként.

(126) A Ryanair továbbá úgy ítéli meg, hogy a Bizottságnak figyelembe kellene vennie a tevékenysége által létrehozott hálózati externáliákat. Egy, a Ryanairrel kötött szerződés mágnesként vonzza a nagyobb láthatóságra és jobb infrastruktúrára törekvő légitársaságokat. Ezek a hálózati hatások pozitívan hatnak a repüléstechnikai és a nem repüléstechnikai bevételekre ([80]). A Ryanair úgy véli, hogy a Bizottság ezt a megközelítést alkalmazta a pozsonyi repülőtérre vonatkozó határozatában ([81]). A repülőtereknek ezért érdekükben áll a forgalommal kapcsolatos vállalásokat nyújtó légitársaságokkal megállapodást kötni.

(127) A Ryanair hangsúlyozza, hogy az általa kötött megállapodások nem kizárólagosak. A Ryanair szolgáltatásaival megegyező szolgáltatásokat kínáló bármely más légitársaságnak is ugyanilyen működési feltételeket nyújthattak.

(128) A nyereségességi elemzést illetően a Ryanair úgy véli, hogy egy, a magánszektorban tevékenykedő ésszerű befektető az alábbi elveket követné ([82]):

— az elemzést fokozatosan növekvő alapon végzik;

— előzetes üzleti terv nem feltétlenül szükséges;

— egy nem túlterhelt repülőtér esetében a „közös kassza" megközelítés a megfelelő árképzési módszertan;

— csak az üzemelő repülőtér gazdasági tevékenységével összefüggő bevételeket kell figyelembe venni;

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

([78]) Lásd a 69. lábjegyzetben hivatkozott határozatot.

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

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

([81]) Lásd a 69. lábjegyzetben hivatkozott határozatot.

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

— a megállapodás teljes időtartamát – ideértve a hosszabbításokat is – figyelembe kell venni;

— a jövőbeni pénzügyi forgalmat le kell számítolni a megállapodások nyereségességének vizsgálata során.

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

c) A piacgazdasági befektető elvének alkalmazása

(130) A Ryanair általánosságban úgy véli, hogy az Angoulême-i CCI valódi magánbefektetőként viselkedett, mert az államtól független státusa önmagában bizonyítja megfelelőségét a piacgazdasági befektető elvével. Az, hogy a repülőtéri beruházások finanszírozását az SMAC egy tagja biztosította, újabb bizonyítéka ennek, hiszen a repülőtér tulajdonosainak érdekében állt a repülőtér értékének növelése.

(131) A Ryanair hangsúlyozza, hogy az általa fizetett repülőtéri illetékek vizsgálatát a kisebb mértékű igényei ellenében kellene elvégezni. Más légitársaságokkal összehasonlítva a Ryanair azt állítja, hogy az üzleti modelljéhez kevesebb utasfelvételi pult, berendezés és szolgáltatás kell, és az, hogy nem alkalmaz közbülső leszállást, csökkenti a repülőgépei földi kiszolgálásának időtartamát és intenzitását, továbbá növeli a személyzet termelékenységét a repülőtéri szolgáltatásoktól való függés csökkentése érdekében.

(132) Azt is állítja, hogy a piacgazdasági befektető elve értelmében egyes európai repülőterek a hasonlóságok miatt helyettesíthetők az angoulême-i repülőtérrel ([83]). A Ryanair e tekintetben egy összehasonlító tanulmányt nyújt be, amely arra a következtetésre jut, hogy az angoulême-i repülőtérhez hasonló […], […], […] és […] repülőterek által kiszabott repülőtéri illetékek átlagban alacsonyabbak az angoulême-i repülőtér illetékeinél ([84]).

11. táblázat:

Az angoulême-i repülőtérhez hasonló repülőterek

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

(133) A Ryanair azt is állítja, hogy az angoulême-i repülőtér azután hozott döntései, miután bezárta a London Stanstedre vezető útvonalat, annak megállapításához vezettek, hogy a repülőtér úgy vélte, hogy a fapados légitársaság által üzemeltetett, Egyesült Királyságba vezető menetrend szerinti kereskedelmi szolgáltatás hihető megoldás. Ezzel kapcsolatban az SNC-Lavalinnal kötött megállapodásra hivatkozik, akinek felhatalmazása volt egy agresszív fejlesztési forgatókönyv bevezetésére.

(134) A Ryanair továbbá úgy véli, hogy a garantált utasszám – például amire ő is kötelezte magát – behatárolná a repülőtér által vállalt gazdasági kockázatot. Következésképpen a garancia alacsonyabb szintű nyereségességet igazol, mint amennyit egy magánbefektető igényelne e rendelkezés előnyei nélkül.

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

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

(135) A Ryanair azt is megállapítja, hogy a „közös kassza" megközelítés ([85]) megmagyarázza, hogy egy repülőtér miért a repülőtéri illetékek csökkentésével igyekszik maximálni a bevételeit. A Ryanair ezért kifogásolja azt a megállapítást, hogy a negatív ár nem lehet piaci ár. Úgy véli, hogy a negatív repülőtéri illeték összeegyeztethető a piacgazdasági befektető elvével, ha a nem repüléstechnikai bevételek várható szintje kellően magas. Ebben az esetben a Ryanair úgy ítéli meg, hogy egy magánbefektető ésszerűen feltételezheti, hogy a nem repüléstechnikai bevételek – amelyek nem voltak – az általa generált forgalom következtében növekedni fognak ([86]).

(136) Azt állítja, hogy ez a megközelítést támasztja alá az angoulême-i repülőtér különleges helyzete. Úgy ítéli meg, hogy a piacgazdasági befektetőnek az infrastrukturális költségeket és az állandó üzemeltetési költségeket vissza nem térülő költségeknek kellene tekintenie. Ez fokozottan érvényes erre az esetre, mert az angoulême-i repülőtér számára valószínűsíthetően versenyt jelentett a TGV nagysebességű vonatszolgáltatás ([87]). A Ryanair emellett fenntartja, hogy ha a repülőtér bezárása is opció lett volna, az eszközöknek a bezárási költségekkel csökkentett piaci értéke nem lett volna jelentős. Ezeket a vissza nem térülő költségeket tehát figyelmen kívül kell hagyni.

(137) Szem előtt tartva továbbá azt, hogy a Ryanair vállalta, hogy minimális forgalomszintet garantál, amelynek elmulasztása kötbérfizetést von maga után, úgy véli, hogy bármilyen kereskedelmi ajánlat javulást jelentene az angoulême-i repülőtér jellemzőivel rendelkező repülőtér helyzetében. Az egyetlen feltétel, hogy a marginális bevételeinek magasabbnak kell lennie a marginális költségeinél, ami megkülönbözteti az angoulême-i repülőtér helyzetét a Bíróság által a *Chronopost* ítéletben ([88]) vizsgált helyzettől. Ebből következően a Ryanair azt állítja, hogy ebben az esetben egy magánbefektető a piacgazdaságban nem feltétlenül a beruházások megtérülésére törekedne a meglévő infrastruktúra esetében. A Ryanair szerint az ilyen befektető nem várná el a szerződő légitársaságtól, hogy részt vegyen a megállapodás megkötése előtt felmerült üzemeltetési költségek fedezésében.

(138) Végül a Ryanair azt állítja, hogy az angoulême-i repülőtér által hozott döntéseket nem kifejezetten neki címezték.

(139) Ez a helyzet elsősorban az angoulême-i repülőtér átalakítására vonatkozó döntésekkel. A legtöbb ilyen beruházást a megérkezése előtt hajtották végre. Emellett hangsúlyozza, hogy sok esetben a személyzet toborzási szerződéseit azután kötötték vagy hosszabbították meg, hogy a Ryanair távozott. Ezek a döntések tehát egy nagyobb terv részei voltak, amely értelmében az angoulême-i repülőteret a fapados légitársaságok piacán pozicionálják ([89]). Az SMAC által a Ryanair távozása után hozott döntések – úgymint az SNC-Lavalin választása a forgatókönyvek közül – bizonyítják ezt.

(140) Végül a Ryanair hangsúlyozza, hogy a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 3. cikke kikötötte, hogy a neki odaítélt működési feltételek más légitársaság számára is megadhatók. Azt állítja, hogy a repülőtéri illeték mértékét minden esetben az angoulême-i repülőtér tette közzé.

d) Az AMS felé tett kifizetésekkel kapcsolatos észrevételek

(141) A Ryanair nem ért egyet a Bizottság előzetes értékelésével, hogy az AMS felé tett kifizetések a repülőtér számára költségek, mert ez a megközelítés nem veszi figyelembe az AMS-nek a repülőtérnek nyújtott szolgáltatásai értékét. A Ryanair továbbá úgy véli, hogy a piacgazdasági szereplő elemzése értelmében az értékes marketingszolgáltatások megvásárlását piaci árakon elkülönítve kell kezelni egy repülőtér és légitársaság közötti kapcsolódó szerződéses megállapodástól.

(142) Ennek alátámasztására a Ryanair benyújtja az AMS által felszámított referenciaáraknak és a más utazási weboldalak által kínált hasonló szolgáltatások árainak az elemzését ([90]). Az elemzés arra a következtetésre jut, hogy az AMS által felszámított árak az átlagnál alacsonyabbak voltak, vagy az összehasonlított weboldalak árfekvésének középmezőnyében helyezkedtek el.

(143) A Ryanair szerint ez azt mutatja, hogy az AMS árai összhangban vannak a piaci árakkal, és a nemzeti repülőterek az AMS szolgáltatásainak megvásárlására vonatkozó döntése összeegyeztethető a piacgazdasági szereplő próbájával. A Ryanair továbbá bizonyítékot szolgáltat az AMS szerződései alapján a repülőtereknek nyújtott szolgáltatásokról, aminek az a célja, hogy megmutassa, hogy mennyit jelentenek ezek a szolgáltatások a repülőtereknek.

([85]) Lásd e határozat (124) preambulumbekezdését.

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

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

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

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

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

(144) A Ryanair szerint, ha a Bizottság a Ryanair e megközelítés elleni tiltakozása ellenére kitart amellett, hogy beleveszi az AMS szerződéseit és a Ryanair repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéseit az egységes piac gazdasági szereplőjének próbájába, úgy az AMS-szolgáltatásoknak a repülőterek számára nyújtott értékét sem szabad figyelmen kívül hagynia.

(145) A Ryanair emellett számos jelentés következtetéseire is utal, amelyek megerősítik, hogy ő egy erős páneurópai márka, amely képes díjtöbbletet termelni a reklámszolgáltatásaiból.

(146) A Ryanair a gazdasági tanácsadója, az Oxera által készített jelentést is benyújtotta azokról az elvekről, amelyek mind a Ryanair és az repülőterek között létrejött légiforgalmi szerződéseket, mind az AMS és ugyanezen repülőterek között megkötött marketingszerződéseket magában foglaló, egy piacgazdasági szereplő nyereségességét mérő tesztben is alkalmazandók ([91]). A Ryanair hangsúlyozza, hogy ez nem sérti azt az álláspontját, hogy az AMS-szerződéseket és a légiforgalmi szerződéseket külön kellene alávetni a piacgazdasági szereplő próbájának.

(147) A jelentés kimondja, hogy az AMS-hez kapcsolódó bevételt a közös nyereségességi elemzés értelmében a bevételi oldalon kellene szerepeltetni, míg az AMS-szel kapcsolatos kiadásokat a költség oldalon. Ehhez a jelentés egy pénzügyi forgalomra alapuló módszert javasol, amiben az AMS-re költött kiadásokat működési többletkiadásoknak tekintik.

(148) A jelentés azt állítja, hogy a marketingtevékenységek hozzájárulnak a márka értékének létrehozásához és javításához, ami a marketingszerződés időtartama alatt és utána is valószínűleg üzletet szerez és profitot termel. Ez lenne a helyzet ott, ahol a Ryanairrel kötött szerződés miatt más légitársaságokat is bevonz a repülőtér, ami cserébe kereskedelmi szereplőket vonz és növeli a repülőtér nem repüléstechnikai bevételeit. A Ryanair szerint, ha a Bizottság vállalná a közös nyereségességi elemzést, az említett előnyöket figyelembe kellene venni azzal a feltétellel, hogy az AMS-re költött kiadásokat működési többletkiadásoknak tekintik, és a járulékos nyereséget az AMS-kifizetések nélkül számítják.

(149) A Ryanair emellett úgy véli, hogy egy végső értéket is meg kell határozni az előirányzott többletnyereségben a légiforgalmi szerződés időtartamának végén annak érdekében, hogy megismerjék a szerződés lejárta után termelődött értéket. A végső értéket ki lehetne igazítani annak a nyereségességére vonatkozó óvatos feltételezéssel, hogy a szerződést megújítják-e a Ryanairrel vagy más légitársaságokkal hasonló feltételekben állapodnak-e meg. A Ryanair úgy véli, hogy ez az AMS és a légiforgalmi szerződésekből együttesen eredő előnyökre alacsonyabb határérték megadását tenné lehetővé, figyelembe véve a légiforgalmi szerződés lejárta után termelődő többletnyereség bizonytalanságát.

(150) E megközelítés alátámasztására a fent említett jelentés a márkaérték hirdetésének hatásairól szóló tanulmányok eredményeinek összegzését is tartalmazza. Ezek a tanulmányok elismerik, hogy a hirdetések építhetik a márka értékét és növelhetik az ügyfélhűséget. A jelentés szerint különösen a ryanair.com weboldalon való hirdetés növeli a repülőterek márkájának expozícióját. A jelentés hozzáteszi, hogy a forgalmuk növelését célzó kisebb regionális repülőterek az AMS-szel való hirdetési megállapodások megkötésével építhetik márkaértéküket.

(151) A jelentés azt javasolta, hogy a pénzügyi forgalomra alapuló megközelítést kell előnyben részesíteni az aktiválási megközelítés helyett, mely szerint az AMS-re szánt kiadásokat immateriális javakra (vagyis a repülőtér márkaértékére) vonatkozó tőkekiadásokként kezelnék. A marketingkiadásokat immateriális javakként aktiválnák és ezután amortizálnák őket a hasznos élettartamuk alatt, majd a légiforgalmi szerződés lejárati ideje végén csak maradványérték maradna. Ez a megközelítés azonban nem jeleníti meg a Ryanairrel kötött légiforgalmi szerződés aláírásának eredményeképpen a repülőtér számára nyújtott további előnyöket, és nehéz megbecsülni az immateriális javak értékét a márkakiadások és a javak hasznos élettartamának hossza miatt.

6.3. **Az AMS észrevételei**

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

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

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

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

(154) Azt is kiemeli, hogy a Ryanair úgy döntött, hogy más közvetítő szervezetekkel dolgozik együtt az egyéb reklámfelületei hirdetésében.

(155) Ebből az következik, hogy nincs ok azt feltételezni, hogy el kell végezni a Ryanair és az AMS számára odaítélt gazdasági előnyök közös vizsgálatát.

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

(156) Az AMS úgy véli, hogy az utasszám Ryanair szolgáltatásainak segítségével történő növelése nem az egyetlen előny, mely az angoulême-i repülőtér számára adódik a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésből. Először, az AMS megállapítja, hogy a repülőtér által az AMS-szel megkötött szerződés különbözik a Ryanairrel kötött szerződéstől. Másodszor, hangsúlyozza, hogy a Ryanair a saját forrásai felhasználásával reklámozza a szolgáltatásait. Ennek megfelelően az angoulême-i repülőtér nem segít a Ryanair szolgáltatásainak reklámozásában azzal, hogy marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést köt az AMS-szel.

(157) Példaképpen az AMS megállapítja, hogy a Ryanair kihasználtsági mutatója általában mindig […] %, függetlenül attól, hogy vele marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést kötöttek-e vagy sem. Az AMS továbbá azt állítja, hogy a repülőtérre való érkezéskor vagy onnan való induláskor a Ryanair által termelt bevételek minden utas esetében megegyeznek.

(158) Általánosságban az AMS megállapítja, hogy a reklámkampányok magának a reklámfelületet szolgáltatónak előnyösek ([92]). Ebben az esetben ezt az externáliát tükrözi a Ryanair weboldalának növekvő népszerűsége, függetlenül attól, hogy reklámkampány mögött álló szervezet állami vagy magánszervezet-e. Mivel a magánbefektető nem lépne vissza egy befektetéstől azért, mert harmadik felek hasznot húznának belőle, az AMS úgy véli, hogy az angoulême-i repülőtérnek nem kellett figyelembe vennie azt, hogy a Ryanairnek szintén előnye származott a reklámbefektetéséből.

(159) Az AMS úgy ítéli meg, hogy ebben az esetben a Ryanair úttörő szerepet játszott, mert manapság a legtöbb légitársaság értékesíti a weboldalán elérhető felületet. Ám azt véli, hogy a Ryanair weboldala szokatlan volt, mert kivételes értékkel bírt ([93]). E szerint nem lehetett összehasonlítani más légitársaságok weboldalával.

6.3.3. *Az óvatos piacgazdasági befektető feltétele*

6.3.3.1. Az AMS számára nyújtott előny megléte

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

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

(161) Az AMS úgy véli, hogy reklámkampányok rendezése a regionális repülőterek számára szükségszerű. A céljuk az, hogy növeljék az általuk kínált szolgáltatások profilját. Hozzáteszi, hogy a nagyobb repülőtéri csomópontok manapság úgy érzik, hogy a reklámkampányok kívánatosak. Az ebből fakadó arculatjavulás hasznára válik a szóban forgó repülőtérnek ([95]). Ehhez kapcsolódóan az AMS megállapítja, hogy ezt a kiadás például a Coca-Cola, a McDonald's és a Nike befektetéseihez hasonló stratégiai befektetés.

(162) Ez a befektetés még perdöntőbb, mert a repülőterek bevételeinek majdnem a fele nem repüléstechnikai tevékenységekből származik. Ebben az esetben az angoulême-i repülőtérnek még több érdeke fűződött a nemzetközi ügyfelekből álló forgalom termelése, mert szokásos utasforgalom szinte nem létezett. Épp ellenkezőleg, az AMS úgy ítéli meg, hogy a Ryanairnek nem fűződött érdeke ahhoz, hogy hozzájáruljon a reklámbefektetésekhez, mert az nem termel semmilyen többletbevételt az érkező vagy az induló utasokból.

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

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

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

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

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

6.3.3.3. Az AMS által nyújtott szolgáltatások ára

(164) Az AMS kijelenti, hogy az angoulême-i repülőtér számára nyújtott árai piaci árak. A(z) […] és a(z) […] repülőterekkel között szerződésekkel összehasonlítva fenntartja, hogy nem különbözteti meg a repülőtér ügyfeleket a nem repülőtér ügyfelektől. Továbbá úgy ítéli meg, hogy a Ryanair weboldalán elérhető felület kereskedelmi felhasználása ([96]) valószínűleg annak a megállapításához vezet, hogy az angoulême-i repülőtér számára nyújtott szolgáltatás ára piaci ár.

(165) Az AMS azt állítja, hogy a Bizottság az e határozat (111) preambulumbekezdésében hivatkozott, pozsonyi repülőtérről szóló határozatában úgy vélte, hogy nem zárható ki az, hogy bizonyos érték társítható egy repülőtér nevének a Ryanair weboldalán való puszta megjelenéséhez, feltéve, hogy a repülőteret úti célként tüntetik fel.

(166) Az AMS továbbá megállapítja, hogy a tarifája objektív és elérhető a weboldalán ([97]). Az angoulême-i repülőtérrel kötött szerződésre alkalmazott árak egybeesnek ezzel a kerettel. Az árakat a szóban forgó oldaltípus ([98]), az elhelyezés típusa ([99]), a napi látogatók száma és a repülőtérre vezető és onnan induló útvonalak alapján határozták meg.

(167) Végül az AMS azt állítja, hogy az általa nyújtott szolgáltatások hatékonyabbak – mert célzottabbak – mint más hagyományos hirdetési platformon, például újságokon keresztül nyújtott szolgáltatások. Ez annál inkább is igaz, mivel az általa a Ryanair weboldalán megjelentetett hirdetés „fix”,míg más weboldalak cserélgetnek, és az angoulême-i repülőtérrel kötött marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben foglalt árakat a 2007. évi árak alapján határozták meg, miközben a Ryanair egyesült királyságbeli honlapjának forgalma 2008 és 2012 között 55 %-kal nőtt.

6.4. **A Transport & Environment észrevételei**

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

7. **FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIRŐL**

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

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

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

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

([96]) Az AMS a Mindshare Ireland által 2004 júniusában készített jelentésre támaszkodik.
([97]) www.airportmarketingservices.com
([98]) Főoldal vagy az úti célokat tartalmazó oldal.
([99]) Hivatkozás, szalaghirdetés, szövegbekezdés, formátum.

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

8.1.1. *A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma*

(172) Annak meghatározásához, hogy a fent ismertetett támogatások állami támogatásnak minősülnek-e, meg kell bizonyosodni afelől, hogy a kedvezményezettek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozások.

(173) A Bizottság e körben hangsúlyozni kívánja, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a vállalkozás meghatározása bármilyen gazdasági tevékenységet végző alany, függetlenül a jogállásától és a finanszírozási formájától ([100]). Továbbá minden olyan tevékenység, amely egy adott piacon áruk és szolgáltatások nyújtására irányul, gazdasági tevékenységnek minősül ([101]).

(174) A Bíróság a *lipcse-hallei repülőtérrel* kapcsolatos ügyben hozott ítéletében megerősítette, hogy egy repülőtér kereskedelmi céllal való működtetése, valamint a repülőtér infrastruktúrájának kiépítése gazdasági tevékenységnek számít ([102]). Egy gazdasági tevékenységet végző repülőtéri üzemeltető – függetlenül a jogállásától és finanszírozási módjától – feltétlenül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak minősül, és ezért a Szerződés állami támogatásra vonatkozó szabályai alkalmazandók ([103]).

(175) A jelenlegi ügyben a Bizottság hangsúlyozni kívánja, hogy az infrastruktúrát, amelyet az állami támogatások által finanszírozott befektetésekkel – különösen a kifutó meghosszabbításával és a terminálon végzett munkálatokkal – fejlesztettek, a későbbi repülőtéri üzemeltetők kereskedelmi alapon tovább üzemeltették. Ezek az üzemeltetők ennek megfelelően díjat számoltak fel az érintett infrastruktúra használatáért.

(176) A repülőtéri infrastruktúra finanszírozása és az ide tartozó potenciális működési támogatás ezért elsősorban arra szolgált, hogy a későbbi üzemeltetők által végzett, a repülőtér kereskedelmi üzemeltetésével kapcsolatos gazdasági tevékenységet finanszírozza. Ebből az következik, hogy az ezen infrastruktúrát üzemeltető szervezet vállalkozásnak minősül az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése alkalmazásában.

8.1.1.1. A repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos gazdasági tevékenységet végző szervezetek

(177) A Bizottság hangsúlyozni kívánja, hogy 2002 és 2006 között a CCI-repülőtér végezte egyedül az angoulême-i repülőtér irányítását és ebből fakadóan a kereskedelmi üzemeltetését.

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

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

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

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

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

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

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

(179) A Bizottság hasonlóképpen hangsúlyozni kívánja, hogy az angoulême-i repülőtér irányításának átadása 2012. január 1-től az SNC-Lavalin részére nem mentette fel az SMAC-t a feladatai alól. A 2011. július 6-i közbeszerzési eljárás által meghatározott szerződéses keret alapján bizonyos kötelezettségek továbbra is az SMAC hatáskörében maradnak a szerződés időtartama alatt.

(180) Először, az SMAC kizárólagos felelősséggel tartozik a befektetési döntésekért. Ő finanszírozza a kapcsolódó kiadásokat ([105]) még akkor is, ha ezek a kiadások a repülőtér üzemeltetési tevékenységének elválaszthatatlan részét képezik ([106]). Ezen túlmenően az SMAC vállalja a működési kockázat jelentős részét azzal, hogy az éves felső határértékig garantálja a repülőtér könyveinek egyensúlyban tartását ([107]). Végül az SMAC abbéli szándékát fejezte ki, hogy közvetlenül finanszírozza az angoulême-i repülőtér és a Brit-szigetek közötti útvonal ismételt megnyitására fókuszáló kereskedelmi politika végrehajtását célzó légitársaságok támogatását.

(181) A Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy a 2012. január 1-jén kezdődő időszakban továbbra is az SMAC a repülőtér közös üzemeltetője.

(182) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy az angoulême-i repülőtér kereskedelmi üzemeltetésével kapcsolatos gazdasági tevékenységet megszakítás nélkül továbbvitte az alábbi három szervezetcsoport:

— a CCI-repülőtér 2002 és 2006 között;

— az SMAC és a CCI-repülőtér közösen 2007 és 2011 között; és

— az SMAC és az SNC-Lavalin közösen 2012. január 1-től kezdődően.

8.1.1.2. A közhatalom gyakorlása

(183) A Bizottság kiemeli, hogy a repülőtér vezetése által végzett nem minden tevékenység szükségszerűen gazdasági jellegű. A közhatalom gyakorlásával kapcsolatos tevékenységek főszabály szerint nem gazdasági jellegűek.

a) A francia repülőtereken az állami feladatok finanszírozásának nemzeti rendszere

(184) Az angoulême-i repülőtér egymást követő vezetői által végzett, légiközlekedés-biztonsághoz, a biztonsághoz vagy a környezetvédelemhez kapcsolódó feladatokat 2002 és 2012 között állami hatóságok finanszírozták. Ez a finanszírozás a jelenlegi hivatalos vizsgálati eljárás hatálya alá tartozik.

(185) Ezzel kapcsolatban Franciaország a francia repülőtereken végzendő állami feladatoknak a nemzeti jogban megállapított és lent ismertetett általános finanszírozási rendszerére hivatkozott.

(186) Ez a rendszer adóra, a repülőtéri illetékre és egy kiegészítő finanszírozási instrumentumra alapul. Ezen eszközök háttere és a rájuk irányadó szabályok, illetve az általuk finanszírozott feladatok ismertetése alább található.

(187) 1998-ban az államtanács a SCARA ügyben hozott ítéletében ([108]) kimondta, hogy a repülőtereken az utas- és repülésbiztonsági feladatok az államra háruló szuverén feladatkörök, és ezért ezeket nem lehet felszámítani a repülőtér használói számára. Ezen ítéletből következően az egyes légi közlekedési szolgáltatások szervezéséről szóló, 1998. december 18-i 98-1171. törvény és az 1998. december 30-i 98-1266. törvény (1999. évi költségvetési törvény) ([109]) 136. cikke 1999. július 1-jétől bevezette a repülőtéri illetéket. Ez egy elkülönített illeték, mivel a belőle származó bevételek csak bizonyos kiadások fedezésére használhatók fel, vagyis azon feladatok finanszírozására, amelyeket Franciaország a repülőtereken felmerülő szuverén feladatköröknek tekint. A fent említett jogi rendelkezések egy kiegészítő instrumentumot is bevezetett az ilyen feladatok finanszírozására. A repülőtéri illeték és a kiegészítő finanszírozási instrumentum által finanszírozott feladatokat, illetve a repülőtéri illetékre és a kiegészítő instrumentumra irányadó szabályokat az alábbiakban ismertetjük.

([105]) A dokumentáció és a műszaki előírások 11. cikke.
([106]) A *lipcse–hallei repülőtér* ügyében hozott ítélet 107. pontja, lásd a 102. lábjegyzetet.
([107]) A dokumentáció és a műszaki előírások 15. cikke.
([108]) A *Syndicat des Compagnies aériennes autonomes* (‘SCARA’) ügyben 1998. május 20-án hozott államtanácsi ítélet.
([109]) Jelenlegi kodifikált változata az általános adókódex 1609w. cikkében található.

(188) A francia jogalkotás a részletesebb szabályozási rendelkezésekkel együtt állapítja meg pontosan, hogy mely feladatokat finanszírozhatnak a repülőtéri illetékből. Ezek a repülőgépek mentési és tűzoltási feladatai, vadveszély megelőzése ([110]), a feladott poggyászok, utasok és kézipoggyászok átvizsgálása, a korlátozás alá tartozó területekhez való nyilvános hozzáférési pontok ellenőrzése ([111]), környezetvédelmi intézkedések ([112]) és biometrikus azonosítást használó automata határellenőrzés. A biometrikus azonosítást használó automata határellenőrzésre való hivatkozást 2008-ban vették be a jogalkotásba. Egyébként a repülőtéri illetékből való finanszírozásra jogosult feladatkörök változatlanok maradtak az illeték bevezetése óta, és megegyeznek a SCARA ítélet által lefedett feladatokkal. Számos tagállami és európai szabályozási instrumentum határozza meg az ezen feladatok teljesítésével kapcsolatban a repülőtéri üzemeltetőkre háruló kötelezettségeket. Például a repülőgépek mentési és tűzoltási feladatai esetében a szabályozás pontosan meghatározza a repülőtér jellemzőitől függően felhasználandó emberi és anyagi erőforrásokat.

(189) Bármely repülőtér esetében a repülőtéri illetéket a repülőteret használó légitársaságok fizetik meg. Az illeték az utasok számától és a légitársaság által szállított szállítmány és postai küldemények tömegétől függ. Az utasonként vagy egy tonna szállítmány vagy postai küldemény után számított illeték mértékét évente határozzák meg minden egyes repülőtérre, az illeték által fedezendő feladatok elvégzésének becsült költsége alapján.

(190) A repülőtéri üzemeltetők minden évben éves beszámolót készítenek a költségekről és a forgalomról. Ezek a beszámolók az előző évre megállapítják a forgalom ténylegesen megfigyelt értékét és az utas- és repülésbiztonsági feladatok elvégzésének költségeit ([113]), továbbá az ezen feladatok finanszírozására kiszabott repülőtér illeték és kiegészítő instrumentum útján beszedett összegeket. Ezek az utas- és repülésbiztonsági feladatokkal kapcsolatosan a forgalomra, költségekre és bevételekre vonatkozó becsléseket is tartalmaznak a jelenlegi évre és a következő két évre. A beszámolókat a közigazgatási hatóságok ellenőrzik, amelyek helyszíni ellenőrzéseket is végezhetnek. Az illeték mértékét ezután egy tárcaközi rendeletben határozzák meg ezek alapján.

(191) Mivel az illeték mértékét a költségek és a forgalom becslései alapján határozzák meg, egy utólagos kiigazítási mechanizmust indítottak el, hogy biztosítsák, hogy az adott esetben a lent ismertetett kiegészítő finanszírozási instrumentumból származó bevételekkel kiegészített repülőtériilleték-bevételek nem haladják meg a kapcsolódó feladatok végzése során ténylegesen felmerülő költségeket. Az érintett költségek magukban foglalják az említett feladatok végzése során felmerülő működési és személyzeti költségeket, a feladatokkal kapcsolatban végzett beruházások amortizációját, illetve az általános költségeknek a feladatokra vonatkozó részét ([114]). Az üzemeltetőknek többéves könyveket kell őrizniük a repülőtéri illetékből és a kiegészítő finanszírozási instrumentumból befolyó bevételekről, illetve a kapcsolódó feladatok végzése során felmerülő költségekről. Amennyiben pozitív egyenleget észlelnek, a többletet az előző évekre vonatkozó kumulatív könyvekre viszik át, ami pozitív vagy negatív mérleget is eredményezhet. Ezt az egyenleget veszik figyelembe a következő évi illeték mértékének megállapításakor. Ezenkívül a pozitív mérleg az üzemeltető által fizetendő pénzügyi díjakat is hordoz magában.

(192) A kezdetekben a repülőtéri illeték útján történő finanszírozást ki kellett egészíteni egy kiegészítő finanszírozási instrumentummal. Ez azért történt, mert a biztonság és az utasbiztonság költségei – a repülőtéri illeték bevételeitől eltérően – nem arányosak a légi forgalom volumenével. Nyilvánvalóvá vált, hogy az alacsony forgalmú repülőtereken a repülőtéri illeték mértékét a felhasználók által nehezen elfogadható módon magasra kellett volna tenni, ha a biztonság és az utasbiztonság költségeit le akarták vele fedni. Ezeken a repülőtereken tehát elrendelték, hogy a repülőtéri illetéket a költségek fedezéséhez szükséges szintnél alacsonyabb szinten kell meghatározni, és egy kiegészítő finanszírozási instrumentumot kell használni a vonatkozó feladatok finanszírozására, ahol szükséges.

(193) E tekintetben számos különböző kiegészítő instrumentum követte egymást. Először is a francia hatóságok egy konkrét alapot használtak, a repülőterek és a légi közlekedés intervenciós alapját (FIATA), amelyet a repülőtéri illeték mellett szintén a fent említett 1998. december 30-i 98-1266. törvény hozott létre. Ez volt a légi közlekedési kiegyenlítési alap (FPTA) utódja, amelyet kezdetben a területfejlesztés és -rendezés előmozdítását célzó légi összeköttetések finanszírozására különítettek el. A polgári légi közlekedési illeték egy része ide folyt be. A FIATA-t az FPTA által finanszírozott feladatokkal megegyező feladatok finanszírozására használták fel, és kiterjesztették a repülőtéri illeték által lefedett feladatokkal azért, hogy a kis repülőterek esetében kiegészítsék az illetéket. A gyakorlatban a FIATA feladatköreit alapvetően két külön szakaszra bontották: egy repülőtéri szakaszra a kis

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

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

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

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

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

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

(194) A FIATA-t 2005-ben megszüntették, és a vonatkozó finanszírozást közvetlenül az állami költségvetés vette át két évre változatlan feltételek mellett, különösen az irányítóbizottság véleményére tekintettel. 2008-tól az állam a repülőtéri illeték felemelésével helyettesítette az instrumentumot, amely maga után vonta, hogy magasabb illetéket határoztak meg, mint ami az egyes repülőtereken az utas- és repülésbiztonsági feladatok fedezéséhez szükséges lett volna. Az ebből eredő többletet újraosztják a kisebb repülőterek között az általuk beszedett repülőtériilleték-bevételek kiegészítésére.

(195) A fentiekben foglaltak szerint a repülőtéri üzemeltetők éves beszámolói – amelyeket a közigazgatási hatóságok ellenőriztek – megjelölik mind a repülőtéri illetékből, mind a kiegészítő instrumentumból származó becsült és tényleges költségeket és bevételeket is. Hasonlóképpen az üzemeltetők által vezetett éves könyvek, amelyeket pozitív egyenleg esetén az adó lefelé történő kiigazításához és az üzemeltetők számára pénzügyi terhek megállapításához vezető tényleges költségek és bevételek egyenlegének kiszámításához használnak, mind a repülőtéri illetékből, mind a kiegészítő instrumentumból származó bevételeket megmutatják. A ténylegesen viselt költségek felett az állami támogatások kifizetésének megakadályozására irányuló finanszírozás bevallásának, ellenőrzésének és kiigazításának mechanizmusa így mind a repülőtéri illetékre, mind a kiegészítő instrumentumra alkalmazható.

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

(196) Ahogy azt a Bizottság az új iránymutatásban megállapította, a Bíróság szerint az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során rendesen hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és általában nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá ([115]). Az új iránymutatás ([116]) értelmében egy repülőtéren az olyan tevékenységeket, mint például a légi forgalom irányítása, rendészet, vámügy, tűzoltóság, a polgári repülés jogellenes beavatkozások elleni védelméhez szükséges tevékenységek, az ilyen tevékenységek végzéséhez szükséges infrastruktúrával és berendezéssel összefüggő beruházások, általában nem gazdasági természetű tevékenységeknek számítanak.

(197) Emellett az új iránymutatás előírja, hogy ahhoz, hogy a nem gazdasági tevékenységek állami finanszírozása ne minősüljön állami támogatásnak, azt szigorúan a miattuk felmerült költségek ellentételezésére kell korlátozni és az nem vezethet a repülőterek között hátrányos megkülönböztetéshez. A második feltételt illetően az iránymutatás kimondja, hogy bár egy adott jogrend szerint normális, hogy a polgári repülőtereknek az üzemeltetésükből eredő bizonyos költségeket viselniük kell, míg más repülőtereknek nem, ez utóbbiak előnyben részesülhetnek függetlenül attól, hogy ezek a költségek egy általánosságban nem gazdasági jellegű tevékenységhez kapcsolódnak-e ([117]).

(198) A 8.1.1.2. szakaszban ismertetetteknek megfelelően a francia repülőtereken az állami feladatok nemzeti finanszírozási rendszere által finanszírozott tevékenységek a polgári légi közlekedésnek a jogellenes beavatkozáshoz ([118]), a rendőri feladatokhoz ([119]), a repülőgép-mentési és -tűzoltási feladatokhoz ([120]), a légi közlekedés biztonságához ([121]) és a természeti és emberi környezet védelméhez ([122]) kapcsolódó cselekményektől való védelmére irányulnak. Ezek a tevékenységek jogosan tekinthetők az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során hatáskörébe tartozó tevékenységeknek. A Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy Franciaország helyesen tekinti ezeket a feladatokat az államra háruló, és ezért az állami támogatásra vonatkozó szabályok értelmében nem gazdasági jellegű feladatoknak.

(199) Ebből következik, hogy Franciaország szintén előírhatja az állami finanszírozást az említett feladatok teljesítése során a repülőtér vezetői által viselt költségek ellentételezésére, amennyiben a feladatteljesítést minden repülőtérre válogatás nélkül előírják nemzeti törvényben, és feltéve, hogy a finanszírozás nem vezet túlkompenzációhoz vagy a repülőterek megkülönböztetéséhez.

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

([116]) 35. pont.

([117]) 36. és 37. pont.

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

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

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

([121]) A vadveszély megelőzése tartozik ebbe a kategóriába.

([122]) A környezetvédelmi intézkedések tartoznak ebbe a kategóriába.

(200) Először, ki kell emelni, hogy a fent ismertetett rendszer minden franciaországi polgári repülőtérre vonatkozik, mind a kompenzációt eredményező feladatok hatályát, mind a finanszírozási instrumentumokat illetően. A hátrányos megkülönböztetés tilalmának követelménye tehát teljesül. Bár a francia jog az állami feladatok ellátásával a repülőtér vezetőit bízza meg, az említett feladatok finanszírozásának kötelezettségét az államra hárítja, és nem a repülőtér vezetésére. Így az említett feladatok ellátásából eredő költségeket ellentételező állami támogatás nem csökkenti a francia jog szerint normális esetben a repülőtér vezetése által viselt költségeket.

(201) Másodszor, a 8.1.1.2. szakaszban foglalt ismertetésből egyértelművé válik, hogy a francia jogban meghatározott rendszer egy előtte és utána alapon működő, szigorú költségellenőrző mechanizmusokra támaszkodik, így biztosítva, hogy a repülőtér vezetése a repülőtéri illetéken és a kiegészítő instrumentumon keresztül kizárólag a költségek fedezéséhez feltétlenül szükséges összeget kapja meg.

(202) Ebből következik, hogy a francia repülőterek – köztük az angoulême-i repülőtér – vezetői által ebben a rendszerben kapott pénzforrások nem minősülnek állami támogatásnak.

8.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

8.1.2.1. Állami források megléte

(203) A 2002. évi megállapodás és a 2009. évi alvállalkozói szerződés által meghatározott jogi keret értelmében számos helyi hatóság és más hatóság nyújtott támogatást a repülőtér egymást követő vezetői számára. Ezek a hatóságok a CG16, a COMAGA, a CCBC, az SMAC és az Angoulême-i CCI voltak.

(204) Annak meghatározásához, hogy az Angoulême-i CCI forrásai állami forrásoknak minősülnek-e, a Bizottság megjegyzi, hogy egy közigazgatási szervezet (*établissement public à caractère administratif*) a francia állam központi ügyvezetésének szigorú felügyelete alatt álló független közigazgatási szervezetnek minősül ([123]). Az Angoulême-i CCI általános költségvetése továbbá a cégjegyzékben nyilvántartott társaságoktól beszedett adóbevételt is magában foglalja. A Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy az Angoulême-i CCI forrásai állami források.

(205) Ezenkívül a helyi hatóság forrásai az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami forrásoknak minősülnek ([124]). Az SMAC tagjai – akik szerződésben vállalták, hogy a saját forrásaikból bevásárolnak az SMAC könyveibe – kereskedelmi és iparkamarák, helyi hatóságok ([125]) vagy helyi hatóságokból álló közjogi szervezetek. A Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy az SMAC forrásai állami források.

8.1.2.2. Az intézkedések államnak való betudhatósága

(206) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó támogatásokat odaítélő közjogi szervezetek döntései az államnak betudható döntések ([126]).

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

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

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

([125]) A CG16 esetében.

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

(208) Az Angoulême-i CCI által hozott intézkedéseket illetően a Bizottság annak a kiemelésével kezdi, hogy a kereskedelmi és iparkamarák közigazgatási szervek, és mint ilyen, a közjog hatálya alá tartoznak. A Bizottság azt is hangsúlyozza, hogy a francia jog a kereskedelmi és iparkamarákat az állam közvetítő szervezeteinek (*corps intermédiaires de l'État*) tekinti, és a gazdaságfejlesztéshez, a terület vonzerejének növekedéséhez és fejlesztéséhez való hozzájárulás és a vállalkozások és társulásaik támogatásának feladatát bízza rá ([127]). A kereskedelmi és iparkamarákra átruházott repülőtér-üzemeltetés szintén a helyi és regionális fejlesztés támogatására irányuló szerepükből ered, még akkor is, ha a repülőtér üzemeltetése önmagában gazdasági tevékenységnek minősül ([128]).

(209) A Bizottság azt is kiemeli, hogy a kereskedelmi törvénykönyv R712-2. és azt követő cikkei szerint a kereskedelmi és iparkamarák az állam képviselőinek felügyelete alá tartoznak. A felügyeletet gyakorló hatóság ebben a minőségében részt vehet a CCI valamennyi közgyűlésén és újabb pontokat adhat hozzá a napirendhez. A kezdeti, a módosított és a végrehajtott költségvetésekkel kapcsolatos döntések csak azután lesznek kötelező érvényűek, hogy azokat – akár hallgatólagosan is – jóváhagyta a felügyeletet gyakorló hatóság. A szóban forgó ügyben az említett költségvetésekben pénzügyi átutalások láthatók a repülőtér üzemeltetői számára – ideértve a CCI-repülőteret ([129]) – az ennek a határozatnak ([130]) a (28) és (29) preambulumbekezdésében megállapítottaknak megfelelően.

(210) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy az Angoulême-i CCI – ideértve a CCI-repülőteret – a közigazgatás ([131]) része, és az általa az angoulême-i repülőtér üzemeltetői javára hozott intézkedések feltétlenül az államnak tudhatók be.

8.1.3. *A repülőtér üzemeltetői számára nyújtott szelektív előny*

(211) Annak megállapításához, hogy egy vállalkozás számára nyújtott állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kérdéses társaság olyan gazdasági előnyt élvez-e, amelynek segítségével elkerül bizonyos költségeket, amelyeket egyébként a saját pénzforrásaiból kellene kifizetnie, vagy olyan előnyt élvez, amelyet rendes piaci körülmények között nem kapott volna meg ([132]).

(212) A szóban forgó ügyben a francia hatóságok úgy ítélik meg, hogy az angoulême-i repülőtér teljes egészében általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekinthető a régió területfejlesztésében és gazdasági és társadalmi fejlesztésében játszott szerepének okán. A számára nyújtott finanszírozás ezért az *Altmark* ítélet értelmében nem tekinthető állami támogatásnak, mert nem nyújt valódi előnyt a repülőtér számára.

(213) Mivel a francia hatóságok azt állítják, hogy az angoulême-i repülőtér vezetése számára nyújtott pénzügyi hozzájárulások az *Altmark* ítélet szerint nem biztosítanak szelektív előnyt, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy az abban az ítéletben meghatározott feltételek teljesülnek-e ebben az esetben. E tekintetben érdemes emlékeztetni arra, hogy a Bíróság abban az ügyben kimondta, hogy a kötelező közszolgáltatással kapcsolatos költségek ellentételezése az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül támogatásnak, ha az alábbi négy kritérium teljesül:

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

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

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

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

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

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

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

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

— a kompenzáció mértéke nem lépi túl a közszolgáltatási kötelezettségek ellátása során felmerülő költségek teljes vagy részleges fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az azokhoz kapcsolódó bevételeket, valamint az e kötelezettségek elvégzésével járó ésszerű hasznot is (harmadik kritérium); valamint

— ha a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozást nem közbeszerzési eljárással választott ák ki, a szükséges kompenzáció mértékét egy olyan költségelemzéssel kell megállapítani, amely költségek egy átlagos, jól vezetett és megfelelően felszerelt, az igényelt közszolgáltatás követelményeinek megfelelni képes vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerültek volna, tekintetbe véve az azzal kapcsolatos bevételeket, valamint a kötelezettségek teljesítéséért felszámított ésszerű hasznot (negyedik kritérium).

(214) Az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló közleményében ([133]) (a továbbiakban: az ÁGÉSZ közlemény) a Bizottság útmutatást nyújtott az általános gazdasági érdekű szolgáltatások ellentételezése követelményeinek tisztázásához. A közlemény az *Altmark* ítéletben megállapított számos kritériummal foglalkozik, vagyis az EUMSZ 106. cikke értelmében az általános gazdasági érdekű szolgáltatás fogalmával, egy megbízási aktus szükségességével, az ellentételezés paraméterei meghatározásának kötelezettségével, a túlkompenzáció elkerülésének szükségességével kapcsolatos elvekkel és a szolgáltató kiválasztási elveivel.

(215) Mivel az *Altmark* ítéletben megállapított kritériumok halmozott kritériumok, bármely kritérium teljesítésének elmulasztása azt fogja eredményezni, hogy az intézkedést az uniós jog értelmében állami támogatásnak minősítik. Ebből következően és a vizsgált intézkedésekre tekintettel a Bizottság megfelelőnek és alkalmasnak találja azt, hogy a szóban forgó valamennyi időszakra az első és a negyedik *Altmark*-kritériumot vizsgálja.

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

a) A vizsgálat kerete

(216) Az első *Altmark*-kritérium az általános gazdasági érdekű szolgáltatás meghatározására vonatkozik. Ez a követelmény egybevág az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésében foglalt követelménnyel ([134]), amelyből kiderül, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott vállalkozásokat „sajátos feladattal" bízzák meg ([135]). Általánosságban azt lehet mondani, hogy a „sajátos közszolgáltatási feladattal" való megbízás általában olyan szolgáltatások nyújtására vonatkozik, amelyeket egy vállalkozás saját üzleti érdekeinek figyelembevétele mellett nem, vagy nem olyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezne el ([136]). Mivel a nyújtott szolgáltatások közérdekűek, a tagállamok vagy az Unió az ilyen szolgáltatásokhoz különleges kötelezettségeket társíthat.

(217) A Bizottság azonban úgy ítéli meg, hogy nem lenne helyénvaló meghatározott közszolgáltatási kötelezettséget előírni olyan tevékenységek kapcsán, amelyeket rendes piaci körülmények között működő vállalkozások már nyújtanak, vagy azok által kielégítően nyújthatók a közérdek állam által meghatározott feltételei – például az ár, objektív minőségi jellemzők, a folytonosság és a szolgáltatáshoz való hozzáférés – mellett. Ami azt a kérdést illeti, hogy a piac képes-e biztosítani valamely szolgáltatást, nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a Bizottság feladata az általános gazdasági érdekű szolgáltatás meghatározása tekintetében annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy követett-e el a tagállam nyilvánvaló hibát, amikor a szolgáltatást általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítette ([137]).

(218) Az esetleg létező releváns egyedi uniós szabályok tovább szűkítik a tagállamok mérlegelési jogkörét, nem sértve a Bizottság annak értékelésére irányuló feladatát, hogy az állami támogatások ellenőrzése céljából helyesen határozták-e meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatást ([138]).

(219) Általánosságban azt lehet mondani, hogy a Bizottság nem zárja ki annak a lehetőségét, hogy egy repülőtér teljes vezetését általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítse. Az új légi közlekedési iránymutatás e tekintetben megjegyzi, hogy az ilyen minősítés csak alaposan indokolt esetekben lehetséges ([139]), például akkor, amikor egy régió a repülőtere nélkül oly mértékben el lenne szigetelve az Unió többi részétől, amely már veszélyezteti a társadalmi és gazdasági fejlődését. A valós közszolgáltatási követelmények fennállásának vizsgálata során kellően figyelembe kell venni a többi közlekedési módot, például a nagysebességű vasúti szolgáltatásokat vagy a kompok által kiszolgált

([133]) Az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.).
([134]) A Bíróság T-289/03. sz., BUPA kontra Bizottság ügyben hozott ítéletének (EBHT 2008., II-81. o.), 171. és 224. pontja.
([135]) Lásd különösen a Bíróság C127/73. sz., BRT kontra SABAM ügyben hozott bírósági ítéletet (EBHT 1974.3.21., 313. o.).
([136]) Lásd a fent említett ÁGÉSZ közlemény 46–47. pontját.
([137]) Lásd a fent említett ÁGÉSZ közlemény 47. pontját.
([138]) Lásd a fent említett ÁGÉSZ közlemény 46. pontját.
([139]) Lásd az új iránymutatás (69)–(73). pontját.

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

(220) A Bizottság e tekintetben azt is hangsúlyozza, hogy ahhoz, hogy egy tevékenységet általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítsenek, a hatóságok által kitűzött közérdekű céloknak túl kell mutatniuk a az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjában előírt egyes gazdasági tevékenységek vagy térségek fejlesztésén. A Bíróság kimondta, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások olyan szolgáltatások, amelyek meghatározott jegyekben különböznek más gazdasági tevékenységektől ([140]), és az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott vállalkozásokat „sajátos feladattal" bízzák meg ([141]). Általános alapelvként a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a repülőtér vezetése által végzett feladatok általános gazdasági érdekű szolgáltatásokként való minősítése kizárólag akkor indokolható, ha a repülőtér által kiszolgált régió egy része vagy egésze a repülőtere nélkül oly mértékben el lenne szigetelve az Unió többi részétől, amely már veszélyezteti a társadalmi és gazdasági fejlődését.

(221) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában úgy ítélte meg, hogy míg a meghatározott közszolgáltatási kötelezettséget magában foglaló repülőtér-vezetési feladatok – például a repülőtér működőképes állapotban tartásával vagy az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos feladatok – általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekinthetők, addig a repülőtér a kereskedelmi járatok fogadása céljából történő fejlesztése – függetlenül a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó útvonalak létezésétől – nem tekinthető közérdekű szolgáltatásnak.

(222) A Bizottság ezzel kapcsolatban először is kiemeli, hogy az angoulême-i repülőtérhez legközelebbi menetrend szerinti szolgáltatásokat nyújtó repülőterek több mint másfél órányi autóútra vannak ([142]). Másodszor, bár Angoulême a szárazföldi Franciaország nyugati részének központi helyén található, mégsem kapcsolódik az ország keleti felét kiszolgáló autópálya-hálózatban vagy nagysebességű vasúti hálózathoz. Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket az angoulême-i és a lyoni repülőtér közötti útvonalra a vonatkozó uniós jognak megfelelően írták elő a vizsgált időszak egy részére ([143]). A vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek garantálták Angoulême-ről és Angoulême-re a kellő mennyiségű menetrendszerű közlekedési szolgáltatásokat ([144]).

(223) A Bizottság továbbá hangsúlyozza, hogy az angoulême-i repülőtér átlagos forgalma a vizsgált időszakokban csökkent és bőven elmaradt az évi 200 000 utastól ([145]), továbbá a repülőtér pénzügyi mérlege strukturálisan veszteséges volt, ahogy az a fenti (17) preambulumbekezdésből is kitűnik.

(224) Tekintve az angoulême-i repülőtér sajátos jellegzetességeit feltételezhető, hogy a saját üzleti érdekeit figyelembe vevő gazdasági szervezet egyáltalán nem, illetve rendes üzleti körülmények között biztosan nem vállalná ennek a repülőtérnek a vezetését.

(225) Ennek megfelelően tekintettel Angoulême földrajzi elhelyezkedésére a közlekedési hálózatára figyelemmel, továbbá arra, hogy a közelben nincs olyan repülőtér, amely megfelelő alternatívát biztosítana az utasok számára, illetve az igen alacsony forgalomra és a repülőtér veszteséget termelő helyzetére, a Bizottság megállapítja, hogy Franciaország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor az angoulême-i repülőtér vezetésének kizárólag a repülőtér működőképes állapotban tartásával és az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos feladatait általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítette. Ennek ellenére a repülőtérnek új útvonalak bevezetésével vagy nem repüléstechnikai tevékenységek kiterjesztésével járó üzleti fejlesztése főszabály szerint önmagában nem teljesíti az általános gazdasági érdekű szolgáltatásként való meghatározás közérdekűségre vonatkozó kritériumát. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásakor felmerülő nettó költségek hatóságok általi ellentételezése nem befolyásolhatja a repülőtér vezetőjének arra irányuló gazdasági érdekét, hogy kereskedelmi kapcsolatokat létesítsen légitársaságokkal.

(226) Ennek értelmében a Bizottságnak meg kell határoznia minden egyes szóban forgó vezetési időszakra, hogy az angoulême-i repülőtér vezetésének mely tevékenységei tartoznak egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás alá, és melyek nem.

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

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

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

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

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

([145]) Lásd a 2. táblázatot.

b) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatás hatálya

(227) A 2002. évi megállapodást a 2002–2006 közötti időszakra – amikor a CCI-repülőtér üzemeltette a repülőteret – kötötték meg annak biztosítására, hogy a repülőtér körüli földhasználat-tervezés szabályozásával és a közszolgáltatás folytonosságával kapcsolatos közszolgáltatási feladatok ([146]) elvégezhetők legyenek. A megállapodás másik célja a repülőtér fejlesztése volt. A megállapodás preambuluma e tekintetben megjegyzi, hogy az aláíró felek *„úgy döntöttek, hogy egyesítik erőfeszítéseiket az angoulême-i repülőtér fejlesztésének, tervezésének és üzemeltetésének meghatározása és finanszírozása érdekében”*.

(228) A (221)–(226). preambulumbekezdésben megállapított érvelést szem előtt tartva a Bizottság megállapítja, hogy a koncessziós szerződésben és a kapcsolódó dokumentációban ismertetett, a repülőtér működőképes állapotban tartásával és az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos vezetési feladatok közérdekű feladatnak tekinthetők, és e feladatok általános gazdasági érdekű szolgáltatásként való besorolását nem cáfolja meg semmilyen nyilvánvaló értékelési hiba.

(229) Ennek ellenére a repülőtérnek új útvonalak bevezetésével vagy nem repüléstechnikai tevékenységek kiterjesztésével járó üzleti fejlesztésének célkitűzése önmagában nem teljesíti az általános gazdasági érdekű szolgáltatásként való meghatározás közérdekűségre vonatkozó kritériumát. Ez nem igazolható a francia hatóságok által említett regionális fejlesztési célkitűzéssel.

(230) Ebben az ügyben azonban az egyetlen ténylegesen kifizetett ellentételezés nem új útvonalak megnyitásának költségeiből, az új légitársaságokkal való szerződések megkötéséből vagy az angoulême-i repülőtéren a nem repüléstechnikai tevékenységek kiterjesztéséből származott, hanem kizárólag az általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősíthető tevékenységekhez kapcsolódott.

(231) A 2007–2011 közötti időszakot illetően – amikor az SMAC és a CCI-repülőtér közösen üzemeltette a repülőteret – először is fontos megjegyezni, hogy az SMAC 2006. december 21-én kelt alapszabálya megbízza az SMAC-t az angoulême-i repülőtér felszerelésének, berendezésének, karbantartásának, vezetésének és üzemeltetésének feladatával. Másodszor, az SMAC és az Angoulême-i CCI között 2009. január 22-én kelt üzemeltetési alvállalkozói szerződés a CCI-repülőtérről az SMAC-re ruházza át a repülőtér üzemeltetéséhez kapcsolódó befektetésekkel járó felelősséget. Az üzemeltetési alvállalkozói szerződés értelmében a repülőtér üzemeltetéséhez kapcsolódó további feladatokat a CCI-repülőtérre osztották.

(232) Ezenfelül az SMAC alapszabálya szerint az SMAC célja Angoulême és Cognac repülőterén *„a kereskedelmi légiutas- vagy árufuvarozási szolgáltatások, üzleti, szabadidős vagy turistajáratok, képzések és az e célkitűzést támogató kapcsolódó tevékenységek fejlesztése”*.

(233) A (225) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a kizárólag a repülőtér működőképes állapotban tartásával és az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos vezetési feladatok közérdekű feladatnak tekinthetők; csak ezek a feladatok tekinthetők általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak nyilvánvaló hiba elkövetése nélkül.

(234) Ettől eltérően, ahogy azt a (225) preambulumbekezdés is ismerteti, a kereskedelmi járatok fejlesztése nem tekinthető általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak még akkor sem, ha annak célja a regionális fejlesztés előmozdítása. Ám csak a Ryanairrel fennálló üzleti kapcsolat idézett elő az SMAC és a CCI-repülőtér által viselendő, kifejezetten az új közlekedési szolgáltatások fejlesztéséhez kapcsolódó költségeket. Mivel a Ryanairrel szemben az SMAC-re és a CCI-repülőtérre úgy kell tekinteni, hogy azok közösen látták el a repülőtér vezetésének gazdasági tevékenységét, az SMAC által a 2008. évi szerződésekkel kapcsolatban felmerült többletköltségekért nyújtott ellentételezést az azokban a szerződésekben foglalt támogatási elemek vizsgálatának részeként kell elemezni.

(235) Az SMAC 2001. június 23-i határozata előírta, hogy a repülőtér üzleti fejlesztésére irányuló, szerződésen kívüli kifizetéseket az SMAC közvetlenül a légitársaságoknak folyósította. Ennek eredményeképpen az új közlekedési szolgáltatások fejlesztéséhez kapcsolódó pénzügyi intézkedések nem tekinthetők általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, és azokat a Ryanairnek kifizetett támogatás vizsgálatának részeként elemzik majd ([147]).

([146]) Ezeket a kötelezettségeket a 2002. évi koncesszió dokumentációjának 20. és 21. cikke említi.
([147]) Lásd e határozat 9. szakaszát.

(236) Végül a repülőtérnek az SMAC és az SNC-Lavalin általi közös üzemeltetésének – 2012. január 1-jén kezdődött – időszakára vonatkozó dokumentáció és műszaki előírások nemcsak a repülőtér működőképes állapotban tartásával és az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos feladatokra, hanem a repülőtér népszerűsítésével és tevékenysége fejlesztésével kapcsolatos feladatokra is vonatkozik. A dokumentáció és a műszaki előírások 9. cikke ennek megfelelően kimondja, hogy *„az üzemeltető köteles a helyi gazdaság és turizmus érdekében minden eszközt megragadni a repülőtér tevékenységének és a turizmusnak a fejlesztésére”*. Továbbá azt is előírja, hogy az üzemeltető köteles *„e célból népszerűsíteni a repülőteret a meglévő és a potenciális felhasználók, illetve a kereskedelmi és üzleti légi közlekedés, a turizmus, a légi árufuvarozás, a képzés és a repülőgép-karbantartás területén tevékenykedő szervezetek vagy a repülőtér tevékenységével kapcsolatos kiegészítő vagy kapcsolódó tevékenységet végző szervezetek körében”*.

(237) Ezzel kapcsolatban az SMAC-nek a pályázatértékelő bizottsághoz benyújtott jelentése azt mutatja, hogy az SNC-Lavalin által a proaktív forgatókönyv részeként bemutatott fejlesztési terv kulcsfontosságú szerepet játszott az ajánlata kiválasztásában. Ezenfelül az odaítélésről szóló határozatból és az ajánlatban megállapított ellentételezésből egyértelművé válik, hogy az üzemeltetőnek abban az időben az volt a szándéka, hogy egy fapados légitársasággal újraindítsa a Nagy-Britannia és Írország közötti személyszállítási útvonalat. A tervezett menetrend szerint három útvonalat nyitnának meg egymás után a következő hat évben úgy, hogy kétévente nyitnak meg egy új útvonalat.

(238) A (225) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a kizárólag a repülőtér működőképes állapotban tartásával és az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos vezetési feladatok közérdekű feladatnak minősülnek, és ezek nyilvánvaló hiba elkövetése nélkül tekinthetők általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak.

(239) Ettől eltérően, ahogy azt a (225) preambulumbekezdés is ismerteti, a kereskedelmi járatok fejlesztése nem tekinthető általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak még akkor sem, ha annak célja a regionális fejlesztés előmozdítása. Az ezekhez a tevékenységekhez kapcsolódó pénzügyi intézkedések tehát nem tekinthetők általános gazdasági érdekű szolgáltatást finanszírozó intézkedéseknek.

(240) A repülőtér vezetésének 2012 januárja után ténylegesen kifizetett egyetlen ellentételezés azonban nem kapcsolódott a kereskedelmi járatok fejlesztése során felmerült költségekhez. A francia hatóságok vállalták, hogy értesítik a Bizottságot minden, az SMAC vagy a kapcsolódó szervezetei által az angoulême-i repülőtérről induló útvonalak üzemeltetésére a légitársaságok számára a jövőben odaítélt támogatásról.

c) A megbízás megléte

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

— a közszolgáltatási kötelezettségek tartalma és időtartama;

— az érintett vállalkozás és adott esetben az érintett terület;

— bármilyen olyan kizárólagos vagy speciális jog jellege, amellyel a szóban forgó hatóság a vállalkozást megbízta;

— az ellentételezés kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei; valamint

— a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizetésére hozott intézkedések.

i) A 2002–2006 közötti időszak

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

([148]) Lásd a fent említett ÁGÉSZ közlemény 52. pontját.

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

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

ii) A 2007–2011 közötti időszak

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

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

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

iii) A 2012. január 1-jén kezdődő időszak

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

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

([149]) Lásd e határozat (18) preambulumbekezdését.
([150]) A folyamat a következő: Az Angoulême-i CCI minden évben meghatározza a költségvetési iránymutatást, és minden részleg eszerint állapítja meg a költségvetését. Minden év őszén a repülőtér gazdálkodási részlege költségvetés-tervezetet nyújt be az n, n+1 és n+2 évekre vonatkozóan. Az Angoulême-i CCI Elnökségének választott tagjai megvizsgálják a költségvetés-tervezeteket és elvégzik a szükséges módosításokat. Amint az Elnökség jóváhagyja azt, a repülőtér költségvetését a többi részleg költségvetésével együtt előadják az Angoulême-i CCI választott tagjainak a közgyűlésen, akik ezután szavaznak róluk. A költségvetések végrehajtása a választott tagok helyeslő szavazatától függ. Ezenkívül rendszeres időközönként jelentéseket készítenek annak igazolására, hogy az elfogadott költségvetést helyesen hajtják-e végre. Az n+1 évben az n évre vonatkozó költségvetést az esetleges eltérésekre irányuló észrevételekkel együtt nyújtják be a közgyűlésnek. A közgyűlés ismét szavaz a végrehajtott költségvetések elfogadásáról.
([151]) Az SMAC alapszabályának 17. cikke.
([152]) Lásd a 150. lábjegyzetet.
([153]) Az SNC-Lavalin által benyújtott 2011. július 19-i ajánlattételi dokumentáció, melyet az SMAC 2011. augusztus 8-án fogadott el a 2011. június 23-i döntést követően.
([154]) Lásd e határozat (23) preambulumbekezdését.

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

(249) A repülőtér vezetésének feladatát tehát szintén úgy kell tekinteni, hogy azt az SNC-Lavalinra ruházták át egy, az *Altmark*-kritériumoknak megfelelő megbízási aktussal.

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

8.1.3.2. A szolgáltató kiválasztása (negyedik kritérium)

(251) A Bizottság szükségesnek tartja megvizsgálni a negyedik *Altmark*-kritériumot is az érintett időszakok tekintetében.

(252) Ennek a feltételnek megfelelően a felajánlott ellentételezésnek egy közbeszerzési eljárásból kell erednie, amely lehetővé teszi, hogy azt a jelöltet válasszák, amely a közösségnek legkevesebb költséggel járó kapcsolódó szolgáltatást tudja nyújtani (első alszempont), vagy egy átlagos, jól vezetett és megfelelően felszerelt, az igényelt közszolgáltatás követelményeinek megfelelni képes vállalkozással való összehasonlító elemzésből kell származnia (második alszempont).

a) Első alszempont

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

(253) A 2002–2006 közötti időszakban a repülőtér üzemeltetésének koncesszióját a 2002. október 5-i Francia Köztársaság Hivatalos Közlönyben közzétett, 2002. szeptember 20-i miniszteri rendelettel ([155]) ítélték oda az Angoulême-i CCI-nek. A 2007–2011 közötti időszakban az SMAC létrehozásáról szóló, 2006. december 21-i prefektusi rendelet és a 2009. évi alvállalkozói szerződés bízta meg az SMAC-et az angoulême-i repülőtér közvetett vagy közvetlen felszerelésének, berendezésének, karbantartásának, vezetésének és üzemeltetésének feladatával.

(254) Ezeket az egyoldalú és szerződéses közigazgatási aktusokat nyilvánvalóan nem egy nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes közbeszerzési eljárásban fogadták el, ahol a potenciális ajánlatok egy része összehasonlítható lenne és az ellentételezés úgy lenne meghatározva, hogy kizárja az állami támogatás meglétét.

(255) Ennek megfelelően a fent említett időszakokra a Bizottság megállapítja, hogy az alkalmazott eljárási szabályok nem biztosítottak hatékony versenyt az angoulême-i repülőtér vezetési feladata vonatkozásában. Az angoulême-i repülőtér vezetőinek kiválasztási folyamata tehát nem teljesíti a negyedik *Altmark*-kritérium első felét, mivel nem tette lehetővé, hogy azt a jelöltet válasszák, amely a közösségnek legkevesebb költséggel járó kapcsolódó szolgáltatást tudja nyújtani.

ii) A 2012. január 1-jén kezdődő időszak

(256) A repülőtér vezetésével és üzemeltetésével a 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([156]) 21. cikkével összhangban egy közbeszerzési eljárást követően bízták meg az SNC-Lavalin vállalkozást. Ezenkívül az említett eljárást megelőzően a francia hatóságok közszolgáltatási megbízásra irányuló ajánlattételi felhívást tettek közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(257) A francia hatóságok azonban nem voltak kötelesek a rendes közbeszerzési eljárást lefolytatni, a vállalkozó kiválasztásában széles mérlegelési jogkörrel rendelkeztek ([157]). Az elbíráló hatóságot ilyen széles mérlegelési jogkörrel felruházó eljárás visszaszoríthatja az érdekelt szolgáltatók részvételét a pályázatban.

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

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

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

(258) A Bizottság ennek megfelelően úgy értékeli, hogy az e körben alkalmazott eljárás önmagában nem elegendő a negyedik *Altmark*-kritérium teljesítéséhez ([158]).

(259) A Bizottságnak ezért meg kell vizsgálnia, hogy az e körben alkalmazott közbeszerzési eljárás lehetővé tette-e, hogy azt a jelöltet válasszák, amely a közösségnek legkevesebb költséggel járó kapcsolódó szolgáltatásokat tudja nyújtani.

(260) A legfontosabb szerződéses elemek a következők: i. hatéves időtartam; ii. szerződéses kötelezettségvállalás a szolgáltató részéről az SMAC által a repülőtér könyveinek egyensúlyban tartásáért fizetendő hozzájárulás felső határára vonatkozóan; iii. átalányos ellentételezés a nyújtott szolgáltatásért; és iv. a teljesítményt ösztönző záradék. A lehetséges ajánlattevőket felkérték, hogy tegyenek egy alapajánlatot (kereskedelmi forgalom nélkül) és egy másik ajánlatot a proaktív forgatókönyv esetére (kereskedelmi forgalommal). A pályázatértékelő bizottsághoz benyújtott beszerzési jelentés megállapítja, hogy két versenyben lévő ajánlat került benyújtásra. Az SNC-Lavalinon kívül az APCO ([159]) társaság is benyújtott egy alapforgatókönyvet és egy proaktív forgatókönyvet. Az SNC-Lavalin proaktív forgatókönyvre adott ajánlatának – amely később a nyertes ajánlat lett – technikai értékével megegyező érték vonatkozásában a két versenyben lévő ajánlatban szereplő, az egész időszakra vonatkozó árak a következők:

(ezer EUR)

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

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

(ezer EUR)

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

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

([158]) Lásd a fent említett ÁGÉSZ közlemény 66. pontját.
([159]) A 2011 januárjában létrehozott APCO a Limoges-i és az Haute-Vienne-i CCI kizárólagos tulajdonában álló leányvállalat. Tevékenysége kiterjed a repülőtér-vezetési tanácsadásra, a repülőtéri személyzet képzésére, a repülőterek vezetésére és fejlesztésére, a földi kiszolgálásra és a repülőtér-védelemre.
([160]) Lásd e határozat (20) preambulumbekezdését.

(263) A repülőtér kereskedelmi fejlesztésével kapcsolatos, szerződésen kívüli kifizetéseket illetően, amelyekről a Bizottság úgy tartja, hogy nem tartoznak jogszerűen az általános gazdasági érdekű szolgáltatás hatáskörébe ([161]), a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatában kifejtett kétségei megszűntek. Az SMAC 2001. június 23-i döntése értelmében ezeket az intézkedéseket közvetlenül az SMAC fizeti a légitársaságok számára. Ezeket tehát a Ryanairnek/AMS-nek odaítélt intézkedések vizsgálatának részeként az állami támogatási szabályok fényében fogják vizsgálni ([162]).

(264) Ennek megfelelően a Bizottság megállapítja, hogy a szerződés SNC-Lavalin részére történő odaítélésére alkalmazott eljárási szabályok nem tették lehetővé, hogy azt a jelöltet válasszák, amely a közösségnek legkevesebb költséggel járó kapcsolódó szolgáltatásokat tudja nyújtani, ezért a negyedik *Altmark*-kritérium első alszempontja nem teljesült.

b) Második alszempont

(265) A francia hatóságoknak bizonyítaniuk kellett, hogy a 2002–2006 és a 2007–2011 közötti időszakra egy közepes, jól vezetett és a szükséges forrásokkal megfelelően felszerelt vállalkozáshoz igazodó ellentételezést állapítottak meg.

(266) A Bizottság e tekintetben megállapítja, hogy Franciaország ilyen jellegű információt nem szolgáltatott. A Bizottság azt is megállapítja, hogy az ellentételezést nem egy előre meghatározott költségalaphoz igazodóan, illetve nem a hasonló repülőtéri vezetők költségstruktúrájával való összehasonlítással alakították ki. A Bizottságnak ezért a vonatkozó időszakokra nem állnak rendelkezésére a szükséges összehasonlító adatok annak vizsgálatához, hogy a kritérium teljesült-e a szolgáltató kiválasztásának vonatkozásában.

(267) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a 2002–2006 és a 2007–2011 közötti időszakokra nem teljesül a negyedik *Altmark*-kritérium.

(268) Ugyanez vonatkozik a 2012. július 1-jétől kezdődő időszakra is, mivel a Bizottságnak nem állnak rendelkezésére a szükséges összehasonlító adatok annak vizsgálatához, hogy a kritérium teljesült-e a szolgáltató kiválasztásának vonatkozásában. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a negyedik *Altmark*-kritérium erre az időszakra sem teljesül.

(269) Mivel a negyedik *Altmark*-kritérium nem teljesül, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó intézkedések nem nyújtottak olyan előnyt az angoulême-i repülőtér egymást követő üzemeltetőinek, amelyet rendes piaci körülmények között nem kaptak volna meg.

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

(270) Amikor egy tagállam olyan pénzügyi támogatást nyújt, amely megerősíti egy vállalkozás helyzetét a Közösségen belüli kereskedelemben versenytársnak számító más vállalkozásokhoz képest, úgy kell tekinteni, hogy ez utóbbiakat befolyásolja a támogatás. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatával összhangban ([163]) ahhoz, hogy egy intézkedés a versenytorzító hatású legyen, elegendő, hogy a támogatás címzettje a verseny számára nyitott piacokon más vállalkozásokkal versenyezzen.

(271) Még általánosabban véve, ahogy azt a Ryanair is megerősített észrevételeiben, a repülőtér-vezetők a légitársaságok odavonzása érdekében versenyeznek egymással az Unióban. A légitársaságok több szempont alapján döntik el, hogy melyik útvonalakat működtetik és milyen gyakorisággal. Nemcsak az érintett útvonalakon várható potenciális utaslétszám, hanem az útvonal két végén lévő repülőtér jellegzetességei is e szempontok közé tartoznak.

(272) A légitársaságok olyan szempontokat is figyelembe vesznek, mint a repülőtéren nyújtott szolgáltatástípusok, a repülőtér környékének népessége vagy gazdasági tevékenysége, terheltség, a szárazföldi megközelíthetőség biztosított-e, illetve a repülőtér infrastruktúrájának és szolgáltatásainak használatáért fizetendő illetékek mértéke és ezek üzleti feltételei. Az illetékek mértéke létfontosságú, mivel a repülőtér számára nyújtott állami támogatással mesterségesen alacsonyan lehet tartani az illetékeket a légitársaságok odavonzása érdekében, és ez jelentősen torzíthatja a versenyt ([164]).

([161]) Lásd e határozat (225) preambulumbekezdését.
([162]) Lásd e határozat 9. szakaszát.
([163]) A Bíróság T-214/95. sz., Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság ügyben hozott ítélete (EBHT 1998., II-717. o.).
([164]) Lásd az új iránymutatás (43) pontját.

(273) A légitársaságok ezért több útvonalra osztják szét a forrásaikat – különösen a repülőgépeket és a személyzetet –, figyelembe véve különösen a repülőtér-vezetők által nyújtott szolgáltatásokat és a szolgáltatásaikért felszámolt díjakat.

(274) Mivel a repülőtéri szolgáltatások piaca az Unión belül a versenyre nyitott piac, az angoulême-i repülőtér egymást követő üzemeltetői számára nyújtott előnyök ezért befolyásolhatják a tagállamok közötti kereskedelmet úgy, hogy a rendes piaci körülményekhez képest mesterségesen szélesítik az ott nyújtott szolgáltatások körét. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a szóban forgó intézkedések befolyásolhatják a kereskedelmet, valamint versenytorzuláshoz vezethetnek az Unión belül.

8.1.5. *A támogatás meglétével kapcsolatos következtetés*

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

— Az angoulême-i repülőtér egyedi jellegzetességeire figyelemmel Franciaország az e határozatban vizsgált egyik időszakban sem követett el nyilvánvaló vizsgálati hibát akkor, amikor a kizárólag a repülőtér működőképes állapotban tartásával és az infrastruktúra hozzáférhetőségének biztosításával kapcsolatos vezetési feladatokat általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekintette.

— Ennek ellenére a repülőtér kereskedelmi célú gazdasági fejlesztése egyik érintett időszakban sem tekinthető általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak.

— Az általános gazdasági érdekű szolgáltatás hatálya alá tartozó közszolgáltatási feladatok finanszírozására nyújtott állami ellentételezés az e határozatban vizsgált egyik időszakban sem teljesíti az *Altmark* ítélet negyedik kritériumát. Ezért az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése értelmében ezek az intézkedések állami támogatásnak minősülnek.

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

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

8.2.1. *A repülőtér üzemeltetői számára nyújtott támogatás összeegyeztethetősége*

(277) A Bizottság nézete szerint az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat vonatkozik az e határozat hatálya alá tartozó időszakokban nyújtott támogatásokra. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat 10. cikkének b) pontja szerint „minden olyan, [2012. január 31-e] előtt létrehozott támogatás, amely a 2005/842/EK határozat alapján nem volt összeegyeztethető a belső piaccal, és amelyre a bejelentési követelmény vonatkozott, de megfelel az e határozatban meghatározott feltételeknek, a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősül, és mentesül az előzetes bejelentés követelménye alól".

(278) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat 4. cikkének f) pontja – amely előírja, hogy a megbízási aktusnak kifejezetten hivatkoznia kell az említett határozatra – azonban erre az ügyre nem alkalmazható. Mivel a szóban forgó támogatást az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat hatálybalépése előtt ítélték oda, nem lehet elvárni, hogy az érintett megbízási aktusok hivatkozzanak az említett határozatra anélkül, hogy a 10. cikk b) pontját ne fosztanák meg az értelmétől. Ezenkívül a hatékonyabb eljárás érdekében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy anélkül vizsgálhatja az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozatnak a 2012. január 31-e előtt odaítélt támogatásra való alkalmazását, hogy először megvizsgálná a támogatásnak az 2005/842/EK határozattal való összeegyeztethetetlenségét. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat 10. cikkének b) pontjának célja, hogy kiterjessze a határozat hatályát a hatálybalépése előtt odaítélt összeegyeztethetetlen támogatásokra anélkül, hogy kizárná a 2005/842/EK határozattal összeegyeztethetőnek vélt támogatásokat.

8.2.1.1. A hatály feltétele

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

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

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

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

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

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

(282) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat 5. cikkének (1) bekezdése értelmében az ellentételezés összege nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges nettó költséget, beleértve egy ésszerű nyereséget is. A szóban forgó esetben az ellentételezés a közszolgáltatási kötelezettségeknek a repülőtérhez rendelt költségvetés megállapítására irányuló eljárás által való teljesítéséhez szükséges költségekre korlátozódik. Az ezt az eljárást ismertető körlevél 2.6. pontja előírja az Angoulême-i CCI számára, hogy a költségvetés előkészítése érdekében határozza meg az alábbiakat: i. a működési ügyletek állapota; ii. az önfinanszírozó kapacitás állapota; és iii. a tőkeügyletek állapota. Ezenkívül számos dokumentumot kell a jóváhagyandó költségvetés-tervezethez csatolni (a nyújtott szolgáltatások ütemterve, a részlegek közötti hozzájárulások, illetve a munkavállalók beosztása és bértáblája stb.). A költségvetés előkészítését megelőzően érvényben lévő ellenőrzések előre biztosítják, hogy csak az Angoulême-i CCI feladatainak fényében legszükségesebbeknek és indokoltnak tűnő ellenőrzésekre korlátozódnak. A francia hatóságok által benyújtott információk szerint az odaítélt támogatás kizárólag arra szolgált, hogy ellentételezze az angoulême-i repülőtér vezetéséhez kapcsolódó üzemeltetési veszteséget. Ezen túlmenően a végrehajtott költségvetés utólagos ellenőrzésének az SMAC alapszabályában foglalt részletei meg tudták akadályozni a túlkompenzációt. Ennek eredményeképpen az ellentételezés összege nem haladta meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges költséget.

(283) A külön könyvelés megléte továbbá azt jelentette, hogy az angoulême-i repülőtér vezetését számviteli szempontból külön lehetett kezelni. A CCI-repülőtér könyveiben külön tétel volt fenntartva a repülőtér tevékenységei számára. Ez elegendő volt annak biztosításához, hogy más tevékenységek javára ne történjen kereszttámogatás. A repülőtér könyveit és költségvetéseit szintén továbbították a Polgári Légi Közlekedési Hatósághoz, amelynek véleményt kellett nyilvánítania az Angoulême-i CCI felett felügyeletet gyakorló hatóság felé a könyvek és költségvetések elfogadása előtt, mivel a repülőtér esetében az állam játszotta az ajánlatkérő szerepét. Az ellentételezést tehát ténylegesen az érintett szolgáltatás nyújtására fordították, és a hatóságok már bevezettek egy, a túlkompenzáció elkerülését biztosító eljárást. A Bizottság ezek ellenére kiemeli, hogy ez a vizsgálat nem terjed ki a Ryanair – a kereskedelmi fejlesztés feladatának részét képező ([165]) – tevékenységével kapcsolatban felmerülő költségekre.

(284) Végezetül a Bizottság hangsúlyozza, hogy a francia hatóságok által benyújtott információk igazolják, hogy a szóban forgó támogatás kizárólag arra szolgált, hogy ellentételezze a repülőtérnek a vonatkozó időszakban felmerült üzemeltetési veszteségét, illetve a repülőtér vezetésének ebből nem származott nyeresége.

b) A 2012. január 1-jén kezdődő időszak

(285) Az ajánlati felhívás elég egyértelműen jelezte, hogy az ajánlattevőnek a szolgáltatásnyújtásért várt ellentételezését nem kereskedelmi üzemeltetésre (alapforgatókönyv) és kereskedelmi üzemeltetésre (proaktív forgatókönyv) is meg kell adnia. Az ajánlattevőnek továbbá meg kellett adnia az SMAC-től a pénzügyi mérleg kiegyenlítésére kért maximális garanciát mindkét forgatókönyvben. Az SMAC az ajánlati felhívásban egy teljesítményt ösztönző záradékot (50 %/50 %) is elhelyezett arra az esetre, ha az SMAC hozzájárulása alacsonyabb lenne az ajánlatban meghatározott felső értéknél; ezt a záradékot a dokumentáció tartalmazza. Amint a fenti (262) preambulumbekezdés is említi, az SNC-Lavalin által javasolt alapforgatókönyv, amely előnyösebb volt az APCO által javasolt alapforgatókönyvnél, biztosítani tudta az angoulême-i repülőtér hozzáférhetőségét és az üzembentartási feltételek fenntartását.

(286) Ezen túlmenően az ellentételezést elsősorban a repülőtér elkülönített számláján belül ténylegesen felmerült hiányra tekintettel számítják ki ([166]). Az üzemeltetőnek hitelesítenie kell ezt az elkülönített számlát egy könyvvizsgálóval, és az éves beszámolót be kell nyújtania az SMAC-nek.

([165]) Lásd e határozat (225) preambulumbekezdését.
([166]) A dokumentáció és a műszaki előírások 14-1. cikke.

(287) Létezik egy olyan rendelkezés is, mely szerint az SNC-Lavalin számára kifizetett állami kiegyenlítő hozzájárulást csökkenteni kell, amennyiben a repülőtér számláinak kiegyenlítéséhez szükséges összeg bizonyítottan alacsonyabb, mint az elfogadott ajánlatban megállapított felső határérték. Ez a visszakövetelési rendelkezés csökkenti az utólagos túlkompenzáció kockázatát.

(288) A túlkompenzáció elkerülését célzó rendszeres ellenőrzéseket illetően az ajánlattételhez szükséges dokumentáció III. címében foglalt rendelkezések megállapították az SMAC által végzendő, azt ellenőrző nyomon követés részleteit, hogy az SNC-Lavalinra ruházott általános gazdasági érdekű feladatok teljesítésének költségeihez képest az SMAC-től származó hozzájárulások nem tartalmaznak-e túlkompenzációt.

(289) Az ellentételezés összegét illetően a Bizottság mindenesetre kiemeli, hogy az SMAC és az SNC-Lavalin között kötött szerződés szerződéses egyenlege nem az ésszerű nyereség előzetes megállapításán, hanem átalányos javadalmazáson alapszik. A Bizottság emellett tudomásul veszi a repülőtér igen korlátozott jelenlegi forgalmát, az ellentételezés kiszámításának és ellenőrzésének jelenleg érvényes mechanizmusát, a fent említett teljesítményt ösztönző záradékot és azt, hogy pénzügyi szempontból az SNC-Lavalin ajánlata volt a legelőnyösebb. E tényezőkre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy az SMAC és az SNC-Lavalin között kötött szerződés alapján odaítélt ellentételezés összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal, amennyiben a francia hatóságok biztosítják, hogy az SNC-Lavalin számára a szerződés időtartama alatt kifizetendő ellentételezés végső összege nem haladja meg a kizárólag a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges nettó költséget, ide nem értve a repülőtér kereskedelmi fejlesztésének költségeit, ám beleértve a befektetett tőkére nyújtott ésszerű megtérülést.

(290) Ezzel kapcsolatban a francia hatóságok kötelesek az SMAC és az SNC-Lavalin között kötött szerződés lejártától számított négy hónapon belül jelentést küldeni a Bizottságnak, amely igazolja, hogy az utóbbinak nyújtott ellentételezés összege – ideértve a befektetett tőkére nyújtott ésszerű megtérülést – a szerződés teljes időtartama alatt megfelelt az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat 5. cikkének.

8.2.2. *A 2002 és 2017 között nyújtott támogatás összeegyeztethetőségére vonatkozó következtetések*

(291) A fentiekre tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az angoulême-i repülőtér vezetése számára 2002 óta folyósított támogatás – függetlenül a vezetők személyétől – az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése és az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat értelmében összeegyeztethető a belső piaccal ([167]).

(292) Az SNC-Lavalint illetően azonban a Bizottság megállapítja, hogy az SMAC és az SNC-Lavalin között kötött szerződés alapján odaítélt ellentételezés akkor tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal, ha a francia hatóságok igazolják a Bizottság felé, hogy az SNC-Lavalin számára a szerződés időtartama alatt kifizetendő ellentételezés végső összege nem haladja meg a kizárólag a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges nettó költséget, ide nem értve a repülőtér kereskedelmi fejlesztésének költségeit, ám beleértve a befektetett tőkére nyújtott ésszerű megtérülést.

(293) Ezzel kapcsolatban a francia hatóságok kötelesek az SMAC és az SNC-Lavalin között kötött szerződés lejártától számított négy hónapon belül jelentést küldeni a Bizottságnak, amely igazolja, hogy az utóbbinak nyújtott ellentételezés összege – ideértve a befektetett tőkére nyújtott ésszerű megtérülést – a szerződés teljes időtartama alatt megfelelt az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó 2011. évi határozat 5. cikkének.

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

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

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

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

9.1.1. *A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma*

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

9.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

9.1.2.1. Állami források megléte

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

9.1.2.2. Az intézkedések államnak való betudhatósága

(297) Az SMAC 2008. évi szerződések aláírását engedélyező döntését azok a közjogi szervezetek fogadták el egyhangúlag, amelyek egyben az SMAC tagjai; az SMAC-et közvetve vagy közvetlenül helyi hatóságok és kereskedelmi és iparkamarák alkotják. A Bizottság úgy véli, hogy ezen szervezetek jellemzőiből az következik, hogy az SMAC-nek a repülőtér tevékenységeivel kapcsolatos döntései az államnak tudhatók be ([168]).

(298) Ebből következően a Bizottság megállapítja, hogy a szerződések megkötése az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami források felhasználását foglalja magában, és hogy a megkötésükre irányuló döntések az államnak tudhatók be.

9.1.3. *Szelektív előny*

(299) Annak megállapításához, hogy egy állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kedvezményezett társaság szelektív gazdasági előnyt élvez-e, amelyet rendes piaci körülmények között nem kapott volna meg ([169]).

(300) E tekintetben a Bizottság először is megjegyzi, hogy a szóban forgó intézkedések szelektívek, mivel kizárólag a Ryanairre vonatkoznak. A 2008. évi szerződéseket a hasonló intézkedést említő, 2009. március 1-től hatályos közszolgáltatói díjszabásról szóló döntések az angoulême-i repülőtérről üzemeltetni kívánó valamennyi társaság számára való közzétételét megelőzően kötötték meg. Ezenkívül a Londoni Nemzetközi Választott bíróság (LCIA) a 2008. évi szerződések Ryanair általi felmondásáról szóló, 2012. június 18-i ítélete azt mutatja, hogy a Ryanair angoulême-i repülőtéren végzett tevékenységeinek feltételeiről szóló kétoldalú tárgyalásokon a Ryanair és az Angoulême-i CCI képviselői vettek részt. A tárgyalásokat 2009 szeptemberében tartották, amikor a Ryanair képviselői tájékoztatták a CCI-repülőtér képviselőit a légitársaság által a London Stansted–Angoulême közötti útvonalon tapasztalt pénzügyi nehézségekről. A megbeszélések azt mutatják, hogy a repülőtér vezetője és a Ryanair kizárólagosnak tekintették a kapcsolatukat, mivel az előbbi kizárta a más légitársasággal való kapcsolatfelvétel lehetőségét.

(301) Másodszor, annak megállapítása érdekében, hogy a megkötött szerződések gazdasági előnyt biztosítottak-e a Ryanair számára, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy az SMAC és a CCI-repülőtér helyett eljáró és nyereségesség szempontjai által vezérelt feltételezett piacgazdasági szereplő kötött-e volna hasonló szerződéseket.

(302) Ezen elv alkalmazása érdekében – figyelembe véve ennek az ügynek a tényállását – a Bizottság úgy véli, hogy először a következő kérdésekre kell választ kapni:

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

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

([168]) Lásd e határozat 8.1.2.2. szakaszát.
([169]) Lásd különösen a C-342/96. sz., *Spanyolország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 1999., I-2459. o.), 41. pontját.

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

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

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

(304) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság előzetes észrevételként kiemelte, hogy a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása érdekében az SMAC és a Ryanair és AMS között megkötött repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést és marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést együtt érdemes megvizsgálni. Ezzel kapcsolatban érdemes felidézni, hogy az Elsőfokú Bíróság ([170]) szerint a kereskedelmi ügyletet összességében kell elképzelni annak megállapításához, hogy a közjogi szervezet ésszerű piacgazdasági szereplőként járt-e el. A Bizottságnak ezért a szóban forgó intézkedések értékelésekor az intézkedések valamennyi releváns jellemzőjét és azok környezetét is meg kell vizsgálnia.

(305) Franciaország az észrevételeiben támogatta a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában alkalmazott megközelítését, mely az ugyanabban az időpontban megkötött marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést és repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés együttes vizsgálatát szorgalmazta. Egyes érdekelt felek azonban – például a Ryanair – megtámadták ezt a megközelítést, azt állítva, hogy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést elkülönítve kell vizsgálni.

(306) A Bizottság ugyanakkor úgy véli, hogy az ügy valamennyi elemének vizsgálata megerősíti az eljárás megindításáról szóló határozatban alkalmazott megközelítés helyességét (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (215)–(220) preambulumbekezdését). Ezzel kapcsolatban le kell szögezni, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás során benyújtott információk nem kérdőjelezték meg a Bizottság előzetes vizsgálatát.

(307) Először, a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéssel egy napon, ugyanazokkal a felekkel kötötték meg. Az AMS a Ryanair kizárólagos tulajdonában lévő leányvállalata, melynek igazgatói magas rangú vezetők a Ryanairnél. A Ryanair és az AMS tehát egy gazdasági egységet alkotnak abban az értelemben, hogy az AMS a Ryanair érdekei szerint és ellenőrzése alatt jár el, és az általa termelt nyereség a Ryanairt illeti osztalék vagy a társaság értéknövelése formájában. Ezenkívül – ahogy azt később részletesebben is kifejtjük – a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés a Ryanairnek az angoulême-i repülőtérről induló útvonala működtetéséhez kapcsolódik. A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés kimondja, hogy a Ryanairnek az említett útvonal működtetésére irányuló vállalásából született, és azt az említett útvonalhoz kapcsolódó repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéssel egy időben kötötte meg az SMAC és a Ryanair. Ebből következően az, hogy az SMAC a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést az AMS-szel, és nem a Ryanairrel kötötte meg, nem akadályozza meg, hogy az ugyanakkor kötött marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést és repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést egy ügyletnek tekintsék.

(308) Ezenkívül a Bizottság emlékeztet arra, hogy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés az angoulême-i repülőtérre irányuló légi közlekedési szolgáltatások Ryanair általi üzemeltetéséhez kapcsolódik. A Bizottság úgy véli, hogy egyrészt az SMAC és a Ryanair közötti, másrészt az SMAC és az AMS közötti kereskedelmi kapcsolat csak az Angoulême–London Stansted közötti útvonal Ryanair általi megnyitásának egyedi kontextusában képzelhető el. E tekintetben fontos megjegyezni, hogy a charente-i helyi hatóságok nevében végzett audit ([171]) a Ryanairt a légitársaság által egy lehetséges diszkont szolgáltatás elindításához igényelt „marketingtámogatás" közvetlen kedvezményezettjeként szerepelteti. Ezért a francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy a 2008. évi szerződések oszthatatlan, következetes és átfogó szerződéses megállapodások. Ebből tehát úgy tűnik, hogy az SMAC szempontjából elválaszthatatlan kapcsolat áll fenn a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a Ryanair által az angoulême-i repülőtérről üzemeltetett légi közlekedési szolgáltatások között.

(309) Ezt a vizsgálatot erősítik meg a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés rendelkezései, amelyekből kitűnik, hogy a szerződés a Ryanairnek azon szolgáltatás üzemeltetésére irányuló vállalására alapszik, amely egyben a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés tárgya is. A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 1. cikke a tárgyát illetően kiköti, hogy „ez a szerződés a Ryanairnek az angoulême-i repülőtér és London közötti útvonal működtetésére irányuló vállalásán alapul. A kezdeti menetrend szerint hetente három járat üzemel a tavaszi/nyári időszakban, kivéve, ha az *vis maior* miatt nem lehetséges". A Bizottság azt is megállapítja, hogy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés egyes bekezdései oly mértékig tesznek közvetlen hivatkozást a Ryanairre, hogy az már a szerződés részes felének is tekinthető annak ellenére, hogy a megállapodás az SMAC és az AMS között jött létre. A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 7. cikke például előírja, hogy „ha a Ryanair a szerződés harmadik évének letelte előtt bármikor felmondja a

([170]) Az Elsőfokú Bíróság T-196/04. sz., Ryanair kontra Bizottság ügyben hozott ítélete (EBHT 2008., II-3643. o.).
([171]) Az Alliance ELSA által készített, 2006. június 14-én kelt tanulmány az Angoulême Brie-Champnier és Cognac-Chanteaubernard repülőterek kilátásairól 2007. január 1-je után.

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

(310) A Ryanair ezen eljárás során tett kijelentése – mely szerint a repülőtér és az AMS között kötött marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésnek nem volt célja a Ryanair által az Angoulême–London közötti útvonalon üzemeltetett járatok férőhely-kihasználtságának növelése – nem kérdőjelezheti meg e következtetést. A marketingszerződés célja az volt, hogy reklámfelületet biztosítson a Ryanair weboldalán Angoulême úti célként való népszerűsítése érdekében a Ryanair weboldalának látogatói és ezáltal a légitársaság ügyfelei között. Feltéve, hogy a Ryanair állítása igaz és a marketingszerződésről nem várták el, hogy növelje a Ryanair által Angoulême-re és Angoulême-ről szállított utasok számát, nehezen értelmezhető, hogy a repülőtér számára miért volt előnyös egy ilyen marketingmegállapodás megkötése.

(311) Ennek megfelelően a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéssel kapcsolatos költségek az SMAC esetében az Angoulême–London Stansted közötti útvonal megnyitásának voltak tulajdoníthatók. Az SMAC szempontjából a szerződés kizárólag az Angoulême–London Stansted közötti útvonal – a Ryanair egyetlen angoulême-i repülőtérre üzemeltetett útvonala – utasforgalmához köthető többletbevételek miatt lehetett előnyös.

(312) A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés tehát elválaszthatatlan a vele egyszerre kötött repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéstől, illetve az annak tárgyát képező légi közlekedési szolgáltatásoktól. A fent ismertetett tények továbbá azt mutatják, hogy a szóban forgó útvonalak (és így a hozzájuk kapcsolódó repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés) hiányában a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés megkötésének nem lett volna logikus gazdasági értelme az angoulême-i repülőtér számára, ezért azt nem kötötték volna meg. Abban az időben a Ryanair volt az egyetlen nagy légitársaság, amely a repülőtérre repült, és amely növelhette volna a forgalmat. Ha a repülőtér a Ryanair konkurens légitársaságai által kiszolgált más útvonalakon szerette volna növelni a forgalmat, akkor ésszerűen feltételezhető, hogy a repülőtér nem a Ryanair weboldalán fog hirdetni. Mint már a korábbiakban említettük, a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés kifejezetten kijelenti, hogy a Ryanairnek az angoulême-i repülőtér és a London Stansted között légi közlekedési szolgáltatás nyújtására irányuló vállalására alapul, és ezenfelül olyan marketingszolgáltatásokat ír elő, amelyek alapvetően az említett útvonal népszerűsítésére irányulnak.

(313) Összefoglalva, a fentiekre tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést és a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést (a 2008. évi szerződések) – amelyek egyetlen ügyletet alkotnak – együttesen kell vizsgálni annak meghatározásához, hogy állami támogatásnak minősülnek-e.

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

(314) Ahhoz, hogy a szóban forgó ügyre alkalmazni lehessen a piacgazdasági szereplő elvét, össze kell hasonlítani a 2008. évi szerződések aláíró feleinek, az Angoulême-i CCI-nek és az SMAC-nek a magatartását az angoulême-i repülőtér üzemeltetéséért felelős feltételezett piacgazdasági szereplő magatartásával.

(315) A szóban forgó ügylet elemzése során azt is meg kell vizsgálni, hogy ez a – várható nyereség által motivált – feltételezett piacgazdasági szereplő milyen hasznot húzhat a marketingszolgáltatásokból. Ezen elemzés során nem kell figyelembe venni az említett szolgáltatások turizmusra és a régió gazdasági tevékenységére gyakorolt általános hatásait. Kizárólag az ezen szolgáltatásoknak a repülőtér jövedelmezőségére gyakorolt hatása számít, mivel egyedül emiatt aggódna egy feltételezett piacgazdasági szereplő.

(316) Tehát a marketingszolgáltatások növelhetik az utasforgalmat a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a kapcsolódó repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó légi útvonalakon, mert ezek az említett légi útvonalak népszerűsítését célozzák. Bár ez a hatás főleg az érintett légitársaság számára lesz előnyös, abból a repülőtér vezetője is hasznot húzhat. A repülőtér vezetője számára az utasforgalom növekedése egyes repülőtéri illetékekből származó bevételek, valamint a repülésen kívüli szolgáltatásokból (például parkolókból, éttermekből és más üzletekből) származó bevételek emelkedéséhez vezethet.

(317) Ezért nem lehet kétség afelől, hogy az angoulême-i repülőteret a CCI-repülőtér és az SMAC helyett üzemeltető piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna ezt a pozitív hatást a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a kapcsolódó repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések megkötésének elhatározása során. A piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna a szóban forgó útvonalnak a jövőbeni bevételekre és költségekre gyakorolt hatását ezen esetben oly módon, hogy megbecsüli az említett útvonalakat igénybe vevő utasok számát, ami tükrözte volna a marketingszolgáltatások pozitív hatását. Ezenfelül ezt a hatást a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben megállapítottak szerint a szóban forgó légi útvonalak működtetésének teljes időtartamára vonatkozóan megvizsgálták volna.

(318) Ha a repülőtéri vezetők megállapodást kötnek egyes légi útvonalak népszerűsítése érdekében, előre ki tudják számítani a kihasználtsági tényezőt (vagy a kihasználtsági mutatót) ([172]) a szóban forgó légi útvonalakra, és ezeket figyelembe tudják venni a jövőbeni bevételek megbecslésekor. A Bizottság e tekintetben megemlíti a Ryanair véleményét, mely szerint a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések nemcsak költségeket termelnek a repülőtér vezetőjének, hanem lehetséges előnyökkel is járnak.

(319) Azt is meg kell határozni, hogy az angoulême-i repülőteret a CCI-repülőtér és az SMAC helyett üzemeltető feltételezett piacgazdasági szereplő logikusan más előnyökre is várhatott és számíthatott-e, vagyis olyan előnyökre, amelyek eltérnek a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben és a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben megállapítottak szerint a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó légi útvonalakon az említett útvonalak működtetésének időtartama alatt az utasforgalomra gyakorolt pozitív hatás előnyeitől.

(320) Néhány érdekelt fél támogatja ezt az érvet, ideértve a Ryanairt is a 2014. január 17-i tanulmánya szerint. A 2014. január 17-i tanulmány arra az előfeltevésre alapult, hogy a repülőtér-vezető (például a CCI-repülőtér és az SMAC) által igényelt marketingszolgáltatások javítani fogják a repülőtér márkájának arculatát, és ennek következtében tartósan növelni fogják a repülőteret használó utasok számát, és nem csak a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó légi útvonalak utasszámát az említett szerződésekben meghatározott működtetési időtartama alatt. A Ryanair megállapította a tanulmányában, hogy ezeknek a marketingszolgáltatásoknak a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés lejárta után is érezhető, hosszú távú pozitív hatásuk lesz a repülőtér utasforgalmára.

(321) Először is meg kell jegyezni, hogy semmi sem utal arra, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás által vizsgált marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés megkötésekor a repülőtér vezetője figyelembe vette volna – és ami még valószínűtlenebb, számszerűsítette volna – a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésnek a légi útvonalakra gyakorolt esetleges pozitív hatásait a szerződésben foglaltakon felül, vagy azt, hogy ezek a hatások a szerződés lejártát követően is érzékelhetők lesznek. Franciaország továbbá nem javasolt semmilyen módszert arra, hogy az angoulême-i repülőteret a CCI-repülőtér és az SMAC helyett üzemeltető feltételezett piacgazdasági szereplő hogyan becsülje meg a 2008. évi szerződések megkötésének eldöntésekor az ilyen hatásokhoz a szereplő által társított értéket. Ennek megfelelően ezeket a hatásokat semmiképpen sem vették figyelembe a repülőtér vezetői az AMS-szel és a Ryanairrel kötött szerződések aláírásakor, még akkor sem, ha azok bizonyítottak voltak.

(322) A rendelkezésre álló információkból továbbá kitűnik, hogy ezen hatások tartóssága erősen bizonytalan. Elképzelhető, hogy Angoulême és a régió népszerűsítése a Ryanair weboldalán a hirdetés első megjelenésekor vagy röviddel azután arra ösztönözte a weboldal látogatóit, hogy a Ryanairtől vegyenek jegyet Angoulême-be. Az azonban nem valószínű, hogy ennek a hirdetésnek hosszú távú hatása lett volna a látogatókra vagy a Ryanair weboldalán való megjelenése után néhány hétnél tovább hatott volna a jegyeladásokra. Egy reklámkampánynak várhatóan akkor van hosszú távú hatása, ha a hirdetési akciók között olyan médium vagy médiumok is vannak, amelyeknek a fogyasztók egy adott időszakban rendszeresen ki vannak téve. Például a meghatározó televízió- és rádiócsatornákat, népszerű internetes oldalakat és/vagy a nyilvános helyek külső vagy belső felületén elhelyezett reklámplakátokat is igénybe vevő reklámkampányok maradandó hatást érhetnek el, ha a fogyasztók rendszeresen ki vannak téve ezeknek a médiumoknak. A kizárólag a Ryanair internetes oldalára korlátozott hirdetési akció azonban valószínűleg nem okoz jóval a reklámkampány lezárultát követően is maradandó hatást. Ezen túlmenően még a jól ismert márkák tulajdonosai is tovább hirdetik a márkájukat marketingkampányok segítségével, aminek a Ryanair okfejtését követve nem lenne semmilyen ésszerű gazdasági indoka.

(323) Igen valószínű, hogy a legtöbb ember nem látogatja meg a Ryanair oldalán elég gyakran ahhoz, hogy az egyedül ott megjelentetett hirdetés az oldalon szerepeltetett egyik régió népszerűsítéséről kitörölhetetlen nyomot hagyjon bennük. Ezt az észrevételt két tényező is alátámasztja. Először, a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés értelmében az angoulême-i régió hirdetését a Ryanair weboldalának nyitó oldalán helyezték el, mely az Angoulême-Cognac úti célról szóló, öt bekezdésből, összesen 150 szóból álló reklám volt „az öt legnépszerűbb úti cél” részben, amely továbbá egy egyszerű hivatkozást tartalmazott egy, az SMAC által meghatározott oldalra a www.ryanair.com nyitó oldalán és csak nagyon rövid időszakokra volt látható (24, 17 és 12 napig egy évben az első három

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

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

(324) Így bár a marketingszolgáltatások a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó légi útvonalakon ösztönözték az utasforgalmat a szerződés teljesítésének időtartama alatt, igen valószínű, hogy ez a hatás megszűnt vagy elenyésző volt ezen időszak letelte után, és a más légi útvonalakra gyakorolt hatás ugyanilyen jelentéktelen volt.

(325) Ezenkívül a Ryanair 2014. január 17-i és 31-i tanulmányaiban megállapították, hogy annak a valószínűsége, hogy ezek az előnyök túlmutatnak a szerződések hatálya alá tartozó légi útvonalakon, vagy az említett útvonalak működtetésének időtartamán túl is tartósak maradnak – ahogy azt a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben és a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben is megállapították – igen alacsony, és nem számszerűsíthető olyan bizonyossággal, amelyet egy óvatos piacgazdasági szereplő elegendőnek vélne.

(326) Például a 2014. január 17-i tanulmány szerint „[…] a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés ütemezett lejárta után termelődő jövőbeni többletnyereség a természetéből adódóan bizonytalan". Ezenkívül a tanulmány két módszert javasol a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés pozitív hatásainak előzetes vizsgálatára: a pénzügyi forgalomra alapuló megközelítést és az aktiválásra alapuló megközelítést.

(327) A pénzügyi forgalomra alapuló megközelítés a marketingszolgáltatásokra és a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések előnyeinek értékelését jelenti oly módon, hogy megbecsüli a repülőtér vezetője által a marketingszolgáltatásokra és a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések által termelendő, a kapcsolódó költségekkel csökkentett jövőbeni bevételeket. Az aktiválásra alapuló megközelítés a repülőtér márkája arculatának a marketingszolgáltatásokon keresztül történő javítását immateriális eszközként kezeli, amelyet a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben megállapított árért szereztek meg.

(328) A tanulmány azonban hangsúlyozza az aktiválásra alapuló megközelítés által keltett nehézségek súlyát, így bizonyítva, hogy az ilyen módszerrel nyert eredmények nem megbízhatóak, és a tanulmány is inkább a pénzügyi forgalomra alapuló megközelítést részesíti előnyben. A tanulmány kimutatja, hogy: *„Az aktiválásra alapuló megközelítésnek csak a repülőtér immateriális eszközeinek tulajdonítható marketingkiadások arányát kell figyelembe vennie. Ám – ellentétben a repülőtér jelenlegi bevételeit termelő marketingkiadásokkal – nehéz megállapítani a repülőtér jövőbeni bevételeinek termelését célzó marketingkiadások arányát (vagyis a repülőtér immateriális eszközalapjába való befektetést)". Azt is hangsúlyozza, hogy „az aktiválásra alapuló megközelítés végrehajtásához meg kell becsülni azt az átlagos időtartamot, amíg a repülőtér az AMS marketingkampányának segítségével képes megtartani egy ügyfelet. A gyakorlatban a megfelelő adatok hiányában nagyon nehéz lenne megbecsülni az AMS kampányát követően az ügyfélmegtartás átlagos hosszát".*

(329) A 2014. január 31-i tanulmány a pénzügyi forgalomra alapuló megközelítés gyakorlati alkalmazását javasolta. E megközelítés szerint a marketingszolgáltatásokra és a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéseknek a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés lejárta után is érezhető előnyei a szerződés lejártának napján érvényes „végső értékként" szerepelnek. A végső érték a repülőtéri szolgáltatásokra és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésektől a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés alkalmazásának utolsó évében várható többletnyereségre alapul. Ezt a nyereséget vetítik előre a következő időszakra, amelynek hossza megegyezik a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés időtartamával, kiigazítva az európai légi közlekedési piac növekedési arányával és azzal a valószínűségi tényezővel, amely megmutatja, hogy a repülőtéri szolgáltatásokra és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések a lejáratuk után mennyire képesek növelni a repülőtér nyereségét. A 2014. január 31-i tanulmány szerint a tartós előnyök teremtésére irányuló képesség számos tényezőtől függ, „ideértve a nagyobb jelenlétet és az erősebb márkát, illetve a hálózati externáliákat és visszatérő utasokat", bár erről további részleteket nem fed fel. Ez a módszer továbbá figyelembe veszi a tőkeköltségeket megmutató leszámítolási kamatlábat.

(330) A tanulmány 30 %-os valószínűségi tényezővel számol, amit óvatosnak ítél meg. Ez a nagyon elméleti tanulmány azonban nem támasztja alá semmilyen komoly bizonyítékkal ezt a tényezőt sem minőségi, sem mennyiségi szempontból. A tanulmány nem vesz alapul a Ryanair tevékenységéhez, a légi közlekedési piachoz vagy a repülőtéri szolgáltatásokhoz kapcsolódó semmilyen tényt a 30 %-os tényező alátámasztásához. Nem létesít kapcsolatot az említett tényező és a tanulmányban futólag említett tényezők (jelenlét, erős márka, hálózati externáliák és visszatérő utasok) között, mely utóbbiaktól a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés előnyeinek kiterjesztését remélik a szerződések lejárata utánra. Végül egyáltalán nem támaszkodik az AMS-szel kötött szerződésekben előírt marketingszolgáltatások konkrét tartalmára, amikor azt elemzi, hogy ezek a szolgáltatások milyen mértékig tudják befolyásolni a fent említett tényezőket.

(331) Azt sem bizonyítja, hogy a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések lejártát követően a repülőtér vezetésének a szerződések alkalmazásának utolsó évében a szerződésekből származó nyeresége valószínűsíthetően tovább termelődik-e a jövőben is. Hasonlóképpen azt sem bizonyítja, hogy az európai légi közlekedési piac növekedési aránya egy repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és egy marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés adott repülőtérre gyakorolt hatásának hasznos mutatója.

(332) A Ryanair által javasolt módszerrel kiszámított „végső értéket" így igen valószínűtlen, hogy egy óvatos piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna, amikor a szerződés megkötéséről vagy meg nem kötéséről döntött.

(333) A 2014. január 31-i tanulmány tehát azt mutatja, hogy a pénzügyi forgalomra alapuló megközelítés csak nagyon pontatlan és megbízhatatlan eredményekhez vezetne, csakúgy, mint az aktiválásra alapuló megközelítés.

(334) Sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem szolgáltak bizonyítékkal arról, hogy a Ryanair által az ebben a tanulmányban javasolt módszert vagy más, a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéseket vagy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéseket túlélő előnyök számszerűsítésére irányuló módszereket sikeresen bevezették volna az angoulême-i repülőtérhez hasonló regionális repülőterek vezetői. Franciaország nem kommentálta a 2014. január 17-i és 31-i tanulmányokat, ezért ebben az eljárásban nem hagyta jóvá azok következtetéseit sem.

(335) A fentiek szerint továbbá a hivatalos vizsgálati eljárás során vizsgált marketingszolgáltatások egyértelműen a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó útvonalat várhatóan használó személyeket célozza meg. Ha ezt az útvonalat nem hosszabbítják meg a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés lejárta után, akkor igen valószínűtlen, hogy a marketingszolgáltatások továbbra is pozitívan hatnak majd a repülőtér utasforgalmára a lejáratot követően. Egy repülőtér-vezetőnek igen nehéz kiszámítania annak a valószínűségét, hogy egy légitársaság továbbra is működteti-e az útvonalat az általa a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben vállalt időtartam lejárta után. Különösen a diszkont légitársaságok az útvonalak megnyitásának és lezárásának igen dinamikus kezeléséről tettek tanúbizonyságot. Ezért egy olyan ügylet megkötésekor, mint amilyet ez a hivatalos vizsgálati eljárás is vizsgál, egy óvatos piacgazdasági szereplő nem számítana arra, hogy egy légitársaság a szerződés lejárta után továbbra is működtetni fogja a vonatkozó útvonalat.

(336) Ráadásul a teljesség érdekében meg kell állapítani, hogy a Ryanair 2014. január 31-i tanulmányában javasolt módszertan szerint kiszámított végső érték csak akkor pozitív (és ezáltal csak akkor van pozitív hatással a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés várható nyereségességére), ha az ilyen szerződésektől a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés alkalmazásának utolsó évében várható többletnyereség is pozitív. A módszertan a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés alkalmazásának utolsó évében várható többletnyereségből indul ki, és azt az alábbi két tényező alkalmazásával vetíti előre a jövőre. Az első tényező az európai légi közlekedési piac összesített növekedése, és a várható forgalomnövekedést tükrözi. A második a 30 %-os tényező, amely annak a hozzávetőleges valószínűségét mutatja, hogy a nemrég lejárt szerződések teljesítése mennyire segíti elő a várhatóan hasonló pénzügyi forgalmat előidéző, hasonló szerződések jövőbeni megkötését. Így ha a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés alkalmazásának utolsó évében várható jövőbeni többletnyereség negatív, a végső érték szintén negatív lesz, ami azt tükrözi, hogy a nemrég lejárt szerződésekhez hasonló szerződések az előbbiekhez hasonlóan minden évben rontanák a repülőtér nyereségességét.

(337) A 2014. január 31-i tanulmány igen röviden említi ezt az ügyet; csupán arra vállalkozik egy lábjegyzet erejéig, hogy kijelentse észrevételek vagy magyarázatok nélkül, hogy: „[…] a végső érték nem számítható ki, ha az AMS kifizetéseivel csökkentett többletnyereség a szóban forgó időszak utolsó évében negatív" ([173]). Ahogyan azonban az alábbiakban bemutatásra kerül, az ebben az ügyben érintett valamennyi szerződés annak a többletpénzforgalomnak az előrejelzését okozták, amelyek minden évben negatívak – tehát nem globálisan – az aktualizált nettó értéken. Így ezeknél a szerződéseknél a Ryanair által javasolt módszertan szerint kiszámított „végső érték" nulla, illetve akár negatív is lehetne. Az ilyen végső érték figyelembevétele tehát nem kérdőjelezné meg azt a megállapítást, hogy a szerződések gazdasági előnyt jelentenek.

(338) Összefoglalva, a fentiekből kitűnik, hogy az egyetlen előny, amelyet egy óvatos piacgazdasági szereplő a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződéstől várhat és számszerűsíthet, amikor a szerződés megkötéséről vagy meg nem kötéséről dönt – ideértve a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést is –, az, hogy a marketingszolgáltatásoknak a szerződésekben foglaltak értelmében pozitív hatásuk lenne a szóban forgó szerződések hatálya alá tartozó légi útvonalakat használó utasok számára az útvonalak működésének időtartama alatt. A Bizottság úgy véli, hogy a többi előny túl bizonytalannak tűnik ahhoz, hogy számszerűsíteni lehetne őket, és az ilyen elméleti előnyöket az angoulême-i repülőtér vezetői sem vették figyelembe a szóban forgó szerződések megkötésekor.

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

9.1.3.3. Az angoulême-i repülőtér összehasonlíthatósága más európai repülőterekkel

(339) A piacgazdasági szereplő elve alkalmazásának új iránymutatása alapján főszabály szerint kizárható az egy bizonyos repülőteret használó légitársaság számára nyújtott támogatás megléte, ha a repülőtéri szolgáltatásokért felszámolt díjak összege megfelel a piaci árnak, vagy egy előzetes elemzés – vagyis a támogatás odaítélésekor rendelkezésre álló információra és az akkoriban előre látható fejleményekre alapuló elemzés – alapján kimutatható, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás többletnyereséget fog eredményezni a repülőtér részére ([174]).

(340) Ezenkívül az új iránymutatás szerint *„a repülőtér és a légitársaság között fennálló megállapodások értékelésekor a Bizottság azt is figyelembe fogja venni, hogy a vizsgált megállapodások milyen mértékben tekinthetők egy átfogó stratégia végrehajtása részének, amely várhatóan legalább hosszú távon a repülőtér nyereségességét szolgálja”* ([175]). Az első megközelítés (a „piaci árral” való összehasonlítás) szerint ugyanakkor a Bizottság oldalán aggályok merültek fel azzal kapcsolatban, hogy ilyen körülmények között egyáltalán megállapítható-e megfelelő referenciaérték a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározására, és jelenlegi véleménye szerint a repülőterek által az egyes légitársaságokkal kötött megállapodások elemzésére a legmegfelelőbb kritérium az előzetes többletnyereségesség vizsgálata ([176]).

(341) Itt érdemes megjegyezni, hogy általában a piacgazdasági szereplő elvének a hasonló piacok átlagos áraira alapuló alkalmazása hasznos lehet, ha ezt az árat ésszerűen meg lehet állapítani vagy ki lehet következtetni más piaci mutatókból. Ennek a módszernek azonban a repülőtéri szolgáltatások esetében nem lehet ugyanilyen relevanciája. Ennek az az oka, hogy a repülőterek költség- és bevételi struktúrája nagyban eltér egymástól. Ez azért van, mert a költségek és a bevételek attól függnek, hogy mennyire fejlett a repülőtér, a repülőteret hány légitársaság használja, mekkora az utasforgalmi kapacitása, milyen az infrastruktúrájának és a kapcsolódó beruházásoknak az állapota, milyen a szabályozási keret, amely tagállamonként változó, illetve a múltban volt-e a repülőtérnek adóssága vagy kötelezettsége ([177]).

(342) A légi közlekedési piac liberalizálása bonyolítja a tisztán összehasonlító elemzéseket. Ahogy az a jelent esetben is látszik, a repülőterek és légitársaságok közötti kereskedelmi gyakorlat nem az egyes szolgáltatások nyilvános árlistáján alapszik. Ezek a kereskedelmi kapcsolatok igen változatosak. Magukban foglalják az utasforgalommal és más kapcsolódó kereskedelmi és pénzügyi kötelezettséggel kapcsolatos kockázatok megosztását, a standard ösztönző programokat és a kockázatok megosztásának változtatását a szerződések időtartama alatt. Ebből következően egy ügyletet nem lehet igazán összehasonlítani egy másikkal a járatpárok díjai vagy az utasonként fizetendő díjak alapján.

(343) A Ryanair úgy véli, hogy egyes európai repülőterek referenciaként való használatával alkalmazható lehet a tájékozott piacgazdasági befektető elve. Ezzel kapcsolatban megjegyzi, hogy néhány európai repülőtér a hasonlóságok miatt helyettesíthető az angoulême-i repülőtérrel ([178]). A Bizottság számára e témában benyújtott tanulmány összehasonlítja a Ryanair által az angoulême-i repülőtér számára fizetett illetékeket azokkal az illetékekkel, amelyeket a légitársaság az összehasonlíthatónak vélt repülőtereknek fizet. A Ryanair azt állítja, hogy a többi repülőtér által alkalmazott illetékek alacsonyabbak az angoulême-i repülőtér illetékeinél.

(344) A Bizottság azonban úgy véli, hogy a fenti tanulmány vonatkozásában elfogadott módszertan érvénytelen, mivel csak a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésből eredő előnyökre és kifizetésekre szorítkozik, és figyelmen kívül hagyja a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést. A fentieknek megfelelően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a piacgazdasági szereplő elvét a két összefüggő szerződéses instrumentum együttes elemzése után kell alkalmazni. Ennek megfelelően a Ryanair által biztosított összehasonlító elemzés nem fogadható el.

(345) Így a Ryanair által más repülőtereken a repülőtéri szolgáltatásokért fizetett illetékek nem szolgálhatnak referenciaként a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása során.

([174]) Az új iránymutatás (53) pontja.
([175]) Az új iránymutatás (66) pontja.
([176]) Lásd az új iránymutatás (59) és (61) pontját.
([177]) Lásd a 69. lábjegyzetben hivatkozott bizottsági határozat (88) és (89) preambulumbekezdését.
([178]) A Ryanair az elemzését az Oxera által 2012. június 25-én készített tanulmányára alapozza.

(346) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy a Ryanair által az angoulême-i repülőtér szolgáltatásaiért fizetett tényleges összeg 2008-ban és 2009-ben negatív volt. Valóban, egy repülőtéri vezető által egy légitársaság számára repülőtéri illetékként kiszabott negatív díj, amely nem fedezi az igénybevett szolgáltatások költségeit, összhangban állhat a piacgazdasági szereplő ésszerű számításával. Ez azonban azzal a feltétellel történhet, hogy a negatív díjat egy ideig ellensúlyozza a légitársaság üzemeltetéséből származó bevételek várható növekedése, függetlenül attól, hogy ezek a bevételek repüléstechnikai vagy nem repüléstechnikai forrásból származnak. Ebben az esetben a nem repüléstechnikai bevételek nem voltak elegendőek, és valószínűtlennek tűnt, hogy a szükséges és megfelelő mértéking nőnek a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés ötéves időtartama alatt.

(347) Végül kevés olyan repülőtér van, amely esetében a negatív díj indokolt, és ezek nem szerepelnek a vizsgált mintában. A Bizottság e tekintetben úgy véli, hogy a mintát alkotó repülőterek jellegzetességei túlságosan eltérőek ahhoz, hogy kielégítő alapot adjanak az elemzéshez ([179]).

(348) A Ryanair továbbá nem mutatta be, hogy a tanulmányban említett repülőterek megfelelően összehasonlíthatók-e az utasforgalom és a forgalom típusa, a repülőtéri szolgáltatások típusa és szintje, a repülőtér közelében egy nagyobb város esetleges jelenléte, a vonzáskörzetben élő lakók száma, a környező terület gazdagsága, illetve az utasok vonzására képes, változatos földrajzi területek megléte alapján ([180]). Sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem említettek olyan repülőtereket, amelyek megfelelően összehasonlíthatók lennének az angoulême-i repülőtérrel az említett kritériumok mentén.

(349) Ilyen feltételek mellett a Bizottság úgy véli, hogy ebben a kontextusban és figyelembe véve az összes rendelkezésre álló információt, nincs ok eltérni az új légi közlekedési iránymutatásban javasolt, a piacgazdasági szereplő elvének a repülőterek és a légitársaságok közötti kapcsolatokra való alkalmazására vonatkozó megközelítéstől, vagyis az előzetes kiegészítő (vagy többlet-) nyereségesség vizsgálatától. Ezt a megközelítést igazolja, hogy a repülőtér vezetőjének világos érdeke fűződik a légitársaságokkal ügyletet kötni, amennyiben ésszerűen feltételezhető, hogy ez az ügylet a meg nem kötött ügylet alternatív helyzetével összehasonlítva növeli a nyereségét (vagy csökkenti a veszteségeit), függetlenül bármilyen összehasonlítástól.

9.1.3.4. A piacgazdasági befektető elve alkalmazásának módszerére vonatkozó következtetés

(350) Az előzőekből következik, hogy a piacgazdasági szereplő elvének a 2008. évi szerződésekre való alkalmazásához a Bizottságnak együttesen kell vizsgálnia az egyszerre kötött marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést és repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést, és meg kell állapítania, hogy a nyereségesség szempontjai által vezérelt és a CCI-repülőtér és az SMAC helyett az angoulême-i repülőteret vezető feltételezett piacgazdasági szereplő kötött-e volna hasonló szerződéseket. E célból meg kell vizsgálni a 2008. évi szerződések többletnyereségességét a szerződések időtartama alatt úgy, ahogy azt a piacgazdasági szereplő tette volna a szerződések megkötésekor az alábbiak megbecslésével:

— a 2008. évi szerződések végrehajtásától remélt jövőbeni többletforgalom, figyelembe véve a marketingszolgáltatások hatásait a szerződés hatálya alá tartozó útvonalak kihasználtsági tényezőjére;

— a 2008. évi szerződések végrehajtásától remélt jövőbeni többletbevételek, ideértve a szerződések hatálya alá tartozó útvonalak által termelt repüléstechnikai díjakból és földi kiszolgálási szolgáltatásokból származó bevételeket, illetve a szerződések végrehajtása által okozott forgalomnövekedésből származó nem repüléstechnikai bevételeket;

— a 2008. évi szerződések végrehajtásának várható jövőbeni többletköltségei, ideértve a működési költségeket és a szerződések hatálya alá tartozó útvonalak által okozott befektetési többletköltségeket, valamint a marketingszolgáltatások költségeit.

(351) Ezek a számítások adják a többletbevételek és -költségek közötti eltérésnek megfelelő jövőbeni éves pénzügyi forgalmat, amelyeket szükség esetén csökkenteni kell a repülőtér vezetőjének a tőkeköltségeit megmutató leszámítolási kamatlábbal. A pozitív aktualizált nettó érték elvben azt mutatja, hogy a kapcsolódó szerződések nem nyújtanak gazdasági előnyt, míg a negatív aktualizált nettó érték jelzi az ilyen előny meglétét.

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

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

(352) Meg kell jegyezni, hogy az ilyen vizsgálat kontextusában a Ryanair érvei, melyek szerint az SMAC által kért marketingszolgáltatások díja az ilyen szolgáltatások „piaci árának" felelt meg vagy annál alacsonyabb volt, nem releváns. A nyereségesség szempontjai által vezérelt piacgazdasági szereplő nem lenne kész ilyen szolgáltatások igénylésére még akkor sem, ha azok a „piaci árnál" olcsóbbak vagy azzal megegyeznek, ha azt irányozta elő, hogy az ilyen szolgáltatásoknak a kapcsolódó útvonalakra való pozitív hatása ellenére a szerződések által gerjesztett többletköltségek meghaladták a többletbevételeket aktualizált nettó értéken. Ebben az esetben a „piaci ár" meghaladná a fizetési hajlandóságát, és ezért logikusan le kellene mondania a szóban forgó előnyökről.

(353) Ugyanezen indokok miatt az, hogy a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben foglalt díjak esetleg jobbak, mint a valamennyire hasonló repülőterek vezetői által kiszabott díjak, vagy összhangban vannak azokkal, ennek a vizsgálatnak a szempontjából irreleváns, mert ezektől nem lehet elvárni, hogy a többletköltségek fedezésére elegendő többletbevételt termeljenek.

9.1.3.5. A piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása

(354) A 2008. évi szerződések vizsgálatának értelmében és a fenti megfontolások fényében érdemes emlékezni arra, hogy a támogatás meglétét és mértékét is vizsgálni kell a szerződések megkötésekor uralkodó helyzet fényében ([181]), pontosabban figyelembe kell venni az akkoriban elérhető információkat és előre látható fejleményeket.

(355) A francia hatóságok által biztosított információk hangsúlyozzák, hogy az SMAC a 2006. június 14-én benyújtott, előremutató tanulmány készítésébe fogott ([182]). A tanulmány az angoulême-i repülőtér 2007. január 1-je utáni kilátásaival foglalkozik. Anélkül, hogy belemennénk a tanulmány részleteibe, ez a dokumentum bemutatja a Ryanair által Angoulême és London között működtetett útvonal megnyitásával kapcsolatos nagyobb aggregátumokat. Évi 100 000 fő becsült utasforgalom mellett a tanulmány az alábbiakat állapítja meg:

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

(356) Ez a dokumentum nem egy üzleti terv, amelynek fényében a Bizottság a piacgazdasági szereplő kritériumának való megfelelés vizsgálatát lefolytathatná. Az előrejelzésekben használt referenciaadatokat nem adták meg pontosan, és a feltételezések nem eléggé részletesek. A becslést emellett egy három éves időszakra adták meg annak ellenére, hogy a 2008. évi szerződések megkötése előtt előírták, hogy azokat egy öt éves időszakra kell meghatározni. Végül a tanulmányt jóval a 2008. évi szerződések előtt készítették. A tanulmánynak nem volt célja, hogy megállapítsa, hogy a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződések – ahogy azt a megkötésük előtt már előirányozták – kellően nyereségesek-e a repülőtér vezetője számára.

(357) Mindenesetre a Bizottság megállapítja, hogy a becslések azt mutatják, hogy az SMAC mint az angoulême-i repülőtér vezetője nem egy óvatos piacgazdasági szereplő magatartása szerint járt el. A 2006. évi előremutató tanulmányból egyértelműen látszik, hogy az nem lehetett, hogy az SMAC akkoriban nem volt tudatában annak, hogy egy diszkont légitársaság által Angoulême és London között működtetett útvonal megnyitása jelentős működési veszteséget okoz, és ebből következően erős finanszírozási igényt teremt.

(358) Annak ellenére, hogy az SMAC a 2008. évi szerződések megkötésekor birtokában volt ennek az információnak, nem tartotta szükségesnek, hogy üzleti tervet készítsen vagy bármilyen más előzetes gazdasági elemzést végezzen a Ryanairrel és az AMS-szel kötendő szerződéseken annak érdekében, hogy gazdasági szempontból alátámassza ezen kötelezettségvállalások elfogadására irányuló döntését.

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

([182]) A tanulmányt az Alliance ELSA készítette.

(359) A Ryanair szerint a szerződések – például a hivatalos vizsgálati eljárás hatálya alá tartozó szerződések – megkötésekor az üzleti terv hiánya nem használható a piacgazdasági szereplő elvének való megfelelés elmulasztásának bizonyítására.

(360) Az üzleti terv hiánya, vagy még általánosabban a szerződések megkötése előtt egy mennyiségi költség-haszon elemzés készítésének a hiánya súlyos jele annak, hogy a piacgazdasági szereplő elvének való megfelelést elmulasztották. Ez még inkább igaz erre az esetre, hiszen az angoulême-i repülőtér vezetője a 2008. évi szerződések megkötése előtt rendelkezett olyan információval, amely megkérdőjelezhette a gazdasági életképességét egy Londonba közlekedő fapados szolgáltatás megnyitására irányuló szerződés megkötése esetén.

(361) A Bizottság e körben szükségesnek tartja megemlíteni, hogy Franciaország nem nyújtott be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a repülőtér vezetője a 2008. évi szerződések megkötésekor a szerződésektől várható nyereséggel összefüggésben vállalt kockázatokról végzett-e elemzést. Franciaország azt állítja ehelyett, hogy az SMAC döntése arra a szándékra alapult, hogy biztosítsa az angoulême-i repülőtér folyamatos létezését, és a regionális fejlesztés célkitűzése vezérelte. Ez az állítás azonban csak újabb jele annak, hogy a 2008. évi szerződések Ryanairrel és AMS-szel történő megkötését elsősorban nem a nyereségesség szempontjai vezérelték.

(362) A Bizottság úgy véli, hogy ezt a szerződéskötést az az értékelés támasztja alá, amely egy óvatos piacgazdasági szereplő esetében a 2008. évi szerződésekkel összefüggésben végzett költség-haszon elemzésnek felelne meg.

(363) A Bizottság e célból pusztán a 2008. évi szerződések többletköltségeire és -bevételeire hagyatkozva elvégezte a saját elemzését úgy, ahogy egy piacgazdasági szereplő *a priori* értékelte volna azokat az új iránymutatásnak megfelelően. Az elemzés során megfogalmazott feltételezéseket és eredményeket az alábbiakban ismertetjük.

(364) A Bizottság érdemesnek tartja ennek az elemzésnek a kontextusában felidézni, hogy az új iránymutatás elfogadását követően Franciaországot és az érdekelt feleket is felkérték az új iránymutatás rendelkezéseinek az erre az ügyre való alkalmazásával kapcsolatos észrevételeik benyújtására (lásd a (8) és a (9) preambulumbekezdést). Ebben az esetben sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem kifogásolták a Bizottság megközelítésének lényegét, mely szerint mivel lehetetlen megfelelő referenciaértéket megállapítani a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározására, ezért a két fél között kötött megállapodások elemzésére a legmegfelelőbb kritérium az előzetes többletnyereségességük vizsgálata.

a) Időkeret

(365) Egy piacgazdasági szereplő annak eldöntésekor, hogy megkösse-e a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést és/vagy a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést, az értékeléshez vagy a szóban forgó szerződések időtartamát vagy a külön megkötött minden egyes szerződésben meghatározott időtartamot jelölte volna meg időkeretnek. Más szóval a többletköltségeket és -bevételeket a szerződések teljesítésének időtartama alatt elemezte volna.

(366) Ennél hosszabb időtartam választása indokolatlannak tűnik. A szerződések megkötésének napján egy óvatos piacgazdasági szereplő nem számított volna arra, hogy a szerződéseket a lejáratuk után ugyanazokkal vagy más feltételekkel meghosszabbítják. Ez még inkább igaz, hiszen az nem lehetett, hogy egy általában óvatos vezető nem volt tudatában annak, hogy a fapados légitársaságok – például a Ryanair – most és a múltban is ismertek voltak arról, hogy üzleti ügyekben igen fogékonyak a piaci fejleményekre az útvonalak megnyitásának és lezárásának, illetve a járatszámok növelésének és csökkentésének tekintetében.

(367) Azt is érdemes megjegyezni, hogy a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása során azt, hogy a Ryanair egyes útvonalakat nem működtetett a 2008. évi szerződésekben előírt időszak teljes hossza alatt, nem vették figyelembe, mivel ez a tényező a szerződések megkötésekor nem volt sem ismert, sem előre látható.

(368) A továbbiakban a Bizottság meg fogja vizsgálni a Ryanairrel/AMS-szel kötött 2008. évi szerződések elemzésénél alkalmazott feltételezéseket a többletbevételek, -költségek és -forgalom vonatkozásában, mielőtt közzétenné a szerződések elemzésének eredményeit.

b) A többletforgalom és a járatpárok becsült száma

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

(370) A többletforgalom becsült értékét az Angoulême–London-útvonal repülőtéri szolgáltatásokra és a marketing-szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződésben előírt járatgyakorisága és az éves járatpárok végső száma alapján számították ki.

(371) A Bizottság emellett figyelembe vette a Ryanair által használt repülőgép (189 üléses Boeing 737-800 repülőgépek) kapacitását is.

(372) A Bizottság ezek alapján 85 %-os kihasználtsági tényezővel számol járatonként. Ez a Ryanair számára előnyös feltevés, mivel a 85 %-os arány igen magas. Ez az arány továbbá kissé magasabb a Ryanair által a hálózatában üzemeltetett járatok átlagánál ([183]), és megegyezik a Franciaország által a költség-haszon elemzéseinek rekonstruálásakor a különböző szerződések vonatkozásában javasolt kihasználtsági tényezővel, vagy meghaladja azt. A Bizottság azonban úgy véli, hogy ez a magas kihasználtsági tényező alkalmazható – még akkor is, ha jóhiszemű feltételezés – a marketingszolgáltatások lehetséges pozitív hatásainak kimutatására a szerződések hatálya alá tartozó útvonalakon, illetve olyan elemek hiányában, amelyek számszerűsítenék az említett szolgáltatásoknak a kihasználtsági tényezőre gyakorolt előre látható hatásait.

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

c) Többletbevételek

(373) A vizsgált 2008. évi szerződéseket illetően a Bizottság igyekezett megállapítani a többletbevételeket, vagyis az ügylet által termelt bevételeket, ahogy azokat egy piacgazdasági szereplő előre jelezte volna.

(374) A „közös kassza” elvének alkalmazásában a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a repüléstechnikai és a nem repüléstechnikai bevételeket is figyelembe kell venni.

(375) A repüléstechnikai bevételek a légitársaság által a repülőtér vezetője számára fizetendő többféle illetékből származó bevételeket jelenti, név szerint:

— „leszállási illeték”, vagyis a járatpárok után fizetendő illeték;

— „személyszállítási illeték”, vagyis az utasok után fizetendő illeték; és

— a földi kiszolgálásért fizetendő illeték, amely a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés szerint járatpáronként fizetendő, rögzített illeték.

(376) A 2008. évi szerződések határozzák meg közvetlenül a leszállási és a személyszállítási illetéket. A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés 7.1. cikke szerint az utasok után fizetendő illetéket az angoulême-i repülőtér által elfogadott díjszabás alapján számították ki. A szerződés 7.3. cikke azonban az első három évben azonban promóciós célú kedvezményeket ír elő. Ez a kedvezmény az első évben 57,25 % vagy 1,18 EUR, a második évben 48 % vagy 1,44 EUR és a harmadik évben 24 % vagy 2,10 EUR. A szerződés 7.2. cikke emellett leszállásonként 252,29 EUR-ban állapította meg a leszállási illetéket. Ezért a szerződésben megállapított összegeket bevették az elemzésbe.

(377) A szerződés 7.4. cikke szerint a földi kiszolgálás illetéke 195 EUR volt az első évben. Azt is előírta, hogy a második évtől 245 EUR-ra emelik a illetéket. A Bizottság ezért ezt az összeget használta fel az elemzéséhez.

(378) A három fent említett, a piacgazdasági szereplő által remélt repüléstechnikai illetékből származó bevétel kiszámításához a Bizottság a járatpárok számára (a leszállási illetékre és a földi kiszolgálás illetékére) és a többletforgalomra (a személyszállítási illetékre) vonatkozó előrejelzéseket használta fel a szerződésnek megfelelően, megszorozva a fent említett illetékek egységnyi összegével.

(379) A nem repüléstechnikai bevételek főszabály szerint nagyjából arányosak az utasok számával. A repülőtéren a parkolók, éttermek és más üzletek tevékenysége az utasok számának megegyezően ingadozik. Ugyanez vonatkozik a repülőtér vezetője által az e tevékenységekkel kapcsolatban beszedett bevételekre is. Ebben az ügyben azonban a nem repüléstechnikai bevételek nagy része a vezető és más vállalkozások alkalmazottainak költéséből ered olyan időszakokban, amikor az angoulême-i repülőtér utasforgalma alacsony.

([183]) Lásd http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

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

d) Többletköltségek

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

— a marketingszolgáltatások megvásárlásának költségei;

— az ügylet miatt végrehajtott befektetésből származó befektetési többletköltségek;

— működési többletköltségek, vagyis az ügylet végrehajtása által várhatóan okozott működési költségek (személyzet, egyéb vásárlások).

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

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

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

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

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

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

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

12. táblázat:

A 2008. évi szerződésektől várható többletpénzforgalom

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

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

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

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

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

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

(388) A Bizottság megállapítja, hogy a 2008. évi szerződésekben az összes éves többletpénzforgalom negatív – ahogy a 12. táblázat is mutatja – a Ryanair számára előnyös olyan feltételezések ellenére, amelyeket a Bizottság tett különösen a többletforgalommal és -költségekkel kapcsolatban. A Bizottság azt is megállapítja, hogy ez a következtetés akkor is érvényes marad, ha a működési többletköltségeket teljesen kizárják, és csak a marketingszolgáltatások megvételének költségét tekintik többletköltségnek.

(389) Ebből következően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az SMAC által a Ryanairrel és az AMS-szel kötött 2008. évi szerződések gazdasági előnyt biztosítanak ennek a két társaságnak. Mivel ez az előny az adott légitársasággal megállapodott konkrét szerződéses rendelkezésekből ered, ezért szelektív.

9.1.4. *A kereskedelemre és versenyre gyakorolt hatás*

(390) Amikor egy tagállam olyan támogatást nyújt, amely megerősíti egyes vállalkozások helyzetét az Unión belüli kereskedelemben versenytársnak számító más vállalkozásokhoz képest, úgy kell tekinteni, hogy a kereskedelmet befolyásolja a támogatás. Az állandó ítélkezési gyakorlattal összhangban ([184]) ahhoz, hogy egy intézkedés a versenytorzító hatású legyen, elegendő, hogy a támogatás címzettje a verseny számára nyitott piacokon más vállalkozásokkal versenyezzen.

(391) A harmadik légi közlekedési liberalizációs csomag ([185]) 1993. január 1-i hatálybalépését követően a légi fuvarozók az Európai Közösség területén járatokat üzemeltethetnek és korlátlan engedélyt kapnak kabotázsszolgáltatások nyújtására. A Bíróság kimondja, hogy *„amikor egy vállalkozás olyan ágazatban tevékenykedik, melyben több tagállam gyártói is jelen vannak, a vállalkozás számára a hatóságok részéről juttatott bármiféle támogatás érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet és torzíthatja a versenyt, mivel folyamatos piaci jelenléte miatt más tagállambeli versenytársakat visszatarthat attól, hogy növeljék piaci részesedésüket, ugyanakkor pedig csökkenti esélyeiket arra, hogy növeljék exportjukat”* ([186]).

(392) Ebben az esetben figyelembe kell venni, hogy a szóban forgó intézkedések várhatóan csökkentették a légitársaságok működési költségeit és arra ösztönözték az üzemeltetőket, hogy egyik repülőtérről a másik repülőtérre vigyék át az útvonalakat. Ebből következően a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó intézkedések torzítják a versenyt és befolyásolják az Unión belüli kereskedelmet.

9.1.5. *A támogatás meglétével kapcsolatos következtetés*

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

9.2. **Összeegyeztethetőség a belső piaccal**

(394) A szóban forgó támogatás működési támogatásnak minősül. Az ilyen támogatás összeegyeztethetőnek nyilvánítására csak kivételes és kellően indokolt esetben van lehetőség.

(395) A Bíróság ítélkezési gyakorlatából ([187]) az is kitűnik, hogy Franciaországnak kellett bemutatnia azt a jogalapot, amelyre alapulva a szóban forgó támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősíthető, és azt, hogy az összeegyeztethetőségi feltételek ebben az esetben teljesültek. A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában ezért felkérte Franciaországot, hogy mutassa be az összeegyeztethetőség potenciális jogalapjait és bizonyítsa, hogy a vonatkozó összeegyeztethetőségi feltételek teljesültek, különösen ha a szóban forgó támogatás új útvonalak indítására nyújtott indulási célú támogatásnak minősül. Franciaország azonban sosem állította, hogy a vizsgálat alatt álló intézkedések a belső piaccal összeegyeztethető indulási célú támogatásnak minősülnek, és nem terjesztett elő az összeegyeztethetőséget alátámasztó indokokat vagy olyan érvelést, amely alapján az összeegyeztethetőséget el lehetne ismerni. Ezenfelül egyik érdekelt fél sem tudta hitelt érdemlően bizonyítani az említett intézkedések összeegyeztethetőségét a belső piaccal.

(396) A Bizottság mindenesetre érdemesnek tartja megvizsgálni, hogy az ilyen támogatásoknak az új útvonalak indításához való hozzájárulása alapján összeegyeztethetőnek tekinthetők-e a belső piaccal.

([184]) Az Elsőfokú Bíróság T-214/95. sz., Vlaams Gewest kontra Bizottság ügyben hozott ítélete (EBHT 1998., II-717. o.).
([185]) A Tanács 1992. július 23-i 2407/92/EGK rendelete légi fuvarozók engedélyezéséről (HL L 240., 1992.8.24., 1. o.), a Tanács 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelete a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról (HL L 240., 1992.8.24., 8. o.) és a Tanács 1992. július 23-i 2409/92/EGK rendelete a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól (HL L 240., 1992.8.24., 15. o.).
([186]) Lásd különösen a Bíróság C-305/89. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott bírósági ítéletét (EBHT 1991., I-1603. o.).
([187]) A C-364/90. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1993., I-2097. o.) 20. pontja.

(397) Ezzel kapcsolatban az új iránymutatás kimondja, hogy: „*A légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás tekintetében a Bizottság ebben az iránymutatásban foglalt elveket fogja alkalmazni valamennyi bejelentett indulási célú támogatási intézkedésre vonatkozóan, amellyel kapcsolatban 2014. április 4-ét követően kell határozatot hoznia, még akkor is, ha az intézkedéseket ezen időpont előtt jelentették be. A jogellenes állami támogatás értékelésére alkalmazandó szabályok megállapításáról szóló bizottsági közleménnyel összhangban a Bizottság a légitársaságoknak nyújtott jogellenes támogatásokra a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos szabályokat alkalmazza. Ennek megfelelően a Bizottság az ebben az iránymutatásban foglalt elveket nem fogja alkalmazni a légitársaságoknak 2014. április 4-ét megelőzően nyújtott jogellenes indulási célú támogatás esetén*” ([188]).

(398) A 2005. évi iránymutatás előírja, hogy „a Bizottság ezen iránymutatások alapján megvizsgálja a repülőtéri infrastruktúrák finanszírozására nyújtott valamennyi támogatást vagy az engedélye nélkül – tehát a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével – nyújtott indulási támogatást, ha a támogatást az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételt megelőzően ítélték oda. A többi esetben a Bizottság a vizsgálatot a támogatásnyújtás kezdetekor alkalmazandó szabályok alapján végzi” ([189]).

(399) Mivel a 2008. évi szerződéseket a 2005. évi iránymutatás hatálybalépése után kötötték, az iránymutatás az alkalmazandó jogalap.

(400) A 2005. évi iránymutatás (27) pontja e tekintetben kijelenti, hogy a légitársaságoknak nyújtott működési támogatások (mint például az indulási támogatások) csak kivételes esetben és szigorú feltételek mellett nyilváníthatók összeegyeztethetőnek a belső piaccal, Európa hátrányos helyzetű régióiban, azaz az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontjában említett eltérésre jogosult régiókban, a legkülső régiókban és az alacsony népsűrűségű régiókban.

(401) Mivel az angoulême-i repülőtér nem ilyen típusú régióban található, ezért ez az eltérés rá nem alkalmazható.

(402) A Bizottság megállapítja, hogy sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem bizonyították, hogy az intézkedések a 2005. évi iránymutatás alapján vagy bármilyen más alapon összeegyeztethetők a belső piaccal.

(403) Mivel a 2005. évi iránymutatás (79) pontjában megállapított, indulási támogatásról szóló feltételek halmozott feltételek, a Bizottság helyénvalónak véli, hogy megvizsgálja az iránymutatás 5.2. szakaszában, a fent említett pont i) és k) alpontjában meghatározott feltételeket.

(404) Az i) pont tekintetében (az útvonalnak az életképességét bemutató üzleti terv és az új útvonalnak a konkurens útvonalakra gyakorolt hatásáról szóló hatásvizsgálat) a Bizottság felkérte Franciaországot, hogy tájékoztassa, készült-e ilyen üzleti terv, és pozitív válasz esetén nyújtsa be annak másolatát. Franciaország és az érdekelt felek nem jelezték ilyen üzleti tervek meglétét. A Ryanair/AMS állításaiból emellett kiderül, hogy nem készült olyan üzleti terv, amely huzamosabb időn keresztül igazolná az útvonalnak a támogatás megszűnését követő életképességét. Olyan előzetes hatásvizsgálat sem készült a 2008. évi szerződések megkötésekor a légitársaság számára rendelkezésre álló információk alapján, amely megállapítaná az Angoulême–London Stansted közötti légi közlekedési szolgáltatás életképességét. Ebből következően az i) pontban említett feltétel nem teljesül.

(405) A k) pontban említett feltétel (Jogorvoslat) előírja, hogy a tagállamok szintjén kell jogorvoslati mechanizmusokat meghatározni a támogatások odaítélésekor esetlegesen előforduló diszkrimináció orvoslása érdekében. A Bizottság megállapítja, hogy a 2008. évi szerződések megkötésekor semmilyen jogorvoslati mechanizmust nem határoztak meg az indulási támogatások odaítélésekor előforduló diszkrimináció orvoslása érdekében. Ezért a k) pontban említett feltétel sem teljesül.

9.3. **Következtetés**

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

10. **ÁLTALÁNOS KÖVETKEZTETÉS**

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

([188]) Az új iránymutatás (174) pontja.
([189]) A 2005. évi iránymutatás (85) pontja.

(408) A fentiek tükrében a Bizottság megállapítja, hogy az angoulême-i repülőtér számára odaítélt ellentételezés jogellenes állami támogatásnak minősül, amely ennek ellenére az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

(409) A 2008. évi szerződések alatt a Ryanair és az AMS tevékenységével összefüggésben folyósított kifizetések azonban jogellenes és a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősülnek.

11. **VISSZATÉRÍTÉS**

(410) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint amennyiben meggyőződött arról, hogy a támogatás a belső piaccal összeegyeztethetetlen, a Bizottság jogosult annak eldöntésére, hogy az érintett államnak meg kell-e szüntetnie vagy módosítania kell-e a támogatást ([190]). A 659/1999/EK tanácsi rendelet ([191]) 14. cikke úgy rendelkezik, hogy *„amennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére (a továbbiakban: visszatérítési határozat). A Bizottság nem követeli meg a támogatás visszatérítését, amennyiben az ellentétes a közösségi jog valamelyik általános elvével”*.

(411) A Bizottság célja az érintett tagállamoknak a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatás visszakövetésére vonatkozó felszólításával az eredeti állapot visszaállítása ([192]). Ezzel összefüggésben a Bíróság megállapította, hogy ezt a célkitűzést teljesítettnek kell tekinteni, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatással nyújtott összegeket, ezáltal elveszítve azt az előnyt, amelyet a piacon versenytársaival szemben élvezett. Ezáltal a támogatás nyújtása előtti helyzet helyreáll ([193]).

(412) Ebben az esetben úgy tűnik, hogy egyik uniós jog alapelv sem gátolná a bizonyítottan jogellenesen nyújtott támogatás visszakövetelését. Sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem mutattak fel ezzel kapcsolatos érveket.

(413) Ebből következően Franciaországnak minden lehetséges intézkedést meg kell hoznia, hogy a Ryanair és az AMS számára a 2008. évi szerződések által nyújtott jogellenes állami támogatást visszakövetelje.

(414) A visszakövetelendő támogatás mértékét az alábbi módon kell kiszámítani. A 2008. évi szerződésekre úgy kell tekinteni, hogy minden egyes évben, amelyre a szerződések vonatkoztak, egy évre vonatkozó támogatásban részesítették a kedvezményezettet. Ezeket a támogatási összegeket a 2008. évi szerződések megkötésekor érvényes várható többletpénzforgalom (bevételek mínusz költségek, lásd 12. táblázat) negatív részéből kell kiszámítani. Ezek megegyeznek azokkal az összegekkel, amelyeket minden évben le kellett volna vonni a marketingszolgáltatások összegéből (vagy amelyeket hozzá kellett volna adni a légitársaság számára kiszámlázott repülőtéri illetékhez és a földi kiszolgálási illetékhez) annak biztosítása érdekében, hogy a szerződés aktualizált nettó értéke pozitív legyen, azaz megfeleljen a piacgazdasági szereplő elvének.

(415) A Ryanair és az AMS által a 2008. évi szerződések alapján felhasznált tényleges előny meghatározásához az előző preambulumbekezdésben említett összegeket ki kell igazítani a Franciaország által benyújtott bizonyítékoknak megfelelően attól függően, hogy i. mekkora a Ryanair által a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés szerint fizetett leszállási illeték, személyszállítási illeték és földi kiszolgálási illeték vonatkozásában utólag megállapított tényleges kifizetések és az ezekre a bevételi tételekre és a 12. táblázatban felsorolt tételekre vonatkozó (előzetes) előrejelzések különbözete, és ii. mekkora a Ryanair és az AMS számára a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés alapján ténylegesen kifizetett, utólag megállapított marketingköltségek és a 12. táblázatban megjelölt (előzetes) előre jelzett marketingköltségek különbözete.

(416) A Bizottság azt is megállapítja, hogy a Ryanair és az AMS által élvezett tényleges előny a 2008. évi szerződések végrehajtásának tényleges időtartamára korlátozódik. A szerződések lejárta után a Ryanair és az AMS nem kapott semmilyen támogatást marketing célú befizetés formájában. Ebből következően a lent ismertetett módon kiszámított és a 2008. évi szerződésekhez kapcsolódó támogatások összegét nullára csökkentették azokra az évekre, amikor a szerződés már nem volt alkalmazható (különösen ha ez a szerződésnek a felek közös megegyezése általi idő előtti megszüntetése miatt történt).

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

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

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

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

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

13. táblázat

– Információ a 2008. évi szerződésekből visszakövetelendő összegekről

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

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

(418) A fentieknek megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy az állami támogatási szabályok alkalmazása értelmében a Ryanair és az AMS egy gazdasági egységet alkot és az egy napon, 2008. február 8-án kötött marketingszolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés és repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés egy ügyletnek tekinthető. Ebből következően a Bizottság úgy véli, hogy a Ryanair és az AMS együttesen felel a 2008. évi szerződések alapján számukra nyújtott támogatás teljes visszafizetéséért.

(419) A 2008. évi szerződések alapján 2008 és 2009 között ténylegesen folyósított támogatási összeg összesen körülbelül 868 695 EUR-t tesz ki.

(420) A francia hatóságoknak az e határozat közlésétől számított négy hónapon belül vissza kell követelniük a fent említett összeget.

(421) A francia hatóságoknak továbbá visszatérítési kamatot is fel kell számolniuk a támogatás összegére, amely attól a naptól esedékes, amikor a jogellenes támogatást a vállalkozások rendelkezésére bocsátották – azaz az egyes támogatások tényleges kifizetésének napjától –, addig a napig, amíg visszafizetésre nem került ([194]) a 794/2004/EK bizottsági rendelet V. fejezetének megfelelően ([195]). Mivel ebben az esetben a támogatást alkotó pénzügyi forgalom összetett és évente több alkalommal is mozog, a bevételek egyes kategóriái esetében pedig folyamatosnak tekinthető, a Bizottság úgy véli, hogy a visszatérítési kamat kiszámításánál elfogadható az a megközelítés, hogy az érintett támogatás kifizetésének időpontját év végére, minden év december 31-ére határozzák meg.

(422) Ha egy tagállam előre nem látott nehézségekkel, vagy a Bizottság által figyelmen kívül hagyott következményekkel szembesül, e problémákat – a megfelelő módosításokra vonatkozó javaslatokkal együtt – megfontolásra a Bizottság elé terjesztheti. Ilyen esetekben a Bizottságnak és az érintett tagállamnak jóhiszeműen együtt kell működnie, hogy a nehézségeket megoldják, miközben teljes mértékben figyelembe veszik az EUMSZ rendelkezéseit ([196]).

(423) A Bizottság ezért felkéri Franciaországot, hogy késedelem nélkül értesítse az e határozat végrehajtása során esetlegesen felmerült problémákról,

ELFOGADTA A KÖVETKEZŐ HATÁROZATOT:

1. cikk

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

([194]) A (fent említett) 659/99/EK rendelet 14. cikkének (2) bekezdése.
([195]) A Bizottság 2004. április 21-i 794/2004/EK rendelete (az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.).
([196]) Lásd a C-94/87. sz., Bizottság kontra Németország ügyben hozott ítélet (EBHT 1989., 175. o.) 9. pontját és a C-348/93. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet (EBHT 1995., 673. o.) 17. pontját.

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

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

2. cikk

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

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

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

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

3. cikk

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

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

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

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

4. cikk

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

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

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

5. cikk

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

a) A 3. cikk szerint visszakövetelendő támogatás mértéke;

b) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott, illetve tervezett intézkedések részletes bemutatása;

c) az azt bizonyító dokumentumok, hogy a kedvezményezetteket hivatalosan felszólították a támogatás visszafizetésére.

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

6. cikk

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2014. július 23-án.

a Bizottság részéről

Joaquín ALMUNIA

alelnök