A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1227 HATÁROZATA

(2014. július 23.)

a Franciaország által a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara, a Ryanair, az Airport Marketing Services és a Transavia javára nyújtott SA.22614 (C 53/07) állami támogatásról

(az értesítés a C(2014) 5085. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

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

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) A 2007. január 25-én kelt levelükben a francia hatóságok az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (3) bekezdése értelmében értesítették a Bizottságot az Airport Marketing Services Limited („AMS") – a Ryanair Limited (a továbbiakban: Ryanair) 100 %-os tulajdonú leányvállalata – javára hozott intézkedésről, egy marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás aláírásáról. Ezt az intézkedést a francia hatóságok állami támogatásként jelentették be. Mivel a francia hatóságok már végrehajtották az intézkedést, a Bizottság a jogellenes támogatások nyilvántartásába vette fel, NN 12/07 számon.

(2) A francia hatóságok kérésére 2007. február 20-án és 2007. július 16-án találkozót szerveztek a Bizottsággal.

(3) A 2007. február 26-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért a francia hatóságoktól. Mivel a megadott határidőn belül nem érkezett válasz, a Bizottság 2007. június 15-én emlékeztetőt küldött a francia hatóságoknak. A francia hatóságok a 2007. július 12-i levelükben megadták a kért tájékoztatást.

(4) A Bizottság a 2007. november 28-án kelt levelében értesítette a francia hatóságokat az EUMSZ 108. cikke (2) bekezdésének megfelelő hivatalos vizsgálati eljárás megindítására irányuló határozatáról.

(5) A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozata 2008. február 15-én jelent meg *az Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([3]). A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be a szóban forgó intézkedéssel kapcsolatos észrevételeiket.

(6) 2007. december 18-án és 2008. január 29-én a francia hatóságok kérték az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeik benyújtására kitűzött határidő meghosszabbítását. A 2008. január 4-i és február 1-jei levelében a Bizottság beleegyezett a határidő 2008. február 28-ig történő meghosszabbításába.

(7) A francia hatóságok 2008. június 2-án nyújtották be észrevételeiket a Bizottságnak.

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

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

([3]) HL C 41., 2008.2.15., 11. o.

(8) A Bizottsághoz 2008. február 25-én észrevételek érkeztek a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamarától (a továbbiakban: CCIPB) ([4]), egy 2008. március 14-én kelt levélben az AMS-től ([5]), a Ryanairtől és az Európai Légitársaságok Szövetségétől (a továbbiakban: AEA), valamint 2008. március 19-én az Air France légitársaságtól ([6]). A Bizottság a 2008. június 11-én kelt levelében továbbította ezeket az észrevételeket Franciaországnak, és lehetőséget adott a válaszadásra.

(9) A francia hatóságok a 2008. július 7-én kelt levelükben értesítették a Bizottságot, hogy nem kívánnak válaszolni a harmadik felek észrevételeire.

(10) A francia hatóságok kérésére 2008. november 4-én találkozóra került sor a Bizottság és a CCIPB képviselői között. A találkozón a Bizottság tájékoztatta a francia hatóságokat, hogy felkértek egy független tanácsadót (a továbbiakban: tanácsadó), hogy segítsen elemezni a szóban forgó megállapodásokat. A tanácsadó 2011. március 30-án benyújtotta a jelentését.

(11) A 2011. március 17-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért a francia hatóságoktól. A 2011. április 13-i levelükben a francia hatóságok kérték e határidő 2011. június 1-jéig történő meghosszabbítását. A Bizottság a 2011. május 6-i levelében beleegyezett a határidő meghosszabbításába. A francia hatóságok a 2011. május 30-án kelt levelükben válaszoltak.

(12) A Bizottság a 2011. április 11-i levelében további tájékoztatást kért a Ryanairtől, amely a 2011. augusztus 31-én kelt levelében válaszolt. A Bizottság a 2011. október 11-én kelt levelével továbbította ezeket az észrevételeket Franciaországnak. A francia hatóságok a 2011. november 21-i levelükben értesítették a Bizottságot, hogy nem kívánnak válaszolni ezekre az észrevételekre.

(13) A 2012. január 25-én kelt levelében a Bizottság értesítette Franciaországot arról, hogy a 2007-ben indított hivatalos vizsgálati eljárást kiterjeszti a pau-i repülőteret használó légitársaságok és a repülőtér-üzembentartó javára hozott különböző intézkedésekre. A Bizottság határozata 2012. március 31-én jelent meg az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([7]). A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be a szóban forgó intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket.

(14) A 2012. február 22-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért a francia hatóságoktól. 2012. február 28-án a francia hatóságok kérték a 2012. január 25-i határozattal kapcsolatos észrevételeik benyújtására kitűzött határidő, illetve a Bizottság 2012. február 22-i levelében megszabott határidő meghosszabbítását. A Bizottság beleegyezett a határidők 2012. március 27-ig történő meghosszabbításába. A francia hatóságok a 2012. március 29-én kelt levelükben válaszoltak a Bizottság 2012. február 22-i levelére, és benyújtották észrevételeiket az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat tekintetében.

(15) Az eljárás kiterjesztésével kapcsolatban a Bizottsághoz észrevételek érkeztek a CCIPB-től 2012. április 30-án ([8]), az AMS-től 2012. április 30-án ([9]), illetve a Ryanairtől 2012. április 30-án ([10]). A Bizottság a 2012. május 31-én kelt levelében továbbította ezeket az észrevételeket Franciaországnak. Franciaország a 2012. június 13-i levelében jelezte, hogy nem fűznek hozzájuk észrevételeket.

(16) A 2012. április 26-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért a francia hatóságoktól. A francia hatóságok a 2012. május 10-én kelt levelükben válaszoltak.

(17) A 2013. április 10-i levelében a Ryanair továbbította a Bizottságnak az Oxera nevű vállalat két feljegyzését és Damien P. McLoughlin professzor elemzését. A Bizottság a 2013. május 3-án kelt levelében továbbította ezeket a dokumentumokat a francia hatóságoknak. A 2013. június 7-i levelében Franciaország jelezte, hogy nem fűz hozzájuk észrevételeket.

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

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

([6]) A 2008. március 13-án kelt levelében az Air France kérte a 2007. november 28-i határozattal kapcsolatos észrevételeik benyújtására kitűzött határidő meghosszabbítását. A Bizottság 2008. március 17-én beleegyezett a határidő meghosszabbításába.

([7]) HL C 96., 2012.3.31., 22. o.

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

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

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

(18) A 2013. november 14-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Franciaországtól.

(19) A Bizottság a 2013. december 16-án kelt levelében továbbította a tanácsadó jelentését a francia hatóságoknak. Franciaország nem válaszolt a megadott határidőn belül.

(20) 2013. december 19-én Franciaország kérte a 2013. november 14-i tájékoztatás iránti kérésre adott válasz határidejének meghosszabbítását. A Bizottság beleegyezett a határidő 2014. január 23-ig történő meghosszabbításába. Mivel e határidőn belül nem érkezett válasz, a Bizottság a 2014. január 24-i levelében emlékeztetőt küldött Franciaországnak, és újabb 10 munkanappal meghosszabbította a határidőt. Franciaország a 2014. február 6-án kelt levelében válaszolt.

(21) A Bizottsághoz észrevételek érkeztek a Ryanairtől 2013. december 20-án, 2014. január 17-én és 2014. január 31-én. Ezeket a további észrevételeket levélben továbbították Franciaországnak 2014. január 9-én, 2014. január 23-án és 2014. február 4-én. Franciaország a 2014. január 29-én, a 2014. február 3-án és a 2014. május 21-én kelt levelében tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván észrevételeket fűzni hozzájuk.

(22) A Bizottság 2014. február 24-én, március 13-án és 19-én, a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló iránymutatás ([11]) (a továbbiakban: az új iránymutatás) elfogadását követően felkérte Franciaországot és az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket az új iránymutatás ezen ügyre való alkalmazásával kapcsolatban. Franciaország 2014. március 19-én benyújtotta az észrevételeit.

(23) Emellett 2014. április 15-én felhívás jelent meg az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([12]), amelyben az észrevételeik benyújtására szólítják fel a tagállamokat és az érdekelt feleket – többek között ebben az ügyben is – az új iránymutatás hatálybalépésének vonatkozásában. Az Air France, a Transport & Environment nem kormányzati szervezet és a CCIPB a megadott határidőn belül benyújtotta az észrevételeit. A Bizottság a 2014. május 28-án kelt levelében továbbította ezeket az észrevételeket a francia hatóságoknak. Franciaország a 2014. június 6-án kelt levelében tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván észrevételeket fűzni hozzájuk.

(24) A 2014. február 27-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Franciaországtól. 2014. március 17-én Franciaország kérte a 2014. február 27-i tájékoztatás iránti kérésre adott válasz határidejének meghosszabbítását. A Bizottság beleegyezett a határidő 2014. április 27-ig történő meghosszabbításába. Franciaország a 2014. április 25-én kelt levelében válaszolt ([13]).

(25) A 2014. május 16-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Franciaországtól, amely a 2014. június 6-án kelt levelében válaszolt.

2. A REPÜLŐTÉR ÁLTALÁNOS ISMERTETÉSE

(26) Ahogy a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban olvasható, a Pau-Pyrénées repülőtér (a továbbiakban: pau-i repülőtér) Aquitániában, Pyrénées-Atlantiques megyében található.

(27) A repülőtér kezdetben az állam tulajdonában volt, majd az állam egy állami eszközökre irányuló koncesszióval 2015. december 31-ig a CCIPB-re ruházta az üzemeltetését az 1965. március 12-i tárcaközi rendelet (a továbbiakban: 1965. évi rendelet) révén, amelyhez mellékelték különösen az állam és a CCIPB kötelezettségeit meghatározó feltételeket. A tárcaközi rendeletet és a koncessziós feltételeket négy alkalommal módosították.

(28) A CCIPB a kereskedelmi és iparkamarák hálózatának tagja. Franciaországban a kereskedelmi és iparkamarák közigazgatási szervek. A kereskedelmi és iparkamarák alapvetően az adott terület általános kereskedelmi, ipari és szolgáltatásokkal kapcsolatos érdekeit képviselik. A kereskedelmi és iparkamarák feladatait és hatáskörét törvény szabályozza. Ezek a kamarák az állami közigazgatási és pénzügyi ellenőrzés hatálya alá tartoznak a pénzügy- és infrastrukturális miniszter, illetve a tervezésért és a helyi közigazgatásért felelős miniszter révén a saját hatáskörükön belül. A kereskedelmi törvénykönyv R.7122. cikke értelmében *„a regionális és helyi kereskedelmi és iparkamarák feletti felügyeletet a régió prefektusa gyakorolja, akit a regionális költségvetési vezető segít a munkájában”*. A felügyeleti hatóságot ezért tájékoztatni kell bizonyos, a jogszabályokban meghatározott fontos határozatoktól (például a költségvetés, a hitelek felvétele, a harmadik feleknek nyújtott garanciák, illetve a civil vagy kereskedelmi vállalatokban való pénzügyi részesedés átruházása, megszerzése vagy kiterjesztése vonatkozásában). Ezek csak azután hajthatók végre, hogy értesítették a felügyeleti hatóságot, amely kifogásokkal élhet. A kereskedelmi és iparkamarákat az adott területen működő vállalkozások képviselőiből álló választott közgyűlés irányítja.

([11]) HL C 99., 2014.4.4., 3. o.
([12]) HL C 113., 2014.4.15., 30. o.
([13]) Ezzel a levéllel Franciaország a CCIPB feljegyzését is benyújtotta, de jelezte, hogy a francia hatóságok nem értenek egyet az abban olvasható értékeléssel. Ez a feljegyzés alapjában véve megismétli a CCIPB által a közvetlenül a Bizottságnak benyújtott korábbi észrevételeket.

(29) A pau-i repülőtérre vonatkozóan saját könyvelést vezetnek, amely elkülönül a CCIPB általános könyvelésétől.

(30) 2007. január 1-jén, a helyi szabadságjogokról és kötelezettségekről szóló, 2004. augusztus 13-i 2004-809. sz. törvény 28. cikke értelmében az állam átruházta a repülőtér tulajdonjogát a helyi hatóságokból álló, *syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées* (a továbbiakban: *syndicat mixte*) néven ismert csoportra. Aquitánia regionális tanácsa, a Pyrénées-Atlantiques megyei tanács, a Pau Porte des Pyrénées városi közösség és 14 önkormányzati csoport alkotja a *syndicat mixte*-t. Az állam és a *syndicat mixte* ebből a célból megállapodást írt alá, amely 2007. március 1-jén lépett hatályba. Ezt a megállapodást 2009. augusztus 12-én módosították.

(31) Amikor a repülőtér tulajdonosává vált, a *syndicat mixte* lépett az állam mint koncessziós hatóság helyébe. A fent említett, 2004. augusztus 13-i törvény 28-VI-2.º cikke értelmében átvette a korábbi megállapodásokat, különösen a CCIPB-vel kötött koncessziós megállapodást. Ezért a CCIPB volt a repülőtér-üzembentartó, mielőtt a repülőtér tulajdonjogát átruházták a *syndicat mixte*-re, és továbbra is az maradt.

(32) A repülőtér polgári és katonai repülőgépeket is kiszolgál. Az alábbi táblázat ismerteti a repülőteret 2000–2013 között igénybe vevő beutazó és kiutazó utasok számát.

1. táblázat

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

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

Forrás: a Franciaország által szolgáltatott információk és a CCIPB honlapja

(33) A Ryanair 2003 áprilisában kezdte meg működését a pau-i repülőtéren. A Ryanair a vizsgált időszakban (2003–2011) járatokat üzemeltetett Londonba, Charleroi-ba, Bristolba és Beauvais-be.

(34) 2010-ben a repülőteret használó utasok körülbelül 16 %-a a Ryanair szolgáltatásait vette igénybe. A Ryanair a szerződéses kötelezettségeinek lejárta után (2011. április 1.) nem üzemeltetett több járatot Pau-ba.

(35) A Ryanair mellett az Air France a pau-i repülőteret használó legfontosabb kereskedelmi légitársaság. Az Air France üzemelteti a Pau-ból induló járatok többségét, és ő bonyolítja le a repülőtéri forgalom nagy részét (ez az utasok körülbelül 80 %-át érinti).

(36) A vizsgált időszakban már légitársaságok is használták a repülőteret, különösen a Transavia CV (a továbbiakban: Transavia), amely az Air France KLM csoport leányvállalata.

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

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

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

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

(38) Az AMS a Ryanair leányvállalata, és kizárólagos felhatalmazással rendelkezik, hogy marketingszolgáltatásokat nyújtson a Ryanair honlapján (www.ryanair.com). Az online marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel kötött megállapodás (a továbbiakban: a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás), amelyről Franciaország értesítést küldött, kimondja, hogy *„Ennek a megállapodásnak az alapja a Ryanair kötelezettségvállalása, miszerint napi szintű járatokat üzemeltet Pau és London Stansted között”* (1. cikk). A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás célja *„meghatározni azokat a feltételeket, amelyek mellett az Airport Marketing Services a Pau/Béarn régió különböző idegenforgalmi és üzleti lehetőségeit népszerűsítő marketingszolgáltatásokat nyújt a CCIPB-nek”*. A megállapodás kimondja, hogy *„A megállapodás értelmében nyújtandó marketingszolgáltatások elsődleges eszköze a www.ryanair.com honlap, amely lehetővé teszi a Ryanair fapados légitársaság potenciális utasainak közvetlen elérését.”* (1.1. cikk).

(39) A marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás meghatározza, milyen formában nyújt az AMS bizonyos marketingszolgáltatásokat a Ryanair honlapján ([14]). A szolgáltatási csomag az alábbiakat tartalmazza:

— *„megfelelő felület a www.ryanair.com Pau mint úti cél oldalán 5 (öt) 150 szavas bekezdésnek az Airport Marketing Services Öt kihagyhatatlan látnivaló szakaszában (egy bekezdés éves díja a díjtáblázat alapján: 20 000 EUR)”;*

— *„megfelelő felület a www.ryanair.com Pau mint úti cél oldalának jobb oldali sávjában 1 (egy), a CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linknek (egy link éves díja a díjtáblázat alapján: 15 000 EUR)”;*

— *„megfelelő felület a www.ryanair.com Pau mint úti cél oldala Öt kihagyhatatlan látnivaló szakaszában 7 (hét), a CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linknek (egy link éves díja a díjtáblázat alapján: 10 000 EUR)”;*

— *„évi 45 (negyvenöt) napon keresztül egy, a CCIPB által kiválasztott honlapra mutató link a www.ryanair.com angol honlapján (a napi díj a díjtáblázat alapján: 6 000 EUR)”* (3. cikk).

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

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

(41) A repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötött megállapodás (a továbbiakban: a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás) meghatározza, hogyan kell elérhetővé tenni a pau-i repülőtér infrastruktúráját a légitársaság számára, különös tekintettel a földi kiszolgálásra és a magánterületek biztosítására. Ez a megállapodás a 2003 áprilisa óta üzemeltetett London Stansted–Pau útvonalra vonatkozik. A 2003. január 28-án kötött eredeti megállapodást váltja fel, amelyet a Pau-i Közigazgatási Bíróság 2005. május 3-án érvénytelenné nyilvánított.

(42) A megállapodás célja *„azoknak a működési és pénzügyi feltételeknek a megállapítása, amelyek mellett a Ryanair nemzetközi kereskedelmi járatokat indít és üzemeltet a repülőtérről és a repülőtérre. A megállapodás továbbá meghatározza a leszállás, a földi kiszolgálás, és egyéb, a repülőtér által a Ryanairnek nyújtott szolgáltatások feltételeit.”* (1.1. és 1.2. cikk)

([14]) http://www.ryanair.com.

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

3.2. *A TANÁCSADÓ JELENTÉSE*

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

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

(45) A tanácsadó összefoglalta a marketingszolgáltatásokról szóló, a CCIPB által a Ryanairrel és az AMS-szel 2003–2008 között a pau-i repülőtér vonatkozásában kötött megállapodásokat. Az eljárás megindításáról szóló határozat ezek közül csak a 2005. évi megállapodásokat érintette.

(46) A tanácsadó különösen az alábbi feladatokat végezte el:

— Ellenőrizte, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban foglalt díjak milyen mértékben egyeznek meg az AMS honlapján (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf) online közzétett díjakkal. A tanácsadó szerint az AMS honlapján közzétett díjak megfelelnek a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodásban foglalt díjakkal.

— Elemezte az AMS által kiszámlázott összegek és a Ryanair pau-i aktivitása közötti összefüggést. A tanácsadó szerint úgy tűnik, hogy a marketingszolgáltatások díja az üzemeltetett járatok számának megfelelően alakul.

— Összehasonlította az AMS által a CCIPB-nek nyújtott szolgáltatásokat egyéb, hasonló módon általánosan kínált online marketingszolgáltatásokkal.

(47) A tanácsadó az alábbi okokból kétségeit fejezi ki amiatt, hogy a CCIPB-nek érdekében állt-e ilyen marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás aláírása. Először, a Ryanair honlapja alapjában véve jegyértékesítéssel foglalkozik, és nem általános utazásértékesítési honlap. A tanácsadó szerint a Ryanair honlapja ezért elsősorban más olyan légitársaságok honlapjával hasonlítható össze, amelyek általában csak korlátozott számú fizetett hirdetést tartalmaznak, és repülőterek nem szerepelnek a hirdetők között. Másodszor, a tanácsadó megjegyzi, hogy a repülőterek nem hasonlíthatók össze a Ryanairhez hasonló légitársaságok honlapján jelen lévő más potenciális hirdetőkkel, mivel a repülőtér által a Ryanair utasainak nyújtott szolgáltatások természetüknél fogva elválaszthatatlanok a Ryanair szolgáltatásaitól, ellentétben az olyan kiegészítő szolgáltatásokkal, mint a szálláskeresés vagy autókölcsönzés. Végezetül a tanácsadó általánosságban véve kétségeit fejezi ki amiatt, vajon ésszerű-e, hogy a repülőterek a saját pénzüket költik a légitársaságokra, hogy ügyfeleket vonzzanak a repülőtérre érkező, illetve onnan induló járatokra, amikor ez a többletforgalom közvetlenül az említett légitársaságok számára jelent hasznot.

(48) Ezekből kifolyólag a tanácsadó azt a következtetést vonja le, hogy egy repülőtérnek csak korlátozott kereskedelmi érdeke fűződik ahhoz, hogy a Ryanair honlapján hirdessen.

(49) A tanácsadó továbbá úgy véli, hogy ha fenn is áll ilyen érdek, az nem mérhető a repülőtér vagy a Ryanair által. A tanácsadó azt is megállapítja, hogy a Ryanair honlapján található marketinginformációk meglehetősen rövidek és egyszerűek, és ha a hirdetést hatékonynak tartották volna (akár a repülőtér, akár a Ryanair), a minősége és megjelenése javítására irányuló beruházásokat hajtanak végre. A tanácsadó ezért azt a következtetést vonja le, hogy a marketingszolgáltatások kereskedelmi értéke nem kulcsfontosságú a megállapodásban részt vevő felek számára.

(50) Ezzel szemben a tanácsadó véleménye szerint a célrégió hatékonyan kihasználhatta volna a hirdetési szolgáltatásokat, amelyek arra ösztönzik a Ryanair ügyfeleit, hogy több időt töltsenek vagy többet költsenek a régióban. Ugyanakkor, mivel a CCIPB a Ryanairrel vagy a leányvállalatával írta alá a megállapodást, a tanácsadó úgy véli, hogy a térség javát szolgáló bármilyen előnyt ki kell zárni a megállapodás elemzéséből.

(51) A tanácsadó szerint az online marketing piacának nagyon bizonytalan helyzete és az AMS rögzített díjszabása közötti ellentmondás szintén megkérdőjelezi a vállalkozás valódi célját. A Ryanair szerint az AMS-szel kötött megállapodás opcionális, és a repülőtér-üzembentartók nem írnák alá, ha nem lenne kereskedelmi értéke. Ugyanakkor a tanácsadó szeretné tudni, milyen nyomást gyakorolt a Ryanair a repülőtérrel folytatott tárgyalások során az útvonalak üzemeltetésének vonatkozásában, különösen mivel számos közeli repülőtér (például Tarbes és Biarritz) versenyez a Ryanair megnyeréséért.

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

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

3.2.2. A MARKETINGSZOLGÁLTATÁSOKRÓL SZÓLÓ, A TRANSAVIÁVAL KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁS

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

3.2.3. A REPÜLŐTÉRI SZOLGÁLTATÁSOKRÓL SZÓLÓ MEGÁLLAPODÁSOK

(54) A tanácsadó elemzett több, a CCIPB és különböző légitársaságok (Ryanair, Air France és Transavia) által 2003–2005 között aláírt, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást.

(55) A tanácsadó szerint a repülőtéri szolgáltatások árát az alábbiak szerint határozzák meg: a szabályozott díjakat (világítási díj, leszállási díj, parkolási díj és utaskiszolgálási díj) egy valamennyi légitársaságra vonatkozó árlistán szabják meg. Az alkalmazandó díjakat minden évben aktualizálják a repülőtéri gazdasági tanácsadó bizottságon belül folytatott tárgyalások eredményeként meghatározott díjszabás alapján. A tanácsadó szerint a szabályozott díjak ezért nem különbözhetnek az egyes légitársaságok esetében.

(56) A tanácsadó szerint a nem szabályozott (például a földi kiszolgálás esetén alkalmazott) díjak légitársaságonként változnak, és kétoldali kereskedelmi tárgyalások eredményei.

(57) A tanácsadó összehasonlítja a Ryanairnek, illetve más légitársaságoknak (Air France és Transavia) kiszámlázott nem szabályozott szolgáltatásokat. Ez az összehasonlítás a szolgáltatások jellegén és az alkalmazott árakon alapul.

(58) A tanácsadó megállapítja, hogy a két légitársaság megállapodásainak tárgyát képező földi kiszolgálás megfelelőnek tűnik, és valódi különbség mutatkozik az egyes légitársaságoknak nyújtott szolgáltatások természetében. Az Air France átfogóbb szolgáltatási csomagot vesz igénybe. A Transaviával összehasonlítva a Ryanair esetében alacsonyabb az átalánydíj (de több szolgáltatás fejében).

(59) Ugyanakkor a tanácsadó szerint, aki összehasonlította a Ryanair és a Transavia, illetve az Air France esetében alkalmazott átalánydíjakat az összehasonlítható szolgáltatások vonatkozásában egy összehasonlítható közös szolgáltatással, a Ryanair esetében alacsonyabb díjat ([…] (*) EUR) számítanak fel, mint az Air France ([…] EUR) vagy a Transavia ([…] EUR) esetében. Úgy tűnik, az ár a többi légitársaság által fizetett ár körülbelül […] %-a.

(60) Franciaország szerint a repülőtéri szolgáltatások (nem szabályozott szolgáltatások) tanácsadó általi összehasonlítása nem megfelelően foglalja össze a CCIPB különböző tárgyalásainak eredményeit. Franciaország számos példát hoz fel a díjszabás igazolására, különös tekintettel azokra az esetekre, amikor a Ryanair nem részesül bizonyos, az Air France-nak nyújtott szolgáltatásokból.

4. A KITERJESZTÉSRŐL SZÓLÓ HATÁROZAT TÁRGYÁT KÉPEZŐ INTÉZKEDÉSEK

(61) A Bizottság úgy vélte, hogy a hivatalos vizsgálati eljárást ki kell terjeszteni, és a CCIPB által az AMS-szel és a Ryanairrel kötött valamennyi megállapodást meg kell vizsgálni annak a teljes időszaknak a vonatkozásában, amely során a Ryanair járatokat üzemeltetett a pau-i repülőtérről (2003–2011), hogy meghatározzák, hogy a CCIPB által az AMS-szel és a Ryanairrel kötött megállapodások állami támogatásnak minősülnek-e.

(62) A Bizottság emellett úgy határozott, hogy kiterjeszti a hivatalos vizsgálati eljárást a CCIPB által a Transavia légitársasággal 2006. január 23-án kötött megállapodásra, valamint a nyilvánosan működő gazdálkodó egységek által a vizsgálati időszakban a repülőtérnek nyújtott különböző pénzügyi hozzájárulásokra, amelyek listáját Franciaország a 2011. május 30-án kelt levelében eljuttatta a Bizottságnak.

(63) Ezen intézkedések részletes leírása a 4.1–4.3. szakaszban olvasható.

(*) Bizalmas információk.

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

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

4.1.1. A 2003. JANUÁR 28-i MEGÁLLAPODÁS

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

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

a) „repülőtéri terminállal/infrastruktúrával kapcsolatos szolgáltatások nyújtása vagy beszerzése a mellékelt A. mellékletben meghatározott szolgáltatások vonatkozásában;

b) a mellékelt B. mellékletben meghatározott közönségszolgálati és marketingtevékenységek végrehajtása;

c) egyszeri nyolcvanezer euro (80 000 EUR) kifizetése a Ryanairnek az új útvonal indításáért a megállapodás aláírását követően.

d) A Ryanair honlapján a CCIPB számára biztosított linkeken keresztül, valamint az alacsony pau-i viteldíjaknak a nyomtatott médiában és egyéb, a Ryanair által választott módon, például rádióban, szabadtéren vagy televízióban történő hirdetéseken keresztül megvalósuló, Pau-t érintő marketingtevékenység vonatkozásában a CCIPB a pau-i repülőtérről induló utasonként tizenegy eurót (11 EUR) fizet havonta utólag és/vagy a Ryanair által a CCIPB-nek fizetendő összegből kerül levonásra a fenti 2. cikk b) pontja értelmében, de a napi szolgáltatásokat tekintve ez évente legfeljebb négyszázezer euro (400 000 EUR) lehet.

e) Ez a megállapodás csak a Pau–London útvonalra vonatkozik napi minimum egy járat esetén, évi 364 nap üzemelés mellett. Ha a Pau–London útvonal olyan mértékben fejlődik, hogy naponta több járatot indítanak, a CCIPB nem fizet kiegészítő összeget. Ha közös megállapodás alapján új útvonalak nyílnak Németországba, Belgiumba, Írországba vagy Olaszországba, ugyanilyen megállapodást kötnek kezdeti nyolcvanezer euro (80 000 EUR) és legfeljebb évi négyszázezer euro (400 000 EUR) kifizetéséről, induló utasonként tizenegy euróval (11 EUR) számolva. Minden új útvonal új megállapodás vagy ezen megállapodás módosításának tárgyát képezi."

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

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

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

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

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

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

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

(70) Ezt a 2003. évi megállapodást ezért felváltotta a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat tárgyát képező, két 2005. évi megállapodás.

4.1.2. A 2005. ÉVI MEGÁLLAPODÁSOK ([17])

(71) Aquitánia regionális számviteli kamarája (a továbbiakban: CRC) megvizsgálta a 2005. évi megállapodásokat.

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

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

„Az AMS csupán a Ryanair »oldalhajtása«, amelyet a Ryanair két vezető tisztviselője irányít."

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

(73) A jelentés szerint a megállapodásban részt vevő felek egymással szembeni kötelezettségei aránytalanok.

(74) A jelentés megállapítja, hogy az AMS és a Ryanair által előterjesztett érvek ellenére a CRC fenntartja az álláspontját. Így szól:

„Az illetékes bíróság a belátása szerint úgy véli, hogy ez a szolgáltatási megállapodás valójában a Ryanairnek nyújtott pénzügyi támogatásnak minősül, és jogellenes, mert a támogatásról nem értesítették előzetesen a Bizottságot."

(75) A jelentés emellett értékeli a támogatás hatékonyságát (3.2. fejezet) és eredményességét (3.3. fejezet). Megállapítja, hogy a Pau–London Stansted útvonalnak a béarn-i régióra gyakorolt gazdasági hatása vitathatatlan:

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

(76) A támogatás eredményességét illetően a jelentés megállapítja, hogy az útvonal 2004. évi teljes költsége a Kereskedelmi és Iparkamara számára az e tevékenység által generált bevételek figyelembevételével a becslések szerint megközelíti a 360 000 EUR nagyságú összeget.

(77) A CRC kétségbe vonja, hogy a CCIPB képes lett volna ugyanezt az eredményt elérni Béarn gazdasági fejlődése szempontjából, ha kevesebb pénzügyi támogatást nyújt a Ryanairnek. Ebben az összefüggésben a jelentés utal a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó, 2005. évi közösségi iránymutatásban ([18]) („a 2005. évi iránymutatás") megállapított összeegyeztethetőségi szabályokra. A jelentés ebben a tekintetben azt a következtetést vonja le, hogy ezeket a szabályokat nem tartották be.

([17]) Ezekre a megállapodásokra már kiterjed az eljárás megindításáról szóló határozat, lásd a 3.1. szakaszt.
([18]) HL C 312., 2005.12.9., 1. o.

4.1.3. A REPÜLŐTÉR ÁLTAL AZ AMS-SZEL ÉS A RYANAIRREL 2005 UTÁN KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁSOK

(78) A francia hatóságok szerint a CCIPB által az AMS-szel és a Ryanairrel kötött megállapodások vagy a 2005. évi megállapodások módosításai a következők:

— Marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás, kezdetben az aláírásától (2007. szeptember 25.) számított ötéves időtartamra; a két fél megállapodott, hogy *„megvitatják a CCIPB és az AMS közötti együttműködés lehetséges folytatását" „legalább hat hónappal az eredeti határidő lejárta előtt"*. Ez a promóció a Pau–Charleroi útvonal üzemeltetéséhez kapcsolódik, heti három járat és a teljes éven át történő üzemeltetés esetén. A Ryanair belga és holland honlapján (www.ryanair.com) a CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linkért cserébe a CCIPB évi […] EUR összeget fizet az AMS-nek. Az útvonalat 2007. október 30-án indították. Ezt a megállapodást 2009. június 16-án, levélváltás útján módosították, és 2009. január 1-jétől […] EUR nagyságú összegre növelték a promóció értékét a szolgáltatások változatlanul hagyása mellett.

— A repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodást a CCIPB 2007. szeptember 25-i levelével módosították, és elfogadták a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodásban szereplő feltételeket a Pau–Charleroi útvonal vonatkozásában ötéves időtartamra.

— A repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodást a CCIPB 2008. március 17-i levelével módosították, és elfogadták a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodásban szereplő feltételeket a Pau–Bristol útvonal vonatkozásában egyéves időtartamra.

— A marketingszolgáltatásokról szóló, a 2008. május 16. és 2008. szeptember 13. közötti időszakra vonatkozó, 2008. március 31-i megállapodás; a két fél megállapodott, hogy *„megvitatják a CCIPB és az AMS közötti együttműködés lehetséges folytatását" „legalább három hónappal az eredeti határidő lejárta előtt"*. A megállapodás tárgyát képező promóciós tevékenységek a Ryanair azon kötelezettségvállalásához kapcsolódnak, hogy heti három járatot üzemeltet a fent említett időszakban a Pau–Bristol útvonalon. A Ryanair angol honlapján (www.ryanair.com) a CCIPB által kiválasztott honlapra mutató, nyolc napig látható linkért a CCIPB […] EUR nagyságú összeget fizet az AMS-nek.

— A 2009. június 15-i megbeszéléseket követően a CCIPB felhatalmazta az elnökét, hogy módosítsa és 2009 vonatkozásában […] EUR nagyságú összegre korlátozza a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodásban szereplő összeget azzal összefüggésben, hogy a Ryanair 211-re csökkenti a tervezett járatok számát a Pau–London útvonalon.

— A repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodást a CCIPB 2009. június 16-i levelével módosították, és elfogadták a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodásban szereplő feltételeket a Pau–Bristol útvonal vonatkozásában a 2009. évi nyári szezonra.

— A marketingszolgáltatásokról szóló, a 2009. április 1. és 2009. október 24. közötti időszakra vonatkozó, 2009. június 16-i megállapodás, amely a lejárta előtt három hónappal egy újabb megállapodással meghosszabbítható. A megállapodás tárgyát képező promóciós tevékenységek a Pau–Bristol útvonalon hetente kétszer közlekedő járatokhoz kapcsolódnak, ami 60 tervezett járatot jelent a fent említett időszakban. A Ryanair angol honlapján (www.ryanair.com) a CCIPB által kiválasztott honlapra mutató, kilenc napig látható linkért a CCIPB […] EUR nagyságú összeget fizet az AMS-nek. Az útvonalat 2009 októberében megszüntették.

— A marketingszolgáltatásokról szóló, 2010. január 28-i megállapodás *„az aláírásától számított kezdeti időtartamra, amely egy évvel az első szolgáltatás elindítását követően jár le"*, és amely *„további egy évre meghosszabbítható"*. A megállapodás tárgyát képező promóciós tevékenységek a 2010. március 30-tól a Pau–London Stansted útvonalon hetente háromszor közlekedő, legalább 220 járathoz, a Pau–Charleroi útvonalon ugyanettől a naptól kezdve hetente háromszor közlekedő, legalább 100 járathoz, és a Pau–Beauvais útvonalon 2010 áprilisától hetente háromszor közlekedő, legalább 100 járathoz kapcsolódnak. A Ryanair angol, belga, holland és francia honlapján (www.ryanair.com) a CCIPB által kiválasztott honlapra mutató, 25 vagy 45 napig látható linkért a CCIPB […] EUR nagyságú összeget fizet az AMS-nek.

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

(80) A francia hatóságok szerint egyetlen új, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást sem írtak alá, miután 2010 áprilisában lejárt a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás. A 2010 áprilisa és 2011 áprilisa között a Ryanairnek számlázott díjak ezért azok a díjak, amelyeket a gazdasági tanácsadó bizottság elfogadott szabályozott díjként, és amelyeket a 2005. évi megállapodás a földi kiszolgálásra vonatkozóan előírt, mivel az új megállapodásra irányuló tárgyalások meghiúsultak. A francia hatóságok jelezték, hogy csak a marketingszolgáltatások képezték az új megállapodás tárgyát.

(81) Franciaország szerint a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás tárgyát képező Pau–London és Pau–Charleroi útvonalat 2010. március 30-án, a Pau–Beauvais útvonalat 2010 áprilisában nyitották meg. A kezdeti időtartam ezért a 2010/2011. évi téli szezonnak felelt meg. A 2011. február 14-i levelében a CCIPB megállapította, hogy a határidőn belül nem hosszabbították meg újabb egy évre a megállapodást, és kérte az AMS-t, hogy vegye számításba a megállapodás 2011. április 1-jei automatikus lejártát.

(82) A 2011. május 30-i és 2012. május 10-i levelében Franciaország összefoglalta a CCIPB és egyéb nyilvánosan működő gazdálkodó egységek által 2003–2011 között az AMS-nek (vagy a 2003. január 28-i megállapodás esetében a Ryanairnek) fizetett összegeket. A 2003–2011 közötti kifizetések teljes összege a (64)–(81) preambulumbekezdésben említett megállapodások vonatkozásában [4–6] millió EUR. A CCIPB és egyéb nyilvánosan működő gazdálkodó egységek által az AMS-nek (vagy a Ryanairnek) kifizetett összegek pontos nagyságát a 2. táblázat. táblázat tartalmazza.

2. táblázat

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

(ezer EUR)

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

Forrás: Franciaország 2011. május 30-i és 2012. május 10-i levele ([1])

([1]) 2011 vonatkozásában az útvonalankénti részletes lebontás hiányában a Bizottság a 2010. évi arányoknak megfelelően szétosztotta a teljes összeget az egyes útvonalak között.

4.2. *A CCIPB ÉS A TRANSAVIA KÖZÖTT KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁS*

(83) A CCIPB 2006. január 23-án megállapodást írt alá a Transavia légitársasággal. Ezt a megállapodást 2006. április 26-tól, a Pau–Amszterdam útvonal megnyitásának napjától számított három évre kötötték azzal, hogy további két évre meghosszabbítható. 2009 áprilisában hallgatólagosan meghosszabbították, de 2009 októberében felmondták, miután a Transavia úgy határozott, hogy nem nyújt tovább szolgáltatásokat.

(84) Ez a megállapodás az első két évben évi 156 induló járat esetén 250 000 EUR értékű marketingszolgáltatás kifizetéséről rendelkezik. Ha a járatok száma nem haladja meg az évi 156-ot, a kifizetést arányosan ehhez kell igazítani. A harmadik évben a kifizetés nagysága induló utasonként […] EUR (évente maximum […] EUR).

(85) A megállapodás emellett rendelkezik a további két évre történő megújítás lehetőségéről induló utasonként […] EUR nagyságú összeggel a negyedik évre, illetve induló utasonként […] EUR nagyságú összeggel az ötödik évre.

(86) A megállapodás eredményeképpen a CCIPB összesen [700 000–900 000] EUR nagyságú összeget fizetett ki a Transaviának az utóbbi által 2006. április 26. és 2009. október 29. között nyújtott marketingszolgáltatásokért.

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

(87) A 2011. május 30-án kelt levelében Franciaország a Bizottság rendelkezésére bocsátotta a repülőtér részére állami forrásokból nyújtott támogatásokról készített összefoglalót. Az eljárás kiterjesztése által érintett intézkedések a (88)–(107) preambulumbekezdésben olvashatók. Franciaország szerint a repülőtér nem részesül állami finanszírozásban vagy állami támogatásban a repülőtér pénzügyi mérlegének kiegyensúlyozása érdekében.

(88) Ezeknek az intézkedéseknek az állami támogatásra vonatkozó rendelkezések tekintetében történő értékeléséhez a nyilvánosan működő gazdálkodó egységek által kifizetett „eszközbeszerzési" támogatásokat el kell különíteni az állam által nyújtott, a francia hatóságok szerint az állami feladatok költségeinek fedezésére nyújtott támogatásoktól.

3. táblázat

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

(ezer EUR)

A támogatás jellege	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Összesen
FIATA állami támogatás (állami feladatok)			396		11		400	300				1 107
Állami eszközbeszerzési támogatás (állami beruházási támogatás)	166 (SSLIA helyszínek ([1]))		1 782 (2 komputertomográf + jármű) SSLIA	466 (SSLIA jármű)								2 414
Az eszközbeszerzési támogatás teljes összege az állami feladatok vonatkozásában	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Pyrénées-Atlantiques megyei tanács (eszközbeszerzési támogatás)	1 326 (teherforgalmi terminál)		91 (futópályákhoz kapcsolódó eszközök)			478 (a gurulóutak felújítása)						1 895
Aquitánia regionális tanácsa	1 413 (teherforgalmi terminál)	2 164 (utasforgalmi terminál)	232 (terminálok)			479 (a gurulóutak felújítása)						4 288
Önkormányzatok csoportja és a Pau városi közösség	1 479 (teher- és utasforgalmi terminál)	1 683 (utasforgalmi terminál)	643 (utasforgalmi terminál)	5 (terminálok)								3 810
ERFA		1 559 (utasforgalmi terminál)	1 184 (terminálok)	291 (utasforgalmi terminál)		653 (a gurulóutak felújítása)						3 687

(ezer EUR)

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

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

4.3.1. „ESZKÖZBESZERZÉSI" TÁMOGATÁSOK

(89) A 2000–2010 közötti időszakban a repülőtér pénzösszegeket (a továbbiakban: eszközbeszerzési támogatások) kapott a *syndicat mixte*-től, az államtól, különböző helyi hatóságoktól, az Európai Regionális Fejlesztési Alaptól („ERFA") és a Gaz de France-tól különböző beruházások finanszírozására (utasforgalmi terminál, a futópálya felújítása, a világítás felújítása, teherforgalmi terminál, kapcsolt erőmű stb.) összesen körülbelül 17,8 millió EUR értékben (lásd a fenti 3. táblázatot).

(90) A Pyrénées-Atlantiques megyei tanács 1,895 millió EUR összegű „eszközbeszerzési támogatást" nyújtott a repülőtérnek a teherforgalmi terminál, a futópályák és a gurulóutak finanszírozására. Franciaország azt is jelezte, hogy 2000–2005 között a Pyrénées-Atlantiques megyei tanács 779 000 EUR nagyságú összeget fizetett ki a kölcsöntőke visszafizetésére. Franciaország azt állítja, hogy ez az intézkedés a pau-i repülőtér finanszírozási tervéről szóló, a helyi hatóságok és a CCIPB között 1990. november 5-én kötött megállapodás eredménye. Ez a legfeljebb 5,680 millió EUR összértékű terv egyes területek és a világítás felújítására, valamint egy terminál bővítésére vonatkozik. A megállapodás értelmében a helyi hatóságok általi finanszírozás a formáját tekintve lehet eszközbeszerzési támogatás vagy az üzembentartó által a beruházások finanszírozására felvett hitelek visszafizetése, vagy mindkettő. A fent említett 779 000 EUR nagyságú összeget annak a kölcsöntőkének a visszafizetésére használták, amelyet a Pyrénées-Atlantiques megyei tanács az 1990. évi megállapodásnak megfelelően vett fel, és amely 2005-ben lejárt.

(91) A repülőtér négy, összesen 4,288 millió EUR nagyságú támogatást kapott Aquitánia regionális tanácsától a teher- és utasforgalmi terminálok és a gurulóutak finanszírozására.

(92) Az önkormányzatok csoportja és a Pau városi közösség 3,810 millió EUR nagyságú összeggel támogatta a repülőteret a teher- és utasforgalmi terminálok finanszírozása céljából.

(93) Az ERFA 3,687 millió EUR értékben támogatta az utasforgalmi terminál és a gurulóutak fejlesztését.

(94) Emellett a Gaz de France 2003-ban 38 000 EUR nagyságú támogatást nyújtott a pau-i repülőtérnek a kapcsolt erőmű finanszírozására. E finanszírozás idején a Gaz de France állami ipari és kereskedelmi szerv volt.

(95) Végül, a *syndicat mixte* 4,130 millió EUR értékben finanszírozott egy beruházási programot, amely magában foglalta a futópályák és a világítás felújítását, valamint a parkoló bővítését.

(96) Az alábbi 4. táblázat áttekintést ad a különböző intézkedésekről, illetve más szóval a fent leírt eszközbeszerzési támogatásokat eredményező különböző jogi aktusokról. Az egyes intézkedések esetében megadja az eszközbeszerzési támogatás dátumát, a finanszírozott beruházások jellegét és összköltségét, az egyes intézkedések értelmében kapott eszközbeszerzési támogatások teljes összegét, valamint a kifizetési időszakot.

4. táblázat

Az eszközbeszerzési támogatásokat eredményező intézkedések áttekintése

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

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

Forrás: A Franciaország által benyújtott dokumentumok
([1]) Ebből 450 000 EUR állt rendelkezésre a parkoló bővítéséhez.

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

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

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

— eszközbeszerzési támogatás 2,414 millió EUR értékben.

(98) A pau-i repülőtér 2000–2010 között 3,521 millió EUR nagyságú támogatást kapott ezen a címen.

(99) Franciaország szerint ezek a támogatások fedezik azoknak az állami feladatoknak a költségeit, amelyeket a francia jog értelmében a repülőtér-üzembentartóknak kell elvégezniük és az államnak kell finanszírozniuk. A szóban forgó feladatokat a repülőtéri adókból és a kiegészítő rendszerből befolyó bevételekből fedezik. Az ilyen rendszerek történetét és mechanizmusát, valamint a támogatott feladatok típusát a (100)–(108) preambulumbekezdés ismerteti.

(100) 1998-ban az Állami Tanács a *SCARA*-ügyben hozott ítéletében ([19]) kimondta, hogy a repülőterek repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatai állami feladatok, amelyek az állam felelőssége alá tartoznak, ezért nem finanszírozhatóak a repülőtér-használók által fizetett díjakból. Ezt az ítéletet követően az egyes légi közlekedési szolgáltatások szervezéséről szóló, 1998. december 18-i 98-1171. sz. törvény és az 1998. december 30-i 98-1266. sz. törvény (az 1999. évi pénzügyi törvény) ([20]) 136. cikke 1999. július 1-jétől bevezette a repülőtéri adót. Ez specifikus adó abban az értelemben, hogy az ebből származó bevételek csak bizonyos kiadások finanszírozására fordíthatók, ebben az esetben azon feladatok költségeire, amelyeket Franciaország a repülőterek állami feladatainak tekint. A fent említett rendelkezések emellett bevezettek egy kiegészítő rendszert az ilyen feladatok finanszírozására, ahogy az a (105)–(107) preambulumbekezdésben olvasható.

(101) Ez a jogszabály pontosan meghatározza a repülőtéri díjakból finanszírozható feladatokat. Ezek a feladatok a következők: a légi járműn történő tűzoltás és mentés, vadveszély megelőzése ([21]), a feladott poggyász átvizsgálása, az utasok és a kézipoggyász átvizsgálása, a zárt területekhez való hozzáférés ellenőrzése ([22]), környezetvédelmi ellenőrző intézkedések ([23]), valamint a biometrikus azonosítást használó automata határellenőrzés. A biometrikus azonosítást használó automata határellenőrzésre való hivatkozást 2008-ban vették bele a jogszabályba. Egyébként a

([19]) Az Államtanács 1998. május 20-i ítélete a *Syndicat des Compagnies aériennes autonomes („SCARA")* ügyben.
([20]) Jelenlegi kodifikált változata az általános adókódex 1609w. cikkében található.
([21]) A vadveszély különösen madárveszélyt jelent, azaz a repülőgépekkel ütköző madarakat, ami veszélyeztetheti a fedélzeten lévő személyek és áruk biztonságát.
([22]) Ez a feladat magában foglalhatja például a nyilvános és a zárt területeket övező kerítések felállítását és karbantartását vagy videós megfigyelőrendszer létesítését a zárt terület körül.
([23]) Ez a feladat különösen az alábbiakat foglalja magában: zajvédelmi intézkedések, adott esetben a repülőgép repülési útvonalával kombinálva, valamint a levegő- és a vízminőség ellenőrzése a repülőterek környékén.

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

(102) A repülőtéri adót bármely repülőtér esetében a repülőteret használó légitársaságok fizetik. Az utasok számától, valamint a légitársaság által szállított rakomány és postai küldemények tömegétől függ. Az utasonként vagy egy tonna rakomány vagy postai küldemény után számított repülőtéri adó mértékét évente határozzák meg az egyes repülőterekre az adó által fedezendő feladatok elvégzésének becsült költsége alapján.

(103) A repülőtér-üzembentartók minden évben nyilatkoznak az éves költségekről és forgalomról. Ez a nyilatkozat az előző év vonatkozásában tartalmazza a forgalom regisztrált mértékét, a repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatok költségét, valamint a repülőtéri adóból és az ilyen feladatok finanszírozására szolgáló kiegészítő rendszerből származó összegeket. A repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatokkal kapcsolatosan forgalomra, költségekre és bevételekre vonatkozó előrejelzéseket is tartalmaznak az aktuális évre és a következő két évre. Ezeket a nyilatkozatokat ellenőrzik a közigazgatási hatóságok, amelyek különösen helyszíni ellenőrzéseket végezhetnek. A repülőtéri adó mértékét ezután ezek alapján tárcaközi rendeletben határozzák meg.

(104) Mivel a repülőtéri adó mértékét a költségekre és a forgalomra vonatkozó előrejelzések alapján számítják ki, utólagos kiigazítási mechanizmust vezettek be annak biztosítása érdekében, hogy a repülőtéri adókból származó, a (105)–(107) preambulumbekezdésben ismertetett kiegészítő rendszerből származó pénzösszegekkel kiegészített bevételek adott esetben nem haladják meg a kapcsolódó feladatok elvégzése során ténylegesen felmerülő költségeket. Az érintett költségek magukban foglalják az említett feladatok elvégzése során felmerülő működési és személyzeti költségeket, a feladatokkal kapcsolatban végzett beruházások amortizációját, illetve az általános költségeknek a feladatokra vonatkozó részét ([24]). Az üzembentartóknak többéves számviteli nyilvántartást kell őrizniük a repülőtéri adóból és a kiegészítő rendszerből befolyó bevételekről, valamint az érintett feladatok elvégzése során felmerülő költségekről. Pozitív mérleg esetén ez hozzáadódik az előző évek halmozott nyilvántartásához. Ebből kifolyólag a mérleg lehet pozitív vagy negatív, amelyet figyelembe vesznek a következő évi repülőtéri adó kiszámításánál. Ezenkívül a pozitív mérleget az üzembentartó által fizetendő költségekre irányozzák elő.

(105) A repülőtéri adón alapuló finanszírozási mechanizmust a kidolgozása óta ki kellett egészíteni egy kiegészítő rendszerrel. A repülésbiztonsági és utasbiztonsági költségek a repülőtéri adóból származó bevételekkel ellentétben nem arányosak a repülőtéri forgalommal. Ebben az összefüggésben nyilvánvalóvá vált, hogy az alacsony forgalmú repülőtereken a repülőtéri adó mértékét a felhasználók számára nehezen megfizethető módon nagy összegben kellett volna meghatározni a repülésbiztonsági és utasbiztonsági költségek ellensúlyozására. Ezen repülőterek esetében tehát előírták, hogy a repülőtéri adó a költségek fedezéséhez szükséges szintnél alacsonyabb szinten határozható meg, és ahol szükséges, kiegészítő pénzügyi rendszer használható a repülőtéri adóból finanszírozható feladatok finanszírozására.

(106) Ezután több kiegészítő rendszer követte egymást. A francia hatóságok először egy „fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien" („FIATA"), azaz repülőtéri és légi közlekedési támogatási alap nevű vagyonkezelői alapot használtak, amelyet ugyanaz a fent említett, 98-1266. sz., 1998. december 30-i törvény vezetett be, mint amelyik a repülőtéri adót, azzal egyidejűleg. Ez a részben a polgári légi közlekedési adóból finanszírozott alap a „fonds de péréquation des transports aériens"-t („FPTA"), azaz légi közlekedési kiigazítási alapot váltotta fel, amelyet kezdetben a regionális fejlesztést és területfejlesztést támogató útvonalak finanszírozására tartottak fenn. A FIATA-t az FPTA által finanszírozott feladatokkal megegyező feladatok finanszírozására használták, és annak érdekében, hogy a kis repülőterek esetében kiegészítsék az adót, kiterjesztették a repülőtéri adó által lefedett feladatokra. A FIATA feladatait alapjában véve két „részre" osztották: a „repülőtéri" rész kiegészítő fedezetet kínált a kisebb repülőterek repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatainak ellátásához, a „légi közlekedési" rész pedig támogatást nyújtott a regionális fejlesztést és területfejlesztést támogató útvonalak finanszírozásához. A „repülőtéri" részt kezelő FIATA-bizottság véleményét követően határoztak úgy, hogy a FIATA támogatást nyújt, amely kiegészítő finanszírozást jelent a repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatok ellátásához.

(107) A FIATA-t 2005-ben megszüntették, és a kapcsolódó finanszírozást közvetlenül az állami költségvetés vette át két évre változatlan működési elvek mellett, különös tekintettel az irányítóbizottság véleményére. 2008-tól az állam a repülőtéri adó felemelésével helyettesítette ezt a mechanizmust, ami azt jelenti, hogy magasabb adót határoztak meg,

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

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

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

5. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK ÉS KITERJESZTÉSÉNEK OKAI

5.1. *A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT*

(109) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság – a Franciaország általi értesítéssel összhangban – megállapítja, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodáson alapuló kifizetés a CCIPB által az AMS-nek fizetett támogatásnak minősül. A CCIPB állami jellegét tekintve a Bizottság úgy véli, hogy a megállapodás állami források felhasználásával járt.

(110) A gazdasági előnynek az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése értelmében való meglétének vonatkozásában a Bizottság kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy amikor a CCIPB aláírta ezeket a megállapodásokat az AMS-szel és a Ryanairrel, körültekintő piacgazdasági szereplőként viselkedett-e, amely globális vagy ágazati strukturális politikát követ, és többé-kevésbé hosszú távú jövedelmezőségi kilátások vezérlik.

(111) Ebben az összefüggésben a rendelkezésre álló információk alapján a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviseli, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodást a hatékonyan biztosított szolgáltatások ellenére azért írták alá, hogy támogassák a Pau–London Stansted útvonalat, és a leányvállalatán, az AMS-en keresztül olyan gazdasági előnyhöz juttatta a Ryanairt, amelyhez az a szokásos piaci feltételek mellett nem jutott volna hozzá. A Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó intézkedés valószínűleg a CCIPB által az AMS-nek fizetett állami támogatásnak minősül, amelyet az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése a főszabály szerint tilt. Ez az álláspont a Franciaország által benyújtott információk és a megállapodás aláírásával kapcsolatos körülmények elemzésén alapul.

(112) A repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás vonatkozásában a Bizottság kíváncsi, hogy a Ryanair a csökkentett repülőtéri díjak révén gazdasági előnyhöz jutott-e.

(113) Végezetül a Bizottság kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy ezek az intézkedések a 2005. évi iránymutatás értelmében összeegyeztethetők-e a belső piaccal.

5.2. *A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS KITERJESZTÉSÉRŐL SZÓLÓ HATÁROZAT*

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

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

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

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

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

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

— 2009. június 16. (Pau–Bristol útvonal),

— 2010. január 28. (Pau–London, Pau–Charleroi és Pau–Beauvais útvonal).

(115) A rendelkezésére álló információk alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy nem zárható ki annak lehetősége, hogy a vizsgált megállapodásokból kifolyólag a Ryanair és az AMS állami támogatásban részesült. Ugyanakkor úgy véli, nem áll rendelkezésére elegendő információ ahhoz, hogy meghozza a végső határozatát ebben az ügyben. Az ügy értékelése érdekében a Bizottság a rendelkezésére álló információk alapján úgy véli, hogy a repülőteret irányító CCIPB-szolgálat, a CCIPB és egyéb nyilvánosan működő gazdálkodó egységek Ryanairrel és AMS-szel kapcsolatos magatartását együttesen kell megvizsgálni.

(116) A Bizottság hasonlóképpen kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy a Transaviával aláírt megállapodás megfelel-e a piacgazdasági tesztnek.

(117) A légitársaságoknak ([26]) nyújtott potenciális támogatás összeegyeztethetőségének vonatkozásában a Bizottság különbséget tesz a 2005. évi iránymutatás hatálybalépése előtt és után hozott intézkedések között.

(118) Az első kategóriát illetően a Bizottság azt az álláspontot képviseli, hogy a szóban forgó potenciális támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelése érdekében az alábbi kritériumok alkalmazandók:

— Az intézkedés hozzájárul egy közös érdekű célkitűzés eléréséhez, azaz hosszú távon életképes, más uniós repülőtereket érintő új útvonalak indításához.

— A támogatás összege szükséges és arányos az új útvonalak indítása kapcsán felmerülő további költségek vonatkozásában, és az intézkedés ösztönző hatással bír.

— Az intézkedést átláthatóan és megkülönböztetéstől mentesen hozták.

— Szankciókról rendelkezik arra az esetre, ha a légitársaság elmulasztja teljesíteni a kötelezettségeit.

— Nem befolyásolja a versenyt a közös érdekkel ellentétes módon.

(119) A Bizottság kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy teljesülnek-e ezek a kritériumok, és ez a potenciális működési támogatás összeegyeztethető-e a belső piaccal.

(120) A 2005. évi iránymutatás hatálybalépését követő intézkedések összeegyeztethetőségét illetően a Bizottság főként az ebben az iránymutatásban meghatározott, a légitársaságoknak nyújtott indulási támogatásra vonatkozó szempontokra utal. A Bizottság kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy teljesülnek-e ezek a szempontok.

(121) A CCIPB-nek nyújtott eszközbeszerzési támogatások tekintetében a Bizottság szeretné tudni, hogy az állami hatóságok körültekintő befektetőként jártak-e el a támogatások biztosításakor. A Bizottság jelzi, hogy ezért nem zárható ki, hogy ezek a támogatások állami támogatásnak minősülnek.

(122) A potenciális támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének tekintetében a Bizottság utal a 2005. évi iránymutatásban meghatározott, a repülőtereknek nyújtott beruházási támogatásokra vonatkozó szempontokra. A Bizottság kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy ez a potenciális támogatás összeegyeztethető-e a belső piaccal.

6. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

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

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

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

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

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

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

(125) A CCIPB megállapítja, hogy a pau-i repülőtér a bevételei révén önmaga finanszírozza a működését, és azt az álláspontot képviseli, hogy nem részesül állami támogatásban vagy finanszírozásban a működési mérlege kiegyensúlyozása céljából.

(126) A Ryanair esetében alkalmazott repülőtéri díjakat tekintve a CCIPB megerősíti, hogy ezek ugyanannyira vonatkoznak a Ryanairre, mint bármelyik másik légitársaságra.

(127) A CCIPB megjegyzi, hogy a repülőtéri díjak három kategóriába sorolhatók:

— szabályozott repülőtéri díjak,

— nem szabályozott földi kiszolgálási díjak,

— állami adók.

(128) Először, a CCIPB megerősíti, hogy objektíven és megkülönböztetéstől mentes módon alkalmazza a szabályozott repülőtéri díjakat (négy ilyen van: leszállási díj, parkolási díj, futópálya-világítási díj és utaskiszolgálási díj) a légitársaságokra. Ezek mértékét az üzembentartókból és a légitársaságokból álló közös bizottság, valamint a felügyeleti hatóság határozza meg.

(129) A CCIPB jelzi, hogy nem menti fel a Ryanairt a parkolási és futópálya-világítási díjak fizetése alól, de a megállapodás egyszerűen kimondja, hogy a *„Ryanairnek általában nem kell fizetnie”* ezeket a díjakat. A CCIPB a parkolási díj vonatkozásában megállapítja, hogy az csak akkor fizetendő, ha a repülőgép több mint két órája áll a repülőtéren, míg a Ryanair állásideje általában 25 percre korlátozódik. A CCIPB a futópálya-világítási díjak vonatkozásában megállapítja, hogy a Ryanair járatai csak nappal repülnek, ami csökkenti annak valószínűségét, hogy a Ryanairnek világítási díjat kelljen fizetnie.

(130) Másodszor, a nem szabályozott földi kiszolgálási díjak (például a földi szolgáltatások vagy a repülőgépek dokkolása) vonatkozásában a CCIPB megállapítja, hogy a díjakban minden légitársasággal annak helyzete alapján, kereskedelmi tárgyalásokat követően állapodnak meg. A gyakorlatban a légitársaságok közötti tisztán matematikai összehasonlítás nem feltétlenül releváns, mert a repülőgépek azonos mérete ellenére számos más szempontot kell figyelembe venni, például a légitársaságok által indított járatok éves számát és gyakoriságát, melyik nappali időszakban üzemelnek a járatok (csúcsidő vagy nem csúcsidő), az éjszakai járatok esetén alkalmazott kiegészítő díjakat, a késéseket, a jégtelenítést, a repülőgépek takarítását stb.

(131) Harmadszor, a CCIPB hangsúlyozza, hogy az állami adók (amelyekből kettő létezik: a repülőtéri adó és a polgári légi közlekedési adó) szigorúan egyforma feltételek mellett vonatkoznak minden légitársaságra. A CCIPB nem vesz részt a mértékük megállapításában, azt a szabályozó hatóság végzi.

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

(132) A CCIPB szerint a CCIPB által az AMS-nek fizetett összegek nem minősülnek állami támogatásnak. A CCIPB megjegyzi, hogy a pau-i repülőtér koncessziójának birtokosaként a 2005. évi iránymutatásnak megfelelően úgy határozott, hogy ajánlattételi felhívást tesz közzé az Air & Cosmos magazin 2007. decemberi számában, hogy megtudja, mely légitársaság(ok) kínál(nak) Pau-ból induló új európai járatokat pénzügyi támogatás fejében (nyolc ajánlatra számítottak). Azonban 2008. január 31-ig, az ajánlatok benyújtására vonatkozó határidő lejártáig egyetlen légitársaság sem tett ajánlatot.

(133) A CCIPB továbbá úgy véli, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötendő megállapodás aláírására vonatkozó határozata nem az államnak tulajdonítható. A CCIPB szerint egyetlen állami vagy közigazgatási hatóság sem vett részt a Ryanairrel folytatott tárgyalások egyetlen szakaszában vagy a Ryanairrel való kereskedelmi partnerkapcsolat megkötésében.

(134) A CCIPB azt az álláspontot képviseli, hogy a kereskedelmi és iparkamarák a „magánjog alapján” üzemeltetik a repülőtéri létesítményeket.

(135) A CCIPB szerint a kereskedelmi és iparkamarák *„az állami szervek igen sajátos kategóriái, amelyek célja, hogy szabadon képviseljék az adott terület kereskedelmi és ipari érdekeit az állami hatóságok előtt”*. A CCIPB hozzáteszi, hogy *„az a tény, miszerint kapcsolódnak az államhoz, önmagában nem jelent alárendeltséget”*. Amikor a CCIPB a repülőteret üzemelteti és ebből kifolyólag partnerségi megállapodást köt a Ryanairrel, teljes mértékben a felügyeleti hatóságtól függetlenül működik, bármiféle közvetlen vagy közvetett állami beavatkozás nélkül.

6.1.1.3. ***A piacgazdasági magánbefektető kritériuma***

(136) A CCIPB ismerteti, hogy miután a Pau-i Közigazgatási Bíróság 2005. május 3-án érvénytelenné nyilvánította a 2003. január 28-i megállapodást, ajánlatot kapott a Ryanairtől a Pau–London Stansted útvonal üzemeltetésére.

(137) Az útvonal üzemeltetési szempontjainak vonatkozásában a CCIPB repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást írt alá a Ryanairrel, ami a CCIPB szerint nem vezetett a Ryanairrel és a pau-i repülőtérről járatokat indító más légitársaságokkal kapcsolatos bánásmódban tapasztalt jelentős különbségekhez. A CCIPB hozzáteszi, hogy a repülőtér kereskedelmi fejlesztése érdekében online marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást írt alá a Ryanairnek a 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalatával, az AMS-szel. E megállapodás vonatkozásában a CCIPB azt az álláspontot képviseli, hogy a (138)–(142) preambulumbekezdésben meghatározott öt okból kifolyólag piacgazdasági magánbefektetőként járt el.

(138) Először, a CCIPB által fizetett díj fejében az AMS valódi kereskedelmi szolgáltatásokat nyújt, többek között számos linket helyez el a www.ryanair.com honlapon, ami lehetővé teszi, hogy az internetes felhasználókat közvetlenül a CCIPB, a repülőtér, a régió infrastruktúrája (buszok, vonatok, taxik), a Béarn-i Turisztikai Hivatal stb. honlapjára irányítsák.

(139) Másodszor, a www.ryanair.com jelenleg vitathatatlanul a vezető utazási foglalási honlap Európában, és az internetes felhasználók által az egyik messze a legtöbbször felkeresett honlap. A www.ryanair.com honlapnak a pau-i repülőtér népszerűsítésére történő használata valódi lehetőséget jelent a repülőtér és az érintett helyi közösségek számára. A repülőterek és egyéb harmadik felek (autókölcsönzők, szállodák, régiók stb.) készek kifizetni az AMS honlapján közzétett díjfizetési táblázatban feltüntetett árakat. Néhány 100 %-os magántulajdonban lévő repülőtér is beleegyezett ezen összegek kifizetésébe. A CCIPB hangsúlyozza a www.ryanair.com honlapon történő hirdetés hozzáadott értékét, és hivatkozik a Planet-Work által készített tanulmányra, amelyben szerepel, hogy a www.ryanair.com honlapon vásárolt hirdetési lehetőség nagyobb láthatóságot biztosít a pau-i repülőtérnek és a régiónak az internetes felhasználók klikkjeinek számát tekintve, mint a voyages-sncf.com honlapon történő hirdetés. A CCIPB ezért azt a következtetést vonja le, hogy az AMS által alkalmazott és a CCIPB által a nyújtott szolgáltatásokért kifizetett árak „piaci árak".

(140) Harmadszor, a CCIPB véleménye szerint nem tűnik úgy, hogy a nyújtott szolgáltatásokért fizetett ár egyszeri jellege az állami támogatás meglétének feltétele.

(141) Negyedszer, a Pau–Charleroi útvonalra vonatkozó megállapodás értelmében fizetett összegekért a CCIPPB másfajta szolgáltatásokat kapott, mint a Pau–London útvonalra vonatkozó megállapodás értelmében. Ennek megfelelően a CCIPB nem fizetett kétszer ugyanazért a szolgáltatásért, ami segít alátámasztani, hogy a kifizetett összegek nem egy útvonal megnyitásához nyújtott támogatások. A CCIPB azt is kijelenti, hogy ha ezzel az összeggel azt kívánták volna elérni, hogy csökkenjen az útvonal strukturális működési deficitje, az összeg egyértelműen nem lett volna elegendő.

(142) Ötödször, a CCIPB úgy véli, hogy egy nem profitorientált állami szerv nagyon nehezen tudja bizonyítani, hogy az AMS-nek fizetett […] EUR lehetővé tette, hogy a CCIPB […] EUR nagyságú „profitot termeljen". Ugyanakkor a CCIPB biztos benne, hogy az imázs és/vagy vonzerő szempontjából a www.ryanair.com honlapon elhelyezett link (és a honlapról hiányzó közeli úti célok) miatt megérte ez a beruházás.

6.1.1.4. ***A verseny torzulása***

(143) A CCIPB úgy véli, hogy az AMS által nyújtott marketingszolgáltatásokért fizetett összeg nem befolyásolja a versenyt.

(144) Pau mint úti cél iránt csak az Air France érdeklődött spontánul, és a repülőtér erőfeszítései ellenére csak a Ryanair nyújtott be ajánlatot London, illetve a Transavia Amszterdam vonatkozásában.

(145) A CCIPB megállapítja, hogy a fapados útvonalak bevezetése nem befolyásolta az Air France útvonalait, és az Air France Pau-ból induló forgalma 2003-tól kezdve nő.

6.1.2. EURÓPAI LÉGITÁRSASÁGOK SZÖVETSÉGE („AEA")

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

(147) Az AEA úgy véli, komoly aggodalomra ad okot a CCIPB által a Ryanairrel és annak 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalatával, az AMS-szel aláírt két megállapodás, nevezetesen (1) a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a London Stansted–Pau útvonalra vonatkozó megállapodás, és (2) az online marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás, amely értelmében az AMS évi egyszeri, 437 000 EUR nagyságú összeget fizet.

(148) Az AEA szerint több mint kérdéses gyakorlat, hogy a Ryanair a repülőtér egyetlen olyan használója, amely a repülőtéri szolgáltatásokról szóló különleges megállapodás haszonélvezője. Továbbá úgy véli, hogy a Ryanairt nem kellene felmenteni a parkolási és világítási díjak alól, és amikor a Ryanair állásideje meghaladja a két órát, ugyanolyan díjakat kellene felszámolni, mint más légitársaságok esetében.

(149) Az AEA azt állítja, hogy a különböző francia bíróságok széles körben elismerték, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel kötött megállapodás olyan körülményeket teremtett, amelyek túlzott előnyhöz juttatták a Ryanairt ([27]). Megállapítja, hogy a Pau-i Közigazgatási Bíróság olyan kifejezéseket is használt a 2005. májusi ítéletében, mint az „aránytalanság", és az ítéletben csak arra tudtak következtetni, hogy ez a fajta megállapodás pénzügyi támogatáshoz juttatta a Ryanairt. Az AEA önmagában nem kérdőjelezi meg a marketingszolgáltatások gyakorlatát, de kétli, hogy ezekkel a konkrét megállapodásokkal kapcsolatban figyelembe vették a szokásos piaci feltételeket.

6.1.3. RYANAIR

(150) A Ryanair azt állítja, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás feltételei megfelelnek a piaci feltételeknek, és a megállapodás nem juttatta szelektív előnyhöz a Ryanairt, és ezért nem torzítja a versenyt és nem befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

(151) A Ryanair rámutat, hogy a jegyeladások és a poggyásztúlsúly után fizetett jutalékokon felül a pau-i repülőtéren alkalmazandó szokásos repülőtéri díjakat és adókat fizeti. Megállapítja, hogy ezek a díjak hasonlóak a más, hasonló repülőtereken, valamint a pau-i repülőteret használó más légitársaságok által alkalmazott díjakhoz. A CCIPB a saját tudomása szerint nem részesíti kedvezőbb bánásmódban a Ryanairt a többi légitársasághoz képest.

(152) A Ryanair szerint a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás 7.1.3. és 7.2. cikkében meghatározott parkolási és világítási díjak, valamint kezelési díjak feltételes csökkentése a megállapodásban foglalt objektív feltételeken alapul, miszerint nem használnak nappali világítást, nem parkolnak, illetve nem kerül sor komolyabb kezelésre, mivel a Ryanair állásideje 25 perc, és fapados szolgáltatásokat kínálnak az utasoknak. A Ryanair megállapítja, hogy ezek a mentességek más hasonló légitársaságokra is kiterjednek, és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás 3. cikke kifejezetten kimondja, hogy a CCIPB köteles más hasonló légitársaságok vonatkozásában is ugyanazokat a feltételeket alkalmazni, mint a Ryanair esetében ([28]).

(153) A Ryanair hangsúlyozza, hogy a számára ajánlott feltételek nem titkosak, és a szokásos iparági gyakorlattal ellentétben a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodás kifejezetten felhatalmazza a CCIPB-t, hogy más légitársaságokkal is megossza annak tartalmát.

(154) A Ryanair fenntartja, hogy a CCIPB nem juttatta jogellenes előnyhöz a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodásból kifolyólag, és a megállapodás által szabályozott átlátható kapcsolatból hiányzik a szelektivitás, amely (noha önmagában nem elegendő, de) alapvető feltétele annak, hogy egy intézkedést állami támogatásnak minősítsenek. Azt is állítja, hogy a szóban forgó intézkedések esetében nem teljesülnek az állami támogatások meglétének más feltételei (például a tagállamok közötti kereskedelem befolyásolása és a verseny torzulása).

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(155) Az AMS ismerteti, hogy a szokásos piaci feltételek mellett, a saját honlapján közzétett díjtáblázatnak megfelelő árakon kínál hirdetési felületet a Ryanair honlapján.

(156) Az AMS úgy véli, hogy az online marketingszolgáltatásokról szóló, a CCIPB-vel kötött megállapodás nem tartozik az EU közlekedési jogszabályainak hatálya alá, mert szokásos kereskedelmi hirdetési megállapodás, amely hasonló az újságokkal, a televízióval, rádióval, a szabadtéri médiaszolgáltatókkal stb. általában kötött megállapodásokhoz.

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

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

(157) Az AMS szerint a Ryanair honlapján található hirdetési felület CCIPB általi megvásárlásának feltételei a piaci viszonyokat tükrözik, és megfelelnek azoknak. A Ryanair honlapján található hirdetési felület értékét tekintve az AMS kihangsúlyozza, hogy az árszabás tükrözi a honlap növekvő kereskedelmi sikerét és azt az egyedülálló képességét, hogy egy nagy mértékben megcélzott közönséget szólít meg.

(158) Az AMS azt állítja, hogy a Ryanair honlapja sokkal keresettebb hirdetési felület, mint bármely más, a Bizottság által viszonyításként használt általános utazási oldal. Hangsúlyozza, hogy a Ryanair honlapját havonta több mint 300 milliószor nézik meg.

(159) Az AMS azt állítja, hogy a CCIPB ugyanolyan feltételek mellett vásárolt hirdetési felületet, mint a magánügyfelek. Az AMS szerint az online marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban meghatározott árak az AMS díjtáblázatában a megállapodás aláírása idején szereplő szokásos árak, amelyek valamennyi (állami és magán-) ügyfél esetében megegyeznek. Ez jelzi, hogy a magánrepülőterek üzembentartói (például […] és […]) olyan megállapodásokat kötöttek az AMS-szel, amelyek hasonlóak voltak a CCIPB-vel kötött megállapodáshoz.

(160) Az AMS azt állítja, hogy nem releváns, szükség volt-e a szóban forgó megállapodásra, ahogy azt a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban felveti: *„[…] a Bizottság szeretné tudni, hogy a CCIPB-nek szüksége van-e a szóban forgó marketingszolgáltatásokra, és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást nem csak azért kötötték-e, hogy támogassák a Pau–London Stansted útvonalat”* ([29]).

(161) Az AMS szerint ez a fajta, piaci viszonyok között lezajlott ügylet eleve kizárja a támogatás meglétét, és nem létezik jogi precedens e „szükség” megítélésére. Ha azonban a Bizottság ragaszkodik e szükség megkérdőjelezéséhez, az AMS rámutat, hogy a CCIPB feladata a pau-béarn-i régió népszerűsítése és a pau-i repülőtér üzemeltetése is. Úgy véli, hogy a Ryanair honlapján történő hirdetés mindkét célkitűzést tekintve kereskedelmileg ésszerű tevékenység.

(162) A hirdetési felületnek a régió népszerűsítése céljából történő megvásárlását illetően az AMS kihangsúlyozza, hogy a francia kereskedelmi és iparkamarák versenyben vannak egymással, és „területi marketinget” kell alkalmazniuk, hogy a régiójuk megelőzzön más régiókat.

(163) Az AMS úgy véli, hogy a Ryanair honlapján vásárolt hirdetési felület növeli a pau-i repülőtér láthatóságát. Szerinte a CCIPB-nek közvetlen kereskedelmi érdeke fűződik ehhez a megközelítéshez, mert az ennek eredményeként növekvő utaslétszám kiegészítő üzleteket vonz a repülőtérre, és növeli a repülőtér bevételeit.

(164) Az AMS azt állítja, hogy a CCIPB nem azért hirdet a Ryanair honlapján, hogy támogassa a Pau–London útvonalat, hanem a Ryanair honlapján az AMS által a CCIPB rendelkezésre bocsátott felület olyan értékes forrást jelent, amelyre bizonyított alternatív igény van, többek között a magánszektorból. Ezért pontatlan lenne az ilyen felület értékesítését kizárólag a támogatásokra szolgáló ürügyként értékelni.

(165) Az AMS szerint az online marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás nem minősül állami támogatásnak, mert a feltételei megegyeznek a szokásos kereskedelmi megállapodások feltételeivel, és nem juttatják előnyhöz az AMS-t (vagy a Ryanairt). Úgy véli, hogy ezért ez a megállapodás nem torzítja a versenyt és nem befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

6.1.5. AIR FRANCE

(166) Az Air France körülbelül napi öt járatot indít a pau-i repülőtérről a párizsi Orly repülőtérre, napi három járatot a párizsi Roissy Charles de Gaulle repülőtérre és napi négy járatot a lyoni repülőtérre (egy leányvállalatán keresztül).

(167) Az Air France azt állítja, hogy a Ryanairnek és a leányvállalatának, az AMS-nek juttatott előnyök, amelyekből az Air France nem részesül, jelentősen csökkentik a Ryanair működési költségeit. Az Air France szerint ez nemcsak a Ryanair és az Air France közötti közvetlen versenyt befolyásolja a pau-i repülőtérről indított és az oda érkező járatok vonatkozásában, hanem a közösségen belüli valamennyi útvonalat érintő versenyt is. A tagállamok közötti kereskedelem ezért közvetlenül érintett.

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

6.1.5.1. ***Repülőtéri díjak***

(168) Az Air France megjegyzi, hogy a CCIPB által közzétett 2007. évi díjszabás szerint a parkolási díj óránként 0,16 EUR/tonna. Ez a díjszabás akkor érvényes, ha a repülőgép legalább két órán keresztül parkol a repülőtéren. Az Air France nem találja különösnek, hogy 25 perces állásidő esetén a Ryanairre nem vonatkozik ez a díj, de amikor az állásidő meghaladja a két órát, a Ryanairnek is fizetnie kellene ezt a díjat.

(169) Az Air France megjegyzi, hogy a CCIPB által közzétett 2007. évi díjszabás szerint a világítási díj 35,18 EUR/repülőgéppel végzett művelet. Ez a díj akkor fizetendő, amikor valamely repülőgéppel végzett művelet, azaz felszállás vagy leszállás esetén, akár nappal, akár éjszaka, használják a világítást. Ezért, amikor azzal az ürüggyel nem számítják fel ezt a díjat a Ryanairnek, hogy csak nappali járatokat üzemeltet, az nem felel meg a díj alkalmazására vonatkozó általános feltételeknek.

(170) Az Air France hangsúlyozza, hogy idővel általában felülvizsgálják ezeket a díjakat, és úgy véli, hogy a díjszabás módosulásának a Pau-ból és Pau-ba járatokat indító többi légitársasághoz hasonlóan a Ryanairre is kellene vonatkoznia.

6.1.5.2. ***Földi kiszolgálás***

(171) Az Air France ismerteti, hogy a számára a pau-i repülőtéren biztosított földi kiszolgálás formális szerződés tárgyát képezi. Az Air France megállapítja, hogy a 2005. évi iránymutatás értelmében *„A földi kiszolgálóként eljáró repülőtér-üzembentartó különböző díjakat számíthat fel a légitársaságoknak kiszámlázott földi kiszolgálási díjak vonatkozásában, ha ezek a különböző díjak a nyújtott szolgáltatások jellegéhez vagy mértékéhez kapcsolódó árbeli különbségeket tükröznek.”* Az Air France hangsúlyozza, hogy a Pau-i Közigazgatási Bíróság a 2005. május 3-i ítéletében úgy találta, hogy a Ryanairnek a földi kiszolgálási díjakkal kapcsolatban indokolatlanul nyújtott kedvezmény állami támogatásnak minősül, amely, mivel nem értesítették róla a Bizottságot, jogellenesnek tekintendő.

(172) Az Air France megállapítja, hogy sokkal több szolgáltatást nyújt a pau-i repülőtérre érkező, illetve az onnan induló járatok vonatkozásában, mint a Ryanair. Ilyen helyzetben az Air France úgy véli, hogy a CCIPB által a Ryanair esetében alkalmazott földi kiszolgálási díjaknak nem lenne szabad kedvezőbbnek lenniük az Air France-nak kínált díjaknál.

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

(173) Az Air France megállapítja, hogy a repülőtér-üzembentartó és a Ryanair leányvállalata, az AMS közötti ilyen típusú megállapodás bevált gyakorlatnak tűnik a Ryanair számára azokon a repülőtereken, ahonnan útvonalakat kíván indítani. Az Air France ismerteti, hogy a francia közigazgatási bíróságok már elutasították az ilyen típusú intézkedést, amikor a feltételezett promóciós szolgáltatásokat nem vagy olyan feltételek mellett teljesítették, amelyek jóval kedvezőbbek a Ryanair számára.

(174) Az Air France hivatkozik a Pau-i Közigazgatási Bíróság 2005. május 3-i ítéletében kiemelt „aránytalanságra” a CCIPB és a Ryanair között 2003-ban aláírt megállapodásban részt vevő felek egymással szembeni kötelezettségei vonatkozásában. Az Air France úgy véli, kérdéses, hogy az AMS-szel kötött 2005. évi megállapodásban részt vevő felek kötelezettségei arányosak-e egymással. Az Air France szerint semmi sem utal arra, hogy a Ryanair részben vagy egészben esetleg visszatéríti ezt az összeget, ha a szóban forgó útvonal megszűnik, vagy esetleg nem teljesülnek a promóciós célkitűzések.

(175) Az Air France nem vitatja azt a tényt, hogy egyes „marketing” célú támogatások elfogadhatóak lehetnek a közösségi szabályok értelmében. Az Air France ugyanakkor úgy véli, nem valószínű, hogy a „marketingszolgáltatásokról” szóló megállapodás megfelel az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjában előírt, a belső piaccal való összeegyeztethetőségre vonatkozó feltételeknek.

6.1.5.4. ***Következtetés***

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

6.2. *AZ ÉRDEKELT HARMADIK FELEK ÁLTAL A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS KITERJESZTÉSÉT KÖVETŐEN BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEK*

6.2.1. PAU-BÉARN-I KERESKEDELMI ÉS IPARKAMARA (CCIPB)

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

(178) A CCIPB megállapítja, hogy a megállapodások jellege és célja jelentős mértékben eltér egymástól, és külön-külön kell megvizsgálni őket. Irreleváns, hogy ezeket a megállapodásokat esetleg ugyanazon a napon írták alá, mivel mindegyiknek más a célja. A repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás célja annak meghatározása, hogy a pau-i repülőtér milyen feltételek mellett bocsátja a légitársaságok rendelkezésére a repülőtéri létesítményeket és nyújt nekik különböző repülőtéri szolgáltatásokat ellentételezés fejében. Másrészről a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás célja annak meghatározása, hogy a légitársaságnak ellentételezés fejében milyen feltételek mellett kell népszerűsítenie a honlapján a pau-i repülőteret, illetve a pau-béarn-i régió idegenforgalmi és üzleti lehetőségeit. A kétfajta megállapodás ezért nem kapcsolódik szervesen egymáshoz. Ugyanígy, habár egy repülőtér által nyújtott repülőtéri szolgáltatások, illetve egy légitársaság vagy valamely leányvállalata által nyújtott marketingszolgáltatások feltételei szerepelhetnek ugyanabban a megállapodásban, ez nem jelenti azt, hogy az állami támogatás meglétére vonatkozó jogi elemzésnek a szolgáltatások mindkét típusára ki kell terjednie, amikor „nincsenek egyensúlyban".

(179) A CCIPB és az egyéb nyilvánosan működő gazdálkodó egységek magatartását illetően a CCIPB azt az álláspontot képviseli, hogy nem együttesen kell értékelni őket, legalább a (megállapodások külön történő vizsgálatát még inkább alátámasztó,) marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások vonatkozásában, mert a CCIPB szigorúan egymástól függetlenül tárgyalt ezekről a megállapodásokról és kötötte meg őket más nyilvánosan működő gazdálkodó egységek beavatkozása nélkül.

6.2.1.1. ***A marketingszolgáltatásokról szóló, a CCIPB által kötött megállapodások***

Az államnak tulajdoníthatóság

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

A légitársaságoknak nyújtott gazdasági előny

(181) A CCIPB úgy ítéli meg, hogy egyértelműen körültekintő piacgazdasági magánbefektetőként járt el. Az AMS és a Transavia valódi kereskedelmi szolgáltatásokat nyújtott, többek között linkeket a honlapján, ami lehetővé tette, hogy az internetes felhasználókat közvetlenül a CCIPB honlapjára irányítsák át, és az ezért nyújtott ellentételezés megfelel a piaci áraknak. A CCIPB ebben a vonatkozásban hangsúlyozza a Ryanair és a Transavia honlapját felkereső látogatók nagy számát.

(182) A CCIPB azt is megállapítja, hogy az AMS által alkalmazott árak megfelelnek a honlapján elérhető nyilvános díjtáblázatban feltüntetett áraknak. Ezek az árak ezért megkülönböztetés nélkül az AMS valamennyi repülőtéri ügyfelére vonatkoznak, beleértve egyes 100 %-ban privatizált brit repülőtereket is. A Transavia marketingszolgáltatásokat nyújt egy olaszországi magánrepülőtér számára.

(183) Emellett a CCIPB szerint úgy tűnik, hogy egyes, magánvállalkozások (mint közszolgálati engedélyesek) által üzemeltetett francia repülőterek, többek között a kanadai SNC-Lavalin által üzemeltetett Tarbes-Lourdes-Pyrénées repülőtér is marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást írt alá az AMS-szel. A CCIPB ebben annak bizonyítékát látja, hogy a magatartása megfelel egy magánbefektető magatartásának.

(184) A CCIPB azt is megállapítja, hogy a nyújtott szolgáltatásokért fizetett összeg egyszeri jellege nem feltétele annak, hogy kimondják az állami támogatás meglétét, és a Pau–Charleroi útvonalra vonatkozó megállapodás értelmében fizetett összegek más szolgáltatásokat eredményeztek, mint azok, amelyeket a CCIPB a Pau–London útvonalra vonatkozó megállapodás értelmében kapott, és ennek eredményeképpen a CCIPB nem fizetett kétszer ugyanazért a szolgáltatásért. A CCIPB emellett úgy ítéli meg, hogy a kifizetett összegek nem elégségesek egy útvonal elindításához.

(185) A CCIPB úgy véli, hogy ezeknek a marketingszolgáltatásoknak a megállapodásokban szereplő áron történő megvásárlásával két szempontból vitathatatlan gazdasági ellentételezéshez jutott. Először, a marketingszolgáltatások kedvező hatást gyakoroltak a repülőtér működési bevételeire, különösen a repülőtéren belüli fokozott utasforgalom elősegítése által. Másodszor, és továbbá, Pau városa és a régió számára is hasznos volt.

(186) A CCIPB nem ért egyet a tanácsadó véleményével, miszerint a Ryanairnek a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások aláírásával kapcsolatban az volt a stratégiája, hogy támogatást szerezzen a repülőtértől, és ezzel alacsonyan tarthassa az árait. A tanácsadótól eltérően a CCIPB azt az álláspontot képviseli, hogy jelentős kereskedelmi érdek fűződik az ilyen szolgáltatások megvásárlásához, mert a pau-i repülőtér olyan regionális repülőtér, amely nem rendelkezik elégséges természetes utasforgalommal a pénzügyi mérleg egyensúlyban tartásához. A CCIPB ismerteti, hogy amióta a Ryanair jelen van a repülőtéren és promóciós tevékenységet végez a honlapján, jelentősen nőtt a pau-i repülőtér forgalma.

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

A verseny torzulása

(188) A CCIPB szerint a marketingszolgáltatások ellentételezéseként fizetett összegek semmilyen módon nem befolyásolták a légitársaságok vagy a repülőterek közötti versenyt. A CCIPB hangsúlyozza, hogy promóciós tevékenységet kell folytatnia, mert rendkívül nehezen vonzza a légitársaságokat, mert azok jobban kedvelik az olyan helyi repülőtereket, amelyek jóval vonzóbbak a szabadidős turizmus szempontjából. A CCIPB hivatkozik a Biarritz-Anglet-Bayonne repülőtérre, amely egy, a tengerpartjairól híres régiót szolgál ki, és a Tarbes-Lourdes repülőtérre, amely élvezi a lourdes-i kegyhely közelségéből fakadó előnyöket.

(189) A CCIPB megállapítja, hogy a pau-i repülőtéren a fapados légitársaságok versenye semmilyen módon nem befolyásolta az Air France működését, és az Air France 2008-ig, a pénzügyi válság kirobbanásáig tovább növekedett. A CCIPB továbbá hangsúlyozza, hogy a Ryanair 2003. évi megjelenését megelőzően egyetlen légitársaság sem üzemeltetett nemzetközi járatokat a pau-i repülőtérről, ezért a megjelenése nem befolyásolta a versenyt a meglévő útvonalak vonatkozásában.

6.2.1.2. ***A repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások***

(190) A CCIPB rámutat, hogy valamennyi repülőtéri díjat szigorúan azonos módon alkalmaznak a pau-i repülőtér valamennyi használója és valamennyi légitársaság esetében. A CCIPB ebben a vonatkozásban cáfolja, hogy megkülönböztető gyakorlatot folytatnának.

(191) A CCIPB továbbá nem ért egyet a tanácsadóval abban, hogy a nem szabályozott díjak indokolatlanul változnak az egyes légitársaságok vonatkozásában. A CCIPB szerint a nem szabályozott szolgáltatásokért felszámolt díjakról minden légitársasággal a saját helyzetének megfelelően folytatnak tárgyalásokat. A CCIPB ezekből az érvekből azt a következtetést vonja le, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Bizottság által megvizsgált megállapodások egyike sem tartalmaz állami támogatási elemet.

6.2.1.3. ***A repülőtérnek nyújtott támogatások***

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

Az állami feladatokhoz nyújtott támogatások

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

Eszközbeszerzési támogatások

(194) A CCIPB úgy véli, hogy a *syndicat mixte* és a helyi hatóságok által nyújtott eszközbeszerzési támogatások nem tartalmaznak állami támogatási elemeket. Ezeket az összegeket a repülőtéri infrastruktúra tulajdonosai által végrehajtott beruházások finanszírozására fordították az infrastruktúra karbantartása és fejlesztése, más szóval a saját eszközeik fejlesztése érdekében. Ezekre a beruházásokra ezért kizárólag a tulajdonosaik érdekében került sor. Ugyanakkor ezek az összegek nem juttatták gazdasági előnyhöz a CCIPB-t, mert nem csökkentették a repülőtér-üzembentartók szokásos működési költségeit. Ezek az összegek egyszerűen „keresztülhaladtak” a CCIPB-n, mert az állami eszközök üzemeltetőjeként a CCIPB felelős az ilyen karbantartási és fejlesztési munkálatokért.

(195) Ennek eredményeképpen a CCIPB szerint az eszközbeszerzési támogatások kifizetésekor a koncessziós hatóság és a helyi hatóságok a repülőtéri infrastruktúra tulajdonosaiként, illetve az állami eszközökre vonatkozó koncesszió értelmében meglehetősen természetesen jártak el, hogy biztosítsák a repülőtéri közszolgálatot karbantartó és fejlesztő munkálatoknak az eszközeik fejlesztése érdekében történő elvégzését. Ezért ezek a beruházások a természetüknél fogva az állami eszközök tulajdonosának, és nem az üzemeltetőjének a feladatai.

(196) A CCIPB továbbá megjegyzi, hogy a koncesszió lejártával (2015 végén) a repülőtéri infrastruktúrát az elvégzett beruházásokkal együtt vissza kell szolgáltatni a tulajdonosainak.

(197) Emellett a szóban forgó támogatások semmilyen módon nem torzították a szomszédos repülőterekkel (Tarbes-Lourdes-Pyrénées és Biarritz-Anglet-Bayonne) folytatott versenyt, mert azok hasonló támogatásokat kaptak a saját koncessziós hatóságaiktól.

(198) A Gaz de France-tól 2003-ban kapott 38 000 EUR nagyságú összeg vonatkozásában a CCIPB megállapítja, hogy ez az intézkedés nem az államnak tulajdonítható, és a Gaz de France önállóan hozta. Emellett ez a határozat nem juttatta gazdasági előnyhöz a pau-i repülőteret, mert a Gaz de France körültekintő piacgazdasági magánbefektetőként járt el. A Gaz de France valójában azt javasolta a CCIPB-nek, hogy állítsanak fel egy kapcsolt erőművet, hogy a repülőtér energiát takaríthasson meg a fűtésen és a légkondicionáláson, és a Gaz de France szolgáltatná a működéséhez szükséges gázt.

A Bizottság 2005/842/EK határozata szerinti összeegyeztethetőség

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

A 2005. évi iránymutatás szerinti összeegyeztethetőség

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

6.2.2. RYANAIR

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

6.2.2.1. ***A tanácsadó 2011. március 30-i jelentése***

(202) A Ryanair vitatja a tanácsadó jelentésének néhány megállapítását, különösen az alábbi hármat ([31]):

a) *A Ryanair honlapja ezért elsősorban más olyan légitársaságok honlapjával hasonlítható össze, amelyek általában csak korlátozott számú fizetett hirdetést tartalmaznak, és repülőterek nem szerepelnek a hirdetők között*. A Ryanair azt állítja, hogy tévedés azt állítani, hogy más légitársaságok nem kínálnak fizetett hirdetési lehetőségeket a honlapjukon. Azt állítja, hogy ez a gyakorlat egyre jobban elterjedt, és az alacsony igényekkel küszködő regionális repülőterek egyre inkább a fapados légitársaság ügyfeleik honlapját tartják a legjobb hirdetési felületnek. A Ryanair emellett olyan légitársaság, amely parkolási szolgáltatásokat hirdet a honlapján egy általa használt légi közlekedési csomóponton.

b) A Ryanair fenntartja, hogy helytelen azt állítani, hogy a repülőterek nem hasonlíthatók össze más hirdetőkkel a honlapján annyiban, hogy a Ryanair utasai számára nyújtott repülőtéri szolgáltatások nem választhatók el a Ryanair által az utasoknak nyújtott szolgáltatásoktól. A Ryanair azt állítja, hogy azok a potenciális utasok, akik egy repülőteret népszerűsítő hirdetést látnak a honlapjukon, bevételt fognak generálni a repülőtér számára, akár a Ryanairrel repülnek, akár nem. Ezért fenntartja, hogy a honlapján hirdető repülőterek helyzete a Bizottság véleményével ellentétben hasonló az egyéb olyan hirdetők helyzetéhez, mint a szállodák és az autókölcsönzők.

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

([31]) A hivatalos vizsgálati eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (38) preambulumbekezdése.

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

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

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

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

(204) A Ryanair vitatja, hogy a CCIPB döntései az államnak tulajdoníthatók, és azt állítja, hogy a CCIPB-nek a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodásai nem jártak a francia állam forrásainak átruházásával.

(205) A Ryanair azt állítja, hogy a CCIPB nem csupán a francia állam újabb „oldala", és az államnak való tulajdoníthatóság nem állapítható meg azon az egyedüli alapon, hogy a CCIPB közvállalkozás, és ezért a francia állam ellenőrzése alá tartozik. A Ryanair úgy ítéli meg, hogy a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, milyen szerepet játszottak az állami hatóságok a CCIPB-nek a Ryanairrel és az AMS-szel kapcsolatos döntéseiben.

(206) A Ryanair emellett utal a francia bíróságok ítélkezési gyakorlatára, amely alapján azt az álláspontot képviseli, hogy a kereskedelmi és iparkamarák eredeti, a kettős természetük által jellemzett entitások, és „állami gazdasági szervnek" kellene tekinteni őket.

(207) Az államnak a döntéshozatali folyamatban való részvételét illetően a Ryanair azt állítja, hogy az államot csak bizonyos típusú döntések esetén, kizárólag utólag kell tájékoztatni.

6.2.2.4. ***Üzleti terv***

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

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

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

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

(210) Az Oxera úgy véli, hogy téves a Bizottság azon megközelítése, hogy kizárólag az adott repülőtérrel egy vonzáskörzetben található repülőtereket fogadja el összehasonlítási alapnak.

(211) Az Oxera azt állítja, hogy a környező repülőterek számára nyújtott állami támogatások nem befolyásolták az összehasonlítási alapul szolgáló repülőterektől származó piaci referenciaárakat. Ezért csak nagyjából lehet meghatározni a piacgazdasági szereplő teszthez alkalmazott piaci referenciaértékeket.

(212) Tulajdonképpen:

a) az összehasonlító elemzéseket széles körben alkalmazzák a piacgazdasági szereplő teszt esetében az állami támogatás területén kívül;

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

c) az ugyanabban a vonzáskörzetben található repülőterek nem feltétlenül versenyeznek egymással, és a benyújtott jelentésekben szereplő, összehasonlítási alapul szolgáló repülőterek számára csak korlátozott versenyt jelentenek a vonzáskörzeten belül található állami tulajdonú repülőterek [az összehasonlítási alapul szolgáló repülőterek vonzáskörzetén belül található kereskedelmi repülőterek kevesebb mint egyharmada van 100 %-os állami tulajdonban, és az összehasonlítási alapul szolgáló repülőterek vonzáskörzetén belül található egyik repülőtér sem volt állami támogatással kapcsolatos eljárás alanya (2013 áprilisában)];

d) még akkor is, ha az ugyanabban a vonzáskörzetben található állami tulajdonú repülőterek versenyt jelentenek az összehasonlítási alapul szolgáló repülőterek számára, okkal tételezhető fel, hogy a viselkedésük megfelel a piacgazdasági szereplő tesztnek (például ott, ahol magas a magántulajdonosi hányad, vagy ahol a repülőtér magánirányítás alatt van);

e) a piacgazdasági szereplő tesztnek megfelelő repülőterek nem állapítanak meg a határköltség alatti árakat.

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

(213) Az Oxera azt állítja, hogy a Bizottságnak benyújtott jelentéseiben szereplő jövedelmezőségi elemzés azokat az elveket alkalmazza, amelyeket egy ésszerű magánbefektető alkalmazna, és a korábbi bizottsági határozatok megközelítését tükrözi.

(214) A jövedelmezőségi elemzésre vonatkozó elvek a következők:

a) az elemzést növekményi alapon végzik.

b) előzetes üzleti tervre nincs feltétlenül szükség.

c) egy nem túlterhelt repülőtér esetében a „közös kassza” megközelítés a megfelelő árképzési módszer.

d) csak a repülőtér gazdasági tevékenységével kapcsolatos bevételeket kell figyelembe venni.

e) a megállapodás teljes időtartamát – ideértve a hosszabbításokat is – kell figyelembe venni.

f) a jövőbeni pénzügyi forgalmat le kell számítolni a megállapodások jövedelmezőségének vizsgálata érdekében.

(215) A Ryanair és a repülőterek között kötött megállapodásokból származó többletnyereségességet a becsült belső megtérülési ráta vagy a nettó jelenértékkel kapcsolatos intézkedések alapján kell megvizsgálni.

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

(216) Ez a dokumentum azt kívánja meghatározni, milyen kereskedelmi logika vezeti a regionális repülőtereket, amikor arról határoznak, hogy hirdetési felületet vásárolnak az AMS-től a www.ryanair.com oldalon.

(217) Számos nagyon nagy, jól ismert és rendszeresen használt repülőtér létezik. A gyengébb versenytársaknak túl kell lépniük az ügyfeleik statikus vásárlási magatartásán, hogy bővítsék az üzletüket. A kisebb regionális repülőtereknek meg kell találniuk a módját, hogyan kommunikálják folyamatosan a lehető legszélesebb közönségnek a márkájukkal kapcsolatos üzenetüket. A marketingcélú kommunikáció hagyományos formái az erejükön felüli kiadásokat követelnek.

(218) Az AMS-en keresztül történő hirdetés:

a) lehetőséget kínál arra, hogy nagy számú olyan embert érjenek el, aki már utazási célú kiadást fontolgat;

b) viszonylag alacsony költségekkel jár (az árak megfelelnek az online kommunikációra vonatkozó kereskedelmi díjaknak);

c) az értékesítés helyén történő kommunikációt tesz lehetővé;

d) lehetőséget nyújt a kreatív hirdetésekre.

6.2.2.6. ***A Ryanair 2013. december 20-i észrevételei***

(219) A Ryanair 2013. december 20-án benyújtotta az észrevételeit az AMS javára történt kifizetésekkel kapcsolatban. A Ryanair nem ért egyet a Bizottság előzetes értékelésével, miszerint az AMS javára történt kifizetések költséget jelentenek a repülőtér számára, mert ez a megközelítés nem veszi figyelembe az AMS által a repülőtérnek nyújtott szolgáltatások értékét. A Ryanair emellett úgy véli, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásában különbséget kell tenni a piaci áron felszámolt marketingszolgáltatások megvásárlása és egy kapcsolódó, repülőtér és légitársaság közötti megállapodás között.

(220) Ennek alátámasztására a Ryanair benyújtja az AMS által felszámított áraknak és a más utazási weboldalak által kínált hasonló szolgáltatások árainak az elemzését ([32]). Az elemzés azt a következtetést vonja le, hogy az AMS által felszámított árak az összehasonlítási alapul szolgáló honlapok átlagos árainál alacsonyabbak voltak, vagy az árak középmezőnyében helyezkedtek el.

(221) A Ryanair szerint ez azt mutatja, hogy az AMS árai összhangban vannak a piaci árakkal, és az állami tulajdonban lévő repülőtereknek az AMS szolgáltatásainak megvásárlására vonatkozó döntése megfelel a piacgazdasági szereplő tesztnek. A Ryanair továbbá bizonyítékot szolgáltat az AMS-megállapodások alapján a repülőtereknek nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatban, hogy bizonyítsa e szolgáltatások értékét a repülőterek számára.

(222) A Ryanair szerint, ha a Bizottság ragaszkodik ahhoz, hogy az AMS-megállapodások és a Ryanair repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásai ugyanazon piacgazdasági szereplő teszt tárgyát képezzék (amivel a Ryanair nem ért egyet), nem szabad alábecsülni az AMS által a repülőtereknek nyújtott szolgáltatások értékét.

(223) A Ryanair emellett számos jelentés következtetéseire is utal, amelyek megerősítik, hogy a Ryanair erős páneurópai márka, amely képes értéket termelni a hirdetési szolgáltatásai által.

6.2.2.7. ***A Ryanair 2014. január 17-i észrevételei***

(224) A Ryanair a gazdasági tanácsadója által készített jelentést is benyújtotta azokról az elvekről, amelyek szerinte a piacgazdasági szereplők jövedelmezőségét mérő olyan tesztben alkalmazandók, amely a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanair és a repülőterek között létrejött megállapodásokra, illetve a marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS és ugyanezen repülőterek között megkötött megállapodásokra is vonatkozik ([33]). A Ryanair hangsúlyozza, hogy ez semmilyen módon nem sérti azt az álláspontját, hogy az AMS-megállapodásokat és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokat külön kellene alávetni a piacgazdasági szereplő tesztnek.

(225) A jelentés kimondja, hogy az AMS-hez kapcsolódó bevételt a közös jövedelmezőségi elemzésben a bevételi oldalon, míg az AMS-szel kapcsolatos kiadásokat a költség oldalon kell szerepeltetni. Ehhez a jelentés pénzügyi forgalmon alapuló módszert javasol, amelyben az AMS kiadásokat rendszeresen előforduló többletkiadásoknak tekintik.

(226) A jelentés azt állítja, hogy a marketingtevékenységek hozzájárulnak a márka értékének megteremtéséhez és növeléséhez, ami várhatóan nemcsak a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás időtartama alatt, hanem utána is növeli a forgalmat és profitot termel. Különösen ez a helyzet ott, ahol a Ryanairrel kötött megállapodásnak köszönhetően a repülőtér más légitársaságokat is odavonz, ami viszont kereskedelmi szereplőket vonz, és ezzel nőnek a repülőtér nem légiforgalmi bevételei. A Ryanair szerint, ha a Bizottság közös jövedelmezőségi elemzést végez, az említett profitot figyelembe kellene vennie azáltal, hogy az AMS-kiadásokat rendszeresen előforduló többletkiadásnak tekintik, a többletnyereséget pedig az AMS-kifizetések nélkül számítják.

([32]) Oxera: *„Vajon az AMS árai összhangban vannak a piaci árakkal?”*, készült a Ryanair számára, 2013. december 20.
([33]) Oxera: *„Hogyan kellene kezelni az AMS-megállapodásokat a jövedelmezőségi elemzésen belül a piacgazdasági szereplő teszt részeként?”*, készült a Ryanair számára, 2014. január 17.

(227) A Ryanair emellett úgy véli, hogy egy végső értéket is meg lehetne határozni a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás időtartamának végére előirányzott többletnyereségben, hogy figyelembe vegyék a megállapodás lejárta után termelt értéket. A végső érték meghatározható lenne az azzal kapcsolatos óvatos feltételezés alapján, mennyire valószínű, hogy megújítják a Ryanairrel kötött megállapodást, vagy hasonló feltételekben állapodnak meg más légitársaságokkal. A Ryanair úgy véli, hogy ez alacsonyabb határértéket tenne lehetővé az AMS-megállapodás és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások által együttesen termelt profitra, figyelembe véve a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás lejárta után termelt többletnyereség bizonytalanságát.

(228) E megközelítés alátámasztására a jelentés összefoglalja a hirdetések márkaértékre gyakorolt hatásairól szóló tanulmányok eredményeit. Ezek a tanulmányok elismerik, hogy a hirdetések növelhetik a márkaértéket és javíthatják az ügyfélhűséget. A jelentés szerint a repülőterek márkájának láthatóságát különösen a www.ryanair.com honlapon történő hirdetés növeli. A jelentés hozzáteszi, hogy a forgalmuk növelésére törekvő kisebb regionális repülőterek az AMS-szel való hirdetési megállapodások megkötésével különösen növelhetik a márkaértéküket.

(229) A jelentés kifejti, hogy az aktiválási megközelítés helyett a pénzügyi forgalmon alapuló megközelítést kell előnyben részesíteni, amely szerint az AMS-kiadásokat immateriális javakra (vagyis a repülőtér márkaértékére) vonatkozó tőkekiadásként kezelnék. A marketingkiadásokat immateriális javakként aktiválnák, majd amortizálnák őket a hasznos élettartamuk alatt, és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás tervezett lejáratakor csak a tervezett maradványérték maradna. Ez a megközelítés azonban nem venné figyelembe a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötött megállapodás aláírásának eredményeképpen a repülőtér által termelt további profitot, emellett nehéz lenne megbecsülni az immateriális javak értékét a márkakiadások és a javak hasznos élettartamának hossza miatt.

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(230) Az AMS azt állítja, hogy nem részesült állami támogatásból, és a CCIPB a piacgazdasági szereplő tesztnek megfelelően járt el vele szemben.

(231) Az AMS azt állítja, hogy a CCIPB által a marketingszolgáltatások fejében az AMS-nek fizetendő összegek megfeleltek a repülőtérnek valódi értéket jelentő szolgáltatások piaci árának.

(232) Az AMS szerint a tanácsadó jelentésében foglalt alábbi három kritérium, ahogy a kiterjesztésről szóló határozatban szerepel, az alábbi okokból téves:

a) *A Ryanair honlapja más olyan légitársaságok honlapjával hasonlítható össze, amelyek általában nem tartalmaznak fizetett hirdetést, és amelyeken a repülőterek nem hirdetnek* – Az AMS fenntartja, hogy helytelen az az állítás, miszerint más légitársaságok honlapján nem szerepelnek fizetett hirdetések. Az AMS szerint más légitársaságok honlapján szerepelnek ilyen hirdetések, csak egyszerűen a www.ryanair.com volt az első, amelyik ezt a megközelítést alkalmazta. Az AMS azt állítja, hogy a Ryanair honlapja más, mert a népszerűsége miatt különösen érdekes a hirdetők számára. Az AMS megállapítja, hogy a repülőterek számára a www.ryanair.com honlapon történő hirdetés különösen előnyös, mert egyedülálló módon célozza meg a potenciális utasokat, valamint növeli a nem légiforgalmi bevételeket és a repülőtér márkájának nemzetközi elismertségét.

b) *A repülőterek nem hasonlíthatók össze a Ryanairhez hasonló légitársaságok honlapján jelen lévő más potenciális hirdetőkkel, mivel egy repülőtér által a Ryanair utasainak nyújtott szolgáltatások természetüknél fogva elválaszthatatlanok a Ryanair szolgáltatásaitól, ellentétben olyan szolgáltatásokkal, mint a szálláskeresés vagy autókölcsönzés* – Az AMS azt állítja, hogy a repülőterek által az utasoknak nyújtott szolgáltatások (például a kiskereskedelmi üzletek, a parkolók, éttermek, stb.) könnyen elválaszthatók a Ryanair által az utasoknak nyújtott szolgáltatásoktól. Az AMS hozzáteszi, hogy az ilyen hirdetések értékét a repülőterek számára semmilyen módon nem csökkenti, hogy a repülőterek által az utasoknak nyújtott szolgáltatások „összekapcsolhatók-e" a Ryanair által nyújtott szolgáltatásokkal. Az AMS szerint ugyanez az érvelés vonatkozik a vállalat szolgáltatásaiért fizető magánrepülőterekre, valamint a Ryanair partnereként működő szállodákra és autókölcsönzőkre, amelyek szolgáltatásai szintén úgy tekinthetők, hogy összekapcsolhatók (vagy sem) a Ryanair szolgáltatásaival.

c) *Nem ésszerű, hogy a repülőterek a saját pénzüket költsék a légitársaságokra, hogy utasokat vonzzanak a légitársaságok adott repülőtérre induló járataira, amikor ez a többletforgalom közvetlenül az említett légitársaságok számára jelent hasznot* – Az AMS azt állítja, hogy a repülőterek azért hirdetnek a www.ryanair.com honlapon, mert növelni akarják a beutazó utasok számát, akik általában magasabb nem légiforgalmi jövedelmet jelentenek a repülőterek számára. Az AMS hozzáteszi, a repülőtereknek azért is szükségük van a reklámokra, hogy megteremtsék a márkájuk nemzetközi ismertségét, és a megközelítésük hasonló az olyan vezető multinacionális vállalatok reklámjaihoz, mint a Coca-Cola, a McDonald's, a Nike stb. Az AMS szerint a Ryanair számára közömbös, hogy egy repülőtér hirdet-e a honlapján, mert ez nem befolyásolja a Ryanair utasainak számát, és a repülőtér számára kereskedelmi szempontból nem releváns, hogy a Ryanair előnyre válik-e, hogy egy repülőtér a www.ryanair.com honlapon hirdet.

(233) Az AMS hangsúlyozza, hogy nincs ok megkérdőjelezni egy repülőtér arra irányuló döntése mögötti kereskedelmi logikát, hogy hirdessen a www.ryanair.com honlapon, ahol piaci áron kínálják a szolgáltatásokat. Hozzáteszi, hogy a regionális repülőtereknek szükségük van az ilyen hirdetésekre a fennmaradásuk és a növekedésük érdekében.

(234) Az AMS úgy véli, hogy a Ryanair honlapján történő hirdetés növeli a beutazó utasok számát, akik nagyobb valószínűséggel termelnek nem légiforgalmi bevételeket a repülőtér számára, mint az onnan külföldre utazó utasok. Arra a következtetésre jut, hogy ezért bölcsebb a Ryanair honlapján a beutazó utasok megnyerése érdekében hirdetni, mint az újságokban és más médiában hirdetve a helyi utasokat megcélozni.

(235) Az AMS azt állítja, hogy a 2005. évi iránymutatás nem vonatkozik egy repülőtér és egy marketingszolgáltatást nyújtó vállalat közötti kapcsolatra, és az iránymutatás alkalmazhatóságához nem elég, hogy az AMS anyavállalata egy légitársaság.

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

6.3.1. AIR FRANCE

(236) Az Air France több okból kifolyólag megkérdőjelezi az új iránymutatás alkalmazhatóságát a repülőtereknek nyújtott működési támogatásokkal kapcsolatos esetekre, még akkor is, ha ezt a támogatást az említett iránymutatás közzétételét megelőzően fizették ki:

a) Az Air France szerint az iránymutatás visszamenőleges hatályú alkalmazása a tisztességtelen gazdasági szereplőknek kedvez, mert legitimizálja azt a magatartást, amely nem felel meg az akkor alkalmazandó szabályoknak. Ezzel szemben ez a megközelítés bünteti azokat az üzembentartókat, amelyek tartózkodtak az állami források igénylésétől és ezzel megfeleltek a 2005. évi iránymutatásnak.

b) Az Air France emellett fenntartja, hogy az új iránymutatásnak a hatálybalépését megelőzően a repülőtereknek nyújtott működési támogatásokra történő alkalmazása ellentétes a jog és az európai ítélkezési gyakorlat általános elveivel.

(237) Az Air France azt állítja, hogy az új iránymutatás az új légitársaságoknak fog kedvezni a korábbiak kárára. Azzal, hogy megengedik az új légitársaságok számára, hogy csak a tevékenységükkel kapcsolatos többletköltségeket fizessék ki, diszkriminálják a régebbi légitársaságokat, amelyekre magasabb díjak fognak vonatkozni.

(238) Végezetül az Air France rámutat, hogy bár elméletileg könnyen teljesíthetőnek tűnik a repülőtér infrastruktúrájához való megkülönböztetéstől mentes hozzáférésre vonatkozó feltétel, a gyakorlatban egész más a helyzet, és egyes működési modelleket tudatosan hátrányba hoznak.

6.3.2. CCIPB

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

6.3.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

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

7. **FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI**

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

7.1.1. A REPÜLŐTÉRI SZOLGÁLTATÁSOKRÓL SZÓLÓ, 2005. ÉVI MEGÁLLAPODÁS

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

(242) A parkolási díj vonatkozásában a repülőtéri szabályozás kimondja, hogy ez a díj csak akkor fizetendő, ha a repülőgép több mint két órát parkol a repülőtéren. Franciaország szerint ebből kifolyólag, mivel a Ryanair által üzemeltetett légi járművek állásideje általában 25 percre korlátozódik, elfogadott, hogy nem számláznak ki parkolási díjat a légitársaság számára.

(243) Hasonlóképpen a világítási díj is csak akkor fizetendő, ha használják a világítást (más szóval éjszaka vagy rossz látási viszonyok között). Franciaország szerint, mivel a Ryanair járatai csak nappal közlekednek, nincs szükségük a világítás használatára, és ezért az erre vonatkozó díjat sem kell megfizetniük.

7.1.2. POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉSI ADÓ

(244) Franciaország további tájékoztatást nyújt a 4.3.2. szakaszban ismertetett repülőtéri adóról és a polgári légi közlekedési adóról.

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

7.1.3. A CCIPB ÉS AZ AMS KÖZÖTTI MEGÁLLAPODÁS

(246) Az értesítési eljárás alapját képező, a CCIPB és az AMS közötti megállapodás vonatkozásában a francia hatóságok megállapítják, hogy a megállapodás szerint az AMS exkluzív engedéllyel rendelkezik ahhoz, hogy marketing-szolgáltatásokat kínáljon a www.ryanair.com utazási honlapon. Franciaország megállapítja, hogy az említett honlap emellett légi szolgáltatásokat kínál számos európai repülőtérről.

(247) Franciaország rámutat, hogy a CCIPB a www.voyages-sncf.com honlap kereskedelmi ajánlatának részét képező dokumentációt nyújtott be, amelyben a nyújtott szolgáltatások meglehetősen hasonlóak az AMS-szel kötött megállapodás által lefedett szolgáltatásokhoz. Az ilyen szolgáltatások költsége adó nélkül […] EUR, adóval együtt […] EUR, ami hasonló a Ryanair leányvállalata által kiszámlázott összeghez.

(248) Franciaország úgy véli, hogy a megállapodás egyéb jellemzőit is figyelembe kell venni, különösen az alábbiakat:

— ötéves időtartam,

— a megkötésének körülményei, különösen a piaci ágazatbeli szolgáltatások megvásárlásával kapcsolatos előzetes versenyfelhívás hiánya,

— a marketingszolgáltatások díja, amelyet előre határoztak meg egyszeri kifizetésként, és nem a www.ryanair.com honlap forgalmi statisztikájának figyelembevételét követően,

— a kiegészítő szolgáltatások (autókölcsönzés, szállás) nyújtására vonatkozó kizárólagossági kikötések, amelyek értelmében csak azok a vállalkozások nyújthatnak ilyen szolgáltatásokat, amelyekkel a Ryanair-csoport kereskedelmi megállapodásokat kötött.

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

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

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

7.3.1. A LÉGITÁRSASÁGOKNAK NYÚJTOTT ÁLLÍTÓLAGOS TÁMOGATÁS

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

(251) Franciaország emellett úgy véli, hogy a piacgazdasági magánszereplő teszt alkalmazásában együttesen kell értékelni a CCIPB egésze, a CCIPB mint repülőtér-üzembentartó, valamint az állam vagy egyéb, a repülőtér-üzembentartóját felügyelő vagy a finanszírozásában részt vevő állami hatóság magatartását a Ryanairrel és az AMS-szel való viszonya vonatkozásában.

(252) Franciaország ugyanakkor megállapítja, hogy az állami hatóságoknak bizonyos finanszírozási műveletekben való részvételére vonatkozó határozatokat megelőző megfontolások során nem kizárólag a repülőtér jövedelmezőségét vették számításba, hanem tágabb értelemben a repülőtér tevékenységének a régióra gyakorolt gazdasági és társadalmi előnyeit, amelyeket a piacgazdasági magánszereplő érvelése nem vesz figyelembe.

(253) Franciaország ebben a tekintetben utal a CCIPB által 2005-ben és 2011-ben készített, a Ryanair forgalmának hatásairól szóló két tanulmányra. Ezek a tanulmányok bemutatják a légitársaságnak a régióra gyakorolt jelentős gazdasági előnyeit.

(254) A Ryanair által kötött 2003. és 2005. évi megállapodások által nyújtott esetleges támogatási intézkedések belső piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban a Bizottságnak a kiterjesztésről szóló határozatban kifejezésre juttatott kétségeit illetően Franciaország emlékeztet rá, hogy ő maga 2007 januárjában bejelentette ezt a helyzetet, hogy hangot adjon a kétségeinek, és a Bizottság hozzon határozatot arról, hogy a 2005. évi megállapodások által nyújtott esetleges támogatási intézkedések megfelelnek-e az állami támogatásra vonatkozó közösségi szabályoknak. Ebben az összefüggésben Franciaország nincs abban a helyzetben, hogy bizonyítsa ezt az összeegyeztethetőséget.

(255) Franciaország megerősíti, hogy a CCIPB által finanszírozott légitársaságok tevékenységei jelentős hatást gyakorolnak a regionális gazdasági fejlődésre. Ugyanakkor Franciaország emiatt még nem tudja azt a következtetést levonni, hogy ez az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja vagy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó szabályok alapján összeegyeztethető a belső piaccal.

7.3.2. A REPÜLŐTÉR SZÁMÁRA NYÚJTOTT PÉNZÜGYI HOZZÁJÁRULÁSOK

(256) A pau-i repülőtér számára nyújtott pénzügyi hozzájárulások állami támogatási elemének meglétét illetően Franciaország úgy véli, hogy az érintett repülőtér esetében, ahogy a legtöbb ekkora méretű repülőtér esetében, a közreműködő állami hatóságok beruházási döntései nem a koncesszió birtokosa által fizetett közvetlen ellentételezésen alapulnak, hanem a repülőtér tevékenységei által a régióra gyakorolt gazdasági és társadalmi előnyökön.

(257) Franciaország emellett utal a 4.3.2. szakaszban leírt, a repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatok finanszírozására szolgáló jogi mechanizmusra. Franciaország úgy véli, hogy ez a mechanizmus eleve kizárja az olyan költségek túlkompenzációját, amelyek a repülőtér-üzembentartók részéről a repülésbiztonsági és utasbiztonsági feladatok – amelyek állami feladatok – elvégzése során felmerülnek. Franciaország szerint ennek eredményeképpen az állam által a repülésbiztonsági költségek (személyzet, felszerelés és járművek tűzoltás esetén, vadveszély megelőzése, kerítések felállítása) és az utasbiztonsági költségek (az utasok és a csomagok átvilágításához szükséges személyzet és felszerelés) fedezésére kifizetett összegek nem minősülnek állami támogatásnak.

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

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

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

(259) Franciaország megállapítja, hogy az új iránymutatás a korábbi iránymutatáshoz képest rugalmasabban kezeli a működési támogatás kérdését. Franciaország szerint az iránymutatás visszamenőleges hatályú, minden támogatásra kiterjedő alkalmazása így azt fogja jelenteni, hogy egyes repülőterek korábbi eseteit kevésbé fogják szankcionálni.

(260) Franciaország azonban megállapítja, hogy a beruházási támogatást az új iránymutatás értelmében a korábbinál szigorúbban ítélik meg, mert ez az iránymutatás a repülőtér méretének függvényében meghatározza a támogatás maximálisan engedélyezett intenzitását.

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

(261) Franciaország nem válaszolt az érdekelt harmadik felek által az új iránymutatásnak erre az esetre történő alkalmazása tekintetében benyújtott észrevételekre.

8. **ÉRTÉKELÉS**

(262) A szóban forgó intézkedések értékeléséhez különbséget kell tenni a légitársaságoknak nyújtott potenciális támogatás (a határozat 8.1. szakasza) és a pau-i repülőtér-üzembentartónak pénzügyi hozzájárulás formájában nyújtott potenciális támogatás (a határozat 8.2. szakasza) között.

8.1. *A LÉGITÁRSASÁGOK JAVÁRA HOZOTT INTÉZKEDÉSEK*

8.1.1. AZ EUMSZ 107. CIKKÉNEK (1) BEKEZDÉSE ÉRTELMÉBEN VETT ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

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

(264) Egy intézkedés akkor minősül állami támogatásnak, ha valamennyi alábbi feltétel teljesül: (1) a szóban forgó intézkedést állami forrásból finanszírozzák, és az államnak tulajdonítható; (2) gazdasági előnyt biztosít; (3) ez az előny szelektív; (4) a szóban forgó intézkedés torzítja a versenyt, vagy a verseny torzításával fenyeget, és befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet; és (5) a kedvezményezett az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozás, ami azt jelenti, hogy gazdasági tevékenységet folytat.

8.1.1.1. ***Állami források a CCIPB és a légitársaságok közötti megállapodásokban a vizsgált időszakban***

(265) A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokat egyrészről a légitársaságok, másrészről a CCIPB kötötték.

(266) A kereskedelmi és iparkamarák a francia jog értelmében állami szervezetek. A kereskedelmi törvénykönyv L.710-1. cikkének aktuális változata szerint *„azok a megyei szervezetek vagy kamarák, amelyek tagjai a kereskedelmi és iparkamarák hálózatának, a közvetítő állami hatósági minőségükben képviselik az ipar, a kereskedelem és a szolgáltatások érdekeit a nemzeti vagy a külföldi hatóságok előtt. A különböző érintett érdekeltek közötti összekötőként járnak el, és a hatályos törvények és jogszabályok által a szakmai és szakmaközi szervezetekre ruházott képviselői feladatok, illetve a helyi hatóságok által a közigazgatási szabadságuk keretében végrehajtott feladatok sérelme nélkül látják el a feladataikat. A hálózat, valamint a hálózat részét alkotó minden megyei szervezet vagy kamara hozzájárul a terület gazdasági fejlesztéséhez, vonzóbbá tételéhez és a területfejlesztéshez, emellett támogatja a vállalkozásokat és a szövetségeiket azáltal, hogy a jogszabályban meghatározott feltételek szerint teljesíti a közszolgálati feladatait és az ilyen feladatok teljesítéséhez szükséges általános érdekű feladatokat.”*

(267) Ugyanez a rendelkezés az alábbiakat írja elő:

„Ebből a célból a hálózat részét alkotó megyei szervezetek vagy kamarák a vonatkozó ágazati terveknek megfelelően adott esetben elvégezhetik az alábbiakat:

1. általános érdekű, a törvények és rendeletek által ráruházott feladatok;

2. támogatási, mentorálási, kapcsolattartói és tanácsadói feladatok az induló vállalkozások vagy más vállalkozásokat átvevő vállalkozások, illetve általánosságban a vállalkozások tekintetében, a vonatkozó versenyjogi törvényeknek és rendeleteknek megfelelően;

3. támogatási és tanácsadói feladatok a nemzetközi üzletfejlesztés és az export előmozdítása érdekében, partnerkapcsolatban a Francia Nemzetközi Üzletfejlesztési Ügynökséggel;

4. a kezdeti vagy a folyamatban lévő, különösen az általa felállított, irányított vagy finanszírozott állami és magántulajdonban lévő oktatási intézményekben folytatott szakképzés elősegítésével kapcsolatos feladatok;

5. egyes létesítmények, különösen kikötői és repülőtéri létesítmények felállításának és üzemeltetésének feladata;

6. profittermelő feladatok, amelyeket valamely nyilvánosan működő gazdálkodó egység ruházott rá, vagy amelyek szükségesnek bizonyulhatnak a többi feladata teljesítése érdekében;

7. az iparral, kereskedelemmel, szolgáltatásokkal, gazdaságfejlesztéssel, szakképzéssel vagy területfejlesztéssel kapcsolatos kérdésekben az állami hatóságok által kérelmezett szakértői értékelés, konzultáció vagy kutatás azon munkák sérelme nélkül, amelyekhez vezethet.”

(268) A kereskedelmi törvénykönyv L.710-1. cikke emellett kimondja: *„A francia kereskedelmi és iparkamarák, a regionális kereskedelmi és iparkamarák, a helyi kereskedelmi és iparkamarák, valamint a kamaraközi csoportok gyűlése az állam által*

felügyelt és a választott igazgatók által irányított állami szerv."

(269) Ez a jogszabályi rendelkezés a vizsgált időszakban (2003–2010) megváltozott. Az alapvető elvek azonban változatlanok maradtak. A vizsgált időszakban a kereskedelmi és iparkamarák, mint például a CCIPB, jogszabályi úton felállított, a választott igazgatók által irányított, az állam által felügyelt állami szervek maradtak. Továbbá közvetítő állami hatóságként a létezésük oka és az elsődleges céljuk (a kereskedelmi törvénykönyv L.710-1. cikke értelmében) a jogszabályok által rájuk ruházott általános érdekű feladatok elvégzése, azaz az ipar, a kereskedelem és a szolgáltatások képviselete az állami hatóságok előtt, a helyi vállalkozások támogatása, valamint a területük vonzerejének növelése és a területfejlesztés. A kereskedelmi és iparkamarák ipari és kereskedelmi tevékenységei az általános érdekű feladatokhoz viszonyítva kiegészítő jellegűek, és arra irányulnak, hogy elősegítsék ezen feladatok elvégzését.

(270) Az is megjegyzendő, hogy a nemzeti jogszabályok, különösen a kereskedelmi törvénykönyv L.710-1. cikke konkrét pénzügyi mechanizmusokat határoznak meg a kereskedelmi és iparkamarák számára. A kereskedelmi és iparkamarák forrásait ezért különösen az alábbiak alkotják: adóbevételek (a kereskedelmi és iparkamarák költségeinek fedezésére szolgáló adó, amelyet az általános törvénykönyv 1600. cikke ír elő), támogatások vagy akár a képzési és közlekedési infrastrukturális tevékenységekből származó források. Ennek eredményeképpen a kereskedelmi és iparkamaráknak nem kell kizárólagosan a kereskedelmi bevételeikre támaszkodniuk a költségeik fedezése érdekében. Ez megerősíteni látszik azt a következtetést, hogy a kereskedelmi és iparkamarák ipari és kereskedelmi tevékenységei az általános érdekű feladataikhoz viszonyítva kiegészítő jellegűek, és arra irányulnak, hogy elősegítsék ezen feladatok elvégzését.

(271) Franciaország a CCIPB-t illetően megerősíti ezt a következtetést, mivel elmondja, hogy a CCI Pau Béarn 13 000 helyi vállalkozás érdekeinek jogi képviselőjeként az említett vállalkozások szóvivője a helyi és állami hatóságok előtt. Franciaország azt is állítja, hogy ezen feladatok vonatkozásában a Pau-Pyrénées repülőtér üzemeltetése teljes mértékben ésszerű, mert a repülőtér a Pau Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamarához tartozó régió gazdasági tevékenységének növelésére és fejlesztése szolgáló eszköz. Franciaország ezért megerősíti, hogy a kereskedelmi és iparkamarák általános érdekű jogi feladatot látnak el, amely többek között az érintett régió gazdasági fejlesztéséhez és nagyobb vonzerejéhez kapcsolódik. Franciaország szerint a hivatkozott rendelkezések azt is jelzik, hogy a repülőtéri létesítmények üzemeltetése egyértelműen a feladat hatáskörébe esik.

(272) Franciaország hozzáteszi, hogy a kereskedelmi és iparkamarák rendszeresen folytatnak és finanszíroznak lobbitevékenységeket az adott régió vonzerejének fokozása és az új létesítmények népszerűsítése érdekében. Kifejti, hogy emellett konkrét tevékenységeket hajtanak végre, hogy a különböző regionális és megyei struktúrákban való részvételükkel előmozdítsák az adott terület idegenforgalmát, különösen a regionális és megyei idegenforgalmi bizottságokon keresztül, amelyekről az idegenforgalmi törvény L.131-4. és L.132-3. cikke rendelkezik. Továbbá kifejti, hogy egy terület vonzerejének fejlesztésére irányuló politika számos egyidejű fellépést igényel, hogy tőkét, piacokat, vállalkozásokat, tehetséget, tanulókat és turistákat vonzzanak, akik támogatni fogják a helyi vállalkozásokat és a régiót, miközben ez a vonzerő nemzetközi dimenzióval is bír. Franciaország megerősíti, hogy a fapados légitársaságok a honlapjukkal hozzá tudnak járulni ehhez a politikához. Végezetül Franciaország kifejti, hogy maguk a régióbeli lakosok igénylik az új útvonalakat, a színesebb kínálatot, és konkrétabban a fapados szolgáltatásokat, hogy könnyebben, alacsonyabb áron utazhassanak Európában.

(273) Ezek az állítások egybehangzóan megerősítik, hogy a CCIPB létezésének oka és a fő célkitűzése, csakúgy, mint minden kereskedelmi és iparkamara esetében, hogy a helyi vállalkozások érdekeit szolgálja, és hozzájáruljon a térség gazdasági fejlődéséhez és vonzerejéhez. Franciaország fenti kijelentései emellett jelzik, hogy egy, a CCIPB-hez hasonló kereskedelmi és iparkamara nem a jövedelmezőségi kilátások, hanem a jogszabályok által ráruházott általános érdekű feladatok szükségszerű kiegészítéseként folytat olyan kereskedelmi tevékenységet, mint a pau-i repülőtér üzemeltetése. Ahogy a fenti (142) preambulumbekezdésben olvasható, a CCIPB nem profitorientált állami szervnek tartja magát.

(274) A fentieket tekintve a CCIPB-hez hasonló kereskedelmi és iparkamarák állami hatóságnak tekintendők, és valamennyi határozatuk, a nemzeti kormány és a helyi hatóságok határozataihoz hasonlóan „az államnak tulajdonítandó" az állami támogatásokra vonatkozó ítélkezési gyakorlat ([34]) értelmében, és a forrásaik állami forrásoknak minősülnek ([35]). Ebből a szempontból nem releváns, hogy a kereskedelmi és iparkamarákat a kereskedők, valamint az üzleti élet vezetői és a képviselőik által választott személyek irányítják, és nem más állami hatóságok által kinevezett hivatalnokok. Habár a nemzeti parlamenteket valamennyi, szavazati joggal rendelkező állampolgár választja, bármely demokratikus állam alkotmányos jogkörének egyik elemét képviselik, és a határozataik szükségszerűen az államnak tulajdonítandók.

([34]) Lásd például az *Olasz Köztársaság* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* C303/88. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1991., I1433. o.) 11. pontját, és a *Compagnie nationale Air France* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* T358/94. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1996., II-2109. o.) 58–61. pontját.

([35]) Ebben a vonatkozásban lásd a C25/2004. sz., *Németország – DVB-T Berlin-Brandenburgban* ügyben 2004. július 14-én hozott bizottsági határozat (20) preambulumbekezdését.

(275) A kereskedelmi és iparkamarák helyzete ezért eltér a közvállalkozások helyzetétől, aminek vonatkozásában a Bíróság a *Stardust Marine* ([36]) ügyben hozott ítéletében kimondta az alábbiakat: *„Még ha az állam képes is egy közvállalkozást ellenőrizni és annak tevékenységeire meghatározó befolyást gyakorolni, nem feltételezhető automatikusan, hogy az állam ezt az ellenőrzést konkrét esetben ténylegesen gyakorolni is fogja. Egy közvállalkozás az állam által megengedett önállóságának mértéke szerint többé-kevésbé függetlenül cselekedhet. […] Ezért az a puszta tény, hogy egy közvállalkozás állami ellenőrzés alatt áll, nem elégséges ahhoz, hogy az államnak tudják be a vállalkozás intézkedéseit, például a szóban forgó pénzügyi támogatási intézkedéseket. Következésképpen meg kell vizsgálni, hogy az állami hatóságokat a szóban forgó intézkedések elfogadásában bármilyen módon részt vevőnek kell-e tekinteni.”*

(276) A gazdasági tevékenységek végrehajtására létrehozott közvállalkozások által hozott intézkedések esetében meg kell határozni, hogy az adott vállalkozást például a tőkerészesedésből kifolyólag ellenőrző állami hatóságok részt vesznek-e a szóban forgó intézkedésben. A kereskedelmi és iparkamarák helyzete más, mert egy ilyen szerv a közigazgatás része vagy „közvetítő állami hatóság” vagy „állami szerv”, ezért a jogszabályok értelmében az általános érdekű feladatok ellátására létrehozott állami hatóság. Ebből kifolyólag annak megállapításához, hogy valamely kereskedelmi és iparkamara határozata az államnak tulajdonítandó-e, nem feltétlenül kell meghatározni, hogy egy másik állami hatóság (például a szó szoros értelmében az állam, vagy az önkormányzat vagy egyéb helyi hatóságok) részt vett-e a szóban forgó határozat meghozatalában. A valóságban az ilyen határozat szükségszerűen megfelel az államnak tulajdoníthatóság kritériumának.

(277) A Bizottság korábban ezt a megközelítést alkalmazta a döntéshozatali gyakorlatában. Ennek megfelelően a Bizottság kijelentette, hogy a Vari Kereskedelmi és Iparkamara – mivel a francia jogszabályok értelmében állami szerv – meghatározott földrajzi területen végzi a tevékenységét, választott tagok irányítják, és a cégjegyzékbe felvett vállalkozásoktól beszedett adók állnak rendelkezésére, ezért a 2000/52/EK bizottsági irányelv ([37]) értelmében vett „állami hatóságok” közé sorolandó. Ezért nem szükséges meghatározni, hogy az intézkedés a *Stardust Marine* ítélkezési gyakorlatának ([38]) értelmében az államnak tulajdonítható-e.

(278) A CCIPB vitatja, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező megállapodások az államnak tulajdoníthatók, mert tagadja, hogy az állam és a helyi hatóságok részt vettek a határozatai meghozatalában. Ez az érvelés a fentiek alapján nem állja meg a helyét, mert a CCIPB is állami hatóság, amelynek határozatai az állami támogatásokról szóló ítélkezési gyakorlat értelmében szükségszerűen az államnak tulajdoníthatók, független attól, milyen szerepet játszottak más hatóságok a határozataiban. Ugyanilyen okokból a CCIPB azon érvelése sem helytálló, hogy az állami felügyelet nem jelent alárendeltséget. Ahogy a (273) preambulumbekezdés kihangsúlyozza, a CCIPB az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben nem profitorientált állami szervként mutatta be magát, ami alátámasztja a Bizottság érvelését, miszerint a CCIPB állami hatóság és valamennyi határozata az államnak tulajdonítható, anélkül, hogy meg kell erősíteni más állami hatóságok részvételét ezekben a határozatokban.

(279) A Ryanair ezzel kapcsolatos észrevételei alapvetően hasonlóak a CCIPB észrevételeihez. A Ryanair különösen kifejti, hogy a Bizottságnak meg kell vizsgálnia az államnak való tulajdoníthatóság kritériumát, és értékelnie kell az „állami hatóságok” részvételét a CCIPB-nek a Ryanairrel és AMS-szel kapcsolatos határozataiban. A Ryanair emellett hivatkozik az államtanács véleményére, amely szerint a kereskedelmi és iparkamarák a szó szoros értelmében függetlennek az államtól. E vélemény szerint az a tény, hogy a kereskedelmi és iparkamarák az államnak felelnek, ahogy bármely állami szerv technikailag egy jogi személynek felel, önmagában még nem jelent alárendeltséget. A Ryanair ezzel kapcsolatban azt állítja, hogy az állam (a szó szoros értelmében) csak a CCIPB egyes határozatainak meghozatalában vett részt, amiről csak később tájékoztatták. Ez az érvelés a fenti okokból nem állja meg a helyét, mert nem szükséges megállapítani, hogy a CCIPB-n kívül bármely más állami hatóság részt vett a CCIPB határozatainak meghozatalában.

(280) Hasonlóképpen nem állja meg a helyét a CCIPB-nek az az érvelése, hogy a magánjog alapján üzemelteti a pau-i repülőteret, mert a szóban forgó intézkedéseket egy állami szerv hozta, amelyek ezért szükségszerűen az államnak tulajdonítandók ([39]).

([36]) Lásd a *Francia Köztársaság* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* C–482/99. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., I-4397. o.) 52. pontját.

([37]) A Bizottság 2000/52/EK irányelve (2000. július 26.) a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról szóló 80/723/EGK irányelv módosításáról (HL L 193., 2000.7.29., 75. o.).

([38]) Lásd a Bizottság N 563/2005. sz., a *Franciaország – Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres* ügyben 2006. június 22-én hozott határozatának (16) preambulumbekezdését.

([39]) A Bizottság továbbá hangsúlyozza, hogy az állami támogatásra vonatkozó szabályok alkalmazásában nem kell különbséget tenni a CCIPB és a repülőteret üzemeltető konkrét CCIPB-szolgálat között, mivel a pau-i repülőteret üzemeltető szolgálatnak nincs a CCIPB-étől eltérő saját jogi személyisége, és csupán a CCIPB-n belüli szolgáltatási lánc eleme, amely a repülőtér mindennapi üzemeltetésének kivételével nem rendelkezik döntéshozatali autonómiával. Ennek megfelelően a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokat és marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat a CCIPB általános közgyűlése általi felhatalmazást követően a CCIPB elnöke írta alá. Ezen túlmenően sem Franciaország, sem a harmadik felek nem állították, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező intézkedéseket egyedül ennek a szolgálatnak kellene tulajdonítani.

(281) Következtetésképpen az értékelés tárgyát képező megállapodások az államnak tulajdonítandók, és állami forrásokat érintenek.

8.1.1.2. ***A vizsgált időszakban a CCIPB-vel kötött megállapodások révén a Ryanair, az AMS és a Transavia javára nyújtott szelektív előny***

(282) Annak meghatározása céljából, hogy valamely állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell állapítani, hogy a kedvezményezett vállalkozás részesül-e olyan gazdasági előnyben, amelyhez a szokásos piaci feltételek mellett nem jutott volna hozzá ([40]).

(283) E vizsgálat elvégzése érdekében a piacgazdasági szereplő tesztet kell alkalmazni a szóban forgó intézkedésekre. Ennek során meghatározzák, hogy a CCIPB nevében eljáró és a jövedelmezőségi kilátások által motivált hipotetikus piacgazdasági szereplő megkötötte volna-e ugyanezeket a megállapodásokat.

(284) A teszt megfelelő alkalmazása érdekében először számos általános kérdést kell megválaszolni, különösen az alábbiakat:

— Vajon a marketingszolgáltatásokról szóló és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, ugyanazon a napon aláírt megállapodást külön vagy együtt kell vizsgálni ([41])?

— A piacgazdasági szereplő tesztnek a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokra történő alkalmazásakor vajon úgy kell tekinteni, hogy a CCIPB a pau-i repülőtér üzembentartójaként járt el vagy a helyi gazdaságfejlesztési feladatával kapcsolatosan marketingszolgáltatásokat vásároló állami hatóságként, függetlenül attól, hogy a repülőtér-üzembentartója?

— Milyen előnyökre számíthatott volna a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokból a CCIPB helyett eljáró hipotetikus piacgazdasági szereplő?

— A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásában milyen jelentőséggel bír a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások feltételeinek a más repülőtereken felszámolt repülőtéri díjakkal való összehasonlítása?

(285) E kérdések megválaszolását követően a Bizottság alkalmazni fogja a piacgazdasági szereplő tesztet a szóban forgó különböző intézkedésekre.

A repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások közös elemzése

(286) A Bizottság a kiterjesztésről szóló határozatban úgy véli, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező kétféle megállapodásokat (a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokat és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat) minden érintett időszak vonatkozásában együttesen kell elemezni, az egyes megállapodások aláírásának időpontjában. Ez a megközelítés különösen azt jelenti, hogy a CCIPB által kötött mindegyik alábbi megállapodáscsomag egyetlen intézkedésként kezelendő:

— a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel kötött 2005. június 30-i megállapodás és a marketing-szolgáltatásokról szóló, az AMS-szel ugyanazon a napon kötött megállapodás a Pau–London Stansted útvonal tekintetében,

— a CCIPB 2007. szeptember 25-i levele a Ryanairnek a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodásnak a Pau–Charleroi útvonalra történő kiterjesztéséről ([42]), és a marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel ugyanazon a napon kötött megállapodás,

— a CCIPB 2008. március 17-i levele a Ryanairnek a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodásnak a Pau–Bristol útvonalra történő kiterjesztéséről, és az AMS-szel ugyanezen útvonal vonatkozásában 2008. március 31-én kötött, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás,

([40]) Lásd különösen a *Spanyol Királyság* kontra *Európai Közösségek Bizottsága C342/96. sz. ügyben* 1999. április 29-én hozott ítélet (EBHT 1999., I-2459. o.) 41. pontját.

([41]) Ez a kérdés nem vonatkozik a CCIPB és a Transavia által 2006. január 23-án aláírt megállapodásra, amely repülőtéri szolgáltatásokat és marketingszolgáltatásokat is érint, vagy a CCIPB és a Ryanair által 2003. január 28-án aláírt megállapodásra, amely szintén tartalmaz repülőtéri szolgáltatásokkal és marketingszolgáltatásokkal kapcsolatos rendelkezéseket is.

([42]) Az ilyen típusú levél a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokhoz hasonlítható, mert tartalmazza a repülőtéri díjak meghatározásával és a földi kiszolgálással kapcsolatos feltételeket. A továbbiakban része „a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások" néven említett aktusoknak.

— a CCIPB 2009. június 16-i levele a Ryanairnek a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodásnak a Pau–Bristol útvonalra történő kiterjesztéséről, és az AMS-szel ugyanezen a napon ugyanezen útvonal vonatkozásában kötött, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás,

— marketingszolgáltatásokról szóló, az AMS-szel a Pau–London, Pau–Charleroi and Pau–Beauvais útvonal vonatkozásában 2010. január 28-án kötött megállapodás. Ezzel a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodással párhuzamosan egyetlen repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást sem kötöttek hivatalosan. Ugyanakkor megállapítható, hogy létezik egy repülőtéri szolgáltatásokról szóló „implicit" megállapodás. Ez az implicit megállapodás a repülőtér gazdasági tanácsadó bizottságával folytatott megbeszéléseket követően megállapított általános repülőtéri díjakból, illetve a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodásban előírt földi kiszolgálási díjakból származik, és ezt a megállapodást továbbra is alkalmazzák a Ryanairre a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban ([43]) leírt három útvonal vonatkozásában. Franciaország jelezte, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodást a 2010. június 30-án történt lejártát követően nem hosszabbították meg, és ezt követően továbbra is a repülőtér gazdasági tanácsadó bizottsága által elfogadott szabályozott díjakat, illetve a 2005. június 30-i megállapodásban előírt földi kiszolgálási díjakat alkalmazták a Ryanair esetében.

(287) Franciaország kijelenti, hogy egyetért a kiterjesztésről szóló határozatban alkalmazott megközelítéssel, miszerint a repülőtéri szolgáltatásokról, illetve a marketingszolgáltatásokról szóló, egyidejűleg aláírt megállapodásokat együtt vizsgálják meg. Másrészről egyes érdekelt harmadik felek, különösen a CCIPB és a Ryanair, megkérdőjelezik ezt a megközelítést, mert úgy vélik, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat külön kellene megvizsgálni.

(288) Ugyanakkor a rendelkezésre álló tények megerősítik, hogy a kiterjesztésről szóló határozat által alkalmazott és Franciaország által elfogadott megközelítés jól megalapozott. Ez egyértelmű a Transavia, illetve a Ryanairrel 2003-ban kötött megállapodás esetében, mivel a marketingszolgáltatások és a repülőtéri szolgáltatások egyazon megállapodás tárgyát képezik. A (289)–(313) preambulumbekezdésben említett okokból ez a Ryanairrel és az AMS-szel aláírt többi megállapodásra is érvényes.

(289) Először, minden marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást gyakorlatilag ugyanakkor írtak alá, mint egy repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást. A kétféle megállapodást mindig egy napon írták alá, a marketingszolgáltatásokról szóló, 2008. március 31-i megállapodás kivételével, amelyet azonban nem sokkal (14 nappal) azt követően kötöttek, hogy repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást írtak alá a Pau–Bristol útvonal vonatkozásában, amely ugyanaz az útvonal, mint amelyik a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban szerepel.

(290) A kétféle megállapodást továbbá ugyanazok a felek kötötték. Az AMS tulajdonképpen a Ryanair 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalat, amelynek igazgatói magas rangú vezetők a Ryanairnél ([44]). A Ryanair és az AMS tehát egyetlen gazdasági egységet alkot abban az értelemben, hogy az AMS a Ryanair érdekei szerint és a Ryanair ellenőrzése mellett jár el, és az általa termelt nyereség a Ryanairt illeti osztalék vagy a társaság értékének növekedése formájában. Emellett, ahogy a későbbi részletekből kiderül, a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások a Ryanair által a pau-i repülőtérről indított bizonyos útvonalak üzemeltetéséhez kapcsolódnak. A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások kimondják, hogy a Ryanairnek az említett útvonalak üzemeltetésére irányuló kötelezettségvállalásán alapulnak, és a CCIPB és a Ryanair a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, az említett útvonalakra vonatkozó megállapodásokkal egyidejűleg kötötte őket. Ebből következően az, hogy a CCIPB a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat az AMS-szel, és nem a Ryanairrel kötötte, nem akadályozhatja meg, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló, ugyanakkor kötött megállapodást és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást egyetlen ügyletnek tekintsék, különösen a megállapodásoknak a piacgazdasági szereplő tesztnek megfelelő elemzése alkalmazásában, és ezzel az elemzéssel összefüggésben a Ryanairt és az AMS-t egyetlen gazdasági egységnek tekintsék.

(291) Végezetül, az egyes megállapodások tekintetében a (292)–(313) preambulumbekezdésben leírt számos egyéb tény további nagyon szoros összefüggésről tanúskodik egyrészt a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások, másrészt az ugyanakkor aláírt, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások között.

(292) Ennek megfelelően a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodást ötéves időtartamra írták alá, csakúgy, mint a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, aznap megkötött megállapodást, amelynek értelmében a Ryanair vállalta, hogy napi járatokat üzemeltet London és Pau között. A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás továbbá explicit kapcsolatot hoz létre közte és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás tárgyát képező repülőtéri szállítási szolgáltatások között: *„Ennek a megállapodásnak az alapja a Ryanair kötelezettségvállalása, miszerint napi járatokat üzemeltet Pau és London Stansted között."* Ez a megfogalmazás egyértelműen arról tanúskodik, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás nagy valószínűséggel nem létezne, ha a Ryanair nem üzemeltetné a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás tárgyát képező útvonalat.

([43]) A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásnak megfelelően a Ryanair az ugyanebben a megállapodásban előírt feltételek mellett vállalta az említett három útvonal üzemeltetését.

([44]) Lásd Aquitánia regionális számviteli kamarájának a CCIPB-ről szóló, a (72) preambulumbekezdésben említett beszámolóját, amely különösen arra a következtetésre jut, hogy az AMS egyszerűen a Ryanair oldalhajtása, amelyet a Ryanair két magas rangú vezetője irányít.

(293) A marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodás a preambulumában szintén kimondja: *„[…] technikai okokból az Airport Marketing Services Limited az egyetlen olyan vállalkozás, amely az eredeti és exkluzív www.ryanair.com honlap révén képes magára vállalni a pau-béarn-i régió népszerűsítését, hogy biztosítsák a Ryanair pau-i repülőjegyeinek lefoglalását."* Ez a megfogalmazás megerősíteni látszik, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás elsődleges célja nem a pau-béarn-i régió általános népszerűsítése, hanem konkrétabban a Ryanair pau-i repülőjegyeire vonatkozó értékesítés maximalizálása a régió népszerűsítése által.

(294) Továbbá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás szerint az AMS által nyújtandó szolgáltatások része, hogy a Ryanair Pau-val mint úti céllal foglalkozó oldalán leírásokat és linkeket, illetve az angol honlapon egy CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linket helyeznek el. A Ryanair Pau-val mint úti céllal foglalkozó oldala azonban főként azokat célozza meg, akik már eldöntötték, hogy a Ryanair szolgáltatásait használják a Pau-ba történő utazás során, vagy valószínűleg megfontolják azt. A honlap kezdőoldala határozottan sokkal szélesebb közönséget céloz meg, de a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás csak az angol változatára terjed ki. Ez is arra utal, hogy a marketingszolgáltatások alapvetően arra irányulnak, hogy a Ryanair szolgáltatásait népszerűsítsék a Pau és London közötti útvonalon, nem pedig magát Pau-t és a régiót. Ha az lenne a céljuk, hogy minden, a régió iránt valószínűleg érdeklődő turista és üzleti utazó számára népszerűsítsék Pau-t és a régiót, a CCIPB minden valószínűség szerint kérte volna, hogy az általa kiválasztott honlapra mutató linket a Ryanair valamennyi, de legalább számos különböző nyelvű honlapján helyezzék el, ne csak az angol honlapon.

(295) Végezetül a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodás az alábbiak szerint rendelkezik: *„Ha a megállapodás aláírását követően a kereskedelem bármely anyagi feltétele jelentősen megváltozik, beleértve a megállapodás eredményeképpen generált beutazó utasok számát, a felek jóhiszeműen vállalják, hogy módosítják a szerződést, hogy tükrözze ezt a változást."* A beutazó utasok száma ezért a „kereskedelem anyagi feltételeként" jelenik meg a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban, ami ismét csak megerősíti, hogy a marketingszolgáltatások elsődlegesen nem annyira általában Pau-ba és a régióba történő utazásra irányulnak, hanem konkrétabban arra, hogy maximalizálják a Ryanairrel Pau-ba utazó utasok számát.

(296) Hasonló elemek találhatók a többi marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokban is. A marketingszolgáltatásokról szóló, 2007. szeptember 25-i megállapodást ötéves időtartamra kötötték, ami megfelel annak az időtartamnak, amennyire a CCIPB a Ryanairnek ugyanazon a napon írt levelében meghosszabbította a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodás feltételeit a Pau–Charleroi útvonal vonatkozásában. Továbbá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás az alábbiakról rendelkezik: *„A megállapodás alapja a Ryanair kötelezettségvállalása, miszerint egész évi működés mellett heti szintű járatokat (hetente három járatot) üzemeltet PAU és CHARLEROI között, kivéve, ha az vis maior miatt nem lehetséges. A CCIPB-nek ezért a www.ryanair.com honlap elérésével lehetősége nyílik arra, hogy nagyszámú turistának és üzleti utazónak népszerűsítse PAU-BÉARN és a régió üzleti és idegenforgalmi lehetőségeit, és több, magas vásárlóerővel rendelkező, BELGIUMBÓL induló utast vonzzon PAU-BÉARN-BA."*

(297) A megállapodás preambuluma emellett kimondja: *„[…][az Airport Marketing Services] az egyetlen olyan vállalkozás, amely képes megcélozni nagyszámú potenciális Ryanair-utast, hogy népszerűsítse a régió idegenforgalmi és üzleti lehetőségeit."* Ezek a kijelentések megerősíteni látszanak, hogy a megállapodás elsődleges célja nem a pau-béarn-i régióba történő utazás általános előmozdítása, hanem konkrétabban a Ryanair jegyeladásának maximalizálása a Charleroi–Pau útvonalon.

(298) Továbbá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás szerint az AMS által nyújtandó szolgáltatások keretében egy CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linket helyeznek el a Ryanair belga és holland honlapján. A marketingszolgáltatások ezért nem azokat célozzák meg általánosságban, akik meggyőzhetők Pau vagy a régió felkereséséről, hanem konkrétan azokat, akik nagy valószínűség szerint a Ryanair szolgáltatásait használják Charleroi és Pau között, azaz belga és holland utasokat.

(299) A marketingszolgáltatásokról szóló, 2008. március 31-i megállapodást a 2008. május 16. és szeptember 13. közötti időszakra kötötték, ami megfelel annak az időszaknak, amelyre a Ryanair vállalta a bristoli útvonal üzemeltetését, ahogy az említett megállapodás megfogalmazásából is kiderül: *„Ennek a megállapodásnak az alapja a Ryanair kötelezettségvállalása, miszerint egy éven keresztül, 2008. május 16. és szeptember 13. között heti szintű járatokat (hetente három járatot) üzemeltet PAU és BRISTOL között, kivéve, ha az vis maior miatt nem lehetséges. A CCIPB-nek ezért a www.ryanair.com honlap elérésével lehetősége nyílik arra, hogy nagyszámú turistának és üzleti utazónak népszerűsítse PAU-BÉARN és a régió üzleti és idegenforgalmi lehetőségeit, és több, magas vásárlóerővel rendelkező, NAGY-BRITANNIÁBÓL induló utast vonzzon PAU-BÉARN-BA"* ([45]).

([45]) Az eredeti angol szöveg.

(300) A megállapodás preambuluma emellett kimondja: *„[…][az Airport Marketing Services] az egyetlen olyan vállalkozás, amely képes nagyszámú potenciális Ryanair-utast megcélozni a régió idegenforgalmi és üzleti lehetőségeinek népszerűsítése érdekében”* ([46]). Továbbá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás szerint az AMS által nyújtandó szolgáltatások keretében egy CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linket helyeznek el a Ryanair angol honlapján.

(301) A marketingszolgáltatásokról szóló, 2009. június 16-i megállapodást a 2009. április 1. és október 24. közötti időszakra kötötték, ami megfelel annak az időszaknak, amelyre a Ryanair vállalta a Pau–Bristol útvonal üzemeltetését, ahogy az említett megállapodás alábbi megfogalmazásából is kiderül: *„Ennek a megállapodásnak az alapja a Ryanair kötelezettségvállalása, miszerint egy éven keresztül, 2009. április 1. és 2009. október 24. között heti szintű járatokat (heti két járatot) üzemeltet PAU és BRISTOL között, kivéve, ha az vis maior miatt nem lehetséges. A CCIPB-nek ezért a www.ryanair.com honlap elérésével lehetősége nyílik arra, hogy nagyszámú turistának és üzleti utazónak népszerűsítse PAU-BÉARN és a régió üzleti és idegenforgalmi lehetőségeit, és több, magas vásárlóerővel rendelkező, NAGY-BRITANNIÁBÓL induló utast vonzzon PAU-BÉARN-BA.”*

(302) A megállapodás preambuluma emellett kimondja: *„[…][az Airport Marketing Services] az egyetlen olyan vállalkozás, amely képes nagyszámú potenciális Ryanair-utast megcélozni a régió idegenforgalmi és üzleti lehetőségeinek népszerűsítése érdekében.”* Továbbá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás szerint az AMS által nyújtandó szolgáltatások keretében egy CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linket helyeznek el a Ryanair angol honlapján.

(303) A marketingszolgáltatásokról szóló, 2010. január 28-i megállapodás kimondja, hogy a Ryanair által a Pau–London, Pau–Charleroi és Pau–Beauvais útvonal vonatkozásában vállalt légi közlekedési szolgáltatások megkezdését követő egy évre érvényes, a megállapodás 1. cikkének megfelelően. Ez a rendelkezés egyértelmű kapcsolatról árulkodik a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás és az említett légi közlekedési szolgáltatások között. Továbbá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás 1. cikke kimondja:

„Ennek a megállapodásnak az alapja a Ryanair kötelezettségvállalása, miszerint útvonalakat nyit és üzemeltet:

— PAU és LONDON Stansted között 2010. március 30-tól egész éven keresztül heti három járat formájában,

— PAU és CHARLEROI között 2010. március 30-tól a nyári szezonban heti három járat formájában,

— PAU és BEAUVAIS között 2010. áprilisától a nyári szezonban heti három járat formájában.

A CCIPB-nek ezért a www.ryanair.com honlap elérésével lehetősége nyílik arra, hogy nagyszámú turistának és üzleti utazónak népszerűsítse PAU és a régió üzleti és idegenforgalmi lehetőségeit, és több, magas vásárlóerővel rendelkező beérkező utast vonzzon” ([47]).

(304) A megállapodás preambuluma emellett kimondja: *„[…][az Airport Marketing Services] az egyetlen olyan vállalkozás, amely képes nagyszámú potenciális Ryanair-utast megcélozni a régió idegenforgalmi és üzleti lehetőségeinek népszerűsítése érdekében”* ([48]). Továbbá a marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. évi megállapodáshoz hasonlóan a 2010. évi megállapodás is kimondja, hogy az AMS által nyújtandó szolgáltatások keretében leírásokat és linkeket helyeznek el a Ryanair Pau-val mint úti céllal foglalkozó oldalán, valamint egy CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linket helyeznek el i. a Ryanair angol honlapján a Pau–London útvonal vonatkozásában, ii. a Ryanair belga és holland honlapján a Pau–Charleroi útvonal vonatkozásában, és iii. a Ryanair francia honlapján a Pau–Beauvais útvonal vonatkozásában. Végezetül a megállapodás kimondja, hogy ha 2010 februárjáig nem jelentik be vagy nem indítják el a Ryanairnek az 1. cikkben meghatározott, Londonba, Charleroi-ba és Beauvais-ba irányuló légi közlekedési szolgáltatásait, a megállapodás érvényét veszti, és egyik felet sem terhel semmilyen felelősség. Ez a rendelkezés ezért további kapcsolatot teremt a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás és a Ryanair Londonba, Charleroi-ba és Beauvais-ba irányuló szolgáltatásai között.

([46]) Lásd a 45. lábjegyzetet.
([47]) Lásd a 45. lábjegyzetet.
([48]) Lásd a 45. lábjegyzetet.

(305) A marketingszolgáltatásokról szóló különböző megállapodások ilyen elemei azt mutatják, hogy a megállapodások tárgyát képező marketingszolgáltatások mind az időtartamukat, mind a jellegüket tekintve szorosan kapcsolódnak a Ryanair által kínált légi közlekedési szolgáltatásokhoz, a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokban és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodásokban foglaltak szerint. A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások azt is kimondják, hogy a Ryanairnek a szóban forgó útvonalak működtetésére irányuló kötelezettségvállalásán alapulnak. Egyáltalán nem céljuk, hogy általánosságban véve minél több turista és üzleti utazó keresse fel Pau-t és a régiót, és a marketingszolgáltatások konkrétan azokat célozzák meg, akik valószínűleg igénybe veszik a Ryanairnek a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokban szereplő közlekedési szolgáltatásait, ezért az elsődleges céljuk ezeknek a szolgáltatásoknak a népszerűsítése.

(306) A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások tehát elválaszthatatlanok az azokat tükröző, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásoktól, illetve az azok tárgyát képező légi közlekedési szolgáltatásoktól. A (286)–(305) preambulumbekezdésben ismertetett tények továbbá azt mutatják, hogy a szóban forgó útvonalak (és így a hozzájuk kapcsolódó, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások) hiányában a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat nem kötötték volna meg. Ahogy a (286)–(305) preambulumbekezdésben szerepel, a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások kifejezetten arról tanúskodnak, hogy a Ryanairnek bizonyos útvonalak működtetésére irányuló kötelezettségvállalásán alapulnak. Emellett olyan marketingszolgáltatásokról rendelkeznek, amelyek alapvetően ezen útvonalak népszerűsítésére irányulnak.

(307) Ebben a vonatkozásban nem állja meg a helyét a CCIPB-nek az az érvelése, hogy a kétféle megállapodást külön-külön kellene elemezni, mert más a céljuk. A fentiekből nyilvánvaló, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokkal együtt a Ryanair és a CCIPB közötti kereskedelmi kapcsolatok szerves részét képezik a kétféle megállapodás tárgyát képező útvonalak üzemeltetésének vonatkozásában.

(308) Továbbá úgy tűnik, hogy a szóban forgó marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások megkötését megelőzően a CCIPB nem írt ki pályázati felhívást az ilyen szolgáltatásokat kínáló valamennyi vállalat számára ([49]), és nem is konzultált különböző potenciális szolgáltatókkal az ajánlatuk összehasonlítása céljából. Általánosabban fogalmazva, a szóban forgó marketingszolgáltatások vonatkozásában az érintett légitársaságokon és a leányvállalataikon kívül más szolgáltatókat nem vett figyelembe. Ez megerősíti a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások és a Ryanair által Pau-ból üzemeltetett útvonalak szoros egymásrautaltságát. Ha a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások valóban függetlenek lettek volna a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásoktól, a CCIPB minden valószínűség szerint az AMS-en kívüli további szolgáltatókkal is konzultált volna, mivel állami szerv, amely általában versenypályázati eljárást alkalmaz.

(309) Továbbá úgy tűnik, hogy valamennyi repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás megkötése a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások megkötésétől függött.

(310) Először, Franciaország szerint a 2005. évi megállapodások (a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodás és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás), noha jogilag függetlenek egymástól, mégis szorosan kapcsolódnak egymáshoz ([50]), és tagadhatatlanul szoros kapcsolat létezik a Ryanairrel kötött, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás és az AMS-szel, a Ryanair 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalatával kötött, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás között ([51]). A 2005. évi megállapodások, valamint a Ryanairrel és az AMS-szel a későbbiekben kötött megállapodások közötti nagyfokú hasonlóság alapján Franciaország fent említett észrevételei könnyen alkalmazhatók ezekre a későbbi megállapodásokra.

(311) Franciaország a 2011. május 30-i levelében azt is jelzi, hogy arra ösztönözték a CCIPB-t, hogy írja alá a megállapodásokat 2005. június 30-án. Ebben a levélben továbbá rámutat, hogy miután nem hosszabbították meg az AMS-szel kötött megállapodást, a Ryanair a CCIPB írásbeli értesítése nélkül úgy határozott, hogy az IATA 2011. évi nyári szezonjától kezdve (2011. április) nem újítja meg a Pau-Pyrénées repülőtérre közlekedő járatait. Ezt arra látszik utalni, legalábbis bizonyos esetekben, hogy a Ryanair a repülőtér-üzembentartó és az AMS közötti, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás hiányában nem egyezne bele az útvonal üzemeltetésébe és nem fizetné ki a repülőtér általános díjait.

(312) Ezt a megközelítést a CRC is kihangsúlyozza a 2007. január 5-i jelentésében ([52]).

([49]) Kivéve az Air & Cosmos magazinban történt sikertelen hirdetést (lásd a (132) preambulumbekezdést).
([50]) A francia hatóságok 2007. július 13-i levele.
([51]) A francia hatóságok 2011. május 30-i levele.
([52]) A jelentés megállapítja, hogy ez a szolgáltatási megállapodás valójában a Ryanairnek nyújtott pénzügyi támogatásnak minősül, és jogellenes, mert a Bizottságot nem értesítették előzetesen a támogatásról. Azt is megállapítja, hogy a közigazgatási bíróság határozatának (amely azt a következtetést vonta le, hogy a Ryanairrel kötött 2003. évi megállapodás jogellenes állami támogatáshoz vezetett) hatásait kikerülendő, a kereskedelmi és iparkamara új jogi keretrendszerhez folyamodott.

(313) A fentiekből nyilvánvaló, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások elválaszthatatlanok a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodásoktól, egyetlen ügyletet jelentenek, és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás és a két megállapodás tárgyát képező útvonalak hiányában minden valószínűség szerint nem kötötték volna meg őket. Következésképpen a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, velük egyidejűleg kötött megállapodásokat egyetlen intézkedésként kell megvizsgálni annak meghatározásához, hogy állami támogatásnak minősülnek-e.

A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása a CCIPB-re a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások vonatkozásában

(314) A piacgazdasági szereplő tesztnek a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások vonatkozásában történő alkalmazásához meg kell határozni a CCIPB magatartásának elemzése során használt hipotetikus piacgazdasági szereplőt.

(315) Az egyik megközelítés szerint a CCIPB repülőtér-üzembentartóként ([53]) kötötte meg a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat, ezért a magatartását egy jövedelmezőségi kilátások által motivált hipotetikus repülőtér-üzembentartó magatartásával hasonlítják össze.

(316) A másik megközelítés szerint a CCIPB állami szervként járt el, amelyre általános érdekű feladatot ruháztak, jelen esetben Pau és a környező régió gazdasági fejlesztését, és e feladat teljesítése érdekében fizetett ezekért a marketingszolgáltatásokért, függetlenül attól, hogy a pau-i repülőtér üzembentartója. A második megközelítés összefüggésében az ítélkezési gyakorlatnak megfelelően igazolni kell, először, hogy az érintett szolgáltatások megfelelnek a közbeszerző „tényleges szükségleteinek", másodszor, hogy a „piaci árnak" megfelelő áron vagy az alatt vásárolták őket ([54]), vagy más szóval egy jövedelmezőségi kilátások által motivált piacgazdasági szereplő, akinek szüksége van az ilyen szolgáltatásokra (és nem feltétlenül repülőtér-üzembentartó) kész lett volna-e elfogadni a CCIPB által elfogadott feltételekhez hasonló feltételeket.

(317) Bizonyos érdekelt harmadik felek észrevételei, legalább hallgatólagosan, arra utalnak, hogy a második megközelítést preferálják. Különösen a fent említett 2013. december 20-i tanulmányban a Ryanair olyan információkat közöl, amelyek szerint az AMS marketingszolgáltatásainak ára nem haladta meg az ilyen szolgáltatások piaci árának tekinthető árat. Emellett megállapítja, hogy a repülőtér-üzembentartók nem választhatók el az AMS más típusú ügyfeleitől.

(318) A CCIPB ugyanebbe az irányba mutató információkat nyújtott be, és szintén megállapította, hogy a feladatai közé tartozik a hatáskörébe eső terület gazdasági vonzerejének növelése. Ennek megfelelően azt állítja, hogy az ezekért a marketingszolgáltatásokért fizetett összeg lehetővé tette Pau és a régió népszerűsítését, és a Ryanair utasai által az ott-tartózkodásuk során 2010-ben költött 56 millió EUR közvetlenül a szállodaipart, a vendéglátóipart, valamint a kereskedelmi és ingatlanszektort támogatta (2005-ben ez az összeg 8 millió EUR volt, ami a CCIPB állítása szerint a más repülőterek által elvégzett hatástanulmányokkal összehasonlítva igen alacsony összeg). Ez az állítás arra utal, hogy a CCIPB szerint a magatartását az általános érdekű feladatainak teljesítéséhez szükséges szolgáltatásokat megvásárló közbeszerző magatartásaként kellene megvizsgálni.

(319) A Bizottság ebben a vonatkozásban először megállapítja, hogy ez az érvelés ellentmond annak az elméletnek, miszerint a CCIPB-nek a szóban forgó intézkedésekkel kapcsolatos határozatai nem az államnak tulajdoníthatók. Ha a CCIPB fenntartja, hogy a helyi gazdaságfejlesztési feladata teljesítése érdekében írta alá ezeket a megállapodásokat, akkor szükségszerűen el kell fogadni, hogy ez a magatartás tipikusan a helyi állami hatóságok magatartásának felel meg.

(320) Másodszor, a Bizottság úgy véli, hogy a fent említett két megoldás közül a másodikat el kell utasítani, mert eleve nem veszi figyelembe, hogy amint az korábban megállapítást nyert, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások és a marketingszolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodások nem választhatók el egymástól. Ez a megközelítés alapjában véve annak lehetőségét jelentené, hogy a CCIPB a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások megkötésekor nem vette figyelembe az általa üzemeltetett repülőtérről a Ryanair által kínált útvonalakat, és az érintett útvonalak, valamint a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodások hiányában is aláírta volna ezeket a megállapodásokat. A (286)–(313) preambulumbekezdésben részletezett okokból ez a feltételezés nagyon valószínűtlen.

(321) Továbbá, még ha ezt a második megközelítést alkalmaznák is, nem vonhatnák le azt a következtetést, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások nem juttatták gazdasági előnyhöz a Ryanairt és az AMS-t.

([53]) A helyi gazdaságfejlesztés közpolitikai céljainak sérelme nélkül, amelyeket a CCIPB esetlegesen kitűzött maga elé a szóban forgó megállapodások megkötésével.

([54]) Lásd például a *Bretagne Angleterre Irlande (BAI)* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* T-14/96. sz. ügyben hozott ítélet (EHBT 1999., II-139. o.) 75. és 76. pontját, valamint a *P & O European Ferries (Vizcaya), SA és Diputación Foral de Vizcaya* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* T-116/01. és T-118/01. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (EHBT 2003., II-2957. o.) 117. pontját.

(322) Valójában, ahogy az a (316) preambulumbekezdésben olvasható, ahhoz, hogy egy nyilvánosan működő gazdálkodó egység általi beszerzések ne juttassák gazdasági előnyhöz az eladót, nem elég, hogy a „piaci áraknak" megfelelő vagy annál alacsonyabb árakat alkalmaztak. A közbeszerző „tényleges szükségleteinek" is meg kell felelniük.

(323) Nem zárható ki kategorikusan, hogy a Pau-val és a régióval kapcsolatos gazdaságfejlesztési feladatának teljesítése során a CCIPB úgy érezte, hogy kereskedelmi szolgáltatókhoz kell fordulnia a régió népszerűsítése érdekében. Ugyanakkor a jelenlegi esetben ez a promóció két egyértelműen meghatározott vállalkozás, azaz a Ryanair és a CCIPB mint a pau-i repülőtér-üzembentartó kereskedelmi tevékenységeit célozza meg. A nyilvánosan működő gazdálkodó egységek nem ítélhetik meg úgy, hogy a főként egy vagy több egyértelműen meghatározott vállalkozás tevékenységeit népszerűsítő marketingszolgáltatások a helyi gazdaságfejlesztés előmozdítására vonatkozó konkrét feladataik közé tartoznak. Az ilyen nyilvánosan működő gazdálkodó egységek logikusan indulnak ki abból a feltételezésből, hogy a helyi vállalkozásoknak kell elvégezniük vagy finanszírozniuk a saját marketingtevékenységüket, és a saját tevékenységeik a régió és a helyi gazdasági szövet általános promóciójára korlátozódnak konkrét vállalkozások megcélzása nélkül.

(324) Bármely más megközelítés azt a feltételezést jelentené, hogy a helyi gazdaságfejlesztésért felelős nyilvánosan működő gazdálkodó egységek a főként bizonyos helyi vállalkozások termékeit vagy szolgáltatásait népszerűsítő marketingszolgáltatásokat vásárolhatnak, anélkül, hogy az ilyen intézkedések állami támogatásnak minősülnének, azon az alapon, hogy ezek a szolgáltatások ösztönzőleg hatnak a helyi gazdaság fejlődésére, és „piaci áron" vásárolják meg őket. Az ilyen megközelítés kijátszaná az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdését.

(325) Ennek eredményeképpen úgy tűnik, hogy a CCIPB által az AMS-től vásárolt marketingszolgáltatások nem tekinthetők úgy, mintha a CCIPB mint a helyi gazdaság fejlesztésének feladatával megbízott nyilvánosan működő gazdálkodó egység „tényleges szükségleteit" elégítenék ki. Ezt a következtetést megerősítik a Franciaország által nyújtott bizonyos információk, amelyek szerint egyértelműen nem bevált gyakorlat a repülőteret nem üzemeltető kereskedelmi és iparkamarák számára, hogy légitársaságoktól vásároljanak marketingszolgáltatásokat ([55]).

(326) Ebből következően a (316)–(321) preambulumbekezdésben említett második megközelítés alkalmazásával azt a következtetést lehetne levonni, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások gazdasági előnyhöz juttatják a szolgáltatásokat biztosító vállalkozásokat és a marketingszolgáltatásokból közvetlenül részesülő légitársaságokat. Így e megközelítés alkalmazásával az AMS-szel kötött, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások támogatásban részesítették az AMS-t mint a marketingszolgáltatások biztosítóját, illetve a Ryanairt mint a szolgáltatások közvetlen és fő kedvezményezettjét.

(327) Továbbá, amikor egy nyilvánosan működő gazdálkodó egység az általános érdekű feladatainak gyakorlása során beszerzésben vesz részt, általában várhatóan minimalizálja a költségeit, és ajánlattételi felhívást ír ki, vagy legalább számos szolgáltatóval konzultál, és összehasonlítja az ajánlatukat. Ez különösen az olyan rendkívül egyedi áruknál és szolgáltatásoknál van így, amelyek esetében nincsenek egyértelmű, referenciaként használható piaci árak, és a marketingszolgáltatások esetében egyértelműen erről van szó. Ugyanakkor a jelenlegi esetben a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat nem ajánlati felhívást követően írták alá. A CCIPB által kiírt ajánlattételi felhívásra nem jelentkezett olyan légitársaság, amely kész lett volna járatokat üzemeltetni a pau-i repülőtérről a tervezett feltételek mellett ([56]). Ez a megállapítás megerősíti, hogy a második megközelítés nem megfelelő.

(328) A CCIPB-nek a kiterjesztésről szóló határozat kapcsán benyújtott észrevételei szintén megerősíteni látszanak ezt. Említésre méltó, hogy amikor a CCIPB a piacgazdasági szereplő teszt teljesülésének bizonyítása érdekében összehasonlítja a magatartását különböző magánvállalkozások magatartásával, főként repülőtér-üzembentartókkal hasonlítja össze magát. Így utal számos nagy brit magánrepülőtérre, egy olasz repülőtérre és hat francia repülőtérre. Ez a megközelítés azt a következtetést látszik megerősíteni, hogy a CCIPB elsősorban repülőtér-üzembentartóként írta alá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat, nem pedig a helyi gazdaságfejlesztési feladata érdekében eljáró állami hatóságként.

(329) Franciaország továbbá ismerteti, hogy Béarn idegenforgalmi népszerűsítése a Béarn-Basque megyei idegenforgalmi bizottság feladata, és a kereskedelmi és iparkamarák általában az adott terület különböző regionális és megyei struktúráiban, különösen a regionális és megyei idegenforgalmi bizottságokban való részvételükkel hajtanak végre az idegenforgalom előmozdítására irányuló konkrét tevékenységeket. Ugyanakkor a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat, amelyek fő célja a CCIPB szerint Pau és a régió idegenforgalmi és üzleti lehetőségeinek népszerűsítése, közvetlenül a CCIPB-vel írták alá, az idegenforgalom előmozdításáért felelős helyi struktúrák közreműködése nélkül. Ez egy újabb tényező, amely megerősíteni látszik, hogy a CCIPB elsősorban repülőtér-üzembentartóként írta alá a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat.

([55]) Ez a megállapítás azt is megerősíteni látszik, hogy az érintett marketingszolgáltatásokat a CCIPB elsősorban mint repülőtér-üzembentartó vásárolta meg, nem pedig a regionális gazdaság fejlesztéséért felelős állami hatóság.

([56]) Lásd a (132) preambulumbekezdést.

(330) A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása érdekében ezért a (315) preambulumbekezdésben említett első megközelítést kell alkalmazni, és össze kell hasonlítani a CCIPB magatartását egy jövedelmezőségi kilátások által vezérelt, a CCIPB helyett a pau-i repülőteret üzemeltető hipotetikus piacgazdasági szereplő magatartásával.

(331) Ez a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások vonatkozásában hozott következtetés ugyanilyen okokból a Transaviával kötött megállapodásra is igaz, különösen mivel ez utóbbi esetben a repülőtéri szolgáltatásokról és a marketingszolgáltatásokról ugyanaz a megállapodás rendelkezett.

Előnyök, amelyeket egy piacgazdasági szereplő a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásoktól várhatott volna, és az ár, amelyet kész lett volna kifizetni ezekért a szolgáltatásokért

(332) A fentiekből nyilvánvaló, hogy a piacgazdasági szereplő tesztnek az érintett marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokra történő alkalmazásához ezeket a megállapodásokat a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodásokkal együtt kell elemezni, mert egyetlen ügyletet jelentenek ([57]), és a CCIPB magatartását a helyette a pau-i repülőteret üzemeltető hipotetikus piacgazdasági szereplő magatartásával összehasonlítva kell megvizsgálni.

(333) Az egyes érintett ügyletek elemzésekor meg kell határozni, hogy a jövedelmezőségi kilátások által vezérelt hipotetikus piacgazdasági szereplő milyen előnyökre számíthat a marketingszolgáltatások révén. Az elemzés során nem kell figyelembe venni az ilyen szolgáltatásoknak a régió idegenforgalmára és gazdasági tevékenységére gyakorolt általános hatásait. A szolgáltatásoknak csak a repülőtér jövedelmezőségére gyakorolt hatásai vehetők figyelembe, mert az elemzés tárgyát képező hipotetikus piacgazdasági szereplő csak ezeket venné számításba.

(334) A marketingszolgáltatások növelhetik az utasforgalmat a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodások hatálya alá tartozó útvonalakon, mert ezek az említett útvonalak népszerűsítésére irányulnak. Ez elsősorban a légitársaságot juttatja előnyhöz, de a repülőtér-üzembentartó számára is előnyös. A repülőtér-üzembentartó számára az utasforgalom növekedése egyes repülőtéri díjakból és a földi kiszolgálásból származó bevételek, valamint a parkolókból, éttermekből és más üzletekből származó nem légiforgalmi bevételek növekedéséhez vezethet.

(335) Ezért nem lehet kétséges, hogy a pau-i repülőteret a CCIPB helyett üzemeltető piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna ezt a pozitív hatást, amikor megfontolja, hogy megkösse-e a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodást. A piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna a szóban forgó útvonalaknak a jövőbeni bevételekre és költségekre gyakorolt hatását ebben az összefüggésben oly módon, hogy megbecsüli az említett útvonalakat igénybe vevő utasok számát, ami tükrözte volna a marketingszolgáltatások pozitív hatását. Ezt a hatást a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásban és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban megállapítottak szerint az érintett útvonalak üzemeltetésének teljes időtartamára vonatkozóan megvizsgálták volna.

(336) A Bizottság elfogadta ezt az állítást az eljárás során, mert amikor felkérte Franciaországot, hogy rekonstruálja, milyen bevételekkel és költségekkel kapcsolatos előrejelzéseket készített volna egy piacgazdasági szereplő a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások megkötése előtt, javasolta, hogy Franciaország vegye figyelembe a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásoknak a várható forgalomra gyakorolt hatását. Amikor a repülőtér-üzembentartók megállapodást kötnek egyes útvonalak népszerűsítése céljából, az érintett útvonalakon viszonylag magas kihasználtsági fok ([58]) jelezhető előre, amely figyelembe vehető a jövőbeni bevételek megbecslésekor. A Bizottság ebben a tekintetben megemlíti a Ryanair véleményét, miszerint a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások nemcsak költségekkel, hanem lehetséges előnyökkel is járnak a repülőtér-üzembentartók számára.

(337) Meg kell határozni, hogy a pau-i repülőteret a CCIPB helyett üzemeltető hipotetikus piacgazdasági szereplő ésszerűen várhat-e és számszerűsíthet-e más előnyöket a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban vagy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásban meghatározottak szerint a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás tárgyát képező útvonalakon azok működtetésének időtartama alatt az utasforgalomra gyakorolt pozitív hatásból származó előnyökön kívül.

([57]) Egy adott marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást a repülőtéri szolgáltatásokról szóló kapcsolódó megállapodással együtt kell megvizsgálni, mert egyetlen ügyletet jelentenek. Ugyanakkor annyi különböző ügyletről beszélhetünk, ahány egymáshoz kapcsolódó, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás és repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás létezik.

([58]) A kihasználtság fokát az érintett útvonalon üzemeltetett légi jármű foglalt üléseinek arányaként állapítják meg.

(338) Néhány érdekelt harmadik fél támogatja ezt az érvet, különösen a Ryanair a 2014. január 17-i tanulmányában. A 2014. január 17-i tanulmány azon az elméleten alapul, hogy a repülőtér-üzembentartó, például a CCIPB által vásárolt marketingszolgáltatások hozzájárulhatnak a repülőtér márkaarculatának fejlesztéséhez, és ennek következtében fenntarthatóan növelhetik a repülőteret használó utasok számát, és nem csak a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás tárgyát képező útvonalakon azok üzemeltetése során, az ilyen megállapodásokban foglaltak szerint. A Ryanair különösen azt állapítja meg a tanulmányában, hogy az ilyen marketingszolgáltatások a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás lejártát követően is fenntartható pozitív hatást gyakorolhatnak a repülőtér utasforgalmára.

(339) Először is meg kell jegyezni, hogy ebben az esetben semmi sem utal arra, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások megkötésekor a CCIPB figyelembe vette volna – és ami még valószínűtlenebb, számszerűsítette volna – a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásoknak a megállapodásokban foglalt útvonalakon kívüli más útvonalakra gyakorolt esetleges pozitív hatásait, vagy azt, hogy ezek a hatások az érintett útvonalak várt üzemeltetési idejét követően is érzékelhetőek lesznek. Továbbá sem Franciaország, sem a CCIPB nem javasolt semmilyen módszert arra, hogy a pau-i repülőteret a CCIPB helyett üzemeltető hipotetikus piacgazdasági szereplő hogyan becsülje meg ezeknek a hatásoknak a lehetséges értékét, amikor felméri, hogy megkösse-e a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokat és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokat.

(340) A korábban ismertetetteknek megfelelően az AMS-től vásárolt marketingszolgáltatások a Ryanair honlapját, konkrétabban (a Pau–London és a Pau–Bristol útvonalat érintő, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások esetében) ezen a honlapon a Pau mint úti cél oldalt vagy az angol honlapot, (a Pau–Charleroi útvonalra vonatkozó megállapodások esetében) a belga és holland honlapot, illetve (a Pau–Beauvais útvonalra vonatkozó megállapodás esetében) a francia honlapot felkereső személyeket célozzák meg. A Transavia tekintetében a www.transavia.com honlapon található valamennyi marketingszolgáltatás a Pau mint úti cél oldalra összpontosított. A szóban forgó marketingszolgáltatások ezért főként azokat célozták meg, akik valószínűleg használni fogják a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás tárgyát képező útvonalakat. A Pau-ba irányuló más útvonalak utasforgalmára gyakorolt pozitív hatásuk ezért sokkal hipotetikusabbnak tűnik, és mindenesetre túl bizonytalan ahhoz, hogy egy körültekintő piacgazdasági szereplő figyelembe vegye és számszerűsítse, amikor felméri a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás megkötésének értékét.

(341) Továbbá ezen hatások fenntarthatósága is igen kétségesnek tűnik. Elképzelhető, hogy Pau-nak és a régiónak a Ryanair honlapján történő népszerűsítése a hirdetés első megjelenésekor vagy röviddel azután arra ösztönözte a honlap látogatóit, hogy Pau-ba szóló repülőjegyeket vegyenek a Ryanairtől. Ugyanakkor nagyon valószínűtlen, hogy ennek a hirdetésnek hosszú távú hatása lett volna a látogatókra, vagy a Ryanair honlapján való megjelenése után néhány hétnél tovább hatott volna a jegyeladásokra. Valószínűbb, hogy egy reklámkampánynak akkor van fenntartható hatása, ha a promóciós tevékenységek között olyan médium vagy médiumok is vannak, amelyeknek a fogyasztók egy adott időszakban rendszeresen ki vannak téve. Például az általános televízió- és rádiócsatornákat, a különböző honlapokat és/vagy a szabadtérben vagy a nyilvános helyek belső felületén elhelyezett reklámplakátokat igénybe vevő reklámkampányok fenntartható hatást fejthetnek ki, ha a fogyasztók passzívan és ismételten ki vannak téve ezeknek a médiumoknak. A kizárólag a Ryanair honlapjának bizonyos oldalaira korlátozódó promóciós tevékenységek azonban valószínűleg nem fejtenek ki hatást jóval a promóció lezárultát követően is.

(342) Nagyon valószínű, hogy a legtöbb ember nem látogatja meg a Ryanair honlapját elég gyakran ahhoz, hogy a régió népszerűsítése kitörölhetetlen nyomot hagyjon bennük. Ezt az érvelést két tényező is jól alátámasztja. Először, a marketingszolgáltatásokról szóló különböző megállapodások értelmében a pau-i régiónak a Ryanair honlapján történő promóciója egyetlen, a CCIPB által kiválasztott honlapra mutató linkre korlátozódott, korlátozott és néhány esetben igen rövid időtartamra (a 2005. évi megállapodás esetében évi 42 napra öt éven keresztül, a 2007. évi megállapodás esetében folyamatosan egy évre, a 2008. évi megállapodás esetében 8 napra, a 2009. évi megállapodás esetében 9 napra, illetve a 2010. évi megállapodás esetén az angol honlap vonatkozásában 45 napra, a belga és holland honlap vonatkozásában 25 napra, és a francia honlap vonatkozásában 25 napra). A promóciós tevékenységeknek mind a jellege (egyetlen, korlátozott hirdetési értékkel rendelkező link megjelentetése) mind a rövid élettartama jelentősen csökkentette a tevékenységeknek a promóciót követően kifejtett hatását, főleg azért, mert ezek a tevékenységek csak a Ryanair honlapjára korlátozódtak, és azokat másik médium nem támogatta. Másodszor, az AMS-szel kötött megállapodásokban meghatározott többi marketingtevékenység csak a Ryanair honlapjának Pau mint úti cél oldalát érintette. Nagyon valószínű, hogy a legtöbb ember nem látogatja nagyon gyakran ezt az oldalt, és ha mégis megteszi, akkor csak azért, mert már amúgy is potenciálisan érdeklődnek ez iránt az úti cél iránt.

(343) A fenti megállapítások egyaránt vonatkoznak a Transaviával kötött 2006. évi megállapodásra. Az ebben a megállapodásban szereplő marketingszolgáltatások egyszerűen arra vonatkoztak, hogy leírásokat és linkeket helyeznek el a Transavia honlapjának Pau mint úti cél oldalán, és a transavia.com elektronikus magazinjának rendszeres előfizetői részére e-mailes ajánlatokat küldenek, amelyekben Pau látnivalóit népszerűsítik.

(344) Így bár elképzelhető, hogy a marketingszolgáltatások a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások tárgyát képező útvonalakon a szolgáltatások teljesítésének időtartama alatt növelték az utasforgalmat, nagyon valószínű, hogy ez a hatás ezután megszűnt vagy elhanyagolható volt, illetve semmilyen vagy elhanyagolható hatást (sem) gyakorolt más útvonalakra.

(345) A Ryanair 2014. január 17-i és 31-i tanulmányai azt is ismertetik, hogy annak a valószínűsége, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások előnyei túlmutatnak a megállapodások tárgyát képező útvonalakon, vagy az említett útvonalak üzemeltetésének időtartamán túl is tartósak maradnak – ahogy az a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokban és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokban szerepel – igen alacsony volt, és nem számszerűsíthető olyan bizonyossággal, amelyet egy körültekintő piacgazdasági szereplő elegendőnek vélne.

(346) Ennek megfelelően például a 2014. január 17-i tanulmány ([59]) szerint *„a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás tervezett lejárta után termelődő jövőbeni többletnyereség a természetéből adódóan bizonytalan”* ([60]). Ez a tanulmány továbbá két módszert javasol a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások pozitív hatásainak előzetes értékelésére: a pénzforgalmon, illetve az aktiváláson alapuló megközelítést.

(347) A pénzforgalmon alapuló megközelítés a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások előnyeinek értékelését jelenti a marketingszolgáltatások és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás által a repülőtér-üzembentartó számára termelt, a kapcsolódó költségekkel csökkentett jövőbeni bevételek formájában. Az aktiváláson alapuló megközelítés a repülőtéri márkaarculatnak a marketingszolgáltatásokon keresztül történő javítását immateriális eszközként kezeli, amelyet a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban meghatározott áron vásároltak meg.

(348) Ugyanakkor a tanulmány kihangsúlyozza az aktiváláson alapuló megközelítés jelentős nehézségeit, és megmutatja, hogy az ezzel a módszerrel elért eredmények megbízhatatlanok. Azt javasolja, hogy jobb lenne a pénzforgalmon alapuló megközelítést alkalmazni. A tanulmány kimondja, hogy: *„Az aktiváláson alapuló megközelítésnek csak a repülőtér immateriális eszközeivel kapcsolatos marketingkiadásokat kellene figyelembe vennie. Ugyanakkor a repülőtér jelenlegi bevételeit termelő marketingkiadásokkal ellentétben a repülőtér jövőbeni várt bevételeinek termelését célzó marketingkiadások arányát (vagyis a repülőtér immateriális eszközeibe történő befektetést) nehéz lehet megállapítani”* ([61]). Azt is hangsúlyozza, hogy *„Az aktiváláson alapuló megközelítés végrehajtásához meg kell becsülni, hogy a repülőtér az AMS marketingkampányának segítségével átlagosan mennyi ideig lenne képes megtartani egy ügyfelet. A gyakorlatban elegendő adatok hiányában nagyon nehéz lenne megbecsülni az AMS-kampányt követő ügyfélmegtartás átlagos hosszát”* ([62]).

(349) A 2014. január 31-i tanulmány a pénzforgalmon alapuló megközelítés gyakorlati alkalmazását javasolja. E megközelítés szerint a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásoknak és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásoknak a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás lejárta után is érezhető előnyei a megállapodás lejártának napján számított„végső értékként” jelennek meg. A végső érték a repülőtéri szolgáltatásokról és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásoktól a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás érvényességének utolsó évében várható többletnyereségen alapul. E módszer alkalmazásával a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás érvényességének utolsó évében várt többletnyereséget vetítik előre a következő időszakra, amelynek hossza megegyezik a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás időtartamával, de kiigazítják az európai légi közlekedési piac növekedési arányával és azzal a valószínűségi tényezővel, amely megmutatja, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás a lejárata után mennyire képes hozzájárulni a repülőtér nyereségességéhez ([63]). A 2014. január 31-i tanulmány szerint a tartós előnyök teremtésére irányuló képesség számos tényezőtől függ, *„[…] ideértve a nagyobb jelenlétet és az erősebb márkát, illetve a hálózati externáliákat és visszatérő utasokat”* ([64]), bár nem részletezi ezeket. Ez a módszer továbbá figyelembe veszi a tőkeköltségeket tükröző diszkontrátát.

([59]) Lásd a 6.2.2.7. szakaszt.
([60]) Az eredeti angol szöveg.
([61]) Lásd a 45. lábjegyzetet.
([62]) Lásd a 45. lábjegyzetet.
([63]) Lásd az (356) és az (357) preambulumbekezdést.
([64]) Lásd a 45. lábjegyzetet.

(350) A tanulmány […] %-os valószínűségi tényezőt javasol, amelyet körültekintő értéknek tart. Ez a nagyon elméleti tanulmány azonban semmilyen komoly bizonyítékkal nem támasztja alá ezt a tényezőt sem mennyiségi, sem minőségi szempontból. A tanulmány nem vesz alapul semmilyen, a Ryanair tevékenységéhez, a légi közlekedési piachoz vagy a repülőtéri szolgáltatásokhoz kapcsolódó tényt, hogy alátámassza ezt a […] %-os tényezőt. Nem állapít meg kapcsolatot az említett tényező és a tanulmányban futólag említett tényezők (jelenlét, erős márka, hálózati externáliák és visszatérő utasok) között, amelyektől a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások előnyeinek kiterjesztését remélik a megállapodások lejáratát követően. Végezetül, egyáltalán nem támaszkodik az AMS-szel kötött megállapodásokban meghatározott marketingszolgáltatások konkrét tartalmára annak elemzése során, hogy ezek a szolgáltatások milyen mértékben képesek befolyásolni a fent említett tényezőket.

(351) Továbbá nem bizonyítja, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások lejártát követően a megállapodások alkalmazásának utolsó évében a repülőtér-üzembentartó számára belőlük termelődött nyereség valószínűleg a jövőben is tovább termelődik. Hasonlóképpen azt sem bizonyítja, hogy az európai légi közlekedési piac növekedési aránya hasznos mutató a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások adott repülőtérre gyakorolt hatásának mérése során.

(352) Ezért nagyon valószínűtlen, hogy egy körültekintő piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna a Ryanair által javasolt módszerrel kiszámított „végső értéket", amikor felmérte a megállapodás megkötésének értékét.

(353) A 2014. január 31-i tanulmány így arról tanúskodik, hogy a pénzforgalmon alapuló megközelítés az aktiváláson alapuló megközelítéshez hasonlóan csak nagyon pontatlan és megbízhatatlan eredményekhez vezetne.

(354) Továbbá sem Franciaország, sem az érdekelt harmadik felek nem szolgáltak bizonyítékkal arról, hogy a pau-i repülőtér-üzembentartóhoz hasonló regionális repülőtér-üzembentartók sikeresen alkalmazták volna a Ryanair által az ebben a tanulmányban javasolt módszert vagy más, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások lejárta után is fennálló előnyök figyelembevételére és számszerűsítésére irányuló módszereket. Franciaország ezért nem tett észrevételeket a 2014. január 17-i és 31-i tanulmánnyal kapcsolatban, és ezért nem hagyta jóvá a következtetéseiket.

(355) A fentiek szerint továbbá a hivatalos vizsgálati eljárás során vizsgált marketingszolgáltatások egyértelműen azokat a személyeket célozzák meg, akik valószínűleg használni fogják a marketingszolgáltatási megállapodások tárgyát képező útvonalakat. Ha a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás lejártakor nem újítják meg ezeket az útvonalakat, nem valószínű, hogy a marketingszolgáltatások a lejáratot követően is pozitív hatást fognak gyakorolni a repülőtér utasforgalmára. A repülőtér-üzembentartók nagyon nehezen tudják felmérni annak valószínűségét, hogy egy légitársaság továbbra is működtetni fog-e egy útvonalat az általa a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásban vállalt időtartam lejárta után. Különösen a fapados légitársaságok bizonyultak nagyon dinamikusnak az útvonalak indítását és megszüntetését illetően. Ezért egy olyan ügylet megkötésekor, mint amilyeneket ez a hivatalos vizsgálati eljárás is vizsgál, egy körültekintő piacgazdasági szereplő nem számíthatna arra, hogy egy légitársaság a megállapodás lejártát követően kész lesz meghosszabbítani a szóban forgó útvonal üzemeltetését.

(356) Továbbá meg kell jegyezni, hogy a Ryanair 2014. január 31-i tanulmányában javasolt módszer szerint kiszámított végső érték csak akkor pozitív (és ezáltal csak akkor lesz pozitív hatása a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás várható nyereségességére), ha a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás alkalmazásának utolsó évében az ilyen megállapodásoktól várható többletnyereség is pozitív. Ez a módszer a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás alkalmazásának utolsó évében várható többletnyereségből indul ki, és azt az alábbi két tényező alkalmazásával vetíti előre a jövőre. Az első tényező az európai légi közlekedési piac általános növekedése, és a várható forgalomnövekedést tükrözi. A második tényező egy […] %-os arány, amely alapvetően azt tükrözi, mennyire valószínű, hogy a most lejáró megállapodások hasonló pénzforgalmat eredményező, hasonló megállapodások aláírására ösztönöznek a jövőben. Így ha a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás alkalmazásának utolsó évében várható jövőbeni többletnyereség negatív, a végső érték szintén negatív lesz (vagy legfeljebb nulla), ami azt jelzi, hogy a hamarosan lejáró megállapodásokhoz hasonló megállapodások az előbbiekhez hasonlóan minden évben rontják a repülőtér nyereségességét.

(357) A 2014. január 31-i tanulmány nagyon röviden kitér erre a forgatókönyvre, és minden további észrevétel és magyarázat nélkül egyszerűn azt írja egy lábjegyezetben, hogy *„[…] a végső érték nem számítható ki, ha az AMS kifizetéseivel csökkentett többletnyereség a szóban forgó időszak utolsó évében negatív"* ([65]). Ugyanakkor, ahogy a későbbiekben bizonyítást nyer, az ügyben szereplő valamennyi megállapodás olyan előrevetített többletnyereséggel jár, amely nem csak általában, hanem minden évben negatív nettó jelenértékkel párosul. Így ezeknél a megállapodásoknál a Ryanair által javasolt módszer szerint kiszámított „végső érték" nulla, illetve akár negatív is

([65]) A 2014. január 31-i tanulmány 17. lábjegyzete. Az eredeti angol szöveg.

lehet. Az ilyen végső érték figyelembevétele tehát nem kérdőjelezné meg azt a következtetést, hogy a különböző megállapodások gazdasági előnnyel járnak.

(358) Összefoglalva, a fentiekből nyilvánvaló, hogy az egyetlen előny, amelyet egy körültekintő piacgazdasági szereplő a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodástól várhat, és amelyet figyelembe venne és számszerűsítene, amikor az ilyen megállapodás megkötéséről vagy meg nem kötéséről dönt – ideértve a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást –, az, hogy a marketingszolgáltatások a megállapodásokban foglaltak értelmében esetlegesen pozitív hatást gyakorolnak a szóban forgó megállapodások tárgyát képező útvonalakat használó utasok számára az útvonalak működésének időtartama alatt. Minden más előny túl bizonytalannak tűnne ahhoz, hogy figyelembe lehessen venni és számszerűsíteni lehessen, és semmi sem utal rá, hogy a CCIPB figyelembe vette őket.

A hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodás feltételeinek a más repülőtereken felszámolt repülőtéri díjakkal való összehasonlításának jelentősége

(359) Az új iránymutatás szerint a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásakor egy repülőteret használó légitársaságnak nyújtott támogatás megléte elméletileg kizárható, ha:

a) a repülőtéri szolgáltatásokért felszámolt díjak megfelelnek a piaci áraknak; vagy

b) egy előzetes elemzés, azaz a támogatás odaítélésekor rendelkezésre álló információn és az akkoriban előre látható fejleményeken alapuló elemzés révén kimutatható, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás pozitív többletnyereséget fog eredményezni a repülőtér számára ([66]).

(360) Továbbá az új iránymutatás szerint *„A repülőtér és a légitársaság között fennálló megállapodások értékelésekor a Bizottság azt is figyelembe fogja venni, hogy a vizsgált megállapodások milyen mértékben tekinthetők egy olyan átfogó stratégia végrehajtása részének, amely várhatóan legalább hosszú távon a nyereségességet szolgálja”* ([67]).

(361) Ugyanakkor az első megközelítés tekintetében (a „piaci árral” való összehasonlítás) a Bizottság komolyan kétli, hogy jelenleg megfelelő referenciaérték állapítható meg a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározása céljából. A Bizottság szerint a repülőterek által az egyes légitársaságokkal kötött megállapodások értékelésének legmegfelelőbb szempontja a többletnyereségesség előzetes elemzése ([68]).

(362) Ebben a tekintetben érdemes megjegyezni, hogy a piacgazdasági szereplő tesztnek a hasonló piacok átlagos árain alapuló alkalmazása általában hasznos lehet, ha a piaci ár ésszerűen megállapítható vagy kikövetkeztethető más piaci mutatókból. Ugyanakkor elképzelhető, hogy a repülőtéri szolgáltatások esetében ez a módszer nem ugyanilyen releváns. Az egyes repülőterek között jelentős eltérések mutatkoznak a bevételek és költségek szerkezetében. A költségek és bevételek attól függenek, mennyire fejlett a repülőtér, hány légitársaság használja a repülőteret, mekkora az utasforgalmi kapacitása, milyen az infrastruktúrája állapota, mekkora a szabályozásból eredő teher, amely tagállamonként változó lehet, illetve a múltban volt-e a repülőtérnek adóssága vagy kötelezettsége ([69]).

(363) A légi közlekedési piac liberalizálása továbbá bonyolítja a tisztán összehasonlító elemzéseket. Ahogy a jelen esetben is jól látszik, a repülőterek és a légitársaságok közötti kereskedelmi megállapodások nem feltétlenül az egyes szolgáltatások nyilvános árlistáján alapulnak. Ezek a kereskedelmi kapcsolatok igen változatosak. Ide tartozik a kockázatok megosztása a közlekedés, illetve a kapcsolódó kereskedelmi és pénzügyi feladatok vonatkozásában, az ösztönző mechanizmusok általánosított használata (például a linkek számától vagy a szállított utasok számától függő engedmények formájában), és a kockázatmegosztás különböző formái a szerződések időtartama alatt. Ennek eredményeképpen nehéz összehasonlítani a járatpárokon, illetve az utasokon alapuló ügyleteket.

(364) A 2013. április 9-i tanulmányában a Ryanair alapvetően azzal érvel, hogy a más európai repülőterek kereskedelmi megállapodásaival való összehasonlítás alapján alkalmazható a piacgazdasági szereplő teszt.

([66]) Az új iránymutatás 53. pontja.
([67]) Az új iránymutatás 66. pontja.
([68]) Az új iránymutatás 59. és 61. pontja.
([69]) Lásd a C 12/2008 állami támogatásról *(Szlovákia – Megállapodás a pozsonyi repülőtér (Bratislava Airport) és a Ryanair között)* szóló, 2010. január 27-i bizottsági határozat (HL L 27., 2011.2.1.) (88) és (89) preambulumbekezdését.

(365) Először meg kell jegyezni, hogy az eljárás során sem Franciaország, sem az érdekelt harmadik felek nem javasoltak a Bizottságnak olyan repülőtereket, amelyek a jelenlegi esetben összehasonlíthatók, és amelyek elégséges módon hasonlíthatók össze a pau-i repülőtérrel a forgalom nagysága, a forgalom típusa, a repülőtéri szolgáltatások típusa és szintje, a repülőtérnek egy nagyvároshoz való közelsége, a vonzáskörzetben élők száma, a környező terület prosperitása és azoknak a különböző földrajzi területeknek az alapján, ahonnan utasokat vonzhatnak ([70]).

(366) Még ha elérhetőek is lettek volna ilyen repülőterek az összehasonlítás céljából, az összehasonlító módszer ebben az esetben teljesen használhatatlan. Ahogy fent bizonyítást nyert, az elemzendő ügyletek egy repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásból és egy marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásból álló komplex csomagok (néha egyazon megállapodáson belül). Az ilyen ügyletek számos „árat" tartalmaznak, nevezetesen a különböző repülőtéri díjakat, a föld kiszolgálás díját és a marketingszolgáltatások díját; némelyik az utasok számától függ, mások a járművekkel végzett műveletek számától, megint mások rögzített összegeket jelentenek. Így mindegyik ügylet összetett pénzügyi forgalmat eredményez a repülőtér-üzembentartó és a légitársaság, illetve a leányvállalatai között, és ide tartoznak a repülőtéri díjakból származó bevételek, a földi kiszolgálásból származó bevételek és a marketingszolgáltatásokból származó bevételek.

(367) Ennek megfelelően a CCIPB által az érintett légitársaságoknak kiszámlázott repülőtéri díjak és az összehasonlításhoz használt repülőtereken felszámított repülőtéri díjak összehasonlítása önmagában nem lenne hasznos annak megállapítására, teljesül-e a piacgazdasági szereplő teszt. A vizsgálat tárgyát képező ügyletek érvényes összehasonlítása érdekében legalább az szükséges, hogy az összehasonlításhoz használt repülőterek esetében meghatározzák az összehasonlítható ügyleteket, amelyeknek tartalmazniuk kell különösen egyenértékű marketingszolgáltatásokat és a földi kiszolgáláshoz tartozó szolgáltatásokat. Az ilyen összehasonlítható ügyletek meghatározása lehetetlen lenne, mivel a vizsgálat tárgyát képező ügyletek nagyon összetettek és specifikusak, és annál is inkább, mert a földi kiszolgáláshoz tartozó szolgáltatások és a marketingszolgáltatások ára ritkán nyilvános, és nehéz lenne megszerezni ezeket az adatokat az összehasonlítás céljából.

(368) Végezetül, feltételezve, hogy egy érvényes összehasonlító elemzéssel megállapítható, hogy a vizsgálat tárgyát képező ügyletek esetében alkalmazott „árak" megfelelnek az összehasonlító ügyeletek esetében alkalmazott „piaci áraknak", vagy meghaladják azokat, a Bizottság mégsem tudna arra következtetni, hogy ezek az ügyletek megfelelnek a piaci áraknak, ha a következtetésük alapján bebizonyosodik, hogy a repülőtér-üzembentartó esetleg azt várta, hogy a többletbevételeket meghaladó többletköltségekhez vezetnek. Egy piacgazdasági szereplő nem érdeklődne az áruk vagy szolgáltatások „piaci áron" történő kínálása iránt, ha az többletveszteséghez vezetne.

(369) A Bizottság megfelelőnek tartja felidézni ennek az elemzésnek az összefüggésében, hogy az új iránymutatás elfogadását követően Franciaországot és az érdekelt feleket is felkérték az új iránymutatás rendelkezéseinek az erre az ügyre való alkalmazásával kapcsolatos észrevételeik benyújtására (lásd a (22) és a (23) preambulumbekezdést). Lényegében sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem kifogásolták a Bizottság megközelítését, miszerint ha lehetetlen megfelelő referenciaértéket megállapítani a repülőterek által a légitársaságoknak nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározása érdekében, a két fél között kötött megállapodások értékelésének legmegfelelőbb szempontja a többletnyereségesség előzetes vizsgálata.

(370) A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a piacgazdasági szereplő tesztnek a repülőterek és a légitársaságok közötti viszonyra történő alkalmazásának az új iránymutatásban általában javasolt megközelítése, azaz a többletnyereségesség előzetes vizsgálata alkalmazandó erre az esetre.

(371) Ezt a megközelítést igazolja, hogy a repülőtér-üzembentartóknak objektív érdekük fűződhet ügyletet kötni a légitársaságokkal, amennyiben ésszerűen várható, hogy ez az ügylet a meg nem kötött ügylet alternatív helyzetével összehasonlítva növeli a nyereségét (vagy csökkenti a veszteségeit) ([71]), a más repülőtér-üzembentartók által a légitársaságnak ajánlott feltételek vagy akár ugyanazon repülőtér-üzembentartó által más légitársaságoknak ajánlott feltételek összehasonlításától függetlenül.

(372) Az utolsó pont vonatkozásában, ahogy a Bizottság az új iránymutatásban megállapította, hogy *„az árdifferenciálás szokásos üzleti gyakorlat, amíg megfelel valamennyi vonatkozó versenyjogi és ágazati jogszabálynak. Ugyanakkor az ilyen árdifferenciálási politikáknak kereskedelmileg indokoltnak kell lenniük, hogy teljesüljön a piacgazdasági szereplő teszt."* ([72]) (hiányzó lábjegyzetek). Ebben a vonatkozásban megjegyzendő, hogy egyes harmadik felek észrevételei, amelyek

([70]) Az új iránymutatás 60. pontja.
([71]) Más szóval, ha az ügylet révén várható többletnyereségesség pozitív.
([72]) Az új iránymutatás 62. pontja.

alapjában véve kritikával illetik a CCIPB-t, mert nem egységesen az általános árképzési rendszerét használta valamennyi légitársaság esetében, nem relevánsak a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásában. Például nem állja meg a helyét az Air France-nak a (169) preambulumbekezdésben összefoglalt észrevétele, miszerint a CCIPB-nek bizonyos körülmények között ki kellett volna számláznia a „világítási díjat" a Ryanair felé. A repülőtér-üzembentartók nem feltétlenül juttatják gazdasági előnyhöz a légitársaságokat, ha olyan feltételekben állapodnak meg, amelyek kívül esnek az általános árképzési rendszerükön, illetve még akkor sem, ha az általános rendszertől eltérő árképzési rendszerben állapodnak meg.

A repülőtér-üzembentartó és a CCIPB egészének magatartására vonatkozó közös értékelés

(373) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság előzetesen úgy véli, hogy a CCIPB egésze, a repülőtér-üzembentartó, valamint adott esetben az állam vagy egyéb, a repülőtér-üzembentartót felügyelő vagy a finanszírozásában részt vevő állami hatóságok magatartását együttesen kell értékelni.

(374) Franciaország beleegyezett a repülőteret üzemeltető szolgálat, a CCIPB egésze és az egyéb állami hatóságok magatartására vonatkozó közös értékelésbe.

(375) A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásában nem csak a repülőteret üzemeltető szolgáltatás magatartását kell figyelembe venni, hanem a CCIPB egészének magatartását is. A CCIPB-n belül a repülőteret üzemeltető szolgálat valójában nem rendelkezik a CCIPB-jétől eltérő jogi személyiséggel. Emellett, bár a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokat a repülőtérrel írták alá, amely megkapta a Ryanair és a többi légitársaság által fizetett repülőtéri díjakat, a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások költségei főként a CCIPB általános költségvetését terhelték, és nem feltétlenül jelentek meg a repülőtér számvitelében. Franciaország ebben a tekintetben azt is ismerteti, hogy a CCIPB közvetlenül fedezte ezeket a költségeket ([73]).

(376) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a repülőtér-üzembentartó és a CCIPB egészének magatartását a légitársaságokkal és a leányvállalataikkal való kapcsolatukat tekintve együttesen kell értékelni a piacgazdasági magánszereplő teszt alkalmazásához.

A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásának feltételeivel kapcsolatos következtetések

(377) A fentiekből nyilvánvaló, hogy a piacgazdasági szereplő tesztnek a szóban forgó megállapodásokra történő alkalmazása érdekében a Bizottságnak minden marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, kapcsolódó megállapodással együtt kell elemeznie, és meg kell vizsgálnia, hogy a CCIPB helyett a pau-i repülőteret üzemeltető, a jövedelmezőségi kilátások által vezérelt hipotetikus piacgazdasági szereplő részt vett volna-e ezekben az ügyletekben. Ebből a célból a Bizottságnak meg kell határoznia a megállapodásokból származó többletnyereségességet a megállapodások teljes időtartamára úgy, ahogy azt a piacgazdasági szereplő tette volna a megállapodások megkötésekor, az alábbiak megbecslésével:

— a megállapodások végrehajtásától várt jövőbeni többletforgalom, lehetőleg figyelembe véve, milyen hatást gyakorolnak a marketingszolgáltatások a megállapodások tárgyát képező útvonalak kihasználtsági fokára,

— a megállapodások végrehajtásától várt jövőbeni többletbevételek, ideértve a megállapodások tárgyát képező útvonalak által termelt, repülőtéri díjakból és a földi kiszolgálásból származó bevételeket, valamint a megállapodások végrehajtása által generált forgalomnövekedésből származó, nem légiforgalmi bevételeket,

— a megállapodások végrehajtásától várt jövőbeni többletköltségek, ideértve a működési költségeket és a megállapodások tárgyát képező útvonalak által generált beruházási többletköltségeket, valamint a marketing-szolgáltatások költségeit.

(378) Ezek a számítások adják a jövőbeni éves pénzforgalmat, amely a többletbevételek és többletköltségek különbségének felel meg, amelyeket szükség esetén csökkenteni kell a repülőtér-üzembentartó tőkeköltségeit tükröző rátával. A pozitív nettó jelenérték elvben azt mutatja meg, hogy a szóban forgó megállapodások nem nyújtanak gazdasági előnyt, míg a negatív nettó jelenérték az ilyen előny meglétét jelzi.

([73]) Franciaország ezzel kapcsolatban azt állítja, hogy a CCIPB, amely többek között a terület gazdaságfejlesztéséért felelős, közvetlenül, a saját költségvetéséből, és nem a repülőtér költségvetéséből fedezte az AMS-szel 2005. június 30-án a Pau–London útvonal vonatkozásában kötött megállapodásban meghatározott pénzügyi mechanizmusokat.

(379) Meg kell jegyezni, hogy a vizsgálat kontextusában nem megalapozott a CCIPB és a Ryanair érvelése, miszerint a CCIPB által igénybe vett marketingszolgáltatások ára az ilyen szolgáltatások „piaci árának" tekinthető árnak felel meg, vagy annál alacsonyabb. A jövedelmezőségi kilátások által vezérelt hipotetikus piacgazdasági szereplő nem vásárolna ilyen szolgáltatásokat, sem „piaci áron", sem az alatt, ha az előrejelzések szerint a megállapodások által generált többletköltségek a szolgáltatásoknak az érintett útvonalak utasforgalmára gyakorolt pozitív hatása ellenére meghaladnák a többletbevételek jelenértékét. Egy ilyen forgatókönyv szerint a „piaci ár" magasabb lenne, mint amennyit a hipotetikus piacgazdasági szereplő kész lenne kifizetni, aki ezért logikus módon elutasítaná az érintett szolgáltatások igénybevételét.

(380) Ugyanezen indokok miatt az, hogy a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásban foglalt repülőtéri szolgáltatási díjak esetleg megfelelnek a valamennyire hasonló repülőtér-üzembentartók által hasonló szolgáltatások esetében kiszámlázott díjaknak, vagy meghaladják azokat, ennek a vizsgálatnak a szempontjából nem releváns, ha ezektől az áraktól nem várják el, hogy a jelenértéken számított többletköltségek fedezésére elegendő többletbevételt termeljenek.

A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása

(381) Az érintett megállapodások vizsgálatának alkalmazásában és a fenti megállapítások tekintetében megjegyzendő, hogy a támogatás meglétét és mértékét is a megállapodások megkötésekor uralkodó helyzet fényében kell megvizsgálni ([74]), pontosabban figyelembe kell venni az akkoriban elérhető információkat és előre látható fejleményeket.

(382) A 2011. május 30-i levelében Franciaország jelezte, hogy amikor aláírták a Ryanairrel és az AMS-szel kötött, 2005. évi megállapodásokat, nem létezett olyan piaci tanulmány vagy üzleti terv, amely értékelte és gazdaságilag alátámasztotta volna a repülőtér által a Ryanair felé tett kötelezettségeket.

(383) A Franciaország által nyújtott információk szerint emellett úgy tűnik, hogy a CCIPB egyetlen piaci tanulmányt, üzleti tervet vagy jövedelmezőségi számítást sem készített a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező többi megállapodás aláírását megelőzően, kivéve a Transaviával kötött 2006. évi megállapodást, mert ebben az esetben 2005 decemberében üzleti tervet készítettek („a Transavia üzleti terve").

(384) A Transavia üzleti tervén kívül a Franciaország által rendelkezésre bocsátott egyetlen pénzügyi számítás egy 2003–2004 vonatkozásában elvégzett hatástanulmány, amely 8–10 millió EUR nagyságú összegre becsülte a Ryanair utasainak a régióra gyakorolt pénzügyi hatását. A repülőtér utasai között 2011 januárjában végzett, és Franciaország által szintén rendelkezésre bocsátott felmérés megerősíti ezeket az eredményeket, és 339 EUR-ra becsüli az utasok fejenkénti átlagos kiadását a Ryanair Pau-ba tartó járatain. Ezek a tanulmányok azonban nem relevánsak a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásában. Ennek az az oka, hogy általánosságban a Ryanair tevékenységének a regionális gazdasági szövetre gyakorolt hatására vonatkoznak, és nem pusztán a repülőtér jövedelmezőségére. Ugyanakkor állandó ítélkezési gyakorlat, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásában a regionális fejlesztési megfontolások nem vehetők figyelembe ([75]).

(385) A Ryanair szerint az a tény, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező megállapodások megkötésekor nem létezett üzleti terv, nem használható annak bizonyítására, hogy nem teljesül a piacgazdasági szereplő teszt.

(386) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az üzleti terv hiánya annak komoly jele, hogy a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások nem felelnek meg a piacgazdasági szereplő tesztnek, különösen mivel ezen megállapodások vonatkozásában sem Franciaország, sem a CCIPB nem volt képes benyújtani a megállapodások megkötését megelőzően készített jövedelmezőségi számításokat, még hiányos formában sem.

(387) Általánosságban Franciaország nem adott semmilyen olyan tájékoztatást, amely arra utalna, hogy a repülőtér-üzembentartó elemezte a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások lehetséges előnyeivel járó kockázatokat azok aláírása idején. Ellenkezőleg, Franciaország szerint a CCIPB-t regionális fejlesztési célkitűzések vezérelték. Ez is arra utal, hogy a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások nem felelnek meg a piacgazdasági szereplő tesztnek.

([74]) Lásd például a *Freistaat Thüringen (Németország)* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* T-318/00. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 2005., II-4179. o.) 125. pontját és az *Európai Bizottság* kontra *Électricité de France (EDF)* C124/10 P. sz. ügyben hozott (aEBHT-ban még nem közzétett) ítélet 85., 104. és 105. pontját.

([75]) Lásd a *Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH és Lech-Stahlwerke GmbH* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* T129/95., T-2/96. és T-97/96. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1999., II-17. o.) 120. pontját.

(388) Ahogy a továbbiakban kifejtésre kerül, mindezeket megerősítette a Bizottságnak annak a jövedelmezőségi elemzéssel kapcsolatos értékelése, amelyet egy hipotetikus piacgazdasági szereplő végzett volna.

(389) Az eljárás során a Bizottság felkérte Franciaországot, hogy rekonstruálja azt a jövedelmezőségi elemzést, amelyet egy piacgazdasági szereplő végzett volna a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások aláírása előtt, a megállapodások aláírása idején a CCIPB rendelkezésére álló objektív információk és az előrelátható fejlemények alapján.

(390) Franciaország válaszul benyújtotta a várható többletköltségek és többletbevételek rekonstrukcióját a Ryanairrel és az AMS-szel kötött egyes megállapodások vonatkozásában. Ez az elemzés főként utólagos adatokon, azaz a megállapodások aláírása után megfigyelt adatokon alapul. Így a Franciaország által használt módszer alkalmazása során a 2003–2011 közötti működési költségek, bevételek és repülőtéri forgalom alapján kiszámolták az utasonkénti átlagos egységköltségeket és bevételeket. A megállapodások elemzése során Franciaország megszorozta ezeket az adatokat az egyes megállapodások esetén előrevetített többletforgalommal, azaz azzal a forgalommal, amelyet a megállapodás aláírásakor attól vártak. Mivel ez az elemzés főként az egyes megállapodások megkötése után tapasztalt költségeken és bevételeken alapul, és nem feltétlenül a megállapodások megkötésekor előrelátható információkon, ez a módszer nem tükrözi azt a jövedelmezőségi elemzést, amelyet egy piacgazdasági szereplő végzett volna, mielőtt eldönti, hogy megköti-e ezeket a megállapodásokat.

(391) Továbbá a működési többletköltségek vonatkozásában a Franciaország által használt módszer valójában az egységenkénti összköltségeken, azaz a repülőtér utasonkénti működési összköltségén alapul, nem pedig a többletköltségeken, azaz az egyes megállapodásokból kifolyólag utasonként generált költségeken. Ugyanakkor a többletköltségek eltérhetnek az egységenkénti összköltségtől, és a repülőtér magas állandó költségei miatt általánosságban véve jelentősen alacsonyabbak. Az egységenkénti összköltség használata ezért a Franciaország által javasolt módszer második gyenge pontja. Emellett egyértelműen csökkenti egyes megállapodások jövedelmezőségét, és ezzel bünteti a szóban forgó megállapodásokat aláírt légitársaságokat.

(392) Következésképpen a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása érdekében a Bizottság úgy készítette el a saját elemzését az egyes megállapodásokból fakadó többletköltségek és többletbevételek rekonstruálásával, ahogy azt előzetesen egy piacgazdasági szereplő tette volna. Az elemzés során használt feltételezések és az elemzés eredményei a (393)–(440) preambulumbekezdésben olvashatók. A Transaviával kötött megállapodás vonatkozásában a Bizottság közvetlenül a Transavia üzleti tervét használva készítette el az értékelését.

Időkeret

(393) Egy piacgazdasági szereplő annak eldöntésekor, hogy megkössön-e egy repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodást és/vagy egy marketingszolgáltatásokról szóló megállapodást, a szóban forgó megállapodások időtartamát választotta volna az értékelés időkeretének. Más szóval a többletköltségeket és többletbevételeket a megállapodások időtartamának vonatkozásában elemezte volna.

(394) Ennél hosszabb időtartam választása indokolatlannak tűnik. A megállapodások aláírásának napján egy körültekintő piacgazdasági szereplő nem számított volna arra, hogy ezeket a megállapodásokat meghosszabbítják a lejártuk után, akár ugyanazokkal, akár más feltételekkel, különösen mivel a Ryanairhez és a Transaviához hasonló fapados légitársaságok arról voltak ismertek és most is arról ismertek, hogy nagyon rugalmasan kezelik az útvonalak indítását és megszüntetését, illetve akár a járatok gyakoriságának növelését és csökkentését. A megállapodások lehetséges megújítása ezért olyan, a távoli jövőre vonatkozó kilátás volt, amely túl bizonytalan volt ahhoz, hogy egy piacgazdasági szereplő erre alapozza az ésszerű gazdasági döntéseit.

(395) Továbbá meg kell jegyezni, hogy bizonyos megállapodások kivételével a megállapodás tárgyát képező tevékenységek kezdő dátuma nem a megállapodás aláírásának napja. Ebben az esetben a tevékenységek kezdő dátuma számít, nem az aláírásé ([76]).

(396) Azt is meg kell jegyezni, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása során nem vették figyelembe, hogy a Ryanair egyes útvonalakat nem a megállapodásokban előírt teljes időtartam alatt működtetett, mivel ez a megállapodások megkötésekor nem volt ismert vagy nem volt előre látható.

(397) A Bizottság most megvizsgálja a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodásokat a többletforgalom, a többletbevételek és a többletköltségek vonatkozásában az alkalmazott feltételezések alapján, mielőtt közzétenné először a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások, majd a Transaviával kötött megállapodás elemzését.

([76]) Lásd a 6. táblázatot.

A többletforgalom és az előre jelzett járatpárok száma (a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások)

(398) A Bizottság által végzett elemzés azon a többletforgalmon (vagyis a további utasok számán) alapul, amelyet a pau-i repülőteret a CCIPB helyett üzemeltető piacgazdasági szereplő várt volna a megállapodások megkötésekor. Például a 2003. évi megállapodás vonatkozásában ez magában foglalja annak meghatározását, hogy a pau-i repülőtér-üzembentartó várakozásai szerint hány utas használja 2003-ban a Ryanair által üzemeltetett Pau–London útvonalat a megállapodás időtartama alatt.

(399) A többletforgalom várt nagyságát a repülőtéri szolgáltatásokról és a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokban előírt útvonalak száma és a járatgyakoriság, illetve az éves járatpárok ebből fakadó száma alapján határozták meg.

(400) A Bizottság továbbá figyelembe vette a Ryanair által használt repülőgépek (189 üléses Boeing 737-800 repülőgépek) kapacitását is ([77]).

(401) A Bizottság járatonként 85 %-os kihasználtsági fokkal számolt, ami kedvező a Ryanair számára, mert ez az arány magas kihasználtságnak tekintendő. Ez az arány egy kicsit magasabb a Ryanair által a hálózatában üzemeltetett járatok átlagos kihasználtsági fokánál ([78]), és megegyezik a Franciaország által a jövedelmezőségi elemzések rekonstruálásakor az egyes megállapodások vonatkozásában javasolt kihasználtsági fokkal, vagy meghaladja azt. A Bizottság azonban úgy véli, hogy ez a magas kihasználtsági fok alkalmazható – még akkor is, ha optimista feltételezés – a marketingszolgáltatások utasforgalomra gyakorolt lehetséges pozitív hatásainak kimutatására az egyes megállapodások tárgyát képező útvonalakon, illetve egyéb olyan elemek hiányában, amelyek számszerűsítenék az említett szolgáltatásoknak a kihasználtsági fokra gyakorolt előre látható hatásait.

(402) Ha egy megállapodás időtartama nem teljes naptári éveket fedett le, a Bizottság ezt úgy vette figyelembe, hogy a megállapodás minden egyes évére az adott év napjainak számával arányosan kiszámította a várt forgalmat.

(403) Néhány megállapodásban szerepeltek arra vonatkozó adatok, milyen utasszámot várnak az érintett útvonalakon. Mivel azonban ezek az előrejelzések jogilag nem kötelező erejűek, egy körültekintő piacgazdasági szereplő nem feltétlenül vette volna őket figyelembe a jövedelmezőségi elemzése során. A Bizottság ezért nem vette figyelembe őket, és valamennyi megállapodás vonatkozásában a feltételezett 85 %-os kihasználtsági fokkal számolt (amely meghaladja ezeket az előrejelzéseket).

(404) Továbbá néhány megállapodásban a légitársaság kötelezettséget vállalt arra vonatkozóan, milyen minimális utasszámot szállít az érintett útvonalakon. Egy piacgazdasági szereplő azonban valószínűleg magasabb utasszámra alapozott volna, mint a légitársaság által garantált minimális utasszám. Egy piacgazdasági szereplő valószínűleg feltételezte volna, hogy a légitársaság biztonsági okokból eltérő forgalom mellett kötelezi el magát, mint amennyi ésszerű módon várható. A Bizottság ezért úgy határozott, hogy nem veszi figyelembe ezeket a kötelező minimumértékeket az értékelésében.

(405) A Bizottság által számított többletforgalom általában magasabb, mint a különböző megállapodásokban szereplő kötelező erejű minimumérték és nem kötelező erejű előrejelzések.

(406) Végezetül meg kell jegyezni, hogy 2009-ben a CCIPB és a Ryanair/AMS módosította a 2005. évi megállapodások feltételeit, és csökkentette a Pau–London útvonalon közlekedő járatok gyakoriságát, 211-ben határozta meg a 2009-ben várhatóan indított járatok számát, és […] EUR nagyságú összegre csökkentette a marketingszolgáltatások éves árát. A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása során a Bizottság ugyanazt az érvelést használta, mint a többi megállapodás esetében, vagyis az alapján járt el, hogy a módosításhoz kapcsolódó többletforgalom a módosításban szereplő valamennyi útvonalnak, járatgyakoriságnak és járatnak megfelel.

Többletbevételek (a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások)

(407) A Bizottság az elemzése által érintett minden ügylet vonatkozásában meg kívánta határozni a többletbevételeket, azaz az ügylet által generált bevételeket, ahogy azt egy piacgazdasági szereplő tette volna.

(408) A „közös kassza” elvének alkalmazásával a Bizottság úgy véli, hogy a légiforgalmi és a nem légiforgalmi bevételeket is figyelembe kell venni.

([77]) A 2003. évi megállapodás két olyan repülőgépmodellt említ, amelyet a Ryanair valószínűleg használ: ez a Boeing 737-200 és a Boeing 737-800. A Bizottság az elemzésében optimista feltételezést követett a Ryanair által generált forgalom vonatkozásában, és a nagyobb kapacitást (Boeing 737-800) vette figyelembe.

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

(409) A légiforgalmi bevételek a légitársaság által a repülőtér-üzembentartó részére fizetendő különböző díjakból tevődnek össze, amelyek a következők:

— leszállási díj, vagyis egy járatpárok után fizetendő összeg,

— utaskiszolgálási díj, vagyis egy járatpárok után fizetendő összeg,

— a földi kiszolgálásért fizetendő díj, amely a repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások szerint járatpáronként fizetendő összeg.

(410) A CCIPB által alkalmazott leszállási díj és utaskiszolgálási díj elvileg a repülőtéri infrastruktúra igénybevételéért felszámított szabályozott díj, amelyet egy konzultációs folyamatot követően valamennyi érintett légitársaságnak kiszámláznak és közzétesznek. A repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Ryanairrel és a Transaviával kötött megállapodások előírják, hogy a repülőtér nyilvános díjszabása alkalmazandó. Az egyes megállapodások vonatkozásában a Bizottság a leszállási díj és az utaskiszolgálási díj előrevetített egységenkénti összegeként a megállapodások aláírásának idején hatályban lévő nyilvános díjakat alkalmazta évi 2 %-os indexálás mellett. A Bizottság úgy véli, hogy egy piacgazdasági szereplő 2 %-os inflációt jósolhatott volna, mert ez az Európai Központi Bank („EKB") célértéke az euróövezetben ([79]). Ésszerű azzal számolni, hogy a szabályozott díjak minden évben az infláció mértékének megfelelően emelkednek.

(411) A földi kiszolgálási díjak nem szabályozottak, de kétoldalú tárgyalások tárgyát képezik. A Ryanairrel kötött, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodásokban és a Transaviával kötött megállapodásban ezek a díjak járatpáronkénti rögzített, indexálás nélküli összegként jelennek meg. A Bizottság ezért ezekkel az összegekkel számolt az elemzésében.

(412) A három fent említett repülőtéri díjból származó, a piacgazdasági szereplő által az egyes megállapodások vonatkozásában remélt bevételek kiszámításához a Bizottság (a leszállási díj és a földi kiszolgálási díj esetében) a járatpárok számára és (az utaskiszolgálási díj esetében) a többletforgalomra vonatkozó előrejelzéseket használta fel az egyes megállapodásoknak megfelelően, megszorozva őket az egységnyi díjjal.

(413) A nem légiforgalmi bevételek főszabály szerint nagyjából arányosak az utasok számával. A parkolók, éttermek és a repülőtér területén elhelyezkedő egyéb üzletek tevékenysége az utasok számától függ. Ezért ugyanez igaz a repülőtér-üzembentartónak az ilyen tevékenységekből származó bevételeire. A várt nem légiforgalmi többletbevételek meghatározásának legésszerűbb megközelítési módja ezért az, ha meghatározzák az utasonkénti nem légiforgalmi bevétel összegét, és megszorozzák a várt többletforgalommal.

(414) Az utasonkénti nem légiforgalmi bevétel összegét tekintve a Bizottság valószínűnek tartja, hogy egy ésszerű piacgazdasági szereplő ezt az egyes megállapodások aláírásakor meghatározta volna a repülőtér utasonkénti nem légiforgalmi összbevételei alapján egy olyan időszak vonatkozásában, amely elég hosszú ahhoz, hogy reprezentatív legyen, és közvetlenül megelőzi a szóban forgó megállapodás aláírását ([80]). A Bizottság ebben a vonatkozásban úgy véli, hogy a három év ésszerű időszak ([81]). A Bizottság emellett úgy gondolja, hogy egy piacgazdasági szereplő előrevetítette volna az érintett összeg indexálását, hogy tükrözze az inflációt. Ebben a tekintetben a Bizottság (a

([79]) *„Az árstabilitás érdekében az EKB arra törekszik, hogy a középtávra meghatározott 2 % alatt, de ahhoz közeli szinten tartsa az inflációt."* Lásd: http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html

([80]) A Bizottság megállapítja, hogy az Air France pau-i forgalmát főként az üzleti utazók generálják, míg a Ryanair és a Transavia főként nem üzleti céllal érkező utasokat szállít. Az utazók e két típusa által generált nem légiforgalmi bevételek az utasok számára lebontva eltérőek lehetnek, például az esetlegesen eltérő vásárlóerő miatt. Ugyanakkor nehéz megbecsülni ezeket a különbségeket, különösen mivel a vásárlóerőn kívül más tényezők is befolyásolhatják őket. Az üzleti utazók számára például általában fontos az idő, és igyekeznek a lehető legrövidebb időt tölteni a repülőtéren, ami így korlátozhatja a kiadásaikat. Emellett mivel a repülőtér-üzembentartó nem légiforgalmi bevételei nem haladnak át a légitársaságokon, a repülőtér-üzembentartó nehezen tudja felmérni, milyen mértékben változik az utasonkénti nem légiforgalmi bevétel átlagos összege az egyes légitársaságok esetében. Az ilyen tényezők alapján egy, a pau-i repülőteret a CCIPB helyett üzemeltető piacgazdasági szereplő a nem légiforgalmi többletbevételek nagyságának megbecsüléséhez minden valószínűség szerint az előző években a repülőtér teljes forgalma vonatkozásában tapasztalt utasonkénti nem légiforgalmi bevételeket használná, és nem próbálná meg figyelembe venni, hogy ez az utasonkénti összeg légitársaságonként változhat.

([81]) Egy piacgazdasági szereplő a szóban forgó időszakot választotta volna, figyelembe véve számos tényezőt: egy viszonylag hosszú időszak kiegyenlítő hatását, és egy nagyon hosszú időszak hátrányait, például azt, hogy az utasok vásárlási preferenciája és módjai egy hosszú időszakban változhatnak. Ennek eredményeképpen az utasonkénti egy évi nem légiforgalmi bevételek átlagát használva a kapott összeg nagyban függene az adott évben tapasztalható sajátos körülményektől, ami indokolja a hosszabb időszak használatát. Másrészről egy ötéves időszak túl hosszúnak tűnik, mert az utasok magatartása a nem légiforgalmi vásárlások vonatkozásában jelentősen változhat egy ilyen időszak folyamán. Következésképpen a hároméves időszak ésszerű választásnak tűnik.

hároméves időszak második évétől) 2 %-os inflációs rátával számolt ([82]).

(415) Az alábbi táblázat feltünteti a repülőtér teljes nem légiforgalmi bevételét 2000–2011 között, évenkénti bontásban, valamint az egyes évek vonatkozásában az utasonkénti nem légiforgalmi bevételek átlagos egységnyi összegét az előző három évben.

5. táblázat

Nem légiforgalmi bevételek

Év	Nem légiforgalmi bevételek	
	Teljes összeg (ezer EUR)	Utasonkénti átlagos egységnyi összeg a megelőző három évben (EUR)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Többletköltségek (a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások)

(416) A repülőteret a CCIPB helyett üzemeltető piacgazdasági szereplő által az egyes ügyletekből (amelyek adott esetben egy repülőtéri szolgáltatásokról és egy marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásból állnak) előzetesen várható többletköltségek az alábbi három kategóriába sorolhatók:

— a marketingszolgáltatások költségei,

— beruházási többletköltségek az ügylet eredményeként végrehajtott beruházásokból kifolyólag,

— működési többletköltségek, azaz működési költségek (személyzet, kisebb vásárlások), amelyek az ügylet eredményeként jelentkezhetnek.

(417) A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások költségeit illetően a Bizottság figyelembe vette az egyes megállapodásokban meghatározott összegeket. A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodások általában éves vagy rögzített végösszegről rendelkeznek. A 2003-ban a Ryanairrel a Pau–London útvonal vonatkozásában aláírt megállapodás sajátos rendelkezést tartalmazott, vagyis egy kezdeti összeg kifizetését, illetve egy utasonkénti éves kifizetést, amely évente összesen legfeljebb 400 000 EUR. A 2003. évi megállapodáshoz kapcsolódó forgalmi

([82]) Lásd a (410) preambulumbekezdést.

előrejelzést tekintve, 85 %-os kihasználtsági fokkal számolva, a piacgazdasági szereplő látszólag arra számított volna, hogy eléri ezt a maximum 400 000 EUR nagyságú összeget. A Bizottság ezért ezt a maximális összeget használta a marketingszolgáltatások költségeként a megállapodásban meghatározott kezdeti összegen felül.

(418) Ahogy a forgalmi előrejelzések sem feltétlenül felelnek meg a tényleges forgalomnak, a várt marketingköltségek sem feltétlenül egyeznek meg a ténylegesen kifizetett összegekkel, mert a megállapodások megkötése után történő egyes események befolyásolhatták az eredetileg tervezett összegeket. Különösen akkor történik ez, ha egy megállapodást a lejárata előtt szüntetnek meg. Ezeket az eseményeket a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásakor azonban nem kell figyelembe venni, mert azok a megállapodások megkötése után történnek.

(419) A beruházási többletköltségek vonatkozásában meg kell jegyezni, hogy Franciaország szerint a vizsgált megállapodások értelmében nem kellett beruházásokat végrehajtani a pau-i repülőtéren. Ennek eredményeképpen, és mivel semmi sem utal rá, hogy egy piacgazdasági szereplő a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező egy vagy több megállapodásból kifolyólag bizonyos beruházások szükségességével számolt volna, az elemzés során semmilyen beruházási többletköltséget nem vettek figyelembe.

(420) Az egyes megállapodásokhoz kapcsolódó üzleti tervek hiányában a megállapodások aláírásakor előre látható működési többletköltségek meghatározása a legnehezebb. A működési költségek esetén nem használható a nem légiforgalmi bevételek esetén használt megközelítés, amely a repülőtér teljes nem légiforgalmi bevételeinek segítségével meghatározta az utasonkénti nem légiforgalmi többletbevételeket. Az ilyen megközelítés a repülőtér teljes, az utasok számára lebontott működési költségeit tekintené többletköltségnek. Ugyanakkor a repülőtér működési költségeinek jelentős része állandó, ami azt jelenti, hogy az utasonkénti teljes működési költség a legtöbb esetben valószínűleg jóval több, mint egy többletforgalmat generáló új megállapodás aláíráshoz kapcsolódó többletköltség.

(421) A működési többletköltségek becsült értékének kiszámításához a Bizottságnak a repülőtér-üzembentartó elemzésére kell hagyatkoznia, mert egyedül nem képes felbecsülni, hogy egy adott megállapodás hogyan befolyásolhatja a repülőtér különböző költségelemeit.

(422) Ugyanakkor az egyetlen becslés, amelyet a Bizottság felhasználhat, a Transavia üzleti tervében található, amelyben a CCIPB úgy becsülte, hogy a Transaviával kötött megállapodás átlagosan […] EUR működési többletköltséget jelent minden további utas után a Transavia üzleti tervében szereplő, 2006–2012 közötti időszak vonatkozásában ([83]). Jobb hiányában a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez az adat elfogadható annak meghatározásához, milyen hatást gyakorolt a többletforgalom a repülőtér működési költségeire. A Bizottság ezért ezt az adatot használta a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások értékelése során, 2009-től (a 2006–2012 közötti referencia-időszak középső évétől számítva) évi 2 %-os indexálással ([84]). A Bizottság továbbá úgy véli, hogy ez az indexálás koherens a bevételek vonatkozásában fent említett indexálással.

(423) A Bizottság megállapítja, hogy a CCIPB ezt a becslést a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások többségének aláírása előtt készítette, ezért elérhető volt a megállapodások megkötése idején. Az egyedüli kivételt a Ryanairrel és az AMS-szel 2003-ban és 2005-ben kötött megállapodások jelentik. Ezeket a (425) és (426) preambulumbekezdés vizsgálja.

(424) A Bizottság megállapítja, hogy a Transavia üzleti tervét nem a Ryanair, hanem egy másik légitársaság számára készítették. A Bizottság azonban úgy véli, hogy a Transavia a fapados légitársaságok olyan gazdasági modelljét használja, amely összehasonlítható a Ryanair modelljével, és ennek eredményeképpen a piacgazdasági szereplő által várt működési többletköltségek az utasok számára lebontva minden valószínűség szerint mindkét légitársaság esetében hasonlóak.

([83]) Az üzleti terv ismerteti az adat részét képező elemeket (az új, Amszterdam–Pau útvonal elindításából származó többlet): *A munka és a költségek hatása: ez az új útvonal marginális többletmunkát jelent bizonyos szolgáltatások számára: számvitel (a számlák feldolgozása), műveletek (a repülőtéri források elosztása), recepció (foglalások, idegenforgalmi szolgáltatások és információk) és biztonság (átvizsgálás). Az alábbi szolgáltatásokat nem érinti: irányítás, környezet, minőség, karbantartás, fejlesztés és biztonság. Csak az asszisztencia költségeit érinti: kiutazó utasonként átlagban hét éven keresztül a munka és költségek becsült összege […] EUR*. Ezt a kiutazó utasonkénti összeget megfelezték, és utasonként […] EUR összeget kaptak.

([84]) Lásd a (410) preambulumbekezdést.

(425) A Transavia üzleti terve 2005. december 15-én kelt. Ezért később kötötték, mint a Ryanairrel és az AMS-szel aláírt 2003. évi (2003. január 28.) és 2005. évi (2005. június 30.) megállapodásokat. Ugyanakkor a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy piacgazdasági szereplő nem becsült volna eltérő utasonkénti működési többletköltséget 2005 júniusa, illetve 2005 decembere, azaz egy mindössze hat hónappal későbbi időszak vonatkozásában. Nagyon valószínűtlen, hogy egy repülőtér-üzembentartó költségstruktúrája hat hónap alatt jelentősen változna. A 2005. decemberi becslés ezért elfogadható közelítés annak vonatkozásában, milyen becslést tett volna egy piacgazdasági szereplő 2005 júniusában, hogy felmérje a Ryanairrel és az AMS-szel kötendő megállapodások értékét.

(426) A 2003. évi megállapodást közel három évvel a Transavia üzleti tervének elkészítése előtt kötötték. A repülőtér forgalmi struktúrája és tevékenységei azonban nem változtak jelentősen ebben a hároméves időszakban. Ebből kifolyólag és jobb alternatíva hiányában a Bizottság úgy véli, hogy az utasonkénti […] EUR nagyságú átlagos, 2009-től 2 %-os indexálással növelt működési többletköltség a 2003. évi megállapodás értékelésére is megfelelő.

(427) A Bizottság megállapítja, hogy a Franciaország által javasolt működési többletköltség (utasonként […] EUR), amelyet a 2003–2011 között tapasztalt utasonkénti működési költségek átlagaként számítottak ki, jelentősen magasabb, mint a Bizottság által használt utasonkénti többletköltség, amely a Bizottság szerint a fenti megállapítások figyelembevételével relevánsabb.

(428) Az utasonkénti működési többletköltséget minden ügylet esetében megszorozták a várt többletforgalommal, hogy évenként meghatározzák a megállapodáshoz kapcsolódó működési többletköltség teljes összegét.

A Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodásokra vonatkozó eredmények bemutatása

(429) Miután a Bizottság így minden megállapodás esetében meghatározta a többletbevételeket és a többletköltségeket, amelyekre egy piacgazdasági szereplő számított volna, minden megállapodás vonatkozásában és az egyes megállapodások tervezett időtartamának évenkénti bontásában meghatározhatja a diszkontált többlet pénzforgalmat (a költségekkel csökkentett bevételeket). Az eredményeket a lenti 6–11. táblázat tartalmazza.

(430) A Bizottság megállapítja, hogy valamennyi megállapodás és a Pau–London útvonalra kiterjedő 2005. évi megállapodás 2009. június 16-i módosítása vonatkozásában az éves többlet pénzforgalom a Bizottság által használt és a Ryanair számára kedvező, különösen a többletforgalommal és a többletköltségekkel kapcsolatos feltételezések ellenére mindig negatív, ahogy az alábbi táblázatokból kiderül.

(431) A Bizottság azt is megállapítja, hogy ez a következtetés a 2007., 2008., 2009. és 2010. évi megállapodásra is érvényes lenne, még akkor is, ha a működési többletköltségeket nem számítják, és csak a marketingszolgáltatások költségeit tekintik többletköltségnek.

(432) Következésképpen egyértelmű, hogy a CCIPB által a Ryanairrel és az AMS-szel kötött, a vizsgálat tárgyát képező megállapodások és a Pau–London útvonalra vonatkozó, 2005. évi megállapodás 2009. június 16-i módosítása külön-külön gazdasági előnyhöz juttatja a Ryanairt és/vagy az AMS-t. Ez az előny a Ryanairre vagy az AMS-re vonatkozó szerződéses rendelkezésekből származik, ezért szelektív.

(433) A Pau–Charleroi útvonalra vonatkozó, 2007. évi megállapodás 2009. június 16-i módosítása, amely 2009. január 1-jétől évi […] EUR-ról […] EUR-ra növelte a promóciós költségeket a szolgáltatások megváltoztatása nélkül, szintén szelektív előnyhöz juttatja a Ryanairt és az AMS-t, mivel a CCIPB semmilyen ellentételezést nem kapott az évi további […] EUR kifizetéséért és különösen mivel ebből semmilyen további forgalomra nem számíthatott.

6. táblázat

Utasok (sz = szezonális)

Megállapodás	Járat/hét	Járat/év	A megállapodás (ok) kelte	A megállapodás érvényességének tényleges kezdete	A lejárat eredetileg tervezett dátuma
London 2003	7	365	2003.1.28.	2003.1.28.	2008.1.27.

Megállapodás	Járat/hét	Járat/év	A megállapodás (ok) kelte	A megállapodás érvényességének tényleges kezdete	A lejárat eredetileg tervezett dátuma
London 2005	7	365	2005.6.30.	2005.6.30.	2010.6.29.
Charleroi 2007	3	156	2007.9.25.	2007.10.30.	2012.9.24.
Bristol 2008 (sz)	3	50	2008.3.31.	2008.5.16.	2008.9.13.
Bristol 2009 (sz)	2	58	2009.6.16.	2009.4.1.	2009.10.24.
A Pau–London útvonalra vonatkozó, 2005. évi megállapodás 2009. évi módosítása		211	2009.6.15.	2009.1.1.	2010.6.29.
London, Charleroi (sz) és Beauvais (sz) 2010	6	312	2010.1.28.	2010.3.30.	2011.3.29.

7. táblázat

A Pau–London útvonalra vonatkozó, 2003. évi megállapodás

(EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
az induló és érkező utasok száma (összesen)	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
a járatpárok évenkénti száma	338	365	365	365	365	27
leszállási díj	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
utasszállítási díj	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
földi kiszolgálás	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
teljes légiforgalmi bevétel	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
nem légiforgalmi bevételek	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
összes bevétel	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[0–99 999]**
működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések stb.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
marketingköltségek	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
összes költség	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[0–99 999]**
többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)	**[- 299 999 és - 100 000 között]**	**[- 299 999 és - 100 000 között]**	**[- 299 999 és - 100 000 között]**	**[- 299 999 és - 100 000 között]**	**[- 299 999 és - 100 000 között]**	**[- 99 999 és - 1 között]**

8. táblázat

A 2005. évi megállapodás a Pau–London útvonal vonatkozásában

(EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
az induló és érkező utasok száma (összesen)	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
a járatpárok évenkénti száma	184	365	365	365	365	181
leszállási díj	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
utasszállítási díj	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
földi kiszolgálás	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
teljes légiforgalmi bevétel	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
nem légiforgalmi bevételek	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
összes bevétel	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések stb.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
marketingköltségek	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
összes költség	**[300 000–599 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[300 000–599 999]**
többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)	**[- 99 999 és - 1 között]**	**[- 299 999 és - 100 000 között]**	**[- 299 999 és - 100 000 között]**	**[- 99 999 és - 1 között]**	**[- 99 999 és - 1 között]**	**[- 99 999 és - 1 között]**

9. táblázat

A marketingszolgáltatásokról szóló, 2005. június 30-i megállapodás 2009. június 16-i módosítása

(EUR)

	2009	2010
az induló és érkező utasok száma (összesen)	67 794	33 709
a járatpárok évenkénti száma	211	105
leszállási díj	*29 173*	*14 795*
utasszállítási díj	*162 706*	*82 519*
földi kiszolgálás	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
teljes légiforgalmi bevétel	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
nem légiforgalmi bevételek	[100 000–299 999]	[0–99 999]
összes bevétel	**300 000—599 999**	**100 000—299 999**
működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések stb.)	[100 000–299 999]	[0–99 999]
marketingköltségek	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
összes költség	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)	**[- 99 999 és - 1 között]**	**[- 99 999 és - 1 között]**

10. táblázat

A 2007. évi megállapodás a Pau–Charleroi útvonal vonatkozásában

(EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
az induló és érkező utasok száma (összesen)	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
a járatpárok évenkénti száma	42	156	156	156	156	114
leszállási díj	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
utasszállítási díj	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
földi kiszolgálás	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
teljes légiforgalmi bevétel	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]

(EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
nem légiforgalmi bevételek	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
összes bevétel	**[0–99 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**
működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések stb.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
marketingköltségek	[0–99 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
összes költség	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**
többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)	**[- 99 999 és - 1 között]**	**[- 299 999 és - 100 000 között]**	**[- 299 999 és - 100 000 között]**	**[- 299 999 és - 100 000 között]**	**[- 299 999 és - 100 000 között]**	**[- 299 999 és - 100 000 között]**

11. táblázat

A 2008. és 2009. évi megállapodás a Pau–Bristol, illetve a 2010. évi megállapodás a Pau–London, Pau–Charleroi és Pau–Beauvais útvonal vonatkozásában

(EUR)

	2008. évi megállapodás – Bristol	2009. évi megállapodás – Bristol	2010. évi megállapodás – London, Charleroi és Beauvais	
	2008	2009	2010	2011
az induló és érkező utasok száma (összesen)	16 111	18 635	75 463	24 783
a járatpárok évenkénti száma	50	58	235	77
leszállási díj	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
utasszállítási díj	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
földi kiszolgálás	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
teljes légiforgalmi bevétel	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000–299 999]	[0-99 999]
nem légiforgalmi bevételek	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000–299 999]	[0-99 999]
összes bevétel	**[0–99 999]**	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
működési költségek (személyzet, kisebb beszerzések stb.)	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000–299 999]	[0-99 999]

(EUR)

	2008. évi megállapodás – Bristol	2009. évi megállapodás – Bristol	2010. évi megállapodás – London, Charleroi és Beauvais	
	2008	2009	2010	2011
marketingköltségek	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 000 000—1 499 999]	[300 000–599 999]
összes költség	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[1 000 000—1 499 999]**	**[300 000–599 999]**
többlet pénzforgalom (a költségekkel csökkentett bevételek)	**[- 99 999 és - 1 között]**	**[- 99 999 és - 1 között]**	**[- 999 999 és - 600 000 között]**	**[- 299 999 és - 100 000 között]**

A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása a Transaviával kötött megállapodásra

(434) A Bizottság emlékeztet rá, hogy a CCIPB üzleti tervet készített, mielőtt megállapodást kötött a Transaviával a Pau–Amszterdam útvonal üzemeltetéséről („a Transavia üzleti terve"). A Bizottság úgy véli, hogy ez az üzleti terv megfelelő kiindulópontot jelent a piacgazdasági szereplő tesztnek a Transaviával kötött megállapodásra történő alkalmazásához, és egyetlen pont, vagyis az értékelés során használt időkeret kivételével nincs oka kétségbe vonni a benne foglalt feltételezéseket. Ezt a pontot az alábbiakban megvitatjuk.

(435) A Bizottság megállapítja, hogy ez az üzleti terv olyan (a Ryanairrel/AMS-szel kötött megállapodások elemzésében szereplő többlet pénzforgalomhoz – a költségekkel csökkentett bevételekhez – hasonló) „éves pénzügyi eredményt" ismertet, amely a 2006–2008 közötti időszakban negatív, majd a 2009–2012 közötti időszakban pozitív (lásd a lenti 12. táblázatot).

(436) A Transavia üzleti terve szerint a beruházás csak a hetedik évben válik nyereségessé (a beruházás megtérülése) (összesítve). Más szóval a terv nem alkalmaz diszkontrátát a tervezett éves pénzforgalom vonatkozásában, hogy kiszámolja a nettó jelenértéket, és ezzel megállapítsa, hogy a repülőtér jövedelmezőségét tekintve az érintett időszak végén tapasztalt pozitív pénzforgalom ellensúlyozza-e a kezdeti időszak negatív pénzforgalmát. Az üzleti terv diszkontálás nélkül alkalmazza a teljes összesített pénzforgalmat (lásd a „halmozódó eredmények"-et a 12. táblázatban), amely 2006–2011 között negatív, de 2012-ben pozitív ([85]).

(437) A Bizottság felkérte Franciaországot, hogy a CCIPB számára a Transaviával kötött megállapodás idején ismert objektív információk alapján készítsen részletes elemzést, hogy megállapítsák, hogy a jövedelmezőségi kilátások által vezérelt piacgazdasági szereplő aláírta volna-e ezt a megállapodást.

(438) Az elemzés alkalmazásában Franciaország a Transavia üzleti tervében szereplő „éves pénzügyi eredményt" használta, amelyből a pozitív pénzforgalmi évek esetében levonta a társasági adót, majd 6,5 %-os diszkontráta alkalmazásával kiszámította a nettó jelenértéket. Az elemzés eredménye így [100 000–200 000] EUR nettó jelenérték a Pau–Amszterdam útvonal tervezett indítási napján, vagyis 2006. április 26-án.

(439) Ugyanakkor a Bizottság megállapítja, hogy a Transavia üzleti terve és Franciaország számításai is a 2006–2012 közötti időszakra vonatkozó jövedelmezőségi becslésen alapulnak, míg a megállapodás a benne foglaltak értelmében csak 2009-ig volt érvényes, és nem szerepelt benne automatikus megújulási záradék. A (393)–(397) preambulumbekezdésben említett okokból a várt jövedelmezőségre vonatkozó elemzésnek ezért a megállapodás érvényességének eredetileg tervezett időszakára kell vonatkoznia, nem hosszabb időszakra. Ennek különösen az az oka, hogy egy megállapodás aláírásakor az ésszerű és körültekintő piacgazdasági szereplő nem számíthat a

([85]) A Bizottság megállapítja, hogy a CCIPB az üzleti tervben megjegyzi, hogy nem kumulatív alapon, amint a marketingköltségek 2009-ben (a negyedik évben) jelentősen csökkennek, az éves eredmény pozitív. Ez azzal magyarázható, hogy a megállapodás értelmében a harmadik évben utasonként […] EUR a marketingköltség (évente legfeljebb […] EUR), amely a negyedik évben utasonként […] EUR nagyságú összegre (az ötödik évben […] EUR, a hatodik és hetedik évben […] EUR) nagyságú összegre) csökken. Lásd a (84) preambulumbekezdést.

megállapodás megújítására, sem azonos, sem más feltételek mellett ([86]). A Bizottság megállapítja, hogy a 2006–2009 közötti időszakra újra kiszámított nettó jelenérték az üzleti tervben csak ezekre az évekre megállapított éves pénzforgalom alapján és a Franciaország által javasolt diszkontráta alkalmazásával [300 000–400 000] EUR lenne.

(440) Ennek megfelelően a Bizottság megállapítja, hogy a megállapodás eredményeként a jövedelmezőségi elemzés tárgyát képező időszakban (2009 kivételével, amikor a többlet pénzforgalom majdnem nulla) az éves többlet pénzforgalom mindig negatív, ami az alkalmazott diszkontrátától függetlenül szükségszerűen negatív nettó jelenértéket eredményez. A Transaviával kötött 2006. évi megállapodás ezért gazdasági előnyhöz juttatja a Transaviát. Ez az előny csak egyetlen vállalkozást érint, ezért szelektív.

12. táblázat

Kiigazított üzleti terv az Amszterdam–Pau útvonal vonatkozásában a Transavia esetén

(ezer EUR)

Pau–Amszterdam		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Forgalom (utasszám)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Bevételek	Összesen (A)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Költségek	ebből – marketingszolgáltatás	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
	Összesen (B)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Éves pénzügyi eredmény	(A-B)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Halmozott eredmény		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Társasági adó		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Többlet pénzforgalom a társasági adó levonása után		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Nettó jelenérték (2006–2009)	-400 és - 300 között							

8.1.1.3. ***A verseny torzulása***

(441) Amikor egy tagállam olyan pénzügyi támogatást nyújt, amely megerősíti egy vállalkozás helyzetét a Közösségen belüli kereskedelemben versenytársnak számító más vállalkozásokhoz képest, úgy kell tekinteni, hogy ez utóbbiakat érinti a támogatás. Az állandó ítélkezési gyakorlattal ([87]) összhangban ahhoz, hogy egy intézkedés torzítsa a versenyt, vagy azzal fenyegessen, elegendő, hogy a támogatás címzettje a verseny számára nyitott piacokon más vállalkozásokkal versenyezzen.

(442) A harmadik légi közlekedési liberalizációs csomag ([88]) 1993. január 1-jei hatálybalépése óta az uniós légi fuvarozók járatokat üzemeltethetnek az Európai Unió területén és korlátlan engedélyt kapnak kabotázsszolgáltatások nyújtására.

([86]) Az ésszerű és körültekintő piacgazdasági szereplő talán annak a valószínűségét is figyelembe venné, hogy a megállapodást még a lejárata előtt megszüntetik. Az ilyen forgatókönyv valószínűsége a megállapodás megszüntetéséről szóló, a megállapodásban foglalt záradékoktól függ.

([87]) A *Het Vlaamse Gewest (flamand régió)* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* T-214/95. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1998., II-717. o.).

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

(443) A Ryanairnek, az AMS-nek és a Transaviának a vizsgálat tárgyát képező különböző megállapodások és a módosításaik révén juttatott előnyök megerősítették a pozíciójukat valamennyi más olyan uniós légi fuvarozóéhoz képest, amelyek versenyeznek vagy versenyezhetnek a Ryanairrel és a Transaviával az általuk üzemeltetett útvonalakon. Ennek eredményeképpen torzították vagy torzítással fenyegették a versenyt, és befolyásolták a Közösségen belüli kereskedelmet.

8.1.1.4. ***Következtetés***

(444) A hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a CCIPB által a Ryanairrel, az AMS-szel és a Transaviával kötött megállapodások és a módosításaik megfelelnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében szereplő valamennyi kritériumnak, ezért mindegyik állami támogatásnak minősül.

8.1.2. A TÁMOGATÁS JOGELLENES VOLTA

(445) Az intézkedéseket a Bizottság engedélye nélkül hajtották végre, ezért jogellenes támogatásnak minősülnek.

8.1.3. A BELSŐ PIACCAL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG

(446) A szóban forgó támogatás működési támogatásnak minősül. Az ilyen támogatás azonban csak kivételes és kellően indokolt esetben nyilvánítható összeegyeztethetőnek.

(447) Továbbá az állandó ítélkezési gyakorlatnak ([89]) megfelelően Franciaországnak jeleznie kellett volna, milyen jogalap értelmében tekinthető a szóban forgó támogatás összeegyeztethetőnek a belső piaccal, és bizonyítania kellett volna, hogy teljesültek az összeegyeztethetőség feltételei. A Bizottság ezért az eljárás megindításáról szóló határozatban és egy további tájékoztatás iránti kérésben felkérte Franciaországot, hogy mutassa be az összeegyeztethetőség potenciális jogalapjait, és állapítsa meg, hogy teljesültek-e az összeegyeztethetőség vonatkozó feltételei, különösen, ha a szóban forgó támogatás új útvonalak indításához nyújtott indulási célú támogatásnak minősül. Franciaország azonban sosem állította, hogy a szóban forgó intézkedések a belső piaccal összeegyeztethető, indulási célú támogatásnak minősülnek, és nem terjesztett elő az összeegyeztethetőséget alátámasztó egyéb indokokat vagy olyan érvelést, amely alapján ez a támogatás összeegyeztethetőnek minősülhet a belső piaccal. Emellett egyetlen érdekelt harmadik fél sem kísérelte meg bizonyítani, hogy ezek az intézkedések összeegyeztethetők a belső piaccal.

(448) Ugyanakkor a Bizottság hasznosnak tartja megvizsgálni, milyen mértékben tekinthető összeegyeztethetőnek ez a támogatás annak vonatkozásában, hogy potenciálisan hozzájárul új vonalak indításához vagy a járatok gyakoriságának növeléséhez. Ki kell hangsúlyozni viszont, hogy ez a vizsgálat felületes, mert az adott tagállam vagy az érdekelt harmadik felek által benyújtott, a támogatás összeegyeztethetőségét alátámasztó bizonyítékok hiányában a támogatást összeegyeztethetetlennek kell minősíteni.

(449) Az új iránymutatás az alábbiakat írja az ilyen támogatásokról: *„A légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás tekintetében a Bizottság az ebben az iránymutatásban foglalt elveket fogja alkalmazni valamennyi bejelentett indulási célú támogatási intézkedésre vonatkozóan, amellyel kapcsolatban 2014. április 4-ét követően kell határozatot hoznia, még akkor is, ha az intézkedéseket ezen időpont előtt jelentették be. A jogellenes állami támogatás értékelésére alkalmazandó szabályok megállapításáról szóló bizottsági közleménnyel összhangban a Bizottság a légitársaságoknak nyújtott jogellenes támogatásokra a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos szabályokat alkalmazza. Ennek megfelelően a Bizottság az ebben az iránymutatásban foglalt elveket nem fogja alkalmazni a légitársaságoknak 2014. április 4-ét megelőzően nyújtott jogellenes indulási célú támogatás esetén”* ([90]).

(450) A 2005. évi iránymutatás előírja, hogy *„A Bizottság az iránymutatás alapján megvizsgálja a repülőtéri infrastruktúrák finanszírozásához nyújtott valamennyi támogatást vagy az engedélye nélkül – tehát a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével – nyújtott indulási célú támogatást, ha a támogatást az Európai Unió Hivatalos Lapjában való közzétételt megelőzően ítélték oda. A többi esetben a Bizottság a vizsgálatot a támogatásnyújtás kezdetekor alkalmazandó szabályok alapján végzi”* ([91]).

(451) A Bizottság rámutat, hogy a szóban forgó támogatás célja, hogy előmozdítsa új útvonalak indítását, a meglévő útvonalakon növelje a járatok gyakoriságát, vagy fenntartson olyan útvonalakat, amelyek máskülönben esetleg megszűnnének. Ezért működési támogatás, amely egy regionális repülőtér kimenő légi forgalmának elősegítésére irányul. Ebben a vonatkozásban meg kell jegyezni, hogy a Bizottság döntéshozatali gyakorlata értelmében nem túl valószínű, hogy egy működési támogatást összeegyeztethetőnek minősítsenek a belső piaccal, mert általában torzítja az adott ágazatokon belüli verseny feltételeit.

([89]) Lásd az *Olasz Köztársaság* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* C-364/90. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1993., I-2097. o.) 20. pontját.

([90]) Az új iránymutatás 174. pontja.

([91]) A 2005. évi iránymutatás (85) pontja.

8.1.3.1. ***A 2005. évi iránymutatás hatálybalépése előtti intézkedések***

(452) A 2003. évi megállapodást és a 2005. évi megállapodásokat a 2005. évi iránymutatás 2005. december 9-i közzétételét megelőzően írták alá ([92]). Az ezt megelőzően nyújtott támogatások összeegyeztethetőségének tekintetében a 2005. évi iránymutatás 85. pontja és az új iránymutatás 174. pontja utal a támogatás nyújtásának idején alkalmazandó szabályokra.

(453) A 2005. évi iránymutatás elfogadását megelőzően a Bizottság elfogadta az 1994. évi iránymutatásokat ([93]). Ugyanakkor ez az iránymutatás nem foglalkozik konkrétan a regionális repülőterek kimenő légi forgalmának elősegítésére irányuló működési támogatásokkal. Ez a kérdés fokozatosan merült fel az egyes nagyobb európai repülőtereken kialakult túlterheltség, valamint az 1994-ben még nem létező fapados légitársaságok fejlődésének eredményeként. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az 1994. évi iránymutatás sem alkalmazható erre az esetre. A Bizottságnak ezért közvetlenül az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján kell értékelnie a szóban forgó támogatás összeegyeztethetőségét.

(454) Ebben a tekintetben meg kell jegyezni, hogy a Bizottságnak az ilyen típusú állami támogatásokra vonatkozó értékelése az évek során finomodott, bár néhány pont változatlan maradt. Ezek a pontok a támogatások összeegyeztethetőségére vonatkozó általános elvekből fakadnak a Szerződés fent említett rendelkezésével összhangban.

(455) Ennek megfelelően a Bizottság a manchesteri repülőtérről szóló, 1999. júniusi határozatában ([94]) kimondta, hogy a repülőtéri díjak megkülönböztetéstől mentes és időben korlátozott módon történő csökkentése új útvonalakat támogató intézkedésként összeegyeztethető az állami támogatásra vonatkozó szabályokkal.

(456) Ebből kifolyólag a Charleroi repülőtérről szóló, 2004. februári határozatában ([95]) a Bizottság kifejtette, hogy „*Az új légitársaságok indítására vagy bizonyos járatgyakoriságok megerősítésére irányuló működési támogatási intézkedések szükségesek lehetnek a kisebb regionális repülőterek fejlesztése érdekében. Az intézkedések meggyőzhetik az érdekelt vállalatokat, hogy vállalják az új útvonalakba történő befektetés kockázatát. Ugyanakkor ahhoz, hogy az ilyen támogatás a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető legyen, meg kell határozni, hogy a támogatás szükségszerű és arányos-e a kitűzött cél vonatkozásában, és vajon befolyásolja-e a kereskedelmet a közös érdekkel ellentétes módon.*" A Bizottság ezért megállapított bizonyos feltételeket, amelyeknek teljesülniük kell ahhoz, hogy ezt a működési támogatást összeegyeztethetőnek lehessen minősíteni; különösen az alábbi feltételeket állapította meg:

— A támogatásnak hozzá kell járulnia egy regionális repülőtér fejlesztésével kapcsolatos közösségi érdekű célkitűzéshez az új útvonalak nettó forgalomnövekedése révén ([96]).

— A támogatás szükséges abban az értelemben, hogy nem az adott vagy egy másik légitársaság által már üzemeltetett útvonal vagy hasonló útvonal vonatkozásában nyújtják ([97]).

— A támogatás ösztönző hatással bír abban az értelemben, hogy segítenie kell egy olyan tevékenységet, amely bizonyos idő elteltével valószínűleg jövedelmezővé válik, ami azt jelenti, hogy a támogatás időben korlátozott ([98]).

— A támogatás arányos, azaz az összegnek kapcsolódnia kell a forgalom nettó alakulásához ([99]).

— A támogatást átlátható módon, megkülönböztetéstől mentesen nyújtják, és nem kombinálható más fajta támogatásokkal.

([92]) Lásd a 18. lábjegyzetet.
([93]) Az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légi közlekedés állami támogatására való alkalmazásáról szóló közösségi iránymutatás (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.).
([94]) Lásd az NN 109/98. sz., 1999. június 14-i „Egyesült Királyság, *manchesteri repülőtér*" határozatot.
([95]) A Bizottság 2004. február 12-i 2004/393/EK határozata a vallon régió és a Brussels South Charleroi Airport által a Ryanair légitársaság számára a Charleroi-ban való működésének megkezdésekor nyújtott előnyökről (HL L 137., 2004.4.30., 1. o.). Ezt a határozatot érvénytelenítette a *Ryanair Ltd* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* T-196/04. sz. ügyben hozott ítélet („Charleroi-ítélet") (EBHT 2008., II-3643. o.). Ugyanakkor megmutatja, hogy változott a Bizottság értékelése a szóban forgó támogatással kapcsolatban.
([96]) Lásd a (283)–(297) preambulumbekezdést.
([97]) Lásd a (288)–(309) preambulumbekezdést.
([98]) Lásd a (311)–(317) preambulumbekezdést.
([99]) Lásd a (318)–(325) preambulumbekezdést.

(457) A 2005. évi iránymutatás és az új iránymutatás pontosan meghatározza ezeket az összeegyeztethetőségi alapelveket, de a Bizottság továbbra is összeegyeztethetőnek minősíthet a légitársaságoknak nyújtott működési támogatásokat, ha azok hozzájárulnak a kisebb repülőterek fejlődéséhez az új útvonalak nettó forgalomnövekedése révén, ha a támogatás szükséges abban az értelemben, hogy nem az adott vagy egy másik légitársaság által már üzemeltetett útvonal vagy hasonló útvonal vonatkozásában nyújtják ([100]), ha időben korlátozott, és ha a támogatott útvonal valószínűleg jövedelmezővé válik ([101]), ha az összeg kapcsolódik a forgalom nettó alakulásához, és ha a támogatást átlátható módon, megkülönböztetéstől mentesen nyújtják, és ha nem kombinálják más fajta támogatásokkal ([102]).

(458) Ebben a tekintetben a kiterjesztésről szóló határozat (140) bekezdésében a Bizottság kimondta, hogy a fent említett öt szempont mindegyike alapján fogja értékelni az intézkedések összeegyeztethetőségét. Megjegyzendő, hogy sem Franciaország, sem az érdekelt harmadik felek nem vitatták az érintett szempontok alkalmazását.

(459) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy ebben az esetben a 2003. évi megállapodás és a 2005. évi megállapodások összeegyeztethetőségét a fent említett általános elveknek megfelelően kell értékelni.

Hozzájárulás a kisebb repülőterek fejlődéséhez az új útvonalak nettó forgalomnövekedése révén

(460) 2003–2005 között a pau-i repülőtér éves forgalma nagyjából évi 700 000 utast jelentett. A Bizottság úgy véli, hogy a repülőtér ebben az időpontban kicsi volt.

(461) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az új Pau–London Stansted útvonalat illetően a 2003. évi megállapodás olyan új útvonal indítását jelentette, amely valószínűleg nettó forgalomnövekedéshez vezet. A 2005. évi megállapodások azonban ugyanennek az útvonalnak a további üzemeltetésére vonatkoznak, két évvel az útvonal indítása után, a járatok gyakoriságának növelése nélkül. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a nettó forgalomnövekedés feltétele a 2005. évi megállapodások vonatkozásában nem teljesül.

A támogatást nem az adott vagy egy másik légitársaság által már üzemeltetett útvonal vagy hasonló útvonal vonatkozásában nyújtják

(462) Amikor a Ryanair 2003-ban elindította a Pau–London Stansted útvonalat, egyetlen légitársaság sem üzemeltetett járatokat ezen az útvonalon.

(463) A 2005. évi megállapodások azonban ugyanerre a Pau–London Stansted útvonalra vonatkoznak. A 2003. évi megállapodás értelmében a Ryanair már közel két éve üzemeltetett járatokat ezen az útvonalon, ugyanolyan gyakorisággal, mint amilyet a 2003. évi megállapodás írt elő. Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 2005. évi megállapodások vonatkozásában nem teljesül a fent említett feltétel.

A támogatás időben korlátozott, és egy valószínűleg jövedelmezővé váló útvonalat érint

(464) A Bizottság megállapítja, hogy az ilyen irányú felkérése ellenére Franciaország nem nyújtott be életképességi tanulmányt a 2003. és 2005. évi megállapodások által érintett Pau–London útvonal vonatkozásában, amelyet a Ryanair benyújtott volna annak bizonyítására, hogy a szóban forgó megállapodások révén nyújtott támogatás indokolt. Ennek megfelelően, a rendelkezésre álló tények alapján úgy tűnik, hogy a szóban forgó támogatást nyújtó hatóságok számára nem volt egyértelmű kilátás arra, hogy a Pau–London útvonal a támogatás nélkül hosszabb-rövidebb távon életképes lesz. A Bizottság ebben a tekintetben kihangsúlyozza, hogy a francia hatóságok által benyújtott, a Ryanair által üzemeltetett útvonalak gazdasági előnyeiről szóló tanulmányok elemzik, milyen hatást gyakorolhatnak a régió fejlődésére, de nem tartalmaznak az érintett útvonalak, illetve a Ryanair által a jövőben valószínűleg üzemeltetett útvonalak jövőbeli életképességére vonatkozó előrejelzéseket. Ellenkezőleg, a Ryanairrel aláírt különböző megállapodások elemzése azt bizonyítja, hogy úgy állapodtak meg, hogy a Ryanairnek az érintett útvonalak vonatkozásában nyújtott támogatás idővel nő, még a 2003. és 2005. évi megállapodások lejártát követően is, pontosan azért, hogy biztosítsák, az érintett útvonalak elég jövedelmezőek ahhoz, hogy a Ryanair tovább üzemeltesse őket.

(465) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy bár az intézkedések időben korlátozottak voltak, az egyes megállapodások ötéves időtartama nem szükséges vagy arányos egy új útvonal indítása kapcsán felmerülő költségekkel, mivel a légi közlekedési ágazatban általában elegendő a legfeljebb három évre vonatkozó szerződéses feltétel ([103]).

([100]) Lásd a 2005. évi iránymutatás 71–75. pontját, és a 79. pont b) és c) alpontját, valamint az új iránymutatás 139., 140., 141. és 151. pontját.
([101]) Lásd a 2005. évi iránymutatás 79. pont b), d) és i) alpontját, valamint az új iránymutatás 147. pontját.
([102]) Lásd a 2005. évi iránymutatás 79. pont g) és h) alpontját és a 80. pontot, valamint az új iránymutatás 150., 152. és 153. pontját.
([103]) Az új iránymutatás 147. pontja.

(466) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy sem a 2003. évi megállapodás, sem a 2005. évi megállapodások nem felelnek meg azoknak a feltételeknek, miszerint az intézkedések időben korlátozottak, és valószínűleg jövedelmezővé váló útvonalakat érintenek.

Az összeg kapcsolódik a forgalom nettó alakulásához

(467) A 2003. évi megállapodás a Pau és London közötti új, napi járatokkal üzemeltetett útvonal indítására vonatkozott, amely a Bizottság becslése szerint évente összesen 117 275 utassal valósítható meg (lásd a 7. táblázatot). Ez a megállapodás ezért az utasszámban kifejezett nettó növekedéshez kapcsolódott, mivel ez az útvonal korábban nem létezett.

(468) A 2005. évi megállapodások azonban nem új útvonal indítására vonatkoztak, hanem a már meglévő Pau–London útvonal további üzemeltetésére, a járatok gyakoriságának növelése nélkül. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a 2005. évi megállapodásokból fakadó támogatási összegek nem kapcsolódnak a forgalom nettó növekedéséhez.

A támogatást átlátható módon és megkülönböztetéstől mentesen nyújtják, és nem kombinálható más fajta támogatásokkal

(469) Amikor érdeklődtek, hogy a támogatást átlátható módon és megkülönböztetéstől mentesen nyújtották-e, Franciaország egyszerűen utalt a CCIPB által 2007-ben és 2009-ben készített publikációkra, amelyek későbbre datálhatók, mint a 2003. és 2005. évi megállapodások, ezért nem relevánsak az elemzés során. A rendelkezésre álló adatokból egyértelmű, hogy a 2003. és 2005. évi megállapodásokban kétoldalúan, nem átláthatóan, és olyan folyamat, például ajánlati felhívás nélkül egyeztek meg, amely garantálta volna a diszkrimináció hiányát. A szóban forgó támogatás ezért nem felel meg az átláthatóságra és megkülönböztetésmentességre vonatkozó feltételeknek.

Következtetés

(470) A fentiekből nyilvánvaló, hogy a Bizottság szerint a 2003. évi megállapodás és a 2005. évi megállapodások jogellenes támogatásnak minősülnek, és nem egyeztethetők össze a belső piaccal.

8.1.3.2. ***A 2005. évi iránymutatás hatálybalépése után hozott intézkedése***k

(471) A Bizottság a 2005. évi iránymutatást használja az iránymutatás hatálybalépését követően kötött megállapodásokra.

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

(473) Mivel a pau-i repülőtér nem ilyen régióban helyezkedik el, ez az eltérés nem alkalmazandó.

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

(475) A 2005. évi iránymutatás 79. pontjának a)–l) alpontjában meghatározott feltételek vonatkozásában a Bizottság a (476)–(480) preambulumbekezdésben foglaltakat állapítja meg.

(476) Bizonyos feltételek, például a 2005. évi iránymutatás 79. pontjának a) és b) alpontjában meghatározott feltételek, amelyek a légitársaság működési engedélyére és a repülőtér besorolására vonatkoznak, teljesülnek.

(477) A 2005. évi iránymutatás 79. pontjának h) alpontjában meghatározott feltétel (megkülönböztetésmentesség) így hangzik: *„ha egy állami szerv indulási célú támogatásban kíván részesíteni egy légitársaságot valamely új útvonal vonatkozásában, akár valamely repülőtéren keresztül, akár nem, időben nyilvánosságra kell hoznia a terveit, megfelelő nyilvánosság mellett, hogy valamennyi érdekelt repülőtér felajánlhassa a szolgáltatásait.”* A Bizottság megállapítja, hogy ebben az esetben a megállapodásokat közvetlenül az érintett légitársaságokkal kötötték meg, a nyilvánosság kizárásával. Ezért ez azt jelenti, hogy a támogatást minden olyan versenyeljárás nélkül ítélték oda, amely során a többi potenciálisan érdeklődő légitársaság felajánlhatta volna a szóban forgó útvonalak üzemeltetését ugyanolyan feltételek mellett, hogy részesüljön az indulási célú támogatásból.

(478) A Bizottság ugyanakkor megállapítja, hogy a CCIPB 2007-ben és 2009-ben felhívást tett közzé az Air & Cosmos magazinban ([104]), hogy felhívja az érdeklődő légitársaságokat új szolgáltatások fejlesztésére az indulási célú támogatás fejében. Franciaország azonban jelezte, hogy ezek sikertelenek voltak, és a CCIPB ezért közvetlenül egyes légitársaságokkal tárgyalt. Következtetésképpen a vizsgálat tárgyát képező jogellenes támogatás nem a fent említett felhívások közzétételének, hanem kétoldalú tárgyalásoknak az eredménye. A 79. pont h) alpontjában szereplő feltétel ezért nem teljesül.

(479) A 2005. évi iránymutatás 79. pontjának i) alpontjában meghatározott feltétel tekintetében (az útvonal életképességét bemutató üzleti terv és az új útvonalnak a konkurens útvonalakra gyakorolt hatásáról szóló hatásvizsgálat) a Bizottság felkérte Franciaországot, hogy tájékoztassa, készült-e ilyen üzleti terv, és pozitív válasz esetén nyújtsa be annak másolatát. Sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem jelezték ilyen üzleti tervek meglétét. A 79. pont i) alpontjában szereplő feltétel ezért nem teljesül.

(480) A 2005. évi iránymutatás 79. pontjának j) alpontjában meghatározott feltétel (nyilvánosság) szerint az érintett állami hatóságoknak közzé kell tenniük a támogatott útvonalak jegyzékét, és minden esetben fel kell tüntetniük az állami támogatás forrását, a kedvezményezett vállalatot, a kifizetett támogatás összegét, valamint az érintett utasszámot. Ebben az esetben Franciaország megerősítette, hogy nem tették közzé minden évben az útvonalak, illetve a pénzügyi ösztönzőkben vagy marketingcélú kifizetésekben részesült vállalatok jegyzékét. A 2005. évi iránymutatás 79. pontjának j) alpontjában meghatározott feltétel ezért nem teljesül.

Következtetés

(481) A hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a CCIPB által a Ryanairrel, az AMS-szel és a Transaviával kötött megállapodások és a módosításaik jogellenes állami támogatásnak minősülnek, és összeegyeztethetetlenek a belső piaccal.

8.2. *INTÉZKEDÉSEK A REPÜLŐTÉR-ÜZEMBENTARTÓ JAVÁRA*

(482) 2000–2010 között a CCIPB számos állami hatóságtól hozzávetőlegesen 17,8 millió EUR összértékű eszközbeszerzési támogatást kapott. Emellett 3,521 millió EUR összegű támogatásban részesült, hogy fedezze a francia hatóságok szerint a repülőtér által elvégzett állami feladatok során felmerülő költségeket (a továbbiakban: az állami feladatokhoz nyújtott támogatás) ([105]).

8.2.1. AZ EUMSZ 107. CIKKÉNEK (1) BEKEZDÉSE ÉRTELMÉBEN VETT ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

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

(484) Egy adott intézkedés akkor minősül állami támogatásnak, ha valamennyi alábbi feltétel teljesül: (1) a szóban forgó intézkedést állami forrásból finanszírozzák és az államnak tulajdonítható; (2) gazdasági előnyt biztosít; (3) ez az előny szelektív; (4) a szóban forgó intézkedés torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet; és (5) a kedvezményezett az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozás, ami azt jelenti, hogy gazdasági tevékenységet folytat.

(485) Annak meghatározása céljából, hogy a (88)–(108) preambulumbekezdésben említett támogatások állami támogatásnak minősülnek-e, először meg kell állapítani, hogy a kedvezményezettjük, azaz a pau-i repülőtér-üzembentartó részt vett-e gazdasági tevékenységben a támogatások odaítélése idején. A Bizottság először ezt a kérdés fogja megvizsgálni, mielőtt értékelné, hogy az állami feladatokhoz nyújtott támogatások és az eszközbeszerzési támogatások állami támogatásnak minősülnek-e.

8.2.1.1. ***A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma***

(486) Ahogy a Bizottság az új iránymutatásban ([106]) ismertette, az Aéroports de Paris ügyben hozott ítélet elfogadásától kezdődően (2000. december 12.) a repülőtéri infrastruktúra kiépítését és üzemeltetését olyan feladatnak kell tekinteni, amely az állami támogatások ellenőrzésének hatáskörébe tartozik. Ugyanakkor az ítéletet megelőző bizonytalanság miatt az állami hatóságok joggal ítélhetik meg úgy, hogy a repülőtéri infrastruktúra finanszírozása nem minősül állami támogatásnak, és ennek megfelelően az ilyen intézkedéseket nem kell bejelenteni a Bizottságnak. Ebből következik, hogy a Bizottság most már nem kérdőjelezheti meg az állami támogatásra vonatkozó szabályok alapján a 2000. december 12-ét megelőzően nyújtott finanszírozási intézkedéseket.

([104]) Lásd a (132) preambulumbekezdést.
([105]) Lásd a 3. táblázatot.
([106]) 28. és 29. pont.

(487) Továbbá, ahogy az új iránymutatásban ([107]) is szerepel, a repülőtereknek nem feltétlenül az összes tevékenysége gazdasági természetű. Az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során a rendszerint hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és általában nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá.

(488) A 4. táblázat szerint a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokat a gurulóutakat, a futópályákat, a világítást és a parkolót érintő beruházások finanszírozására fordították. Ezt az infrastruktúrát és az eszközöket kereskedelmileg a CCIPB üzemelteti, amely a repülőtér-üzembentartó, és amely kiszámlázza a költségeket az eszközök használói felé. Az ilyen beruházások ezért eleve a repülőtér-üzembentartó kereskedelmi tevékenységei közé tartoznak. A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások ezért gazdasági tevékenységek javára váltak. Emellett 2000. december 12-ét követően nyújtották őket. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalmát illetően ezért lehet, hogy az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatáskörébe tartoznak.

(489) Ugyanakkor a 1999. és 2000. évi, a 4. táblázatban feltüntetett, a teher- és utasforgalmi terminálokat, a futópályákat és a kapcsolt erőművet érintő beruházások finanszírozására fordított eszközbeszerzési támogatásokat 2000. december 12-ét megelőzően nyújtották. A Bizottság ezért nem vizsgálhatja ezeket az intézkedéseket ennek a határozatnak a keretében.

(490) A Pyrénées-Atlantiques megyei tanács által 2000–2005 között a CCIPB által felvett kölcsöntőke visszafizetéséhez nyújtott, 779 000 EUR ([108]) nagyságú támogatásról a pau-i repülőtér finanszírozási tervéről szóló, 1990. november 5-i megállapodás rendelkezik. A megállapodás értelmében az állami hatóságok visszavonhatatlan kötelezettséget vállaltak a szóban forgó adósság visszafizetésére. Mivel ez a megállapodást az Aéroports de Paris ügyben hozott ítéletet megelőzően kötötték, a Bizottság nem vizsgálhatja meg az ezen megállapodás értelmében történt kifizetéseket az állami támogatásra vonatkozó szabályok keretében.

(491) A 8.2.1.2. szakaszban a Bizottság megvizsgálja, milyen hatékonyan használták fel az állami feladatokhoz nyújtott támogatásokat azoknak a tevékenységeknek a finanszírozására, amelyek általában az állam hatáskörébe tartoznak az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során.

8.2.1.2. *Az állami feladatokhoz nyújtott támogatások*

(492) Ahogy a 3. táblázatban szerepel, a hivatalos vizsgálati eljárás kiterjed a FIATA által nyújtott támogatásokra és a különböző beruházások finanszírozásához használt támogatásokra, azaz a Légi Járművek Tűzvédelmi és Biztonsági Szolgálata (SSLIA) számára biztosított helyszínekre és járművekre, valamint a komputertomográfokra ([109]). Ezeket a támogatásokat a francia repülőterek állami feladatainak finanszírozására szolgáló, a 4.3.2. szakaszban ismertetett általános rendszer keretében nyújtották.

(493) Ahogy fent emlékeztettünk rá, az új iránymutatás és az ítélkezési gyakorlat szerint az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során az általában a hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és általában nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá. Az új iránymutatás értelmében az olyan tevékenységek, mint például a légiforgalmi irányítás, a rendészet, a vámügy, a tűzoltás, a polgári légi közlekedés jogellenes beavatkozások elleni védelmére irányuló intézkedések, és az ilyen tevékenységek végzéséhez szükséges infrastruktúrával és eszközökkel összefüggő beruházások általában nem számítanak gazdasági természetű tevékenységeknek ([110]).

(494) Az új iránymutatás azt is előírja, hogy ahhoz, hogy az ilyen nem gazdasági tevékenységek állami finanszírozása ne minősüljön állami támogatásnak, azt szigorúan a velük kapcsolatban felmerülő költségek ellentételezésére kell korlátozni, és nem vezethet a repülőterek közötti hátrányos megkülönböztetéshez. A második feltételt illetően az iránymutatás pontosítja, hogy bár egy adott jogrend szerint normális, hogy a polgári repülőtereknek az üzemeltetésükből eredő bizonyos költségeket viselniük kell, míg más polgári repülőtereknek nem, ez utóbbiak előnyben részesülhetnek, függetlenül attól, hogy ezek a költségek egy általánosságban nem gazdasági jellegűnek tartott tevékenységhez kapcsolódnak-e ([111]).

([107]) 34. és 35. pont.
([108]) Lásd a 3. táblázat utolsó előtti sorát.
([109]) Lásd a 3. táblázat első és második sorát.
([110]) 35. pont.
([111]) 36. és 37. pont.

(495) A francia repülőtereken az állami feladatok általános finanszírozási rendszere által finanszírozott, a 4.3.2. szakaszban ismertetett tevékenységek magukban foglalják a polgári légi közlekedés védelmét a jogellenes beavatkozásoktól ([112]), a rendészeti feladatokat ([113]), a mentési és tűzoltási feladatokat ([114]), a légi közlekedés biztonságát ([115]), valamint az emberi és természeti környezet védelmét ([116]). Ezek a tevékenységek jogosan tekinthetők az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során az állam hatáskörébe tartozó tevékenységeknek. Franciaország ezért jogosan tekintheti ezeket a feladatokat „állami" jellegű feladatoknak, más szóval nem gazdasági jellegű feladatoknak az állami támogatásra vonatkozó szabályok értelmében. Ebből következik, hogy Franciaország előírhatja az állami finanszírozást a repülőtér-üzembentartó részéről az említett feladatok teljesítése során felmerülő költségek ellentételezésére, amennyiben a nemzeti jogszabályok rájuk ruházzák ezeket a feladatokat, és feltéve, hogy a finanszírozás nem vezet túlkompenzációhoz vagy a repülőterek közötti megkülönböztetéshez.

(496) A 4.3.2. szakaszban leírtakból egyértelműen kiderül, hogy a francia jogszabályok által meghatározott rendszer a költségek szigorú, előzetes és utólagos ellenőrzésén alapul, és biztosítja, hogy a repülőtér-üzembentartó a repülőtéri adókból és kiegészítő rendszerből csak akkora összeget kap, amely feltétlenül szükséges a költségek fedezéséhez.

(497) Továbbá ez a rendszer minden franciaországi polgári repülőtérre vonatkozik, mind a kompenzációt eredményező feladatok típusát, mind a finanszírozási mechanizmusokat tekintve. A megkülönböztetésmentességre vonatkozó feltétel tehát teljesül. Habár a francia jogszabályok állami feladatokat ruháznak a repülőtér-üzembentartókra, azt nem írják elő, hogy ők finanszírozzák ezeket, az inkább az állam feladata. Így az említett feladatok ellátásából eredő költségeket ellentételező állami támogatás nem csökkenti a francia jogszabályok szerint általában a repülőtér-üzembentartó által viselt költségeket.

(498) A francia repülőtér-üzembentartók által ebben a rendszerben kapott pénzforrások ezért nem minősülnek állami támogatásnak.

(499) Ennek megfelelően a 3. táblázat második és harmadik sorában említett, az állami feladatokhoz nyújtott támogatások, amelyeket a polgári légi közlekedés jogellenes beavatkozások elleni védelmére, illetve a mentésre és tűzoltásra irányuló beruházások finanszírozására használnak, nem minősülnek állami támogatásnak.

8.2.1.3. ***A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások***

(500) Meg kell vizsgálni, hogy a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások állami támogatásnak minősülnek-e. Ezeket a támogatásokat az alábbi 13. táblázat tartalmazza.

13. táblázat

A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások és beruházások

(millió EUR)

Az eszközbeszerzési támogatásokat biztosító szervek	A támogatás odaítélésének éve	A beruházások jellege	A teljes kifizetett összeg	A beruházások teljes összege
Pyrénées-Atlantiques megyei tanács Aquitánia regionális tanácsa Európai Unió (ERFA)	2004	Gurulóutak	1,6	2,6

([112]) Ebbe a kategóriába tartozik a feladott poggyász, az utasok és a kézipoggyász átvizsgálása, valamint a zárt területekhez való hozzáférés ellenőrzése.
([113]) Ebbe a kategóriába tartozik a biometrikus azonosítást használó automata határellenőrzés.
([114]) Ahogy a (493) preambulumbekezdésben szerepel, az új iránymutatás kifejezetten ezt a három kategóriát hozza fel a nem gazdasági jellegű tevékenységek példájaként.
([115]) Ebbe a kategóriába tartozik a vadveszély megelőzése.
([116]) Ebbe a kategóriába tartoznak a környezetvédelmi ellenőrzési intézkedések.

(millió EUR)

Az eszközbeszerzési támogatásokat biztosító szervek	A támogatás odaítélésének éve	A beruházások jellege	A teljes kifizetett összeg	A beruházások teljes összege
Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau-Pyrénées	2009	A futópályák és a világítás felújítása A parkoló bővítése	4,1	5,1
Összesen			5,8	7,7

Állami források és az államnak tulajdoníthatóság

(501) A Pyrénées-Atlantiques megyei tanács, egy decentralizált helyi hatóság, a Pyrénées-Atlantiques megye forrásaiból finanszírozott támogatást nyújtott a CCIPB-nek. Emlékeztetőül, a szóban forgó források állami források. A helyi hatóságok forrásai az EUMSZ 107. cikke értelmében állami források ([117]). Továbbá az ilyen hatóságok által hozott határozatok a központi hatóság intézkedéseihez hasonlóan az államnak tulajdoníthatók ([118]).

(502) Ugyanez vonatkozik az Aquitánia regionális tanácsától és a *syndicat mixte*-től kapott támogatásokra; ez utóbbi a helyi hatóságoknak a teljes mértékben maguk által ellenőrzött csoportja.

(503) Továbbá a gurulóutak felújítását részben az ERFA finanszírozta. Az ERFA által nyújtott támogatás állami forrásokból származónak tekintendő, és az államnak tulajdonítandó, mert az érintett tagállam ellenőrzése alatt ítélik oda ([119]).

(504) A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokat ezért teljes egészében állami forrásokból finanszírozták, és az államnak tulajdoníthatók az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

A repülőtér-üzembentartó számára nyújtott szelektív előny

(505) Annak megállapításához, hogy egy állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kedvezményezett vállalkozás olyan gazdasági előnyhöz jutott-e, amelynek segítségével elkerül bizonyos olyan költségeket, amelyeket egyébként a saját pénzügyi forrásaiból kellene fizetnie, vagy olyan előnyhöz jutott-e, amelyhez szokásos piaci feltételek között nem jutott volna hozzá ([120]), illetve a szóban forgó intézkedés a közszolgálati kötelezettségek ellátásáért nyújtott ellentételezésnek tekinthető-e, teljesítve ezzel az *Altmark*-ítélet feltételeit ([121]).

(506) Az utolsó pont vonatkozásában először meg kell jegyezni, hogy Franciaország nem ismertette egyértelműen, hogy – szerinte – a pau-i repülőtér-üzembentartóra ruháztak egy valódi általános érdekű szolgáltatást. A kiterjesztésről szóló határozathoz fűzött észrevételeiben Franciaország egyszerűen annyit jegyez meg ezzel kapcsolatban, hogy *„az adott időpontban (a 2005. évi iránymutatás közzétételét megelőzően) egyértelműen alkalmazandó jogalap hiányában a francia hatóságok képesek voltak jogszerűen megítélni, hogy a repülőtéri infrastruktúra akkor elhatározott finanszírozása területfejlesztési intézkedésnek minősül, a repülőtér összességében általános gazdasági érdekű feladatot hajtott végre, és ez a feladat nem tartozott az állami támogatásra vonatkozó szabályok hatálya alá”* ([122]).

([117]) A *Région Nord-Pas-de-Calais* (T-267/08) *és Communauté d'agglomération du Douaisis* (T-279/08) kontra *Európai Bizottság* T-267/08. és T-279/08. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2011., II-1999. o.) 108. pontja.

([118]) A *Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava* (T-127/99), *Comunidad Autónoma del País Vasco and Gasteizko Industria Lurra, SA* (T-129/99) *és Daewoo Electronics Manufacturing España, SA* (T-148/99) kontra *Európai Közösségek Bizottsága T-127/99., T-129/99. és T140/99. sz.*egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2002., II-1330. o.) 142. pontja.

([119]) Az ERFA-források állami támogatásnak minősülése vonatkozásában lásd például az N 514/06. sz., *A dél-yorkshire-i Digitális Régió nevű széles sávú projekt* ügyben hozott bizottsági határozat (29) preambulumbekezdését, és az N 44/10. sz., *Krievu Sala infrastruktúrájának fejlesztése a kikötői tevékenység városon kívülre történő áthelyezése érdekében* ügyben hozott bizottsági határozat (69)–(70) preambulumbekezdését.

([120]) A *Francia Köztársaság* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* C-301/87. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1990., I-307. o.) 41. pontja.

([121]) Az *Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg* kontra *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH és Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht („Altmark”)* C-280/00. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 2003., I-7747. o.).

([122]) A (13) bekezdés 1. pontja.

(507) Franciaország hozzáteszi, hogy szerinte az évi kevesebb mint egymillió utast kiszolgáló repülőtereket összességében általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak kell tekinteni a területfejlesztésben, az adott régió gazdasági és társadalmi fejlődésében, illetve az egymást fedő tevékenységeikben játszott fontos szerepüket tekintve. A francia hatóságok emellett úgy vélik, hogy ezek a repülőterek csak korlátozott hatást gyakorolnak a belső piacra. Ezért úgy ítélik meg, hogy az ezeknek a repülőtereknek juttatott finanszírozás nem tekintendő állami támogatásnak, illetve az ilyen finanszírozást összeegyeztethetőnek kell tekinteni a belső piaccal és fel kell menteni az értesítési kötelezettség alól az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének [jelenleg EUMSZ 106. cikke (2) bekezdésének] az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról szóló, 2005. november 28-i bizottsági határozat értelmében, amely 2011. december 20-ig volt érvényben ([123]).

(508) Ugyanakkor a Bizottság úgy véli, hogy ez az indokolás elégtelen annak a következtetésnek a levonására, hogy a pau-i repülőtér-üzembentartó egy valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás biztosításáért felelős. Ahogy az új iránymutatásban szerepel ([124]), a Bizottság úgy ítéli meg, hogy jól megalapozott esetben lehetséges, hogy egy repülőtér egész irányítását általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekintsék. A Bizottság szerint erre azonban csak akkor kerülhet sor, ha a repülőtér nélkül a repülőtér által potenciálisan kiszolgált régió legalább egy része olyan mértékben el lenne szigetelve az Unió többi részétől, amely már veszélyeztetné a társadalmi és gazdasági fejlődését.

(509) Erre az elvre való tekintettel nem tételezhető fel, hogy bármely, évi kevesebb mint egymillió utast kiszolgáló francia repülőtér üzemeltetése valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás lenne. Franciaországnak minden ebbe a kategóriába tartozó repülőtér egyéni helyzetét meg kell vizsgálnia, és be kell mutatnia ezt az elemzést a Bizottságnak, ha fenn kívánja tartani azt a véleményét, hogy ennek a repülőtérnek az üzemeltetése általános gazdasági érdekű szolgáltatás. A Bizottság csak ilyen körülmények között lenne abban a helyzetben, hogy eseti elbírálás alapján megállapítsa, hogy Franciaország vajon nyilvánvaló mérlegelési hibát követett-e el, amikor úgy tekintette, hogy a szóban forgó repülőtér általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújt.

(510) Ebben az esetben a pau-i repülőtér vonatkozásában egyetlen ilyen jellegű konkrét elemzést sem nyújtottak be. Továbbá tekintettel a tarbes-i repülőtér közelségére (50 km, közúton kevesebb mint 40 perc), nem állítható, hogy a pau-i repülőtér nélkül a repülőtér által potenciálisan kiszolgált régió egy része olyan mértékben el lenne szigetelve az Unió többi részétől, amely már veszélyeztetné a társadalmi és gazdasági fejlődését. Az ilyen vélemény fenntartása ebben a vonatkozásban nyilvánvaló mérlegelési hibára utalna.

(511) Az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény ([125]) szerint az első *Altmark*-feltétel teljesülése érdekében a közszolgálati feladattal való megbízásnak egy vagy több olyan aktus keretében kell történnie, amely a tagállamok jogszabályainak függvényében jogszabályalkotó vagy szabályozási instrumentumok vagy szerződések formáját öltheti. Az egy vagy több aktusnak továbbá legalább a következőket kell meghatároznia: a közszolgáltatási kötelezettségek tartalma és időtartama; a vállalkozás, és adott esetben az érintett terület; bármilyen olyan kizárólagos vagy különleges jog jellege, amellyel a szóban forgó hatóság felruházta a vállalkozást; az ellentételezés kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei, valamint a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizettetésére szolgáló mechanizmusok. A Franciaország által hozott egyetlen olyan aktusok, amelyek esetleg teljesítik ezt a feladatot, az 1965. évi rendelet ([126]) és a későbbi módosításai, amennyiben különböző kötelezettségeket ruháznak a CCIPB-re az üzemeltetés (többek között a nyitva tartás vagy a felhasználókkal való egyenlő bánásmód), a szolgáltatás, a karbantartás és a fejlesztés tekintetében egy meghatározott időszakban. Ugyanakkor ezek közül egyik aktus sem határozza meg a pénzügyi ellentételezési mechanizmus kiszámítására és felülvizsgálatára vonatkozó rendszert.

(512) A Bizottság így azon a véleményen van, hogy a rendelkezésre álló tények alapján a pau-i repülőtér üzemeltetése nem tekinthető valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak.

(513) Még ha fel is tételeznénk, hogy mégis az, a vizsgálat tárgyát képező eszközbeszerzési támogatások azonban nem tennének eleget az *Altmark*-ítélet valamennyi feltételének. Ezek az eszközbeszerzési támogatások az akkor szükségesnek bizonyult beruházási költségek fedezése érdekében különböző időpontokban kifizetett több konkrét támogatásból állnak. Ezek a támogatások ezért nem egy olyan ellentételezési mechanizmus eredményei, amelyet objektíven, átláthatóan és előzetesen meghatároztak, azaz akkor, amikor az állami hatóságok a CCIPB-re ruházták a repülőtér üzemeltetését, vagy az üzemeltetés feltételeit megújító vagy pontosító aktusok alkalmával. Ezek a támogatások így nem tesznek eleget az *Altmark*-ítélet második feltételének, miszerint: *„az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani, annak elkerülése érdekében, hogy az ellentételezés olyan gazdasági előnyt tartalmazzon, amely alkalmas a kedvezményezett vállalkozás előnyben részesítésére a versenytárs vállalkozásokkal szemben”* ([127]).

([123]) A (13) bekezdés 3. pontja.
([124]) 72. pont.
([125]) HL C 8., 2012.1.11., 4. o., (52) bekezdés.
([126]) Lásd a (27) preambulumbekezdést.
([127]) Lásd a 121. lábjegyzetben hivatkozott *Altmark*-ügyben hozott ítélet 90. pontját.

(514) Mivel a szóban forgó eszközbeszerzési támogatások nem felelnek meg az *Altmark*-ítélet feltételeinek, meg kell vizsgálni, a fent ismertetetteknek megfelelően, hogy a szokásos piaci feltételek mellett ítélték-e oda őket.

(515) Ebben a tekintetben emlékeztetni kell rá, hogy *„ha az állam a szokásos piaci feltételekhez hasonló körülmények között, akár közvetlenül, akár közvetve tőkét bocsát egy vállalat rendelkezésére, az nem tekinthető állami támogatásnak”* ([128]).

(516) Annak meghatározásához, hogy a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokat a szokásos piaci feltételek mellett nyújtották-e, alkalmazni kell rájuk a piacgazdasági szereplő tesztet. Ennek keretében megvizsgálják, hogy a támogatások odaítélése idején az állami hatóságok számíthattak-e volna pénzügyi megtérülésre, és az elemzés kizárta-e a helyi gazdaság fejlesztésének vonatkozásában várható előnyöket.

(517) Ebben az esetben a Bizottság először megállapítja, hogy a repülőteret egy 2015-ben lejáró koncesszió alapján a CCIPB üzemelteti. A repülőtér tulajdonjogát, amely kezdetben az államé volt, 2007. január 1-jén átruházták a *syndicat mixte*-re. A CCIPB-nek ezért nincs tulajdonában a föld és az infrastruktúra.

(518) A CCIPB az észrevételeiben ezzel kapcsolatban, az eszközbeszerzési támogatások tárgyában megjegyzi, hogy ezek az összegek megfelelnek a repülőtéri infrastruktúra tulajdonosai által végrehajtott, az infrastruktúra karbantartását és fejlesztését célzó beruházásoknak, és ezeket a beruházásokat ezért kizárólag a tulajdonosok javára hajtották végre. A CCIPB azt állítja, hogy ezek az összegek nem juttatták gazdasági előnyhöz a CCIPB-t repülőtér-üzembentartóként. A CCIPB hozzáteszi, hogy ennek eredményeképpen az eszközbeszerzési támogatások kifizetésekor a koncessziós hatóság és a helyi hatóságok a repülőtéri infrastruktúra tulajdonosaiként és az állami eszközökre vonatkozó koncesszió értelmében meglehetősen természetesen jártak el, hogy biztosítsák a repülőtéri közszolgálatot karbantartó és fejlesztő munkálatoknak az eszközeik fejlesztése érdekében történő elvégzését. A CCIPB szerint ezért ezek a beruházások a természetüknél fogva az állami eszközök tulajdonosának, és nem az üzemeltetőjének a feladatai.

(519) Ugyanakkor a rendelkezésre álló tényekből egyértelmű, hogy a koncesszió pénzügyi feltételei értelmében a szükséges beruházások finanszírozása a CCIPB, és nem az állami tulajdonos feladata. Ennek megfelelően a koncessziót biztosító 1965. évi rendelet egyértelműen a koncesszió birtokosára ruházza a struktúrák, épületek, létesítmények és eszközök kialakításának, fejlesztésének és karbantartásának feladatát. Franciaország megerősíti ezt, amikor kijelenti, hogy a repülőtér fejlesztéséhez, felújításához, karbantartásához, bővítéséhez, illetve modernizálásához szükséges beruházások a koncesszió birtokosának feladatai.

(520) Franciaország ebben a tekintetben megjegyzi, hogy az 1965. évi rendelet 2001. november 8-i módosítása („harmadik módosítás”) nem befolyásolta a koncesszió pénzügyi feltételeit, különösen a repülőtér karbantartásához és felújításához szükséges beruházásokkal kapcsolatos feladatokat illetően. Továbbá megjegyzi, hogy a 2010. március 3-i módosítás („negyedik módosítás”), amelyet a tulajdonjog 2007. évi átadását követően a *syndicat mixte* és a CCIPB dolgozott ki, szintén változatlanul hagyta a koncesszió pénzügyi feltételeit. A korábbi módosításokhoz hasonlóan a koncesszió birtokosának feladatává tette a tevékenységeihez szükséges beruházásokat ([129]).

(521) Ezért, ahogy az 1965. évi rendelet és a módosításainak vizsgálata bizonyítja, ahogy Franciaország megerősítette, és a CCIPB állításaival ellentétben, a CCIPB feladata a szóban forgó eszközbeszerzési támogatások által fedezett beruházásokhoz hasonló beruházások végrehajtása és finanszírozása.

(522) Továbbá úgy tűnik, hogy amikor 2004-ben és 2009-ben odaítélték az eszközbeszerzési támogatásokat, az érintett állami hatóságok nem számíthattak a beruházások olyan megtérülésére, amely valószínűleg kielégítő lett volna a helyükben eljáró piacgazdasági szereplő számára. A földterület és az infrastruktúra 2004-ben az állam, 2009-ben a *syndicat mixte* tulajdonában volt. Ugyanakkor az egyes állami tulajdonosok számára a pau-i repülőtér által generált egyetlen bevétel 2010-ig az évi 100 FRF összegű minimális állami illeték volt, amelynek összege ezután évi 100 EUR-ra emelkedett. A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások nem növelték ezt az állami illetéket, amelyet az 1965. évi rendelet szabott meg, és annak néhány módosítása vizsgált felül. Ennek eredményeképpen tulajdonosként sem az állam, sem a *syndicat mixte* nem számíthatott arra, hogy az 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások a beruházások számottevő megtérüléséhez vezetnek, legalábbis a koncesszió 2015-re tervezett lejártáig. Továbbá semmilyen adat nincs arról, hogy 2004-ben és 2009-ben az állam vagy a *syndicat mixte* arra számított volna, hogy

([128]) Lásd a 36. lábjegyzetben hivatkozott *Stardust Marine*-ügyben hozott ítélet 69. pontját.

([129]) A negyedik módosítás meghatározza a koncesszió „visszaadandó eszközeire”, azaz a koncessziós hatóság által a koncesszió birtokosa számára elérhetővé tett valamennyi ingóságra és ingatlanra vonatkozó szabályokat. Így a visszaadandó eszközök közé tartoznak a repülőtér üzemeltetéséhez szükséges, a koncesszió birtokosa által a koncesszió időtartama alatt megújított vagy létrehozott földterületek, struktúrák, épületek, létesítmények, rendszerek és szellemi munka, valamint a repülőtér üzemeltetéséhez szükséges, a koncesszió birtokosa által a koncesszió időtartama alatt megújított vagy létrehozott ingóságok. A negyedik módosítás értelmében ezeket az eszközöket a koncesszió lejártával díjmentesen és tökéletes állapotban vissza kell szolgáltatni a koncessziós hatóságnak. A negyedik módosítás azt is előírja, hogy a koncesszió lejártával a koncessziós hatóság kifizeti a koncesszió birtokosa által a koncesszió eszközei érdekében megalapozottan felvett hitelek éves kamatát és az amortizációt, és visszafizeti a koncesszió birtokosának a koncesszió birtokosa által a saját forrásai felhasználásával esetlegesen előzetesen kifizetett összegeket vagy az ugyanezen forrásokból általa alapított létesítmények nem csökkentett értékét, amennyiben ez a visszatérítés nem lehetséges a repülőtér forgótőkéjének megterhelésével. Ezek a koncesszió lejárta után érvényes pénzügyi rendelkezések nem változtatnak azon, hogy a repülőtér üzemeltetéséhez szükséges beruházások a koncesszió beruházások idején aktuális birtokosának feladatai.

ezek az eszközbeszerzési támogatások növelik az eszközök értékét, ami e két szerv által végrehajtott beruházások megtérüléséhez vezethetett volna a 2016-tól érvényes új koncesszió vonatkozásában. Franciaország nem adott tájékoztatást az állam vagy a *syndicat mixte* terveiről a jövőbeli koncesszió pénzügyi feltételeivel és a repülőtér tulajdonosa által esetleg várható díjakkal kapcsolatban.

(523) A szóban forgó támogatások finanszírozásában részt vett állami hatóságok a támogatások odaítélése idején nem birtokolták a földterületet és az infrastruktúrát, sem közvetlenül, sem közvetve a *syndicat mixte* által és különösen nem számíthattak a beruházások olyan megtérülésére, amely valószínűleg profitot generált volna. Ez a megállapítás vonatkozik a Pyrénées-Atlantiques megyei tanácsra és Aquitánia regionális tanácsára, amelyek nem voltak a repülőtér tulajdonosai, amikor 2004-ben úgy határoztak, hogy hozzájárulnak a gurulóutak felújításának finanszírozásához.

(524) Azt is meg kell jegyezni, hogy Franciaország szerint az állami hatóságoknak a beruházásokra vonatkozó határozata nem kizárólag a közvetlen profit kilátásán alapult, és a CCIPB csak szimbolikus illetéket fizetett. A hatóságoknak a beruházásokra vonatkozó határozata nyilvánvalóan a régió számára a gazdasági és idegenforgalmi fejlődés tekintetében hosszú távon várt előnyökön alapult. Ez a megállapítás megerősíti, hogy az állami hatóságok nem számítottak arra, hogy a beruházási kiadások profitot generálnak. A hatóságok által várt egyetlen előnyt, vagyis a gazdasági és idegenforgalmi fejlődés vonatkozásában tapasztalt előnyt az érintett hatóságok helyett eljáró piacgazdasági szereplő nem vette volna figyelembe. Ez arra utal, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem is alkalmazható a szóban forgó eszközbeszerzési támogatásokra.

(525) A fentiek alapján a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások nem felelnek meg a piacgazdasági szereplő tesztnek. Ezek a támogatások csökkentették a beruházási költségeket, amelyeket a CCIPB-nek viselnie kellett volna, és a támogatásokat biztosító hatóságok nem számíthattak a beruházásuk elégséges megtérülésére. Emellett ezek a támogatások egyetlen vállalkozásnak nyújtottak előnyöket, ezért szelektívek.

8.2.1.4. ***A Közösségen belüli kereskedelemre és versenyre gyakorolt hatás***

(526) A pau-i repülőtér üzembentartójaként a CCIPB különösen más repülőterekkel, illetve különösen az ugyanazt a vonzáskörzetet kiszolgáló repülőterekkel versenyez. Ebben a tekintetben a Bizottság megállapítja, hogy a Tarbes-Lourdes-Pyrénées repülőtér 50 km-re fekszik a pau-i repülőtértől, és 2009 óta szintén indít londoni járatokat. A Biarritz-Anglet-Bayonne repülőtér kevesebb mint 100 km-re fekszik a pau-i repülőtértől, és járatokat indít Charleroi-ba, London Stanstedre, Manchesterbe és más egyesült királysági repülőterekre. A CCIPB-nek nyújtott támogatás ezért a verseny torzításával fenyeget. Mivel a repülőtéri szolgáltatások piaca és a légi közlekedési piac nyitva áll az EU-n belüli verseny előtt, a támogatás a tagállamok közötti kereskedelmet is érinti.

(527) Általánosabban véve meg kell jegyezni, hogy az uniós repülőtér-üzembentartók versenyeznek egymással a légitársaságok megnyerése érdekében. A légitársaságok több szempont alapján döntik el, hogy melyik útvonalakat működtetik, és milyen gyakorisággal. Nemcsak az érintett útvonalakon várható potenciális utaslétszám, hanem az egyes útvonalak két végén lévő repülőtér jellegzetességei is ide tartoznak.

(528) A légitársaságok különösen olyan szempontokat vesznek figyelembe, mint a repülőtéren nyújtott szolgáltatások fajtája, a repülőtér környékének népessége vagy gazdasági tevékenysége, terheltség, a szárazföldi megközelíthetőség lehetősége, illetve akár a repülőtér infrastruktúrájának és szolgáltatásainak használatáért fizetendő díjak mértéke és ezek általános üzleti feltételei. A repülőtéri díjak mértéke kulcsfontosságú szempont, mivel a repülőtér számára nyújtott állami támogatással mesterségesen alacsonyan lehet tartani a díjakat a légitársaságok odavonzása érdekében, és ez jelentősen torzíthatja a versenyt ([130]).

(529) A légitársaságok ezért úgy osztják szét a forrásaikat, különösen a repülőgépeket és a személyzetet az egyes útvonalak között, hogy többek között figyelembe veszik a repülőtér-üzembentartók által nyújtott szolgáltatásokat és az azokért felszámolt díjakat.

(530) A fentiekből nyilvánvaló, hogy a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások azzal, hogy gazdasági előnyhöz juttatták a CCIPB-t, megerősíthették a pozícióját más európai repülőtér-üzembentartókéhoz képest. Így ezek a támogatások potenciálisan torzították a versenyt és befolyásolták a tagállamok közötti kereskedelmet.

([130]) Az új iránymutatás 43. pontja.

8.2.1.5. ***A támogatás fennállására vonatkozó következtetés***

(531) A (483)–(530) preambulumbekezdésben említett okokból a CCIPB-nek nyújtott 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősülnek.

8.2.2. A TÁMOGATÁS JOGELLENES VOLTA

(532) A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokat nem jelentették be.

(533) A fent ismertetettek szerint Franciaország azt állítja az észrevételeiben, hogy az évi egymillió utasnál kevesebbet kiszolgáló repülőterek üzemeltetése általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekintendő, ezért a nekik nyújtott pénzeszközök nem tekintendők állami támogatásnak, illetve összeegyeztethetőnek kell tekinteni őket a belső piaccal, és mentességet kell biztosítani az értesítési kötelezettség alól az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló, 2005. évi határozat értelmében.

(534) A Bizottság azonban a fentieknek megfelelően, a rendelkezésre álló tények alapján úgy véli, hogy a pau-i repülőtér üzemeltetése nem tekinthető valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak. A 2004. és 2009. évi támogatások ezért az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló, 2005. évi határozat alapján nem mentesülhetnek az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében foglalt bejelentési kötelezettség alól.

(535) Továbbá, ahogy fent olvasható, ezek a támogatások nem olyan ellentételezési mechanizmus eredményei, amelyet objektíven, átláthatóan és előzetesen meghatároztak, azaz akkor, amikor az állami hatóságok a CCIPB-re ruházták a repülőtér üzemeltetését, vagy az üzemeltetés feltételeit megújító vagy pontosító aktusok alkalmával. Ezek a támogatások így nem felelnek meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló, 2005. évi határozat 4. cikkének d) pontjában előírt feltételnek, amely szerint egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás biztosításával felruházó aktusnak vagy aktusoknak meg kell határozniuk az ellentételezés kiszámításához, ellenőrzéséhez és felülvizsgálatához használt paramétereket. Ez a második oka annak, hogy a 2004. és 2009. évi támogatások nem mentesülhetnek az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló, 2005. évi határozat alapján az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében foglalt bejelentési kötelezettség alól.

(536) A fentiek alapján a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások jogellenes támogatásnak minősülnek.

8.2.3. A BELSŐ PIACCAL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG

(537) A fent ismertetetteknek megfelelően a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások csökkentették a beruházási költségeket, amelyeket a CCIPB-nek egyébként viselnie kellett volna. Ezért beruházási támogatásnak minősülnek. Továbbá 2014. április 4., azaz az új iránymutatás hatálybalépése előtt ítélték oda őket. Az említett iránymutatás szerint a Bizottság a támogatások odaítélése idején hatályban lévő szabályokat fogja alkalmazni a repülőtereknek nyújtott jogellenes beruházási támogatásokra ([131]).

(538) A 2009. évi támogatás odaítélésekor a 2005. évi iránymutatás volt érvényben, ezért azt kell alkalmazni. A 2004. évi támogatást azonban a 2005. évi iránymutatás hatálybalépését megelőzően ítélték oda, amikor nem léteztek konkrét összeegyeztethetőségi szempontok a repülőtereknek nyújtott beruházási támogatások vonatkozásában. A Bizottságnak ezért közvetlenül az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján kell megvizsgálnia ezt a támogatást az erre vonatkozó döntéshozatali gyakorlata figyelembevételével. Emlékeztetni kell rá, hogy a 2005. évi iránymutatás konszolidálta a repülőtér-üzembentartók számára odaítélt támogatások összeegyeztethetőségének vizsgálatával kapcsolatos bizottsági döntéshozatali gyakorlatot. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a 2004. évi támogatásnak a belső piaccal való összeegyeztethetőségét a 2005. évi iránymutatásban meghatározott szempontok alapján kell megvizsgálni.

(539) Ezért a 2005. évi iránymutatás ([132]) alapján a Bizottság az alábbi szempontok figyelembevételével értékelte a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokat:

— megfelel-e az infrastruktúra építése és üzemeltetése egy világosan meghatározott általános érdekű célkitűzésnek (regionális fejlesztés, hozzáférhetőség stb.),

— az infrastruktúra szükséges-e a kitűzött cél elérése érdekében, és arányos-e azzal,

— az infrastruktúra középtávon kielégítő kilátásokat biztosít-e a használat terén, nevezetesen a meglévő infrastruktúra használatának fényében,

([131]) Az új iránymutatás 173. pontja.
([132]) 61. pont.

— biztosított-e az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára, egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen,

— a kereskedelem fejlődése nem sérül-e az uniós érdekkel ellentétes mértékben.

(540) Továbbá az (539) preambulumbekezdésben meghatározott szempontoknak való megfelelés szükségességén túl a repülőtereknek nyújtott állami támogatásoknak bármilyen más állami támogatáshoz hasonlóan szükségesnek kell lenniük a belső piaccal való összeegyeztethetőség érdekében meghatározott célkitűzéshez, és arányosnak kell lenniük azzal az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján. A Bizottság ezért a 2005. évi iránymutatásban szereplő, fent említett szempontokon túl megvizsgálja a szükségességre és arányosságra vonatkozó szempontoknak való megfelelést is.

(541) A Bizottság mindenekelőtt megállapítja, hogy a 2005. évi iránymutatás szerint a repülőtéri beruházási támogatások elszámolható költségei a repülőtéri infrastruktúra (futópályák, terminálok, előterek stb.) vagy az őket közvetlenül kiszolgáló létesítmények (tűzoltó létesítmények, utas- és repülésbiztonsági eszközök) beruházási költségeire korlátozódnak. Az elszámolható költségek azonban nem foglalják magukban a repülőtér alaptevékenységeihez közvetlenül nem kapcsolódó üzleti tevékenységek költségeit (például telkek és épületek kialakítása, finanszírozása, használata és bérlése nemcsak irodák és tárolás, hanem a repülőtér területén működő szállodák és ipari vállalkozások, valamint üzletek, éttermek és parkolók céljára).

(542) A 2004. évi támogatás teljes összegét a gurulóutak felújítására fordították. Az ezekhez a munkálatokhoz kapcsolódó valamennyi beruházási költség a 2005. évi iránymutatás értelmében elszámolható beruházási támogatásnak minősül, mert a gurulóutak a repülőtéri infrastruktúra részei. A 2009. évi támogatás célja a futópályákat és a világítást érintő több beruházás finanszírozásának támogatása, illetve a teljes beruházási költségek kis részét ([133]) tekintve a parkoló bővítése. A futópályák és a világítás a repülőtéri infrastruktúra részét képezik. Az ilyen infrastruktúra beruházási költségei ezért elszámolhatók. Ugyanakkor, mivel a parkolók nem a repülőtéri infrastruktúra részei, azok költségei nem tartoznak az elszámolható költségek közé. A 2009. évi támogatás teljes összege (4,1 millió EUR) nem haladja meg a futópályák és a világítás elszámolható költségének teljes összegét (4,7 millió EUR). A 2009. évi támogatást így kizárólag elszámolható költségek finanszírozására fordították ([134]).

(543) A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások (összesen 1,6 millió EUR, illetve 4,1 millió EUR értékben) nem haladják meg a két támogatás esetében kiszámított elszámolható költségeket (2,6 millió EUR, illetve 4,7 millió EUR), de magas támogatási intenzitást jelentenek (62 %, illetve 88 %).

8.2.3.1. ***Egyértelműen meghatározott közös érdekű célkitűzés***

(544) A 2004. évi eszközbeszerzési támogatást a gurulóutakkal kapcsolatos munkálatok finanszírozására fordították, hogy a felújításukkal a csúcsidőben biztosítsák a gördülékenyebb kereskedelmi forgalmat.

(545) A 2009. évi eszközbeszerzési támogatásból finanszírozott elszámolható beruházások közé tartozik a futópályák és a világítás felújítása, amelyre azért volt szüksége, hogy a repülőtér fenn tudja tartani a kapacitását, és újra engedélyezzék a működését 200–250 férőhelyes, közepes méretű légi járművek vonatkozásában. Az 1992–1993 között kialakított, III. kategóriájú világítást és a manőverező területek 1990-ben kialakított felszínét egyrészt a korukra való tekintettel fel kellett újítani (tekintve, hogy az élettartamuk általában 10–15 év), másrészt modernizálni kellett őket. Erre a modernizálására azért volt szükség, mert a rendelet által a repülőterek jóváhagyására és üzemeltetésére, különösen a III. kategóriájú precíziós megközelítésre vonatkozó feltételek vonatkozásában előírt teljesítményből kifolyólag rövid időn belül visszavonhatták volna a repülőtér engedélyét.

(546) Ennek eredményeképpen sem a 2004. évi, sem a 2009. évi támogatás nem növelte jelentősen a kapacitást. Alapvetően olyan javítási és modernizálási munkálatokra fordították őket, amelyek célja az infrastruktúra állapotának megőrzése, hogy továbbra is helyet adjanak az addigi repülőgéptípusoknak és fenntartsák az addigi forgalmat, valamint hozzájáruljanak a repülőtér jobb működéséhez csúcsidőben.

([133]) A teljes beruházási költségek kevesebb mint 10 %-a (lásd a 4. táblázatot és a 1. lábjegyzetet).
([134]) Lásd a *Horvátország – a dubrovniki repülőtér fejlesztése* SA.38168 ügyben hozott bizottsági határozat (10) és (28) bekezdését.

(547) A pau-i repülőtér jelentős üzleti célú forgalmat bonyolít le, amely a forgalma 60–70 %-át teszi ki. Ez annak köszönhető, hogy számos vállalkozás van jelen Pau-ban és környékén. Franciaország ebben a vonatkozásban ismertette, hogy a pau-i medence a lacq-i és az oloroni medence után a nagy délnyugati régió harmadik legfontosabb gazdasági területe. Pau-ban található számos nagyvállalat, valamint kutatási és gyártási központ nemzetközi és regionális székhelye. A pau-i repülőtér hiánya vagy a kapacitásának jelentős csökkenése veszélyeztetné ezt a gazdasági tevékenységet, mert az üzleti utazók általában szeretik minimalizálni az utazásra fordított időt, különösen azért, hogy egy napon belül meg tudjanak fordulni. Ha a Pau-t érintő üzleti utazóknak ezért egy olyan repülőteret kellene használniuk, amely nem a város közvetlen közelében található, például a tarbes-i repülőteret, az számos vállalkozás számára hátrányos lenne.

(548) A pau-i repülőtér továbbá jelentős turistaforgalmat bonyolít le, különösen mivel közel helyezkedik el a Pireneusokhoz és az ottani téli üdülőközpontokhoz. A CCIPB által végzett tanulmányok különösen arról tanúskodnak, hogy csak a Ryanair utasai, akik a turistaforgalom nagy részét adják, 2005-ben összesen 8 millió EUR, illetve 2010-ben 56 millió EUR nagyságú összeget költöttek a pau-i tartózkodásuk során.

(549) Mindezen okokból a CCIPB számára nyújtott 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások, tekintettel a repülőtérnek az idegenforgalomra és a gazdasági tevékenységre gyakorolt általános hatására, hozzájárultak Pau és a térsége gazdasági fejlődéséhez.

(550) Ezek a támogatások emellett hozzájárultak a régió elérhetőségének javulásához, főként a turisták és az üzleti utazók számára. Ebben a vonatkozásban meg kell jegyezni, hogy a pau-i repülőtér a tarbes-i repülőtértől 50 km-re, a biarritzi repülőtértől pedig 100 km-re helyezkedik el. Tekintettel a pau-i repülőtértől való távolságára, a biarritzi repülőtér ezért nem valószínű, hogy életképes alternatívát jelentene az utazók – különösen az üzleti utazók – számára, akiknek fontos az idő.

(551) Továbbá úgy tűnik, hogy ez a három repülőtér meglehetősen eltérő forgalmat bonyolít le:

— a pau-i repülőtéren jelentős az üzleti forgalom, a teljes forgalmon belül viszonylag magas az országon belüli, az Air France által lebonyolított forgalom, valamint a regionális forgalom aránya,

— a biarritzi repülőtér jelentős, az atlanti partvidék és a spanyol határ felé irányuló turistaforgalmat bonyolít le, nyáron jelentős a szezonális forgalom, és jellemző a jelentős fapados forgalom,

— a tarbes-i repülőtér elsősorban a lourdes-i kegyhelyre összpontosító réspiac, amely jelentős nemzetközi charterforgalmat bonyolít le. Ezt mutatja az a tény, hogy a repülőtér éves forgalma 2001–2011 között mindig körülbelül 400 000 utas volt, kivéve 2008-ban, amikor a lourdes-i kegyhely évfordulója miatt 678 000 utas használta a repülőteret.

(552) Ez az információ arra látszik utalni, hogy ezek a repülőterek meglehetősen eltérő piaci szegmenseket szolgálnak ki, és ezért csak részben helyettesíthetik egymást. Ezt megerősítették a forgalmi statisztikák is, amelyeket részletesebben az (567)–(572) preambulumbekezdés ismertet a verseny támogatás általi torzulásának mértékét vizsgáló elemzés részeként. Ennek eredményeképpen a pau-i repülőtér jó állapotban való megőrzését lehetővé tevő beruházási támogatás bizonyos mértékben hozzájárul a régió elérhetőségének javulásához, mert így az utasoknak és a légitársaságoknak nem kell nem megfelelő alternatívákhoz folyamodniuk.

(553) Továbbá Pau-n nem halad át nagy sebességű vasúti vonal; a legközelebbi ilyen Bordeaux-ban található, ami közúton körülbelül 1 óra 40 perc távolságra fekszik. A Pau-ból induló rövid távú járatok által elérhető úti célok többsége esetében a vonat mint alternatív közlekedési mód használata ezért jelentősen megnövelné az utazás idejét, így a vonatközlekedés nagyon rossz alternatíva. Még a legközelebbi spanyolországi repülőterek is körülbelül két óra távolságra helyezkednek el közúton, így a legtöbb utas számára valószínűleg nem jelentenek életképes alternatívát a pau-i repülőtérhez képest.

(554) Ezért úgy tűnik, hogy bár a Pau-ból induló járatoknak vannak közlekedési alternatívái, és közel van a tarbes-i repülőtér, a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások hozzájárultak a régió elérhetőségének javulásához és a regionális gazdasági fejlődéshez.

8.2.3.2. ***Az infrastruktúra szükséges a kitűzött célhoz, és arányos azzal***

(555) Ahogy az (546) preambulumbekezdésben olvasható, a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokból finanszírozott munkálatok nem növelték jelentősen a kapacitást, hanem egyszerűen az volt a céljuk, hogy olyan állapotban tartsák az infrastruktúrát, amely képes lebonyolítani az addigi forgalmat, és hatékonyabban működik a csúcsidőszakokban.

(556) Ezért ezek a beruházások nem haladták meg az ahhoz szükséges összegeket, hogy a repülőtér továbbra is jó körülmények között tudja lebonyolítani az addigi forgalmat, többek között a csúcsidőszakokban is. Ezek a beruházások ezért szükségesek a kitűzött célhoz, és arányosak azzal.

8.2.3.3. ***Az infrastruktúra kielégítő középtávú kilátásokkal rendelkezik***

(557) Meg kell jegyezni, hogy 2000–2009 között a pau-i repülőtér forgalma körülbelül évi 580 000 és 820 000 utas között mozgott, és a maximális utasszámot (820 000) 2008-ban érte el. A 2000–2009 közötti időszakban egyedül 2002-ben csökkent a forgalom 600 000 utas alá. Az utasok száma (580 000) azonban még ebben az évben is közel volt ehhez a küszöbértékhez. E meglehetősen ingadozó forgalmat tekintve, amely azonban szinte mindig meghaladta az évi 600 000 utast, valamint a forgalom nagy részét, illetve az üzleti forgalom jelentős részét lebonyolító Air France stabil jelenlétét tekintve a CCIPB 2004-ben és 2009-ben is jó kilátásokkal számolhatott, amelyek legalább megfeleltek a repülőtéri tevékenység alapszintjének, azaz az évi körülbelüli 600 000 utasnak.

(558) Ezek a kilátások ezért igazolták az arra irányuló beruházásokat, hogy olyan állapotban tartsák az infrastruktúrát, amely képes lebonyolítani az addigi forgalmat, és hatékonyabban működik a csúcsidőszakokban, ugyanakkor a kapacitást nem növeli jelentősen. Ebben a tekintetben emlékeztetni kell rá, hogy a gurulóutakat érintő, a 2004. évi támogatásból finanszírozott munkálatok célja az infrastruktúra fejlesztése és ezáltal a hatékonyabb működés biztosítása a csúcsidőszakokban. Továbbá a futópályák és a világítás 2009-ben elvégzett felújítása azonos jellegű javításokat jelentett, mert nem növekedett a terület, nem bővítették a futópályákat, hogy hatékonyabb repülőgépeket használjanak, és nem javították a működési minimumfeltételeket a rossz látási viszonyok esetében. Az eszköz élettartama 10–15 év. A kicserélt eszközt a munkálatokat megelőzően 16–19 éven keresztül használták. A 2009. évi eszközbeszerzési támogatást ezért kizárólag a hasznos élettartamuk végén járó beruházások megújítására fordították.

(559) Következtetésképpen a felújított infrastruktúra így kielégítő középtávú kilátásokat kínált az eszközbeszerzési támogatások odaítélése idején.

8.2.3.4. ***Az infrastruktúrához való hozzáférés egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen biztosított***

(560) A pau-i repülőtér minden különösebb korlátozás nélkül elérhető bármely, az azt használni kívánó légitársaság számára. Az infrastruktúra ezért a 2005. évi iránymutatás értelmében egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen elérhető.

8.2.3.5. ***A kereskedelem fejlődése nem sérül a közös érdekkel ellentétes mértékben***

(561) Ahogy fent olvasható, a pau-i repülőtér a tarbes-i repülőtértől 50 km-re, a biarritzi repülőtértől pedig 100 km-re helyezkedik el. Tekintettel a pau-i repülőtértől való távolságára, nem valószínű, hogy a biarritzi repülőtér életképes alternatívát jelentene az utazók jelentős része számára. Ezért nem valószínű, hogy a pau-i repülőtérnek nyújtott támogatás jelentős mértékben befolyásolta volna.

(562) Ezzel ellentétben a tarbes-i repülőtér meglehetősen közel fekszik a pau-i repülőtérhez, mindössze 50 km távolságban, és közúton kevesebb mint 40 perc alatt elérhető. Ezért először valószínűnek tűnik, hogy a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások jelentősen befolyásolták a tevékenységét.

(563) Ugyanakkor számos tényező módosítja ezt a megállapítást. Először, a pau-i repülőtér régóta fennáll, és több évtizede indít és fogad menetrend szerinti járatokat. A vizsgált eszközbeszerzési támogatások egyszeri támogatást jelentenek, időben messze egymástól, és alapvetően azoknak a munkálatoknak a finanszírozására korlátozódtak, amelyekre szükség volt az infrastruktúra olyan állapotban való megőrzéséhez, amely képes lebonyolítani az addigi forgalmat. Nem a kapacitás jelentős növekedésének finanszírozására fordították őket. Az eszközbeszerzési támogatások ezért alapvetően annyiban érintették a tarbes-i repülőteret, hogy jó állapotban kívántak megőrizni egy régóta fennálló, viszonylag közel elhelyezkedő repülőteret, amely a támogatások nélkül nem vagy csak rosszabb körülmények között folytathatta volna a működését. Ezek a támogatások azonban nem vezettek megnövekedett kapacitáshoz a tarbes-i repülőtérrel folytatott verseny vonatkozásában.

(564) A szóban forgó eszközbeszerzési támogatások továbbá nem régóta fennálló működési deficit finanszírozására szolgáló működési támogatást jelentettek. Ebben az esetben nem került sor ilyen működési támogatásra, csak beruházási támogatásról van szó.

(565) Emellett a fent ismertetetteknek megfelelően a pau-i és a tarbes-i repülőtér meglehetősen eltérő piaci szegmenseket szolgál ki. A tarbes-i repülőtér forgalmát a főként a lourdes-i kegyhelyre látogatókat szállító charterjáratok generálják, és jelentős részük nemzetközi járat ([135]).

(566) A tarbes-i repülőtértől eltérően a pau-i repülőtér jelentős üzleti forgalmat bonyolít le, a teljes forgalmon belül viszonylag magas az országon belüli, az Air France által lebonyolított forgalom és a regionális forgalom aránya, különösen a Pau–Párizs útvonalon. Ahogy az (547) preambulumbekezdésben olvashat, a pau-i repülőtér forgalmának 60–70 %-át az üzleti forgalom adja, és a pau-i medence a lacq-i és oloroni medence után a nagy délnyugati régió harmadik legfontosabb gazdasági térsége. A pau-i és a tarbes-i repülőtér így eltérő piaci szegmenseket céloz meg. A pau-i repülőtér bezárása vagy a működési feltételeinek romlása így nem feltétlenül jelentené a forgalom automatikus átirányítását a tarbes-i repülőtérre, illetve fordítva.

(567) A pau-i, a tarbes-i és a biarritzi repülőtér forgalmának alakulását összehasonlítva (14. táblázat) látható, hogy nincs egyértelmű összefüggés az egyes repülőtereken tapasztalható forgalmi változásokban:

([135]) A repülőtér honlapja szerint: *„A repülőtér évi átlagosan 400 000–450 000 utassal a közép-pireneusi régió második legnagyobb repülőtere. Főként charterforgalmat bonyolít le, mert közvetlenül a lourdes-i Mária-kegyhely mellett található. Évente mintegy 50 légitársaság több mint 80 európai és globális úti célt szolgál ki.”* Lásd: http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/117

14. táblázat

A pau-i, a biarritzi és a tarbes-i repülőtér forgalmának alakulása (ezer utas)

Repülőtér	A forgalom típusa	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbes	Nemzeti forgalom a fapados légitársaságok nélkül	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	A Ryanair által lebonyolított forgalom	1							1	13	7	41
	Egyéb fapados és charter légitársaságok	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Összesen	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	Nemzeti forgalom a fapados légitársaságok nélkül	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	A Ryanair által lebonyolított forgalom			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Egyéb fapados légitársaságok					1	25	33	25	11	5	9
	Charter légitársaságok	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Összesen	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	Nemzeti forgalom a fapados légitársaságok nélkül	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	A Ryanair által lebonyolított forgalom	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Egyéb fapados légitársaságok					6	6	12	170	176	186	195
	Charter légitársaságok	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Összesen	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(568) A táblázatból például kiderül, hogy a Ryanair által 2003-ban Pau-ba, illetve Pau-ból indított járatok nem befolyásolták Biarritz forgalmát. Továbbá Franciaország szerint nem járt értékelhető többletforgalommal Biarritz számára, hogy a Ryanair megszüntetett Pau-t érintő útvonalakat.

(569) A fenti táblázat emellett azt is megmutatja, hogy a pau-i repülőtéren a 2002–2007 között évi 585 000-ről 761 000-re emelkedő utasszámnak megfelelő forgalomnövekedés nem csökkentette jelentős mértékben a tarbes-i repülőtér forgalmát, amely évi mintegy 400 000 utassal stabil maradt. Továbbá az, hogy a Ryanair megszüntetett Pau-t érintő útvonalakat, nem generált arányosan vagy jelentősen nagyobb forgalmat a tarbes-i repülőtéren 2011-ben.

(570) Végezetül, az eszközbeszerzési támogatások odaítélését követően a légitársaságok nem váltottak jelentős mértékben Tarbes-ról Pau-ra, és Tarbes nem szüntetett meg olyan útvonalakat, amelyek vonatkozásában Pau új járatokat indított. Megjegyzendő, hogy a pau-i forgalom jelentős részét lebonyolító Air France mindkét repülőtéren jelen van. A Ryanair is mindkét repülőtéren jelen volt, majd a pau-i járatait megszüntette, de Tarbes-ban továbbra is jelen van.

(571) Ezekből a megállapításokból nem vonható le az a következtetés, hogy a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások nem voltak hatással a tarbes-i repülőtérre, amikor lehetővé tették, hogy a pau-i repülőtér jó körülmények között tovább működhessen. A két repülőtér közelsége arra utal, hogy létezett ilyen hatás abban az értelemben, hogy a tarbes-i repülőtéren esetleg nagyobb lett volna a forgalom, ha az eszközbeszerzési támogatásokat nem ítélik oda, és ha ennek eredményeképpen a pau-i repülőtér működését korlátozzák vagy teljesen megszüntetik. A fenti megállapítások egyszerűen azt mutatják, hogy nincs egyértelmű összefüggés a két repülőtér tevékenységei között, megerősítve azt a következtetést, hogy nem megfelelő alternatívái egymásnak, eltérő piaci szegmenseket céloznak meg, és ezért a szóban forgó támogatások korlátozott hatást gyakoroltak a szomszédos repülőterek közötti versenyre.

(572) A szóban forgó támogatások valamennyi pozitív és negatív hatásának figyelembevételével a Bizottság úgy véli, hogy a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások nem befolyásolták a kereskedelmet a közös érdekkel ellentétes mértékben.

8.2.3.6. ***A támogatás szükségessége és arányossága***

(573) Ahogy az (543) preambulumbekezdésben olvasható, a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások jelentős támogatási intenzitással (62 %, illetve 88 %) jártak. Ugyanakkor a rendelkezésre álló információk alapján ez a támogatás szükségesnek és arányosnak tekinthető abban az értelemben, hogy a CCIPB e támogatás nélkül nem lett volna képes finanszírozni a szóban forgó beruházásokat, és nem lett volna képes jelentősen nagyobb hozzájárulásra.

(574) Az alábbi táblázat összefoglalja a pau-i repülőtér 2000–2012 közötti időszakra vonatkozó jövedelembevallását, emellett feltünteti a belső finanszírozási kapacitását, amely a nettó jövedelem és az olyan költségek összege, amelyek nem eredményeznek pénzforgalmat (alapjában véve értékcsökkenés, és a kötelezettségekre és díjakra vonatkozó források). A belső finanszírozási kapacitást a vállalkozás tevékenységei által generált, a beruházások finanszírozására elérhető összegek, a vállalkozás forgótőkéje, a hitelek visszafizetése, a megtakarítások és a részvényeseknek fizetett osztalék adják.

15. táblázat

A pau-i repülőtér nettó jövedelme és a belső finanszírozási kapacitása

(ezer EUR)

Év	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bevételek	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Költségek	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Nettó jövedelem	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(ezer EUR)

Év	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Belső finanszírozási kapacitás	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Forrás: A Franciaország által benyújtott dokumentumok

(575) A táblázatból kiderül, hogy a repülőtér 2003-tól 2011-gyel bezárólag minden évben veszteségeket halmozott fel. A veszteségek 2009-ben megközelítették az 1 millió EUR nagyságú összeget. A repülőtér belső finanszírozási kapacitása is évente […]–[…] EUR között változott ebben az időszakban. 2005-ben, a 2004. évi eszközbeszerzési támogatás kifizetésének évében a repülőtér belső finanszírozási kapacitása mindössze […] EUR volt, amely a gurulóutak felújításának költségéhez viszonyítva (2,6 millió EUR) igen csekély összeg. 2009-ben és 2010-ben, a 2009. évi eszközbeszerzési támogatás kifizetésének évében a repülőtér belső finanszírozási kapacitása […] EUR, illetve […] EUR volt. Ez a két összeg, még együttesen is, jóval a futópályák és a világítás felújítási költségei (4,7 millió EUR) alatt marad. A repülőtér működése által generált források ezért nem elegendőek ahhoz, hogy jelentős mértékben hozzájáruljanak ezeknek a beruházásoknak a finanszírozásához.

(576) A rendelkezésre álló számadatok tanúsága szerint a repülőtérnek a beruházások utáni, de az eszközbeszerzési támogatások kifizetése előtti költségvetése 2005-ben (a gurulóutak felújításának évében) […] EUR, 2009-ben (a futópályák és a világítás felújításával kapcsolatos munkálatok nagy részének elvégzése évében) […] EUR volt. Ezeket az adatokat össze kell hasonlítani a repülőtérnek a támogatások utáni nettó jövedelmével, ami 2005-ben […] EUR, 2009-ben […] EUR volt. Ezért, ha a szóban forgó beruházások egészét vagy akár jelentős részét a repülőtér saját forrásaiból finanszírozzák, az nagy mértékben tovább növeli a repülőtér amúgy is jelentős veszteségeit.

(577) Továbbá a veszteségek hosszú távú jellegét tekintve nem valószínű, hogy a CCIPB képes lett volna finanszírozni a szóban forgó beruházások jelentős részét, miközben növeli a 2005-ben körülbelül […] EUR és a 2009-ben körülbelül […] EUR nagyságú adósságait.

(578) A 2004. és 2009. évi támogatások így szükségesek voltak ahhoz, hogy az azokból finanszírozott beruházások megvalósuljanak. Más szóval ösztönző hatásuk volt, mert a CCIPB a támogatások nélkül nem vállalkozott volna ezekre a beruházásokra. Továbbá megfelelnek az arányosság elvének, mert a CCIPB nem tudta volna jelentősen növelni a hozzájárulását az ilyen beruházások finanszírozásához.

8.2.3.7. ***A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokkal kapcsolatos következtetés***

(579) Az (537)–(578) preambulumbekezdésben megállapított okokból a Bizottság úgy véli, hogy a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások a belső piaccal összeegyeztethető támogatások az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében.

(580) Ez a következtetés a 2005. évi iránymutatásban a repülőtereknek nyújtott beruházási támogatások esetében meghatározott szempontokon alapul. Nem érinti a pau-i repülőtér számára a jövőben nyújtandó beruházási támogatások értékelését, amelyet a Bizottságnak az új iránymutatás alapján a jövőben esetleg el kell végeznie.

9. **KÖVETKEZTETÉSEK**

(581) A fentiek alapján a Bizottság úgy találja, hogy Franciaország jogellenesen ítélte oda a 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatásokat, megszegve ezzel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (3) bekezdését ([136]). A 2004. és 2009. évi eszközbeszerzési támogatások azonban összeegyeztethetők a belső piaccal az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében.

(582) A 3. táblázat első két sorában szereplő támogatások, amelyeket állami feladatok finanszírozására fordítottak, nem minősülnek állami támogatásnak.

(583) A 3. táblázatban szereplő egyéb támogatásokat 2000. december 12-ét megelőzően ítélték oda a pau-i repülőtér-üzembentartónak. Ez a határozat így kiterjed rájuk ([137]).

([136]) Lásd az (536) preambulumbekezdést.
([137]) Lásd a (489) és a (490) preambulumbekezdést.

(584) A Bizottság továbbá úgy találja, hogy a CCIPB, valamint a Ryanair, az AMS és a Transavia által kötött, a repülőtéri szolgáltatásokról, illetve a marketingszolgáltatásokról szóló, a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező megállapodások állami támogatásokat érintenek, amelyeket az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével ítéltek oda, és amelyek összeegyeztethetetlenek a belső piaccal.

Visszatérítés

(585) A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint, amennyiben a Bizottság úgy találja, hogy a támogatás nem egyeztethető össze a belső piaccal, jogosult annak eldöntésére, hogy az érintett tagállamnak meg kell-e szüntetnie vagy módosítania kell-e a támogatást ([138]).

(586) A 659/1999/EK tanácsi rendelet ([139]) 14. cikke szerint *„Amennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére (a továbbiakban: visszatérítési határozat). A Bizottság nem követeli meg a támogatás visszatérítését, amennyiben az ellentétes a közösségi jog valamelyik általános elvével”*. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint, amennyiben a Bizottság úgy találja, hogy a támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal, az államra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása ([140]). Ezzel összefüggésben a Bíróság szerint ezt a célkitűzést teljesítettnek kell tekinteni, ha a kedvezményezettek visszafizették a jogellenes támogatással nyújtott összegeket, ezáltal elveszítve azt az előnyt, amelyet a versenytársaikkal szemben élveztek. Ezáltal helyreáll a támogatás nyújtása előtti helyzet ([141]).

(587) Ebben az esetben úgy tűnik, hogy egyetlen általános uniós jogelv sem akadályozza meg a határozatban azonosított jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatás visszatéríttetését. Sem Franciaország, sem az érdekelt harmadik felek nem mutattak fel ezzel kapcsolatos érveket.

(588) Franciaországnak ezért minden szükséges intézkedést meg kell tennie, hogy a szóban forgó megállapodások által nyújtott jogellenes támogatást visszatéríttesse a Ryanairrel, az AMS-szel és a Transaviával.

(589) A visszatérítendő támogatási összegeket minden megállapodás és a módosításuk vonatkozásában az alábbiak szerint kell meghatározni. Minden vizsgált ügyletet (amely adott esetben egy repülőtéri szolgáltatásokról és egy marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásból áll) úgy kell tekinteni, hogy éves támogatási összeghez ([142]) vezetett az ügyletet jelentő megállapodások érvényességének minden évében. Ezeket az összegeket az ügyletek megkötésekor várható többlet pénzforgalom (költségekkel csökkentett bevételek, 7–12. táblázat) negatív részéből kell kiszámítani. Ezek megfelelnek azoknak az összegeknek, amelyeket minden évben le kellett volna vonni a marketingszolgáltatások összegéből (vagy amelyeket hozzá kellene adni a légitársaságok felé kiszámlázott repülőtéri díjakhoz és a földi kiszolgálás díjához), hogy a megállapodás nettó jelenértéke pozitív legyen, azaz megfeleljen a piacgazdasági szereplő tesztnek.

(590) A légitársaságnak és a leányvállalatainak a megállapodások alapján juttatott tényleges előny figyelembevétele érdekében az előző preambulumbekezdésben említett összegek kiigazíthatók a Franciaország által benyújtott bizonyítékoknak megfelelően attól függően, hogy i) mekkora a légitársaság által a repülőtéri szolgáltatásokról szóló

([138]) Az *Európai Közösségek Bizottsága* kontra *Németországi Szövetségi Köztársaság* C-70/72. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1973., 813. o.) 13. pontja.

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

([140]) A *Spanyol Királyság* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* C-278/92., C-279/92. és C280/92. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1994., I-4103. o.) 75. pontja.

([141]) A *Belga Királyság* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* C-75/97. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1999., I-3671. o.) 64–65. pontja.

([142]) Az egyes megállapodások által nyújtott gazdasági előny meglétének vizsgálatakor ismertetettek szerint a támogatás a CCIPB és a Ryanair vagy a Ryanair/AMS közötti kétirányú forgalomból származik. A forgalom gyakorisága eltérő, néhány folyamatos, néhány olyan fizetési gyakorisággal párosul, amelyet a megállapodások aláírásakor nem lehet egyértelműen előre jelezni. Ugyanez igaz a repülőtéri díjak kifizetésére. Ugyanakkor a gazdasági előny meglétének vizsgálatakor a várt többlet pénzforgalom számít. A Transavia üzleti tervéből és a Franciaország által benyújtott üzleti növekedési tervek javasolt rekonstrukciójából egyértelműen kiderül, hogy egy ésszerű piacgazdasági szereplő a jelenlegi esetben éves alapon határozná meg az egyes megállapodásokhoz kapcsolódóan várt többlet pénzforgalmat. Ezért logikus, hogy az egyes megállapodásokból származó támogatási összegeket is éves alapon határozzák meg. Ezek a támogatási összegek megfelelnek azoknak az összegeknek, amelyeket az egyes megállapodásokról folytatott tárgyalások során egy piacgazdasági szereplő a Ryanairtől/AMS-től kért volna minden évben a repülőtéri és a földi kiszolgálási díjakon felül, miközben minden más megegyezik (különösen a marketingköltségek), hogy jövedelmező legyen a megállapodás.

megállapodás értelmében fizetett leszállási díj, utaskiszolgálási díj és földi kiszolgálási díj vonatkozásában utólag megállapított tényleges kifizetések és az ezekre a 7–12. táblázatban feltüntetett bevételi tételekre vonatkozó (előzetes) előrejelzések különbözete, és ii) mekkora a légitársaság és a leányvállalatai számára a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás alapján ténylegesen kifizetett, utólag megállapított marketingköltségek és a 7–12. táblázatban feltüntetett (előzetes) várt marketingköltségek különbözete.

(591) Emellett a Bizottság úgy véli, hogy a légitársaságnak juttatott tényleges előny a szóban forgó megállapodás érvényességi idejére korlátozódik. Az egyes megállapodások lejártát követően a Ryanair/AMS nem kapott kifizetéseket e megállapodások értelmében, és nem jutott előnyhöz a repülőtéri infrastruktúrához és a földi kiszolgáláshoz való hozzáférés révén e megállapodások értelmében. Ebből következően a fent ismertetett módon kiszámított és az adott megállapodáshoz kapcsolódó támogatások összegét nullára csökkentették azokra az évekre, amikor a megállapodás már nem volt érvényes (különösen akkor, ha a felek közös megegyezése alapján idő előtti szüntették meg).

(592) Így a Ryanairrel és az AMS-szel visszafizetendő, az idő előtt megszüntetett megállapodásokból származó támogatási összegeket nullára kell csökkenteni a megállapodás tényleges megszűnése és a megállapodás aláírásakor várt lejárati időpont közötti időszak vonatkozásában. Ez vonatkozik a 2003. január 28-i, a 2005. június 30-i és a 2007. szeptember 25-i megállapodásra, és az utolsó két megállapodás két módosítására.

(593) A 16. táblázat feltünteti, milyen összegek alapján kell kiszámolni a visszatérítendő összegeket. Ezek az összegek a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásával megállapított többlet pénzforgalom (költségekkel csökkentett bevételek) negatív részéből állnak, a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodások esetében a nem felhasznált évekre vonatkozó összegek levonásával ([143]).

([143]) A Pau–London útvonal vonatkozásában 2003. január 28-án kötött megállapodás tekintetében, mivel a tényleges lejáratának ideje 2005. június 30., a megállapodás értelmében kapott támogatási összeg 2006-tól 2008-ig bezárólag nulla. 2005-ben a támogatás összege a 2005-re várt többlet pénzforgalom negatív részének felel meg, amelyet kiigazítanak a 2005. év azon részére, amikor a megállapodás még érvényben volt. Ugyanez a logika vonatkozik a 2005. június 30-i megállapodásokra, amelyek érvényessége (a 2009. június 16-i módosításból kifolyólag) 2009. január 1-jén megszűnt. Ugyanez a logika vonatkozik ugyanerre a 2009. június 16-i módosításra, a 2007. szeptember 25-i megállapodásra és annak 2009. június 16-i módosítására, amelyek érvényessége 2010. március 30-án megszűnt, amikor hatályba lépett a Pau–London, Pau–Charleroi és Pau–Beauvais útvonalról szóló új megállapodás. Ugyanakkor a 16. táblázatban feltüntetett összegek kiigazíthatók a visszatérítendő összegek kiszámítása érdekében (lásd az (589) preambulumbekezdést).

16. táblázat

A visszatérítendő összegekkel kapcsolatos információk

(EUR)

Kedvezményezett	Megállapodások	Az egyes megállapodások keretében felvett támogatás indikatív összege ([1])									A visszatérítendő támogatás indikatív összege (Tőke)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	London – 2003. január 28.	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0–99 999]							[300 000–599 999]
Ryanair/AMS	London – 2005. június 30.			[0–99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0–99 999]				
	A 2005. június 30-i megállapodás 2009. június 16-i módosítása (London)							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Charleroi – 2007. szeptember 25.					[0–99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0–99 999]		
	A 2007. szeptember 25-i megállapodás 2009. június 16-i módosítása (Charleroi)							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Bristol – 2008. március 17. és 31.						[0–99 999]				
	Bristol – 2009. június 16.							[0–99 999]			
	London, Charleroi és Beauvais – 2010. január 28.								[300 000–599 999]	[100 000-299 999]	
	Összesen (Ryanair/AMS)			[0–99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	[600 000–999 999]	[100 000-299 999]	[1 500 000 — 2 199 999]
Transavia	Amszterdam – 2006. január 23.				[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]				[300 000–599 999]

([1]) A kamat kiszámítását illetően a támogatás kifizetésének napja a szóban forgó év december 31.. Lásd az (597) preambulumbekezdést.

(594) A (290) preambulumbekezdésben leírtaknak megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy az állami támogatásra vonatkozó szabályok alkalmazása értelmében a Ryanair és az AMS egyetlen gazdasági szereplő, és a marketingszolgáltatásokról, illetve a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, ugyanazon a napon kötött megállapodások a gazdasági szereplő és a CCIPB közötti egyetlen ügyletnek tekintendők. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a Ryanair és az AMS egyetemlegesen felel a 2005–2010 közötti megállapodásokból származó valamennyi támogatás visszatérítéséért, amelynek indikatív összege [1 500 000–2 199 999] EUR. Ugyanakkor egyedül a Ryanair felel a 2003. január 28-i megállapodásból származó támogatás visszatérítéséért, amelynek indikatív összege [300 000–599 999] EUR, mert ezt az egy megállapodást közvetlenül a CCIPB és a Ryanair kötötte, és az AMS nem vett részt az ügyletben.

(595) A repülőtéri szolgáltatásokról, illetve a marketingszolgáltatásokról szóló, a CCIPB és a Transavia között 2006. január 26-án kötött megállapodás keretében 2006–2009 között ténylegesen kifizetett támogatás indikatív összege [300 000–599 999] EUR.

(596) A francia hatóságoknak a határozatról szóló értesítéstől számított négy hónapon belül vissza kell követelniük a fent említett összegeket.

(597) A francia hatóságoknak továbbá a 794/2004/EK bizottsági rendelet ([144]) V. fejezetének megfelelően visszatérítési kamatot is fel kell számítaniuk a támogatás összegére, amely attól a naptól esedékes, amikor a szóban forgó támogatást a vállalkozás rendelkezésére bocsátották – azaz a támogatás tényleges kifizetésének napjától –, addig a napig, amíg ténylegesen megtörténik a visszafizetés ([145]). Mivel ebben az esetben a támogatást alkotó pénzforgalom összetett, és évente több alkalomból származik, a bevételek egyes kategóriái esetében pedig akár folyamatos, a Bizottság úgy véli, hogy a visszatérítési kamat kiszámításánál elfogadható az a megközelítés, hogy a szóban forgó támogatás kifizetésének időpontját az év végében, vagyis minden érintett év december 31-ben határozzák meg.

(598) Az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően, ha egy tagállam előre nem látott és előre nem látható nehézségekkel, vagy a Bizottság által figyelmen kívül hagyott következményekkel szembesül, e problémákat – a megfelelő módosításokra vonatkozó javaslatokkal együtt – megfontolásra a Bizottság elé terjesztheti. Ilyen esetekben a Bizottságnak és az érintett tagállamnak jóhiszeműen együtt kell működnie, hogy leküzdjék a nehézségeket, miközben teljes mértékben figyelembe veszik az EUMSZ rendelkezéseit ([146]).

(599) A Bizottság felkéri Franciaországot, hogy értesítse az e határozat végrehajtása során esetlegesen felmerült problémákról,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A Franciaország által a Ryanairnek jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével, a repülőtéri szolgáltatásokról és a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair által a Pau–London Stansted útvonal vonatkozásában 2003. január 28-án kötött megállapodás keretében nyújtott állami támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

(2) Az alábbi intézkedéseket, amelyek állami támogatást tartalmaznak, Franciaország jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hozta a Ryanair és az Airport Marketing Services javára, és összeegyeztethetetlenek a belső piaccal:

a) a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair által a Pau–London Stansted útvonal vonatkozásában 2005. június 30-án kötött megállapodás, valamint a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között ugyanazon a napon kötött megállapodás;

b) a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között a Pau–London Stansted útvonal vonatkozásában 2005. június 30-án kötött megállapodás 2009. június 16-i módosítása;

c) a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara 2007. szeptember 25-i levele a Ryanairnek, amelyben meghosszabbítják a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2005. június 30-án a Pau–Charleroi útvonal vonatkozásában kötött megállapodást, valamint a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között ugyanazon a napon kötött megállapodást;

([144]) Lásd a (fent hivatkozott) 659/1999/EK rendelet 14. cikkének (2) bekezdését.

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

([146]) Lásd például az *Európai Közösségek Bizottsága* kontra *Németországi Szövetségi Köztársaság* (EBHT 1989., 175. o.) C-94/87. sz. ügyben született ítélet 9. pontját, és az *Európai Közösségek Bizottsága* kontra *Olasz Köztársaság* C-348/93. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1995., I-673. o.) 17. pontját.

d) a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2007. szeptember 25-én kötött megállapodás 2009. június 16-i módosítása;

e) a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara 2008. március 17-i levele a Ryanairnek, amelyben meghosszabbítják a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között a Pau–Bristol útvonal vonatkozásában 2005. június 30-án kötött megállapodást, valamint a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2008. március 31-én ugyanannak az útvonalnak a vonatkozásában kötött megállapodást;

f) a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara 2009. június 16-i levele a Ryanairnek, amelyben meghosszabbítják a repülőtéri szolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között a Pau–Bristol útvonal vonatkozásában 2005. június 30-án kötött megállapodást, valamint a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között ugyanazon a napon ugyanannak az útvonalnak a vonatkozásában kötött megállapodást;

g) a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között a Pau–London, a Pau–Charleroi és a Pau–Beauvais útvonal vonatkozásában 2010. január 28-án kötött megállapodás, és a repülőtéri szolgáltatásokról szóló „hallgatólagos" megállapodás ([147]).

(3) A Franciaország által a Transaviának jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével, a repülőtéri és a marketingszolgáltatásokról szóló, a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Transavia által 2006. január 23-án kötött megállapodás keretében juttatott állami támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

2. cikk

(1) A Franciaország által a Pau–Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamarának nyújtott 2004. és 2009. évi, 5,8 millió EUR összegű eszközbeszerzési támogatások az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek, és Franciaország az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével ítélte oda őket.

(2) A cikk (1) bekezdésében említett támogatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében olyan állami támogatásnak minősül, amely összeegyeztethető a belső piaccal.

3. cikk

(1) Franciaországnak vissza kell fizettetnie a kedvezményezettekkel az 1. cikkben említett támogatást.

(2) A visszatérítendő összegek után kamatot kell felszámítani attól a naptól kezdődően, amikor a támogatást a kedvezményezettek rendelkezésére bocsátották, egészen a tényleges visszafizetésig.

(3) A kamatokat a 794/2004/EK rendelet V. fejezetével és a 794/2004/EK rendeletet módosító 271/2008/EK bizottsági rendelettel ([148]) összhangban kamatos kamat formájában kell kiszámítani.

(4) Franciaország a határozat elfogadásának napjától kezdve megszünteti az 1. cikkben említett támogatás valamennyi függőben lévő kifizetését.

4. cikk

(1) Az 1. cikkben említett támogatást azonnal és ténylegesen vissza kell fizetni.

(2) Franciaország biztosítja a határozatnak az arról szóló értesítéstől számított négy hónapon belüli végrehajtását.

5. cikk

(1) A határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül Franciaország benyújtja a Bizottságnak a következő információkat:

a) a 3. cikk értelmében visszatérítendő támogatás összege;

b) a visszatérítési kamat kiszámítása;

([147]) Lásd a (286) preambulumbekezdést.

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

c) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott, illetve tervezett intézkedések részletes leírása;

d) az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezetteket felszólították a támogatás visszafizetésére.

(2) Amíg az 1. cikkben említett támogatást teljes egészében vissza nem fizetik, Franciaország rendszeresen tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtásának érdekében meghozott nemzeti intézkedések előrehaladásáról. A Bizottság kérésére Franciaország azonnal tájékoztatást nyújt az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott, illetve tervezett intézkedésekről. Ugyancsak részletes tájékoztatást nyújt a kedvezményezettek által már visszafizetett támogatási összegekről és kamatokról.

6. cikk

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2014. július 23-án.

a Bizottság részéről

Joaquín ALMUNIA

alelnök