II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/1861 HATÁROZATA

(2016. július 29.)

SA.33983 (2013/C) (korábbi 2012/NN) (korábbi 2011/N) számú állami támogatásról – Olaszország – Közszolgáltatási kötelezettségekért nyújtott kompenzáció a szardíniai repülőterek számára

(az értesítés a C(2016) 4862. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

miután az érdekelteket a fenti rendelkezések értelmében felszólították arra, hogy észrevételeiket közöljék ([1]), és tekintettel ezen észrevételekre,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) 2011. november 30-án Olaszország a szardíniai repülőtér-üzemeltetők számára közszolgáltatási kötelezettségekért nyújtott kompenzációs programot jelentett be, amelynek célja a légi közlekedés erősítése és fejlesztése. A bejelentés a Bizottság elektronikus bejelentési rendszerén keresztül történt.

(2) A Bizottság 2012. január 30-án, 2012. április 24-én és 2012. július 12-én kelt levelében további információkat kért Olaszországtól a bejelentést illetően. Olaszország e megkeresésekre 2012. február 24-én, 2012. május 30-án és 2012. augusztus 9-én kelt levelében válaszolt.

(3) A kapott információk alapján, miszerint előfordulhat, hogy Olaszország az intézkedést még a Bizottság jóváhagyó döntése előtt bevezeti, a Bizottság úgy döntött, hogy az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([2]) jogellenes állami támogatásról szóló 3. fejezete értelmében megvizsgálja az intézkedést.

(4) 2012. november 30-án Olaszország arra kérte a Bizottságot, hogy adja meg a határozat időzítését, továbbá az eljárással kapcsolatban bizonyos pontosításokat kért. A Bizottság 2012. december 7-én továbbított levelében válaszolt Olaszország kérdéseire.

(5) 2013. január 23-án kelt levelében a Bizottság értesítette Olaszországot arról, hogy az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).

([1]) HL C 152., 2013.5.30., 30. o.
([2]) A Tanács 2015. július 13-i (EU) 2015/1589 rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.)

(6) Olaszország 2013. március 21-én nyújtotta be az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit (a mellékletek 2013. március 22-én érkeztek meg).

(7) Az eljárás megindításáról szóló határozatot 2013. május 30-án közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy az állítólagos támogatási intézkedésekkel kapcsolatban nyújtsák be észrevételeiket.

(8) 2013. április 10-én a Bizottság az egyik érdekelt féltől, a Ryanair Ltd-től kapott az esettel kapcsolatos észrevételeket. A Bizottság 2013. május 3-i levelében továbbította ezeket az észrevételeket Olaszországnak. Olaszország a Ryanairtől kapott észrevételekre nem reagált.

(9) A Bizottsághoz a későbbiekben a következő érdekelt felektől érkeztek észrevételek:

a) 2013. június 28-án a Ryanairtől és a nevében eljáró tanácsadó cégtől;

b) 2013. július 1-jén a GEASAR S.p.A-tól, az olbiai repülőtér üzemeltetőjétől;

c) 2013. július 29-én a SOGEAAL S.p.A-tól, az algherói repülőtér üzemeltetőjétől;

d) 2013. július 30-án és 2013. augusztus 2-án a SOGAER S.p.A-tól, a cagliari repülőtér üzemeltetőjétől;

e) 2013. július 30-án az easyJettől.

(10) 2013. július 31-én a Bizottság továbbította Olaszországnak a GEASAR-tól és a SOGEAAL-tól érkezett észrevétel nem bizalmas változatát, amely így lehetőséget kapott a válaszadásra. A Bizottság a SOGAER és a Ryanair észrevételeit augusztus 2-án, az easyJet észrevételeit pedig augusztus 7-én továbbította Olaszországnak.

(11) 2013. szeptember 27-én Olaszország tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván reagálni a három repülőtér-üzemeltetőtől kapott észrevételekre. 2013. november 20-án és 21-én Olaszország megküldte a Bizottságnak a Ryanair észrevételeire adott válaszát. Olaszország az easyJet észrevételeire nem reagált.

(12) 2013. december 20-án a Ryanair további észrevételeket nyújtott be, amelyeket 2014. január 9-én továbbítottak Olaszország felé. Olaszország ezekre az észrevételekre nem reagált.

(13) 2014. január 17-én és 2014. január 31-én a Ryanair további észrevételeket nyújtott be, amelyeket 2015. január 12-én továbbítottak Olaszország felé. Olaszország ezekre az észrevételekre nem reagált.

(14) 2014. február 25-én kelt levelében a Bizottság tájékoztatta Olaszországot a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás ([3]) 2014. február 20-án történt elfogadásáról, illetve arról, hogy ez az iránymutatás az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetésétől kezdődően erre az ügyre is alkalmazandó lesz. A Bizottság lehetőséget adott Olaszország számára, hogy az iránymutatásnak az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetésétől számított 20 munkanapon belül észrevételeket tegyen az iránymutatásról és annak alkalmazásáról.

(15) 2014. február 24-én kelt levelében a Bizottság az érdekelt feleket is tájékoztatta a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás elfogadásáról, illetve arról, hogy ez az iránymutatás az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetésétől kezdődően erre az ügyre is alkalmazandó lesz. A Bizottság lehetőséget adott az érdekelt felek számára, hogy az iránymutatásnak az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetésétől számított 20 munkanapon belül észrevételeket tegyen az iránymutatásról és annak alkalmazásáról.

(16) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatást 2014. április 4-én hirdették ki az Európai Unió Hivatalos Lapjában. Ez az iránymutatás lépett az 1994. évi légi közlekedési iránymutatás ([4]), valamint a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás ([5]) helyébe.

(17) 2014. április 15-én felhívást tettek közzé az Európai Unió Hivatalos Lapjában, amelyben felkérték a tagállamokat és az érdekelt feleket, hogy a közzététel időpontjától számított egy hónapon belül nyújtsák be észrevételeiket a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásnak az erre az ügyre való alkalmazásával kapcsolatban ([6]).

([3]) Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról, (HL C 99., 2014.4.4., 3. o.).
([4]) Az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének, valamint az EGT–megállapodás 61. cikkének a légi közlekedést érintő állami támogatásokra való alkalmazása (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.).
([5]) A repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatások, (HL C 312., 2005.12.9., 1. o.).
([6]) HL C 113., 2014.4.15., 30. o.

(18) 2014. június 13-án a SOGAER az új iránymutatás összefüggésében nyújtott be az esettel kapcsolatos észrevételeket. A GEASAR és a SOGEAAL 2014. június 16-án, míg az easyJet 2014. július 4-én nyújtotta be észrevételeit. A SOGAER-től, a GEASAR-tól, a SOGEAAL-tól és a easyJettől kapott észrevételeket a Bizottság 2014. július 9-én továbbította Olaszországnak. Olaszország ezekre az észrevételekre még nem reagált.

(19) 2014. szeptember 12-én és 26-án a Ryanair az esettel kapcsolatban további észrevételeket nyújtott be. Ezeket az észrevételeket a Bizottság 2014. október 28-án továbbította Olaszországnak. Olaszország ezekre az észrevételekre még nem reagált.

(20) 2015. január 26-án a Ryanair és a nevében eljáró tanácsadó cég további észrevételeket nyújtott be, amelyeket 2015. február 4-én továbbítottak Olaszországnak. Olaszország ezekre az észrevételekre még nem reagált.

(21) 2015. február 27-én és 2015. március 2-án a Ryanair és a nevében eljáró tanácsadó cég további észrevételeket nyújtott be, amelyeket 2015. március 24-én továbbítottak Olaszországnak. Olaszország ezekre az észrevételekre még nem reagált.

(22) 2015. március 18-án a Bizottság felkérte Olaszországot, hogy az esettel kapcsolatban nyújtson további tájékoztatást. Olaszország 2015. május 11-én, 18-án és 19-én válaszolt.

(23) 2015. március 31-én az easyJet az eredeti, 2013. július 30-i beadványát kiegészítendő további észrevételeket nyújtott be. 2015. május 1-jén és 14-én az easyJet és a nevében eljáró tanácsadó cég további észrevételeket nyújtott be az esettel kapcsolatban. 2015. június 1-jén az easyJet az esettel kapcsolatban további észrevételeket nyújtott be. Mindezeket az észrevételeket 2015. július 6-án továbbították Olaszországnak. 2015. szeptember 17-én Olaszország benyújtotta az easyJet és a nevében eljáró tanácsadó cég által benyújtott észrevételekkel kapcsolatos észrevételeit.

(24) A Bizottság 2015. június 29-én további tájékoztatást kért Olaszországtól. Olaszország 2015. július 14-én részleges választ küldött, majd 2015. szeptember 10-én küldte meg az ehhez a válaszhoz tartozó mellékleteket.

(25) A Bizottság 2015. július 17-én további tájékoztatást kért Olaszországtól. Olaszország 2015. szeptember 11-én válaszolt.

(26) A Bizottság 2015. október 8-án és 14-én további tájékoztatást kért Olaszországtól. Olaszország 2015. november 5-én válaszolt.

(27) 2015. november 24-én Olaszország az esettel kapcsolatban további információkat szolgáltatott.

(28) A Bizottság 2015. november 24-én további pontosításokat kért Olaszországtól. Olaszország 2015. november 27-én válaszolt.

(29) 2015. december 4-én a Ryanair és a nevében eljáró tanácsadó cég további tájékoztatást nyújtott az esettel kapcsolatban, amelyet 2015. december 8-án továbbítottak Olaszországnak. Olaszország 2015. december 16-án küldött válaszában arról tájékoztatott, hogy e dokumentumokkal kapcsolatban nincsenek megjegyzései.

(30) 2015. december 11-én, 16-án és 17-én Olaszország az esettel kapcsolatban további észrevételeket nyújtott be.

2. **A TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA**

2.1. *AZ INTÉZKEDÉS MEGNEVEZÉSE ÉS CÉLKITŰZÉSEI*

(31) A bejelentett program közszolgáltatási kötelezettségeikért a szardíniai repülőterek üzemeltetői számára nyújt kompenzációt, amelynek célja a légi közlekedés erősítése és fejlesztése. Olaszország azt állítja, hogy e közszolgáltatási kötelezettségek egy általános érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódnak. A programot a 2010. április 13-i 10. sz. szardíniai regionális törvény ([7]) (a továbbiakban: a 10/2010. sz. törvény) 3. cikke értelmében hozták létre.

(32) Ez a cikk határozza meg a program célját, amely a Szardíniából és Szardíniába irányuló légi közlekedésnek a repülési műveletek kibővítése általi megerősítésében áll, a téli időszakban érvényes járatsűrűséget és az újonnan kiszolgált célállomásokat is ideértve. E célból a szardínia repülőterek az állami finanszírozást közszolgáltatási kompenzációként továbbították a légitársaságoknak.

([7]) Legge Regionale 13 aprile 2010, n.10 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo – Art.3: Incentivi alla destagionalizzazione dei collegamenti aerei isolani.

(33) A program tágabb célkitűzése a regionális gazdaságnak a turistaforgalom növelése révén történő erősítése, különösen a nyári szezonon kívül.

2.2. *A TÁMOGATÁST NYÚJTÓ HATÓSÁG*

(34) Az engedélyező hatóság Szardínia régió (a továbbiakban: a régió). A régió Olaszországban autonóm régióként különleges státuszt élvez.

2.3. *JOGI HÁTTÉR*

(35) A 10/2010. sz. törvény 3. cikke rendelkezik a 2010–2013-as időszakban a szardíniai repülőtér-üzemeltetők részére a közszolgáltatási kötelezettségek kompenzációjaként juttatandó finanszírozásról. A 10/2010. sz. törvény végrehajtása a Regionális Végrehajtó Bizottság által hozott határozatok útján történik.

(36) A 2010. május 17-i 122/347. sz. regionális rendelet ([8]) kimondja, hogy a 10/2010. sz. törvényben megállapított összegek a regionális költségvetést terhelik.

(37) A szardíniai Regionális Végrehajtó Bizottság számos végrehajtási jogi aktust fogadott el, amelyek meghatározzák a 10/2010. sz. törvény alapján történő finanszírozáshoz való hozzáférés feltételeit és szabályait, az alábbiak szerint:

a) Szardínia 2010. július 29-i 29/36. sz. határozata ([9]) megállapítja azon utazási szolgáltatás kritériumait, jellegét és időtartamát, amelyre támogatás nyújtható, és iránymutatást nyújt a repülőterek tevékenységi terveinek („*programmi di attività*") megszövegezéséhez és értékeléséhez.

b) Szardínia 2010. december 6-i 43/37. sz. határozata ([10]) jóváhagyja a repülőtér-üzemeltetők által a 2010. évre vonatkozóan benyújtott tevékenységi terveket, valamint a 2010-ben részükre folyósítandó konkrét összeget.

c) Szardínia 2011. december 23-i 52/117. sz. határozata ([11]) a 2011-ben a repülőtér-üzemeltetők által benyújtott tevékenységi tervek alapján megállapítja a régió által a repülőtér-üzemeltetők részére a 2011–2013-as időszakban folyósítandó éves összegeket.

(38) A 2011. január 19-i 1. sz. regionális törvény ([12]) a régió által a repülőtereknek nyújtandó, a 10/2010. sz. törvényben meghatározott hozzájárulást 2011-ben 21 100 000 EUR-ra, 2012-ben és 2013-ban 21 500 000 EUR-ra csökkentette.

(39) A 2011. június 30-i 12. sz. regionális törvény ([13]) pénzügyi előlegek mechanizmusát hozza létre, amelyet a SFIRS-en ([14]) belüli eseti pénzügyi alap létrehozása révén fognak üzemeltetni. A SFIRS Szardínia régió saját belső pénzügyi vállalkozása, amely pénzügyi közvetítőként és a régió operatív ágaként megbízást kapott a régiótól, hogy hozza létre és működtesse a regionális alapot, amelynek célja pénzbeli előleg nyújtása kamatozó részvényesi finanszírozás formájában ([15]). A SFIRS a régió közvetlen irányítása és ellenőrzése alatt áll. Feladata a régió által a terület gazdasági és társadalmi fejlődése érdekében kidolgozott tervek, politikák és programok kezelése. Igazgatótanácsának tagjait a régió nevezi ki. A 2011. augusztus 9-i 15. sz. megbízási aktus ([16]) a SFIRS-t megbízza a „repülőtelek regionális alapjának" ([17]) (a továbbiakban: regionális alap) létrehozásával és kezelésével, amelynek célja, hogy a régió által nyújtandó hozzájáruláshoz pénzbeli előleget nyújtson. A 2011. augusztus 9-i 500. sz. határozat ([18]) jóváhagyja a regionális alap megvalósítására vonatkozó részletes szabályokat. A 2012. január 30-i 22. sz. határozat ([19]) kiegészíti a 2011. augusztus 9-i 500. sz. határozatban megállapított szabályokat.

([8]) Decreto Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio n.122 del 2010.5.17.

([9]) Deliberazione della Giunta regionale No 29/36 del 2010.7.29. – Attuazione dell'art. 3 della L.R. 13 aprile 2010, n.10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo.

([10]) Deliberazione della Giunta regionale No 43/37 del 2010.12.6. – Legge regionale 13 aprile 2010, No 10, art. 3. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività degli aeroporti.

([11]) Deliberazione No 52/117 del 2011.12.23. – Legge regionale 13 aprile 2010, No 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività triennio 2011-2013.

([12]) Legge Regionale 19 gennaio 2011, n.1 – Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Regione (Legge finanziaria 2011).

([13]) Legge Regionale 30 giugno 2011, n.12 Art.4, commi 32 e 33.

([14]) Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna SpA – www.sfirs.it – Pénzügyi közvetítő az 1993. szeptember 1-jei 385. sz. törvényerejű rendelet 106. és 107. cikke értelmében.

([15]) „Anticipazioni finanziarie a titolo di finanziamento soci oneroso".

([16]) Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.

([17]) Fondo regionale aeroporti.

([18]) Determinazione del Direttore del Servizio Pianificazione e Programmazione Sistemi di trasporto No 694 del 2 ottobre 2012 di integrazione del regolamento di attuazione del Fondo aeroporti a seguito della legge regionale No 15/2012.

([19]) Determinazione No 22 del 2012.1.30. – Legge regionale 30 giugno 2011, No 12 – Art. 4, commi 32 e 33 – Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Regolamento attuativo.

(40) A 2012. augusztus 7-i 15. sz. regionális törvény ([20]) módosítja a 2011. június 30-i regionális törvényt. A 2012. október 2-i 694. sz. határozat ([21]) a 2012. augusztus 7-i regionális törvényt hajtja végre, valamint kiegészíti és módosítja a regionális alap végrehajtásának szabályait azáltal, hogy kiterjeszti a 2011. június 30-i törvény alkalmazását a 2012-es és 2013-as évre.

(41) A 2014. február 5-i 4/34. sz. határozat ([22]) módosítja a 2013. évi regionális hozzájárulás elosztását, mivel figyelembe veszi a regionális hozzájárulás csökkentését, amelyről a régiónak a 10/2010. sz. törvény szerinti tevékenységek finanszírozására fordítandó költségvetésének és a három repülőtér-üzemeltető által viselt tényleges költségek összefüggésében döntöttek.

2.4. *A PROGRAM*

(42) A bejelentett program célja a légi közlekedés fejlesztése, és a Szardíniába irányuló és onnan induló légi összeköttetések szezonalitásának csökkentése, ami hozzájárul a turizmus élénkítésének és a regionális gazdaság erősítésének átfogó célkitűzéséhez. E célból a 10/2010. sz. törvény 3. cikke rendelkezik a 2010–2013-as időszakban a szardíniai repülőtér-üzemeltetők részére a közszolgáltatási kötelezettségek kompenzációjaként juttatandó finanszírozásról.

(43) A végrehajtási határozat pontosítja, hogy a 10/2010. sz. törvény célkitűzése – a szezonalitás csökkentése – annak az időszaknak a kiterjesztését illeti, amely során a járatok üzemelnek. Ez pedig az úgynevezett elő- és utószezon (a nyári szezont megelőző és azt követő hónapok, azaz április, május, szeptember és október) során vagy a téli szezonban üzemeltetett járatok gyakoriságának növelését, valamint a Szardíniából korábban nem kiszolgált, új útvonalak megnyitását jelenti. A program indoklása egy olyan regionális közlekedéspolitika támogatása, amely megerősíti az érintett közösségek gazdasági, társadalmi és területi kohézióját azáltal, hogy Szardínia sziget megközelíthetőségi hátrányaival foglalkozik.

(44) A 2.3. részben említett határozatok a következő három tevékenységet állapítják meg:

a) *A légi forgalom légitársaságok általi növelése (1. tevékenység)* A légitársaságoknak és a repülőtér-üzemeltetőknek kell meghatározniuk a részletes „tevékenységi tervekben” a légi forgalom növelésére és az idegenforgalom szezonális jellegének csökkentésére irányuló stratégiáikat oly módon, hogy meghatározzák a stratégiai érdekű útvonalakat, járatsűrűséget, a kínált kapacitást és a későbbi forgalmi célokat. E célok teljesülése esetén pénzügyi kompenzáció kerül folyósításra; ha viszont a célok nem teljesülnek, pénzbüntetést kell fizetni.

b) *Szardínia mint idegenforgalmi célállomás légitársaságok általi népszerűsítése („2. tevékenység”)* Az előbbiekben említett „tevékenységi tervben” a légitársaságoknak és repülőtér-üzemeltetőknek konkrét marketing- és reklámtevékenységeket is meg kell határozniuk, amelyek célja az utaslétszám növelése és a repülőtér vonzáskörzetének népszerűsítése.

c) A repülőtér-üzemeltetők által a légitársaságoktól eltérő egyéb szolgáltatóktól ([23]) a régió nevében megrendelt promóciós tevékenységek („3. tevékenység”).

(45) Amint a régió jóváhagyta a tevékenységi terveket, és a repülőtérre és a szardíniai gazdasági tevékenység egészére gyakorolt gazdasági hatásuk alapján értékelte az abban javasolt tevékenységeket, ennek megfelelően szétosztja az adott évben és az adott repülőtérre vonatkozóan rendelkezésre álló pénzügyi forrásokat.

(46) A repülőtér-üzemeltetőknek nyújtott kompenzációt a légitársaságokat a stratégiai – nemzeti vagy nemzetközi – útvonalak kiszolgálása és az éves célzott utaslétszám elérése miatt terhelő becsült költségek alapján számítják ki. Amint meghatározták a célzott utaslétszámot, a repülőtér-üzemeltetők kiválasztják azokat a légitársaságokat, amelyeknek a szóban forgó járatokat üzemeltetniük kell. A kiválasztott fuvarozók kapják azt a kompenzációt, amely fedezi a működési költségeik és a repülőjegyekből származó tényleges vagy feltételezett bevételek közötti különbözetet.

(47) Az Olaszországtól érkezett bejelentésben megemlítik, hogy a régiónak kell jóváhagynia a repülőtér-üzemeltetők által az érdekelt légitársaságok kiválasztására tartott pályázati eljárást. A Bizottságot nem értesítették a repülőtér-üzemeltetők által szervezett pályázatokról. Olaszország szerint a légitársaságokat a repülőtér-üzemeltetők részére

([20]) Legge Regionale 7 agosto 2012, No 15, Art. 2.
([21]) Determinazione Prot. No 7641 Rep. No 694 del 2 ottobre 2012 – Legge regionale 30 giugno 2011, No 12 – Art. 4, commi 32 e 33, modificata e integrata dalla legge regionale 7 agosto 2012, No 15, art. 2 – Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Rimodulazione e integrazione Regolamento attuativo.
([22]) Deliberazione No 4/34 del 2014.2.5. – Legge regionale 13 aprile 2010, n.10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Riparto risorse annualità 2013.
([23]) Például reklámügynökségektől vagy turisztikai hivataloktól.

a hirdetménynek a honlapjukon történő közzététele után benyújtott, legvonzóbb kereskedelmi ajánlatok alapján választották ki. A repülőterekkel kapcsolatban a támogatási program célja a regionális repülőterek rendszerének koordinált fejlesztése, amelynek során a regionális repülőterek egymást kiegészítő helyzetbe kerülnek ([24]).

2.5. *A LÉGITÁRSASÁGOK ÁLTAL VÉGZETT MARKETINGTEVÉKENYSÉGEK*

(48) A 10/2010. sz. törvény úgy rendelkezik, hogy a 2. tevékenység összefüggésében a repülőtér-üzemeltetők Szardínia mint idegenforgalmi célállomás népszerűsítése érdekében kössenek a légitársaságokkal marketingmegállapodásokat. A tevékenységi terveknek ezért konkrét marketing- és reklámstratégiákat is meg kell határozniuk, amelyek célja az utaslétszám növelése és a repülőtér vonzáskörzetének népszerűsítése.

(49) A repülőtér-üzemeltetők az adott légitársaságtól függően kétféle megállapodást kötöttek: vagy egy egységes megállapodást, amely tartalmazta mind a repülőtéri szolgáltatásokat, mind pedig a marketing-szolgáltatásokat, vagy két külön szerződést, például a Ryanair esetében, ahol kötöttek egy repülőtéri szolgáltatásokról szóló szerződést a Ryanairrel, valamint egy marketing-szolgáltatásokra irányuló megállapodást a Ryanair teljes tulajdonában lévő marketingvállalattal, az AMS-szel (Airport Marketing Services). A megállapodások a forgalomnövelést és a marketingintézkedéseket kombinálják és kapcsolják össze, és a forgalomnövelést célzó intézkedések sikerességétől függő díjrendszeren alapulnak. A megállapodások értelmében a légi fuvarozónak meghatározott repülőjárat-programot kell üzemeltetnie, és ezzel egy időben marketing- és reklámtervet kell kidolgoznia.

(50) A marketing alapjául egy, a célállomás repülőterével kapcsolatos külön oldal szolgál a légi fuvarozó honlapján, amely időnként rövid útleírást is tartalmaz. A marketing célja a régió idegenforgalmi látnivalóinak és üzleti lehetőségeinek népszerűsítése, valamint a külföldi beutazók részarányának növelése.

2.6. *AZ ÉRINTETT REPÜLŐTEREK*

(51) 2010-ben Szardínia öt repülőtérrel rendelkezett:

a) Alghero, amelynek az üzemeltetője a SO.GE.A.AL S.p.A. (a továbbiakban: *SOGEAAL*)

b) Cagliari-Elmas, amelynek az üzemeltetője a So.G.Aer. S.p.A. (a továbbiakban: SOGAER)

c) Olbia, amelynek az üzemeltetője a GEASAR S.p.A. (a továbbiakban: GEASAR)

d) Tortoli, amelynek az üzemeltetője a GE.AR.TO. S.p.A. (a továbbiakban: GEARTO)

e) Oristano, amelynek az üzemeltetője a SO.GE.A.OR. S.p.A. (a továbbiakban: SOGEAOR)

(52) E repülőtér-üzemeltetők mindegyike korlátolt felelősségű társaság. A SOGEAAL és a SOGAER köztulajdonban van. A GEASAR a Meridiana légi fuvarozó irányítása alatt áll.

(53) Olaszország megerősítette, hogy bár a 10/2010. sz. törvény valamennyi szardíniai repülőtérre vonatkozik, a szigeten található két kisebb repülőtér (Oristano és Tortolì-Arbatax, amelyek 200 000 fő alatti éves utaslétszámmal rendelkeznek ([25])) a 10/2010. sz. törvény alapján semmilyen támogatásban nem részesültek.

(54) Alghero Szardínia északnyugati részén, Olbia északkeleten, Cagliari pedig délen található. Az e repülőterek közötti, közúton megtett távolság és utazási idő az alábbiak szerint alakul ([26]):

Cagliari-Alghero 247 km – 2 ó 40 p

Cagliari-Olbia 273 km – 2 ó 51 p

Olbia-Alghero 136 km – 1 ó 53 p

([24]) Deliberazione No 29/36, 2010. július 29., 1. o.

([25]) Az oristanói repülőtér – amelynek működését 2011-ben felfüggesztették – utaslétszáma 2010-ben 7 000 fő körül volt, 2011-ben pedig mintegy 1 300 ezer fő volt. A Tortoli-Arbatax repülőtér utaslétszáma 2010-ben 13 500 fő körül volt, 2011-ben pedig mintegy 2 800 fő volt.

([26]) *Forrás:* Google Térkép.

2.6.1. A CAGLIARI REPÜLŐTÉR

(55) A SOGAER nevű repülőtér-üzemeltető köztulajdonban van, mivel a részvények többségének tulajdonosa Cagliari kereskedelmi kamarája (C.C.I.A. Cagliari), lásd az 1. táblázatot. A régió nem rendelkezik befolyással a cagliari kereskedelmi kamara felett ([27]), amely a tagvállalkozások által fizetett éves díjnak köszönhetően önálló finanszírozású szervezet. A kereskedelmi kamara független közjogi jogalany, amely a tagvállalkozásoknak nyújt különféle szolgáltatásokat ([28]).

1. táblázat

A SOGAER részvénytulajdonosi szerkezete ([1])

(%)

C.C.I.A. Cagliari	94,35
S.F.I.R.S. SpA	3,43
Banco di Sardegna SpA	1,05
Regione Autonoma Sardegna	0,72
Meridiana SpA	0,21
C.C.I.A.A. Oristano	0,10
Corsorzio Sardegna Costa Sud	0,06
Associazione Industriali Province della Sardegna Meridionale	0,04
CONFAPI Sardegna	0,03
Editorial Airon	0,01
Fima SpA	0,01

([1]) A repülőtér fő részvényese a közeljövőben el kívánja adni részvényei 40 %-át (*forrás:* 2013-as éves jelentés).

(56) 2014-ben repülőtér 3 639 627 utast szolgált ki ([29]). A repülőtér a sziget déli részén található, és forgalom szempontjából a legfontosabb repülőtérnek tekinthető. 2007 óta a SOGAER birtokában van a repülőtér irányításának teljes koncessziója. A repülőtér belföldi és nemzetközi járatokat üzemeltet. A jelen lévő legfontosabb légitársaságok a Ryanair, a Meridianafly, az Alitalia CAI, az Airone, az easyJet, a Volotea és az AirBerlin. A 2007–2009 közötti időszakban a repülőtér utasforgalmának 69 %-ára április és október között került sor.

(57) 2013. december 31-én a SOGAER 26,8 millió EUR forgalmat, és 1,7 millió EUR pozitív nettó eredményt ért el. A teljes eszközállomány 125,5 millió EUR-t tett ki.

2.6.2. ALGHERO REPÜLŐTERE

(58) Az algherói repülőtér üzemeltetője, a SOGEAAL 80,20 %-ban Szardínia régió tulajdonában, 19,80 %-ban pedig az SFIRS Sp.A. (a régió saját belső vállalkozása) tulajdonában van ([30]). A SOGEAAL 1995-ben kezdte meg tevékenységét egy részletes és időszakos koncesszió révén, amelyet 2007-ben teljeskörű koncesszióvá alakítottak át ([31]).

([27]) *Forrás:* Olaszországnak a Bizottság részére 2016. május 5-én megküldött közleménye.
([28]) Az olaszországi kereskedelmi kamarák státuszát az 1993. december 29-i 580. sz. törvény szabályozza.
([29]) *Forrás:* Wikipédia.
([30]) A SOGEAAL részvénytulajdonosi szerkezete tükrözi a 2010 során végbement változásokat. A repülőtér jelenleg privatizáció alatt áll.
([31]) Concessione di gestione totale.

(59) A repülőtér a sziget északnyugati részén található. Olaszország szerint a repülőtér vonzáskörzetéhez tartozik a sziget mintegy 35 %-a, amely a Sassari, az Oristano és a Nuoro tartomány 450 000 – 600 000 lakosát foglalja magában. A kereskedelmi utasforgalom tekintetében Alghero Szardínia harmadik legfontosabb repülőtere, amely 2014-ben összesen 1 639 374 utast szolgált ki ([32]).

(60) A repülőtéren háromféle légitársaság működik: a hagyományos légitársaságok, mint például az Alitalia, a Meridiana, az Iberia és a Lufthansa, a diszkont-légitársaságok, mint például az easyJet és a Ryanair, valamint a charter-légitársaságok, mint például a Tui Fly és a Jet Time. A 2007–2009 közötti időszakban a repülőtér utasforgalmának 75 %-ára április és október között került sor.

(61) 2013. december 31-én a SOGEAAL 15,9 millió EUR forgalmat, és 1,5 millió EUR negatív nettó eredményt ért el. A teljes eszközállomány 42,0 millió EUR-t tett ki.

2.6.3. OLBIA REPÜLŐTERE

(62) Az olbiai repülőtér üzemeltetője, a GEASAR többségében magánrészvényesek ([33]) tulajdonában van; lásd a 2. táblázatot.

2. táblázat

A GEASAR részvénytulajdonosi szerkezete

(%)

Meridiana S.p.A.	79,79
C.C.I.A.A. di Sassari (Camera di Commercio)	10,00
C.C.I.A.A. di Nuoro (Camera di Commercio)	8,42
Szardínia régió	1,59
Consorzio Costa Smeralda	0,20

(63) A GEASAR 1989-ben kezdte meg tevékenységét egy, az olbiai repülőtér üzemeltetésére irányuló részleges koncesszió révén. Olbia Szardínia északkeleti részén található. A repülőtér fogad hagyományos légitársaságokat, mint például az Alitalia és a Lufthansa, diszkont légitársaságokat, mint például az easyJet és a Vueling, valamint charter-légitársaságokat, mint például a Smartwings és a Mistral Air.

(64) A repülőtéren 2014-ben 2 127 718 utas fordult meg ([34]). A repülőtér főként belföldi és nemzetközi kereskedelmi utasforgalmat bonyolít. Tevékenysége elsősorban turisztikai jellegű, mivel ez a repülőtér szolgálja ki a *Costa Smeralda* idegenforgalmi célállomást. Ezért a forgalom főként a május és október közötti időszakra összpontosul: a 2007–2009 közötti időszakban a repülőtér utasforgalmának 84 %-ára április és október között került sor.

(65) 2013. december 31-én a GEASAR forgalma 27,0 millió EUR, pozitív nettó eredménye 2,8 millió EUR volt. A teljes eszközállomány 57,3 millió EUR-t tett ki.

2.7. *A SZARDÍNIA RÉGIÓ ÁLTAL BEVEZETETT FINANSZÍROZÁS MECHANIZMUSA ÉS STRUKTÚRÁJA*

2.7.1. A SZARDÍNIAI RÉGIÓ ÁLTAL NYÚJTOTT HOZZÁJÁRULÁSOK TELJES ÖSSZEGE

(66) Eredetileg a 10/2010. sz. törvény 3. cikke arra hatalmazta fel a régiót, hogy 2010-ben 19 700 000 EUR, majd az azt követő 2011-es, 2012-es és 2013-as évben évente 24 500 000 EUR összegű támogatást nyújtson a repülőtér-üzemeltetőknek.

([32]) *Forrás:* a repülőtér hivatalos honlapja.
([33]) Societa per azioni costituita nel 1985.
([34]) *Forrás:* Wikipédia.

(67) Ezen időszak során a régió – figyelembe véve saját forrásait és a repülőterek által benyújtott tevékenységi terveket – fokozatosan csökkentette az eredetileg a program finanszírozására szánt összegeket; lásd a 3. táblázatot.

3. táblázat

A szardíniai repülőterek javára előirányzott kompenzáció – 2010-2013

(EUR-ban)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**Összesen**
Alghero	9 960 000	10 559 913,00	9 094 919,77	8 029 737,87	37 644 570,64
Cagliari	5 000 000	4 777 320,33	8 405 080,23	9 261 925,37	27 444 325,93
Olbia	4 000 000	3 057 654,00	4 000 000,00	4 208 336,76	15 265 990,76
Oristano	300 000	—	—	—	300 000
Összesen	19 260 000	18 394 887,33	21 500 000	21 500 000	**80 654 887,33**

(68) A 2014. február 5-i 4/34. sz. határozat módosította a 2013. évi regionális hozzájárulást, és így 2013-ra a három repülőtér-üzemeltető számára összesen 17 500 000 EUR összegről rendelkezik; lásd a 4. táblázatot.

4. táblázat

A szardíniai repülőterek javára előirányzott kompenzáció (a 2014. február 5-i 4/34. határozat szerint)

(EUR-ban)

	2013. év
Alghero	8 235 603
Cagliari	5 264 397
Olbia	4 000 000
Összesen	17 500 000

(69) A különböző módosításokból eredő, a szardíniai régió által a három repülőtérnek ténylegesen nyújtott végső hozzájárulást az 5 ([35]). táblázat tartalmazza.

5. táblázat

A szardíniai repülőterek javára előirányzott végleges kompenzáció – 2010-2013

(EUR-ban)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**Összesen**
Alghero	9 960 000	10 559 913	9 094 920	8 235 603	37 850 436
Cagliari	5 000 000	4 777 320	8 405 080	5 264 397	23 446 797
Olbia	4 000 000	3 057 654	4 000 000	4 000 000	15 057 654
Oristano	300 000	—	—	—	300 000
Összesen	19 260 000	18 394 887	21 500 000	17 500 000	**76 654 887**

([35]) Az (53) preambulumbekezdésben foglaltak szerint eredetileg minden szardínia repülőtér részesült volna pénzbeli kompenzációban, az oristanói repülőteret is beleértve, de ezt később törölték.

(70) Az intézkedés a régió által a szardíniai repülőtér-üzemeltetők részére nyújtott közvetlen támogatások formájában valósul meg, az üzemeltetők pedig az érintett összegeket továbbítják a légitársaságoknak és az egyéb érintett szervezeteknek. A támogatásokat közvetlenül a regionális költségvetésből finanszírozzák. A repülőtér-üzemeltetőknek a kapott összegek nyomon követése céljából külön számlákat kell kezelniük.

2.7.2. A TEVÉKENYSÉGI TERVEK ÉS A STRATÉGIAI JELENTŐSÉGŰ ÚTVONALAK

(71) A szardínia repülőtér-üzemeltetőknek tevékenységi terveket kell készíteniük, amelyeket be kell nyújtaniuk a régióhoz jóváhagyásra. E tevékenységi terveknek tartalmazniuk kell a szardíniai repülőterek, valamint az európai és a nemzeti célállomások közötti point-to-point légi csatlakozások fejlesztésével kapcsolatos tevékenységeket, amelyeket a légitársaságokkal kötött megállapodások révén kell megvalósítani. E célból a tervnek tartalmaznia kell, hogy a felsorolt kezdeményezések ([36]) közül a repülőtér-üzemeltetők melyeket tartják a 10/2010. sz. törvényben megállapított célkitűzések, azaz a légi közlekedés fejlesztése és a szezonalitás csökkentése szempontjából megvalósíthatónak.

(72) A tervekben meg kell nevezni a stratégiai jelentőségű (belföldi és nemzetközi) útvonalakat, valamint a járatsűrűséggel, kihasználtsági tényezővel, új útvonalakkal, utaslétszámmal és marketingtevékenységgel kapcsolatos éves célokat.

(73) A tevékenységi terveknek tiszteletben kell tartaniuk a következő elveket:

a) A stratégiai jelentőségű útvonalaknak különbözniük kell az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete ([37]) értelmében közszolgáltatási kötelezettségek rendszere ([38]) alapján üzemeltetett útvonalaktól.

b) Az egyes támogatott útvonalakhoz nyújtott pénzügyi hozzájárulás összegének idővel csökkennie kell.

c) A légitársaságokkal kötött pénzügyi megállapodásnak tartalmaznia kell egy, a helyi terület népszerűsítésére vonatkozó tervet, amelynek összhangban kell állnia a régió idegenforgalommal kapcsolatos kommunikációs stratégiájával.

d) Amennyiben a repülőterek által kért kompenzáció teljes összege magasabb a regionális költségvetés által engedélyezett összegnél, előnyt élveznek a nemzetközi csatlakozások a belföldi útvonalakkal szemben (a több mint 3 millió lakost kiszolgáló célállomások kivételével), a nagyobb csomópontokat összekötő útvonalak, a jelentős forgalmi potenciállal rendelkező útvonalak, az egész évben, nem pedig szezonális alapon kiszolgált útvonalak, valamint a helyi repülőtéren működési telephelyet létrehozni kívánó társaságok.

(74) A stratégiai jelentőségű útvonalak üzemeltetése jelenti azt az általános gazdasági érdekű szolgáltatást, amelyet légitársaságoknak a kompenzációért cserébe nyújtaniuk kell (feltéve, hogy teljesülnek az utasforgalommal kapcsolatos célok). A tevékenységi terveket megfelelő gazdasági és pénzügyi előrejelzésekkel kell alátámasztani, amelyek ismertetik a szóban forgó kezdeményezések várható jövedelmezőségét, és jelzik az egyes érintett években az e tevékenységekkel kapcsolatos pénzügyi követelményeket. E követelmények közé tartozik a repülőtér-üzemeltető által befektetett saját források szintjének, valamint a forgalom-növekedésből hasznot húzó harmadik felek befektetései szintjének ismertetése.

(75) Az Olaszország által a hivatalos eljárás során benyújtott tényleges „tevékenységi tervek” megfelelnek a (73) preambulumbekezdésben meghatározott követelményeknek. Tartalmazzák a régió által kötelezően előírt információkat, mint például a támogatott személyszállítási ajánlat ismertetése, a nyújtandó kompenzáció részletes kalkulációja, valamint a közpénzből nyújtott támogatás várható gazdasági előnyei.

(76) Amint jóváhagyták a tevékenységi terveket, a régió ennek megfelelően dönt az egyes repülőtereknek nyújtandó éves pénzügyi forrásokról, miután a Szardínia gazdasági tevékenységére gyakorolt gazdasági hatásuk értékelése alapján értékelte a vállalt tevékenységeket.

([36]) Lásd a (44) preambulumbekezdést.
([37]) Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.).
([38]) 2000 óta a szardíniai repülőterek és Olaszország kontinentális részein található repülőterek közötti belföldi útvonalakon az uniós légi közlekedési szabályokkal összhangban már írtak elő közszolgáltatási kötelezettségeket.

(77) A tevékenységi tervek finanszírozása az alábbiak szerint zajlik:

a) a kedvezményezett repülőtér-üzemeltető előlegfizetésként kapja meg az első részletet, amely a tervekben előirányzott teljes összeg 20 %-ának felel meg;

b) a teljes finanszírozás 60 %-át időközi kifizetésként teljesítik a negyedéves jelentés átvételekor;

c) az utolsó részlet kifizetése a vonatkozó dokumentumok beérkezését követő 60 napon belül történik, miután a régió ellenőrizte az elvégzett tevékenységet, az elért eredményeket és a felmerült költségeket.

(78) A tevékenységi terveket a régió két határozatban hagyta jóvá:

a) Szardínia 2010. december 6-i 43/37. sz. határozata hagyta jóvá a cagliari, olbiai, algherói és oristanói repülőterek üzemeltetői által a 2010. évre vonatkozóan benyújtott tevékenységi terveket, valamint a részükre folyósítandó konkrét összegeket ([39]).

b) Szardínia 2011. december 23-i 52/117. sz. határozata hagyta jóvá a cagliari, olbiai és algherói repülőtér üzemeltetői által a 2011–2013-as időszakra vonatkozóan benyújtott tevékenységi terveket. A repülőterenként megállapított, elérendő utaslétszámot, valamint a kompenzáció három repülőtér közötti lebontását is meghatározza. A határozat továbbá pontosítja, hogy a 2011-re vonatkozó terveket véglegesnek kell tekinteni, mivel már elvégzett tevékenységekre vonatkoznak, míg a következő évre, azaz 2012-re és 2013-ra vonatkozó tervek még változhatnak.

2.7.3. A NYOMONKÖVETÉSI ELJÁRÁS

(79) A repülőtér-üzemeltetők feladata, hogy a 10/2010. sz. törvény és végrehajtási jogi aktusainak rendelkezéseivel összhangban elkészítsék a tevékenységi tervet. A terv elkészítése során együtt kell működniük a légitársaságokkal, a végleges tervet pedig a régiónak kell jóváhagynia. Amennyiben a régió nem ért egyet, vagy a 10/2010. sz. törvény rendelkezéseitől való eltérést tapasztal, kérheti a tevékenységi tervek módosítását.

(80) A régió előírja a repülőtér-üzemeltetők számára, hogy kövessék nyomon a légitársaságok teljesítményét, és az előzetesen megállapított – különösen a járatsűrűségre és az utasszámra vonatkozó – célok nem teljesítése esetén büntetéseket alkalmazzanak. Erről a büntetési mechanizmusról a légitársaságokkal kötött megállapodásokban kell rendelkezni.

(81) A Regionális Végrehajtó Bizottságnak a 10/2010. sz. törvény végrehajtásáról szóló határozatai szerint a régiónak létre kell hoznia egy nyomonkövetési mechanizmust, hogy elkerüljék a szóban forgó tevékenységeknél előrejelzett éves költségek túlkompenzálását. A régiónak kell meghatároznia az előzetes ellenőrzési és felügyeleti intézkedéseket, valamint idővel visszafizettetni az esetleges túlkompenzációt, különösen a járatok és az utasok számának nyomon követésével.

(82) A régió nyomon követi a repülőtér-üzemeltetőket a szóban forgó tevékenységek megvalósításáért terhelő tényleges költségeket azáltal, hogy ellenőrzi a benyújtott dokumentumokat és az éves költségbevallást (azaz a légitársaságok által a repülőtér-üzemeltetők részére kiállított számlákat). A repülőtér-üzemeltetőknek az alvállalkozóktól (az 1. és 2. tevékenységnél a légitársaságoktól, a 3. tevékenységnél pedig az egyéb társaságoktól) kapott számlák alapján kell beszámolniuk a régió felé a tevékenységek finanszírozásáról. A régió azt is ellenőrzi, hogy a kompenzációban részesülő útvonal nem az 1008/2008/EK rendelet szerinti, közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó útvonal-e.

(83) A 10/2010. sz. törvény szerinti regionális finanszírozás csak a fent említett, a régió által jóváhagyott tevékenységi tervek összefüggésében nyújtható. Mivel ezeket a terveket a 10/2010. sz. törvényben előírt tevékenységek elvégzése előtt állították össze, végrehajtásukban lehet némi eltérés. Ezért a régió által szervezett mechanizmus úgy rendelkezik, hogy a tényleges hozzájárulást hozzá kell igazítani a tevékenységek megvalósításában vagy a repülőtereket sújtó költségekben mutatkozó eltérésekhez ([40]). Ezért a régió által elhatározott tényleges

([39]) A Tortolì-Arbatax repülőteret illetően a határozat megemlíti, hogy a repülőtér-üzemeltető csak a hároméves időszakra nyújtott be tervet (nem pedig 2010-re vonatkozóan).

([40]) Olaszország a Bizottságnak küldött 2015. szeptember 11-i közleményében ((14) preambulumbekezdés) a GEASAR példáját említi, amely 2013-ban a kezdeti előrejelzésekhez képest csökkentette marketingtevékenységét (a régió által finanszírozott 2. tevékenységen belül). A régió ennek következtében csökkentette a tényleges hozzájárulás összegét.

hozzájárulás figyelembe veszi a tevékenységi tervek tényleges végrehajtását, valamint azt, hogy azok a tevékenységek, amelyekre finanszírozást igényeltek, összhangban vannak-e a 10/2010. sz. törvény célkitűzéseivel és a régió idegenforgalmi marketingtervével. Ahol eltérésekre derül fény, a régió a tényleges hozzájárulást kiigazítja ([41]).

(84) Az Olaszország által benyújtott dokumentumok azt mutatják, hogy a repülőtér-üzemeltetők valóban beszámoltak a régiónak a kapott közfinanszírozásról (például a felmerült költségekkel kapcsolatos számlák benyújtásával), továbbá a marketing- és promóciós intézkedéseket is igazolták. A régió ellenőrizte az információkat, és kifizette a repülőtér-üzemeltetők részére a fennmaradó részletet.

2.7.4. PÉNZBELI ELŐLEG ÉS A REGIONÁLIS ALAP SZEREPE

(85) Mint már említettük a 2.3. szakaszban, a SFIRS által kezelt és a régió által finanszírozott regionális alapot ([42]) a 2011. június 30-i regionális törvény hozta létre.

(86) A régió által a 10/2010. sz. törvény értelmében létrehozott pénzügyi mechanizmus a következők szerint működik:

a) A három tevékenység megvalósításával kapcsolatos pénzügyi forrásokat az érintett repülőtereken a repülőtér-üzemeltetők előlegezik meg a légitársaságoknak (az 1. és a 2. tevékenység esetében), valamint az egyéb érintett szolgáltatóknak (a 3. tevékenység esetében).

b) Minden évben – miután a repülőtér-üzemeltetők kérvényezték az előfinanszírozást – a régió dönt arról, hogy a regionális alapon keresztül a SFIRS megadja-e a pénzbeli előleget a repülőtereknek. A regionális alap ezután a repülőtér-üzemeltetők számára kérésre díjazás (jutalék és kamat) ellenében finanszírozást biztosít a 10/2010. sz. törvény alapján biztosított összeg előlegének formájában. Az előleg a régió által a repülőtér-üzemeltetők részére lekötött hozzájárulás legfeljebb 85 %-a ([43]) lehet. A pénzbeli előleget kamat terheli (2010-ben 6 havi Euribor + 2 %, 2011–2013 között 6 havi Euribor + 1,5 %), valamint jutalék (2010-re 1 %, 2011–2013-ra pedig 0,50 %), amelyet a repülőtér-üzemeltetők az SFIRS-nek fizetnek.

c) A régió ezután megerősíti a repülőtér-üzemeltetőknek nyújtandó végleges összegeket (a régió általi „hozzájárulást") a rendelkezésre álló erőforrásai keretében és figyelembe véve a repülőtér-üzemeltetők részére a három tevékenység megvalósításának összefüggésében ténylegesen kifizetett összegeket. E célból repülőtér-üzemeltetők benyújtják a megfelelő beszámolókat, amelyek: i. bemutatják az elért eredményeket, és hatásvizsgálatot is tartalmaznak; ii. részletesen ismertetik a repülőtérnél az elvégzett kezdeményezések miatt ténylegesen felmerült költségeket, valamint tartalmazzák a szükséges igazoló dokumentumokat (számlákat vagy hasonlókat).

d) A regionális hozzájárulás összegéből a regionális alap 4 %-os forrásadót von le, amelyet visszafizetnek a régiónak. Amint megszületett a döntés a tényleges hozzájárulásról, a regionális alap kifizeti a finanszírozás fennmaradó részét ([44]) a repülőtér-üzemeltető részére. Az alapnak a tevékenységi tervek lezárását követő hat hónapon belül kell kifizetnie a fennmaradó részt a repülőtér-üzemeltető részére.

2.8. *PÉNZMOZGÁS*

2.8.1. A RÉGIÓ ÉS A REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETŐK KÖZÖTTI PÉNZMOZGÁSOK

(87) Bár a régió a 2010–2013-as időszak során összesen 76 654 887 EUR folyósítására vállalt kötelezettséget (lásd az 5. táblázatot), a valóságban a 10/2010. sz. törvény szerinti három tevékenység finanszírozása céljából 68 510 256 EUR-t folyósított a repülőtér-üzemeltetőknek ([45]) (lásd a 6. táblázat A. oszlopát): 35 516 988 EUR-t a SOGEAAL, 19 250 617 EUR-t a SOGAER és 13 742 651 EUR-t a GEASAR részére.

([41]) Olaszország e célból az oristanói repülőtér példáját említi, amelynél a régió visszautasított egy, a repülőtér tevékenységi tervében előrejelzett útvonalat – Olaszország közleménye a Bizottságnak, 2015. május 5., 5–6. o.
([42]) Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Legge Regionale 30 giugno 2011, n.12 Art.4, commi 32 e 33.
([43]) 2011-ben pedig legfeljebb 90 % – Vö. Determinazione prot. No 7641 rep. No 694 del 2/10/2012.
([44]) Ez az összeg megegyezik a régió által elfogadott hozzájárulással, mínusz a 4 %-os forrásadó és a repülőtér-üzemeltető számára már megítélt pénzbeli előleg.
([45]) Olaszország a Bizottság rendelkezésére bocsátotta a régió által elköltött végső összeget tartalmazó táblázatokat.

(88) A regionális alapból a repülőtér-üzemeltetőknek folyósított összes pénzbeli előleg összege 42 987 645 EUR (6. táblázat B. oszlop). A jutalékot és a kamatösszeget a pénzbeli előlegből számítják ki, és azt az alaptól vonják le akkor, amikor a pénzbeli előleget a repülőtér-üzemeltető számára folyósítják. A forrásadó a régió által vállalt hozzájárulás 4 %-ának felel meg, és azt az alap a hozzájárulás összegéből vonja le, amikor a régió által nyújtott összeg fennmaradó részét folyósítja a repülőtér részére (miután kifizették a pénzbeli előleget) ([46]).

(89) Ezért a repülőtér-üzemeltető által kapott nettó összeg (6. táblázat, C. oszlop) kiszámítható úgy is, mint a régió hozzájárulása mínusz a három pénzügyi költség (jutalék, kamat és forrásadó). Az Olaszország által a repülőtér-üzemeltetők által ténylegesen kapott nettó összegként (6. táblázat D. oszlop) bejelentett összegek az elméleti összegektől kissé eltérnek:

a) A SOGEAAL esetében Olaszország kifejtette, hogy a repülőtér-üzemeltetőnek további 167 661 EUR-t kell kapnia a régiótól a 2013. évi hozzájárulásból.

b) A SOGAER-nek és a GEASAR-nak a 2013-as évben járó regionális hozzájárulásról (4 946 576 EUR illetve 3 795 930 EUR) a régió 2014. június 19-én illetve 2014. június 10-én határozott, de az összegeket nem folyósították ([47]): Olaszország elismeri, hogy a régió határozata a szóban forgó összegek kifizetésére irányuló, jogilag kötelező érvényű kötelezettségvállalásnak minősül, amelyre valamely nemzeti bíróság előtt is lehet hivatkozni. Olaszország ezzel együtt úgy döntött, hogy megvárja, amíg az állami támogatással kapcsolatos, folyamatban lévő eljárások lezárulnak.

([46]) A Bizottság megállapítja, hogy az olasz hatóságok nem indokolták meg, hogy a pénzbeli előleg táblázatokban szereplő összege időnként miért lépi túl a régió által megállapított hozzájárulás összegét. Ezek a különbségek azonban a támogatási intézkedések vizsgálata szempontjából nem relevánsak, mivel a Bizottság csak a költségvetési kötelezettségvállalást (A. oszlop) és a repülőtér-üzemeltetők által ténylegesen kapott összeget (D. oszlop) tartja vissza – lásd a 14. táblázatot.

([47]) „Disposti ma non erogati”.

6. táblázat

A régió és a repülőtér-üzemeltetők közötti tényleges pénzmozgások

SOGEAAL – ALGHERO

(EUR-ban)

Tevékenység referencia-időszaka	A régió által biztosított hozzájárulás (A)		Pénzbeli előleg (B)		Pénzügyi költségek			A repülőtér-üzemeltető részére fizetendő összeg (C)	A repülőtér-üzemeltető által ténylegesen kapott nettó összeg (D)	*Különbözet (C)–(D)*
	Összeg	Kötelezettségvállalás időpontja	Összeg	Kifizetés időpontja	4 %-os forrásadó	Jutalék	Kamatteher			
2010	8 517 963	2012.11.7.	[…] (*)	2011.9.20.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	9 041 162	2012.11.12.	[…]	2012.2.8. és 2012.8.23.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	9 062 413	2013.6.3.	[…]	2012.10.22.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2013	8 895 449	2014.10.27.	[…]	2013.10.17.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Összesen	**35 516 988**		[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(*) Üzleti titok.

SOGAER – CAGLIARI

(EUR-ban)

Tevékenység referencia-időszaka	A régió által biztosított hozzájárulás (A)		Pénzbeli előleg (B)		Pénzügyi költségek			A repülőtér-üzemeltető részére fizetendő összeg (C)	A repülőtér-üzemeltető által ténylegesen kapott nettó összeg (D)	*Különbözet (C)–(D)*
	Összeg	Kötelezettségvállalás időpontja	Összeg	Kifizetés időpontja	4 %-os forrásadó	Jutalék	Kamatteher			
2010	4 657 311	2012.11.7.	[…]	2012.9.10.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	4 777 320	2012.11.7.	[…]	2012.6.15.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	4 869 410	2013.6.13.	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
2013	4 946 576	2014.6.19.	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
Összesen	**19 250 617**		[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

GEASAR – OLBIA

(EUR-ban)

Tevékenység referencia-időszaka	A régió által biztosított hozzájárulás (A)		Pénzbeli előleg (B)		Pénzügyi költségek			A repülőtér-üzemeltető részére fizetendő összeg (C)	A repülőtér-üzemeltető által ténylegesen kapott nettó összeg (D)	*Különbözet (C)–(D)*
	Összeg	Kötelezettségvállalás időpontja	Összeg	Kifizetés időpontja	4 %-os forrásadó	Jutalék	Kamatteher			
2010	3 972 223	2012.11.7.	[…]	2011.9.19.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	0
2011	2 945 363	2012.11.7.	[…]	2012.6.1.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	0
2012	3 029 135	2013.6.12.	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	0
2013	3 795 930	2014.6.10.	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
Összesen	**13 742 651**		[…]	—	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

2.8.2. A REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETŐK ÉS A LÉGITÁRSASÁGOK ILLETVE EGYÉB SZOLGÁLTATÓK KÖZÖTTI, A HÁROM TEVÉKENYSÉG CÉLJÁBÓL TÖRTÉNŐ PÉNZMOZGÁSOK

(90) Az alghero-i, cagliari és olbiai repülőtér üzemeltetői a 2010–2013 közötti időszakban az 1., 2. és 3. tevékenység végrehajtása céljából finanszíroztak légitársaságokat és egyéb szolgáltatókat. Olaszország szerint a repülőtér-üzemeltetők által a régiótól a 2010–2013 közötti időszakban az 1., 2. és 3. tevékenység finanszírozásáért kapott kompenzációt légitársaságoknak és egyéb szolgáltatóknak továbbították. A légitársaságok az 1. és a 2. tevékenységre kaptak finanszírozást, kiválasztásuk a „legvonzóbb kereskedelmi ajánlat" alapján történt ([48]). A marketing-intézkedésekért felelős egyéb szolgáltatók, például reklámügynökségek vagy turisztikai hivatalok a 3. tevékenységre kaptak finanszírozást.

(91) A 7. táblázat foglalja össze a repülőtér-üzemeltetők és a légitársaságok illetve egyéb szolgáltatók közötti, az 1., 2. és 3. tevékenység céljából történő pénzmozgásokat.

7. táblázat

A repülőtér-üzemeltetők és a légitársaságok illetve egyéb szolgáltatók közötti, az 1., 2. és 3. tevékenység céljából történő pénzmozgások

SOGEAAL – ALGHERO

(EUR-ban)

Tevékenység referencia-időszaka	**A tevékenységek finanszírozása**		
	1. és 2. tevékenység	**3. tevékenység**	**Összesen (A)**
2010	[…]	[…]	8 517 963
2011	[…]	[…]	9 041 162
2012	[…]	[…]	9 062 413
2013	[…]	[…]	8 895 449
Összesen	[…]	[…]	**35 516 987 (100 %)**

SOGAER – CAGLIARI

(EUR-ban)

Tevékenység referencia-időszaka	**A tevékenységek finanszírozása**		
	1. és 2. tevékenység	**3. tevékenység**	**Összesen (A)**
2010	[…]	[…]	4 657 311
2011	[…]	[…]	4 977 946
2012	[…]	[…]	4 869 410
2013	[…]	[…]	4 946 576
Összesen	[…]	[…]	**19 451 243 (100 %)**

([48]) Lásd a (47) preambulumbekezdést: bár a szardíniai jogszabályok értelmében ajánlattételi eljárást kellett volna kiírni, a légitársaságok kiválasztása nem ilyen eljárás keretében történt.

GEASAR – OLBIA

(EUR-ban)

Tevékenység referencia-időszaka	A tevékenységek finanszírozása		
	1. és 2. tevékenység	**3. tevékenység**	**Összesen (A)**
2010	[…]	[…]	3 972 223
2011	[…]	[…] [1]	2 945 500
2012	[…]	[…]	3 029 160
2013	[…]	[…]	3 795 935
Összesen	[…]	[…]	**13 742 818 (100 %)**

[1] 2015. szeptember 11-i közleményében Olaszország a 3. tevékenység 2011-ben történő finanszírozására […] EUR összeget vallott be. 2015. december 16-i közleményében (a Deloitte Financial Advisory S.r.l. jelentése) Olaszország a […] EUR összeg helyett a […] EUR összeget említette meg; az eltérést semmivel sem indokolta.

(92) A 8. táblázat foglalja össze a repülőtér-üzemeltetők által az 1. és a 2. tevékenység finanszírozása céljából a légitársaságoknak történő kifizetéseket.

8. táblázat

A repülőtér-üzemeltetőktől és a légitársaságok felé irányuló, az 1. és a 2. tevékenység finanszírozása céljából történő pénzmozgások

SOGEAAL – ALGHERO

(EUR-ban)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**Összesen**
Ryanair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
AMS	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
easyJet	—	—	[…]	[…]	[…]
Volotea	—	—	—	[…]	[…]
Alitalia	[…]	—	—	—	[…]
Meridiana	[…]	—	[…]	—	[…]
Wizzair	—	—	[…]	[…]	[…]
Összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	**35 221 513**

SOGAER – CAGLIARI

(EUR-ban)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**Összesen**
Ryanair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
AMS	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Germanwings	—	—	[…]	—	[…]
Tourparade	—	—	[…]	—	[…]

(EUR-ban)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**Összesen**
Air Berlin	—	—	—	[…]	[…]
Vueling	—	—	—	[…]	[…]
Volotea	—	—	[…]	[…]	[…]
Összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	**19 018 170**

GEASAR – OLBIA

(EUR-ban)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**Összesen**
Meridiana Fly	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Air Italy	[…]	[…]	—	—	[…]
Air Berlin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Norwegian	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jet2.com	—	[…]	[…]	[…]	[…]
NIKI	—	—	[…]	—	[…]
Vueling	—	—	—	[…]	[…]
Air Baltic	—	—	—	[…]	[…]
Volotea	—	—	[…]	[…]	[…]
Összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	**12 683 623**

2.8.3. KÖVETKEZTETÉS

(93) A Table 6-ban megállapítottaknak megfelelően a régió által nyújtott finanszírozás teljes összegét átutalták a repülőtér-üzemeltetőknek, amelyek a régiótól kapott finanszírozáson felül még több finanszírozást nyújtottak az 1., 2. és 3. tevékenységnek a tevékenységi tervek alapján történő végrehajtásához. (Az 1., 2. és 3. tevékenység végrehajtásához ténylegesen nyújtott finanszírozás (a 9. tábla B. oszlopa) és a repülőtér-üzemeltetők által a régiótól e tevékenységek elvégzéséért ténylegesen bevételezett összeg (a 9. tábla C. oszlopa) közötti különbözet 12 733 760 EUR.

9. táblázat

A régió által biztosított finanszírozás, valamint a repülőtér-üzemeltetők által a 10/2010. sz. törvény szerinti három tevékenység elvégzéséért folyósított összegek közötti összehasonlítás

(EUR-ban)

	A régió által biztosított hozzájárulás (A)	A repülőterek által a három tevékenységhez nyújtott finanszírozás teljes összege (B)	Különbözet (A) – (B)	A repülőtér-üzemeltetők által a régiótól ténylegesen bevételezett nettó összeg (C)	Különbözet (B)–(C)
Alghero	35 516 988	35 516 987	1	33 028 346	2 488 641
Cagliari	19 250 617	19 451 243	– 200 625	13 607 197	5 844 045

(EUR-ban)

	A régió által biztosított hozzájárulás (A)	A repülőterek által a három tevékenységhez nyújtott finanszírozás teljes összege (B)	Különbözet (A) – (B)	A repülőtér-üzemeltetők által a régiótól ténylegesen bevételezett nettó összeg (C)	Különbözet (B)–(C)
Olbia	13 742 651	13 742 818	– 167	9 341 744	4 401 074
ÖSSZESEN	**68 510 256**	**68 711 048**	**– 200 792**	**55 977 287**	**12 733 760**

(94) Ezenkívül a légitársaságokat illetően – lásd a 8. táblázatot – a régió által a repülőtér-üzemeltetőkön keresztül a légitársaságok részére az 1. és a 2. tevékenységhez nyújtott finanszírozásból az alábbi társaságok részesültek:

1. Ryanair
2. AMS
3. Meridiana Fly
4. Air Italy
5. Air Berlin
6. easy Jet
7. Norwegian
8. Jet2.com
9. NIKI
10. Vueling
11. Air Baltic
12. Volotea
13. Tourparade
14. Alitalia
15. Wizzair
16. Germanwings

3. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK INDOKAI ÉS A BIZOTTSÁG ELSŐ ÉRTÉKELÉSE

(95) Az eljárás megindításáról szóló határozat szerint a hivatalos vizsgálati eljárás az alábbi tevékenységekre terjed ki:

a) a régió által a három repülőtér-üzemeltető (a SOGEAAL, a GEASAR és a SOGAER) részére a 2010–2013 közötti időszakban az 1., 2. és 3. tevékenység finanszírozásáért nyújtott pénzügyi kompenzáció;

b) a három repülőtér-üzemeltető által a légitársaságok részére a 2010–2013 közötti időszakban az 1. és a 2. finanszírozásáért nyújtott pénzügyi kompenzáció ([49]).

(96) Az eljárás megindításáról szóló határozat megjegyezte, hogy mivel a Bizottság egy, az algherói repülőtérnek nyújtott esetlegesen jogellenes támogatást már vizsgált az SA.23098 ügyben ([50]), a jelen ügy kizárólag az akkor nem vizsgált támogatási intézkedésekre vonatkozik ([51]).

([49]) Az eljárás megindításáról szóló határozat nem terjed ki a repülőtér-üzemeltetők által a 3. tevékenységért a légitársaságoktól eltérő szolgáltatók részére nyújtott lehetséges támogatásra. Ezért a Bizottság ezzel kapcsolatban nem foglalt állást.

([50]) A Bizottság (EU) 2015/1584 határozata (2014. október 1.) az Olaszország által a Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. és az algherói repülőtéren működő különböző légi fuvarozók számára nyújtott SA.23098 számú állami támogatásról (C 37/07)(ex NN 36/07) (HL L 250., 2015.9.25., 38. o.).

([51]) Lásd a (48)–(52) preambulumbekezdést.

(97) A régió által a három repülőtér-üzemeltetőnek juttatott pénzügyi kompenzációt illetően a Bizottság arra az előzetes következtetésre jutott, hogy a szardíniai repülőtereknek nyújtott kompenzáció a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősül, és hogy Olaszország e kompenzációval kapcsolatban nem tartotta be a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdésében foglalt felfüggesztési kötelezettséget.

(98) A Bizottság kétségbe vonta a repülőtér-üzemeltetőkre vonatkozó kompenzációs program belső piaccal való összeegyeztethetőségét. A Bizottság különösen arra az előzetes véleményre jutott, hogy a szóban forgó kompenzáció nem tekinthető a repülőtér-üzemeltetőkre ruházott valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásért nyújtott kompenzációnak.

(99) A három repülőtér-üzemeltető által a légitársaságoknak az 1. és a 2. tevékenység finanszírozásáért nyújtott pénzügyi kompenzációt illetően a Bizottság úgy véli, hogy az a Szerződés 107. cikke (1) bekezdése értelmében vett állami támogatást foglalhat magában, és hogy a Szerződés 108. cikke (3) bekezdésének értelmében jogellenesnek minősülhet, mivel úgy tűnik, hogy a támogatást a kedvezményezettek részére a felfüggesztési kötelezettséget sértő módon nyújtották. A Bizottság különösen úgy véli, hogy a régió a szóban forgó források felett ellenőrzést gyakorolt, amelyeket a regionális költségvetésben már egyértelműen egy pontosan meghatározott célra különítettek el, azaz a repülőterekre irányuló és onnan induló légi közlekedési útvonalak támogatására. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a repülőtér-üzemeltetők által a légitársaságoknak folyósított összegek az államnak tudhatók be, és állami forrásokat érintenek. A Bizottság azt is megvizsgálta, hogy a légitársaságok által kapott finanszírozás csökkenti-e azokat a költségeket, amelyeket egyébként saját forrásaikból kellene viselniük, ha ugyanezt a menetrendet kellene üzemeltetniük, és azt állapította meg, hogy a légitársaságok gazdasági előnyben részesültek.

(100) A Bizottság továbbá kételyeinek adott hangot azzal kapcsolatban, hogy az alghérói, cagliari és olbiai repülőtéren üzemelő légitársaságoknak fizetett pénzügyi kompenzáció a Szerződés 107. cikke (3) bekezdése c) pontjának értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető-e. A Bizottság különösen a 2011-es ÁGÉSZ-határozatnak ([52]) az 1008/2008/EK rendelettel összefüggésben, valamint a 2011-es ÁGÉSZ-keretszabálynak ([53]) az 1008/2008/EK rendelettel összefüggésben, valamint a 2005. évi légi közlekedési iránymutatásnak való megfeleléssel kapcsolatos aggályának adott hangot.

4. **OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATTAL KAPCSOLATBAN**

4.1. *A 10/2010. SZ. TÖRVÉNY*

(101) Olaszország a 10/2010. sz. törvényen alapuló, a 2010–2013 közötti időszakra vonatkozó pénzügyi intervenciót a Szardínia, valamint a belföldi és az európai célállomások közötti légi közlekedés fejlesztésével indokolja, amelynek célja a turisztikai forgalom növelése, különösen a szardíniai gazdaság számára igen fontos nyári szezonon kívül.

(102) A törvény a repülőtér-üzemeltetőkre bízza a törvény célkitűzésének teljesítésére, valamint feltételei és kritériumai kialakítására irányuló feladatot. A repülőtér-üzemeltetőknek főként „tevékenységi terveket" kell kidolgozniuk, amelyeket a régió hagy jóvá, és amelyekben meghatározzák a szezonalitás csökkentésének elősegítését és a légi közlekedés növelését célzó intézkedéseket. E „tevékenységi tervek" pénzügyi üzleti tervet tartalmaznak, amely bemutatja a várt eredményeket és a célkitűzés eléréséhez szükséges pénzügyi forrásokat.

(103) A tevékenységi terveknek tiszteletben kell tartaniuk a következő feltételeket:

a) a terv által érintett útvonalak nem egyezhetnek meg a közszolgáltatási kompenzáció által már érintett útvonalakkal,

b) továbbá az új útvonalak esetében gondoskodni kell a sziget megfelelő népszerűsítéséről vagy a járatok üzemeltetési időszakában a növelésről.

(104) Amikor a szükséges pénzügyi források meghaladják a régió költségvetését, a szükséges forrásokat a 2010. július 29-i 29/36. sz. szardíniai határozatban ([54]) megállapított kritériumok alapján kell elosztani (nemzetközi útvonalak elsőbbsége, kiszolgált fontos csomópontok, szezonalitás csökkentése, legnagyobb járatsűrűség …).

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

([53]) A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabályra vonatkozó bizottsági közlemény (2011) (HL C 8., 2012.1.11., 15. o.).

([54]) Lásd: 4. lábjegyzet.

(105) A 10/2010. sz. törvény rendelkezik a régió által finanszírozandó tevékenységek három kategóriájáról; lásd a (44) és az azt követő preambulumbekezdéseket.

(106) A repülőtér-üzemeltetők által előkészített tevékenységeket az egyes repülőterek tevékenységi terveiben részletesen leírják, továbbá Olaszország táblázatokat küldött a Bizottságnak, amelyek összefoglalják az elvégzett tevékenységeket és a vonatkozó regionális finanszírozást. Olaszország azt állítja, hogy a tevékenységek pozitív hatást gyakoroltak a régióra, mivel a szóban forgó időszakban a légi forgalom és az érkező utasok száma egyaránt nőtt.

(107) Olaszország pontosította, hogy a 10/2010. sz. törvény szerinti regionális finanszírozás fő kedvezményezettjei légitársaságok: a 10/2010. sz. törvény valóban rendelkezik azon légitársaságoknak a szardínia repülőterek közvetítésével történő finanszírozásáról, amelyek hajlandóak új útvonalak megnyitására vagy számuk növelésére, és a meglévő útvonalak szezonális jellegének csökkentéséről is rendelkezik a 2010–2013 közötti időszakban.

4.2. *PÉNZBELI ELŐLEG*

(108) A 2011. június 30-i 12. sz. regionális törvény ([55]) kimondja, hogy a 10/2010. sz. törvényben előírt pénzbeli előleget kamat terheli. E célból 2011. augusztus 9-én ([56]) a régió megbízta a SFIRS-et, hogy hozza létre és kezelje az említett pénzbeli előlegek kezelését szolgáló regionális alapot.

(109) Olaszország azt állítja, hogy ezek az előlegek piaci feltételek mellett nyújtott kölcsönök: az alap irányadó szabályai szerint a pénzügyi kölcsönöket 2010-re vonatkozóan 6 hónapos Euribor kamat + 2 %, 2011-re és 2012-re vonatkozóan pedig 1,50 % különbözet terheli. A repülőtér-üzemeltetőknek ezen kívül 2010-re vonatkozóan a pénzbeli előleg 1 %-ának, 2011-re vonatkozóan pedig 0,5 %-ának megfelelő kezelési díjat kell fizetniük. Olaszország véleménye szerint a pénzbeli előleg piaci feltételeit a teljes hiteldíj-mutató (olaszul ISC azaz THM) ([57]) alapján kell értékelni, amely a repülőtérnek nyújtott hitelekkel kapcsolatos valamennyi költséget figyelembe veszi. Olaszország a Bizottság rendelkezésére bocsátott egy olyan táblázatot, amely minden egyes nyújtott pénzbeli előleg vonatkozásában részletesen meghatározza a THM-et. A SOGAER-nek nyújtott pénzbeli előleg THM-e magasabb, mint a többi repülőtér-üzemeltető esetében, sőt a piaci feltételeknek megfelelő THM-nél is magasabb, mivel a pénzbeli előleget 2012 szeptemberében nyújtották, a THM kiszámítása pedig a teljes 2012-es évre vonatkozóan történt.

(110) Olaszország megadta a 10. táblázatban szereplő információkat a három repülőtér-üzemeltető részére 2010-ben és 2011-ben nyújtott pénzbeli előlegekről, és megállapítja, hogy a pénzbeli előlegeket olyan pénzügyi feltételek mellett adták meg, amelyek megfelelnek a hasonló piaci műveletek feltételeinek. Olaszország pontosította, hogy 2010-re és 2011-re vonatkozóan a hitel célja az volt, hogy a repülőtér-üzemeltetőket kompenzálják azon összegekért, amelyeket már folyósítottak a légitársaságoknak az 1. és a 2. tevékenység elvégzéséért.

10. táblázat

A három repülőtér-üzemeltetőnek 2010-re és 2011-re vonatkozóan nyújtott pénzbeli előlegek

Anticipazioni annualità 2010							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[…]	2011.7.1.	[…]	[…]	[…]	[…]
SOGAER SPA	Cagliari	[…]	2012.9.25.	[…]	[…]	[…]	[…]
GEASAR SPA	Olbia	[…]	2011.9.27.	[…]	[…]	[…]	[…]
Anticipazioni annualità 2011							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[…]	2012.1.2.	[…]	[…]	[…]	[…]
SOGAER SPA	Cagliari	[…]	2012.7.5.	[…]	[…]	[…]	[…]
GEASAR SPA	Olbia	[…]	2012.7.20.	[…]	[…]	[…]	[…]

([55]) Lásd a 8. lábjegyzetet.
([56]) Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.
([57]) ISC – Indicatore Sintetico di Costo (teljes hiteldíj-mutató, azaz THM).

4.3. *EGYÉB INFORMÁCIÓK*

(111) Olaszország rámutatott, hogy a 2010. május 17-i 122/347. sz. regionális rendelet ([58]) az a közigazgatási aktus, amely lehetővé teszi, hogy a 10/2010. sz. törvény által elkülönített pénzeszközöket ténylegesen regisztrálják a regionális költségvetésben.

(112) Olaszország megállapította, hogy bár a 10/2010. sz. törvény valamennyi szardíniai repülőtérre vonatkozik, a tevékenységekben való részvétel iránt érdeklődő repülőtér-üzemeltetők az alghero-i, olbiai és cagliari repülőtér üzemeltetői. 2010. szeptember 22-én az oristanói repülőtér üzemeltetője benyújtotta a tevékenységi tervét, a régió pedig 2010-re vonatkozóan 300 000 EUR összegű finanszírozást hagyott jóvá. Az oristanói repülőtér üzemeltetője ellen azonban 2011 májusában felszámolás indult, és a repülőtér azóta bezárt.

(113) Olaszország a Bizottság rendelkezésére bocsátotta azokat a táblázatokat, amelyek összefoglalják az elvégzett tevékenységeket és az azokkal kapcsolatos regionális finanszírozást, valamint a SFIRS és a repülőtér-üzemeltetők között létrejött szerződéseket.

(114) Olaszország azt állítja ([59]), hogy az állami beavatkozás szükséges volt, mivel a repülőterek nem lettek volna képesek önállóan viselni a 10/2010. sz. törvény szerinti tevékenységek finanszírozásának költségeit. A három repülőtér-üzemeltető nem lett volna képes a 10/2010. sz. törvényben előírt tevékenységeket megvalósítani és finanszírozni, sem saját forrásból, sem pedig banki finanszírozással.

a) A cagliari repülőtér: a társaság gazdasági teljesítménye a 2007–2009 közötti időszakban negatív volt, és a pozitív EBITDA ([60]) ellenére az üzleti tevékenység nem fedezte az amortizációs költségeket, ami negatív EBIT ([61])-et eredményezett. A társaságot akkoriban az állandó gazdasági és pénzügyi egyensúlyhiány jellemezte, ami hitelképességét is veszélyeztette. 2008-ban 4,4 millió EUR tőkeemelésre volt szüksége a felhalmozott veszteségek fedezésére. Nehéz pénzügyi helyzete miatt a repülőtér-üzemeltető nem tudta saját forrásaiból fedezni a 10/2010. sz. törvény szerinti tevékenységek végrehajtásával járó költségeket. Arra sem volt képes, hogy a pénzügyi intézményektől további külső finanszírozást szerezzen, amelyet az elégtelen pénzforgalom miatt nem tudott volna visszafizetni. A 2010–2013 közötti időszakban a repülőtér-üzemeltető működési árrése kis mértékben (az EBIT 40 %-ával) csökkent, és a 2013-as éves pénzügyi beszámoló megemlítette a társaság tőkehiányát és pénzügyi helyzetét, amely kritikussá is válhatott volna, ha a régió a 2014-re megelőlegezett finanszírozást nem folyósította volna ([62]).

b) Az alghero-i repülőtér: a 2007–2009 közötti időszak súlyos gazdasági és pénzügyi nehézségeket hozott, amikor a negatív nettó eredmény a saját tőkét is meghaladta, és emiatt került sor 2009-ben a társaság feltőkésítésére. A pénzbeli előlegek régió által kezelt rendszere elsősorban a SOGEAAL-t célozta meg, hogy a társaság további terhek nélkül végezhesse el a 10/2010. sz. törvényben előírt tevékenységeket. A repülőtér EBITDA-ja csak 2007-ben volt pozitív, EBIT-je pedig a teljes időszak során negatív volt, majd 2009-ben – 11,3 millió EUR-ra romlott. A saját tőke folyamatosan csökkent az érintett időszakban, 2009-ben – 4,8 millió EUR összegű hiányt mutatott. A társaság ezért képtelen volt saját forrásaiból finanszírozni a szóban forgó tevékenységeket, és külső banki finanszírozást sem vehetett igénybe, mivel nem tudta volna törleszteni esetleges adósságát. A 2010–2013 közötti időszakban az EBIT tekintetében folyamatosan negatív volt a működési árrés, amely a 2010-ben mért – 3,6 millió EUR-ról 2013-ban – 1,5 millió EUR-ra módosult. A szóban forgó időszakban romlott a tőkeszerkezet, mivel a saját tőke 2013-ig több mint felével, 2,4 millió EUR-ra csökkent, az összvagyon így 41,9 millió EUR volt ([63]).

c) Az olbiai repülőtér: a 2007–2009 közötti időszakban a repülőtér-üzemeltető jelentős gazdasági lassulást tapasztalt, ami elsősorban az utasszám csökkenése következtében alakult ki. Az említett időszakban az EBITDA 22,8 %-kal, az EBIT pedig 41,3 %-kal csökkent. A pozitív nettó eredmény ellenére a társaság a működő tőke növekedése és a 2007-2009 közötti jelentős (13,2 millió EUR) beruházási program miatt nem ért el pozitív nettó pénzforgalmat. A teljes eladósodottság az időszak során 2 millió EUR-val nőtt, és a pénzügyi intézményektől történő további hitelfelvétel is eléggé valószínűtlen volt, mivel az veszélyeztethette

([58]) Lásd a 3. lábjegyzetet.
([59]) Olaszország a Bizottság rendelkezésére bocsátott három beszámolót, amelyek a repülőtereknek a 10/2010. sz. törvényben előírt intézkedésekkel kapcsolatos gazdasági és pénzügyi elemzését tartalmazzák. A Bizottság elemzését ezekre a beszámolókra alapozza.
([60]) Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation. (kamatfizetés, adózás és értékcsökkenési leírás előtti eredmény).
([61]) Earnings Before Interest and Taxes (kamatfizetés és adózás előtti eredmény).
([62]) *Forrás:* A SOGAER 2010–2013 közötti időszakra vonatkozó éves pénzügyi beszámolói.
([63]) *Forrás:* A SOGEAAL 2010–2013 közötti időszakra vonatkozó éves pénzügyi beszámolói.

volna a társaság pénzügyi egyensúlyát ([64]). A repülőtér-üzemeltető pénzügyi helyzete továbbá azt jelentette, hogy saját forrásokból nem tudta finanszírozni a tevékenységeket, mivel a termelt pénzforgalom nem volt elegendő a működőtőkébe és állóeszközökbe történő beruházások fedezésére. Harmadik lehetőségként a részvényesek tőkeemelést hajthattak volna végre, hogy garantálják a 10/2010. sz. törvény által előírt három tevékenység finanszírozásához szükséges likviditást. Annak megállapításához, hogy ez értékelhető opció lett-e volna, a szükséges beruházást a piacgazdasági befektető szempontjából értékelték. A GEASAR által a beruházások nyereségesség-értékelésére szolgáló szokásos módszertan alapján végzett elemzés ([65]) azt mutatta, hogy a repülőtér-üzemeltető és a légitársaságok közötti szerződésekre kiszámított nettó jelenérték (NPV) és belső megtérülési ráta (IRR) negatív, ami kizárja, hogy a részvényesek érdekeltek legyenek egy lehetséges tőkeemelésben. A 2010–2013 közötti időszakban az EBITDA tekintetében 5,9 millió EUR szintű relatív stagnálás volt tapasztalható. Bár az EBIT-marzs és a nettó eredmény a vizsgált időszakban valamennyit javult, a társaságnak a működő tőke és a beruházások növelése miatt továbbra is nehézséget okozott a pozitív nettó pénzforgalom generálása ([66]).

5. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

5.1. *A RYANAIR ÉSZREVÉTELEI*

5.1.1. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATTAL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEK

5.1.1.1. ***Általános szempontok***

(115) A Ryanair rámutatott arra, hogy a szardíniai repülőterek közül csupán Algheróba és Cagliariba repül. A társaság hangsúlyozta, hogy az észrevételek benyújtására vonatkozó jogát akadályozza, hogy nem kapott észszerűen részletes leírást a Ryanairnek állítólagosan nyújtott támogatásról, különösen a cagliari repülőteret illetően. Az AMS és a Ryanair ezért nem tud olyan észrevételeket benyújtani, amelyek teljes egészében vonatkoznának a Ryanair, az AMS és a cagliari repülőtér közötti megállapodásokra.

(116) A Ryanair egy tanácsadó céget bízott meg azzal, hogy a piacgazdasági befektető elvén (MEIP ([67])) alapuló részletes összehasonlító elemzést készítsen, amelyben igazolja, hogy a Ryanair által a cagliari repülőtéren fizetett díjak megfelelnek a Ryanair által egy hasonló, magántulajdonban vagy magán- és állami tulajdonban lévő repülőtéren fizetett díjaknak vagy meghaladják azokat, ezért megfelelnek a piacgazdasági befektető elvének.

(117) A Ryanair azt állítja, hogy nem volt tudomása a 10/2010. sz. szardíniai regionális törvény létezéséről, amikor a cagliari és az algherói repülőtérrel megállapodott. A Ryanair azt állítja, hogy az AMS kereskedelmi alapon tárgyalt a repülőtér-üzemeltetőkkel, hivatkozva az egyéb hasonló európai repülőtereken érvényes feltételekre (a Ryanair esetében), valamint figyelembe véve a vonatkozó, az akkoriban érvényes AMS- árlapot (az AMS esetében).

(118) A Ryanair azt állítja, hogy a szardínia repülőterek voltak az állítólagos támogatás közvetlen kedvezményezettjei, a légitársaságok pedig a közvetett kedvezményezettek. A Ryanair megjegyzi, hogy a Bizottság azt feltételezi, hogy a támogatást egy adott képlet alapján nyújtották a repülőtereknek, az eljárás megindításáról szóló határozatban azonban csak e képlet részelemeit adták meg, a képletet magát nem. E hiányos információ következtében a Ryanair nem tudja gyakorolni azon jogát, hogy e témával kapcsolatban észrevételeket nyújtson be.

(119) Sőt, még ha a repülőterek részesültek is támogatásban, a Bizottság nem teheti meg, hogy mindenfajta bizonyíték nélkül egyszerűen megállapítja, hogy a támogatást továbbították a légitársaságoknak. A Ryanair azt is kijelenti, hogy a Bizottság a Cagliari Repülőtér és a Ryanair/AMS közötti szerződésben semmilyen elemet nem talált, amely állami támogatásnak minősülhetne.

(120) Végezetül a Ryanair vitatja a 2005. évi légi közlekedési iránymutatásnak az eljárás megindításáról szóló határozatban történő alkalmazását annak megállapítására, hogy a repülőterek részesültek-e támogatásban. Valójában a 2005. évi iránymutatás nem tartalmaz megbízható hivatkozási keretet a repülőtereknek és diszkont légitársaságoknak nyújtott állítólagos állami támogatás értékeléséhez.

([64]) E célból a GEASAR a Bizottság rendelkezésére bocsátott egy pénzügyi szimulációt, amely azt feltételezi, hogy a társaság által felvett új hitelből finanszíroznák a 10/2010. sz. törvény szerinti intézkedéseket, és megállapította, hogy a társaság legfőbb pénzügyi mutatói romlanának.

([65]) „Valutazione economica degli accordi tra GEASAR S.p.A. e i vettori aerei stipulati nell'ambito della legge regionale n.10/2010" – Deloitte Financial Advisory S.r.l. – 2015.12.15.

([66]) *Forrás:* A GEASAR 2010–2013 közötti időszakra vonatkozó éves pénzügyi beszámolói.

([67]) A piacgazdasági befektető elve.

5.1.1.2. ***A Ryanair megállapodásai a repülőterekkel***

(121) A repülőterekkel fennálló megállapodásait illetően a Ryanair hangsúlyozza, hogy valóban kereskedelmi alapon tárgyal a repülőterekkel, ami megmagyarázza, hogy e tárgyalások eredménye miért tér el az egyes repülőterek esetében. A Ryanair repülőterekkel fennálló megállapodásainak értékeléséhez a Ryanair rámutat arra, hogy a Bizottságnak:

a) a repülőterekkel kötött megállapodások értékelése révén valamennyi releváns tényezőt figyelembe kell vennie, a nem repüléstechnikai bevételek és a hálózati externáliák hatását is beleértve;

b) összehasonlítandó repülőterekre kell alapoznia;

c) figyelembe kell vennie a regionális repülőterek Európában betöltött piaci pozícióját, amelyek inkább ki vannak téve a szomszédos repülőterekkel való erőteljes versenynek, ugyanakkor aligha kereskedelmi alapon hozzák létre és irányítják azokat;

d) figyelembe kell vennie a repülőterek hosszú távú terveit: a regionális repülőterek nem a hagyományos öt éves üzleti terv alapján működnek;

e) a közös kassza („single till") megközelítést kell alkalmaznia, figyelembe véve a légiforgalmi és nem légiforgalmi tevékenységekből származó bevételeket;

f) integrálnia kell a hálózati externáliákat: ha egy repülőtérnek egyre növekvő számú felhasználója van, más potenciális felhasználók számára is értékesebb lesz, ami növeli a repülőtér teljes értékét;

g) figyelembe kell vennie, hogy a Ryanair a repülőterekkel nem kizárólagos alapon köt megállapodásokat: a vizsgált repülőtereknek általában bőven van szabad kapacitása más légitársaságok befogadására.

(122) A Ryanair által a repülőtereknek a különböző szolgáltatásokért fizetett díjak mérlegelésekor figyelembe kell venni, hogy a Ryanairnek üzleti modellje következtében a többi légitársasággal összevetve jelentősen mérsékelt igényei vannak, valamint azt is, hogy a Ryanairnek köszönhetően a repülőtereknek lényeges nem repüléstechnikai bevételük keletkezik.

5.1.1.3. ***Marketingmegállapodások***

(123) A Ryanair megismétli, hogy az AMS repülőterekkel kötött marketingmegállapodásait a Ryanair ugyanezen repülőterekkel kötött megállapodásaitól külön tárgyalják és fogadják el. A Ryanair és az AMS különösen azt hangsúlyozza ki, hogy az AMS nem részesül előnyben, mivel a marketingmegállapodásait köztulajdonban lévő és magánrepülőterekkel köti meg. A köztulajdonban és magántulajdonban lévő szerződő felek ezért egymással versenyeznek a Ryanair.com honlapon korlátozottan rendelkezésre álló reklámfelületért. Így az AMS az állami támogatásokra vonatkozó jog alkalmazásának céljából semmilyen előnyben nem részesül, mivel e megállapodások megkötése révén teljesül a piacgazdasági befektető elve.

(124) A Ryanair továbbá azt állítja, hogy a Bizottság sem jogi, sem ténybeli alapot nem szolgáltatott az algherói és a cagliari repülőtér üzemeltetőinek azon döntését alátámasztó kereskedelmi alapú logika megkérdőjelezésére, hogy a Ryanair.com honlapon hirdessenek, amikor az AMS saját szolgáltatásait piaci áron kínálja. Ennek eredményeként az AMS nincs olyan helyzetben, hogy gyakorolhassa a védelem jogát.

(125) A Ryanair a repülőtéri bevételek trendjeinek változásáról két további tanulmányt is benyújtott. Az évek során a repülőterek jelentősen növelték nem repüléstechnikai szolgáltatásokból származó bevételeiket. A Ryanair szerint a Ryanair honlapján történő reklámozás növeli a beutazó utasok arányát és ennek következtében a nem repüléstechnikai bevételeket.

(126) A Ryanair azt állítja, hogy a légitársaságok honlapján történő marketing és reklámozás mára már bevett gyakorlattá vált; ez különösen igaz azon repülőtér-üzemeltetőkre, amelyek saját márkájukat az interneten kifejezetten a légitársaságok honlapján keresztül kezdték el népszerűsíteni.

(127) A Ryanair megállapítja, hogy az AMS nem tesz különbséget a repülőterek, a hatóságok és az egyéb, nem reptéri ügyfelek között. A magántulajdonban lévő vagy magánvállalat által irányított repülőterek és egyéb, magánszférába tartozó felek kötöttek már megállapodást az AMS-szel hasonló, megkülönböztetéstől mentes feltételek alapján.

5.1.1.4. ***Állami támogatással kapcsolatos kérdések***

(128) A Ryanair véleménye szerint a szóban forgó intézkedések nem tudhatók be az államnak: a repülőterek tevékenységi tervének a szardíniai hatóságok általi egyszerű jóváhagyása nem elegendő ahhoz, hogy az intézkedés az államnak legyen betudható.

(129) A Ryanair hangsúlyozza, hogy a légitársaságok kereskedelmi ajánlat alapján történő kiválasztása – amely ajánlatot a repülőtér-üzemeltetőknek a hirdetmény saját honlapjukon történő közzétételét követően nyújtották be – már önmagában is pályázati eljárásnak felel meg. Nincs szükség továbbá pályázati eljárásra, ha a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás megfelel a piacgazdasági befektető elvének, és a légitársaságra nem vonatkozik általános gazdasági érdekű szolgáltatási/közszolgáltatási kötelezettség (mint a jelen esetben).

(130) A Ryanair továbbá kétségeket fogalmazott meg a Bizottság által vitatott szelektív kritériumokat illetően, mivel az algherói és a cagliari repülőtérrel bármely légitársaság megállapodásokat köthetett, ha ezt kívánta.

(131) A Ryanair végül megerősíti, hogy a szardíniai helyzet abból fakad, hogy nem megfelelőek az 1008/2008/EK rendelet szerinti közszolgálati kötelezettségek által érintett útvonalakra vonatkozó szabályok, és az olasz hatóságok sem alkalmazzák azokat megfelelően. Ennek eredményeként az olasz repülőterek a következő opciók közül választhatnak: i. a hagyományos légitársaságokon keresztül kiszolgálják a közszolgáltatási kötelezettség által érintett útvonalakat, kis méretű repülőgépeket használnak és kis számú utast szállítanak, ami viszont jelentős támogatást igényel (és még ez sem lesz elegendő az alacsony jegyárak biztosításához); vagy ii. üzleti kapcsolatba lépnek a diszkont légitársaságokkal, ami biztosítja az utaslétszámot, nagy repülőgép használatát, nagy számú utas szállítását, a támogatások hiányát és az alacsony jegyárakat. Ilyen választás elé kerülve bármely piacgazdasági befektető a második opciót választotta volna.

(132) Ezen észrevételek ismeretében a Ryanair megállapítja, hogy sem a Ryanair, sem pedig az AMS nem részesült állami támogatásban, és hogy a szardíniai repülőterek a piacgazdasági befektető elvének megfelelően jártak el.

5.1.2. A PIACGAZDASÁGI BEFEKTETŐI ELV ÉRTÉKELÉSE A CAGLIARI NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉRREL KAPCSOLATBAN ([68])

(133) A Ryanair egy tanácsadó céget bízott meg azzal, hogy a piacgazdasági befektető elvén (MEIP) alapuló részletes összehasonlító elemzést készítsen, amelyben igazolja, hogy a Ryanair által a cagliari repülőtéren fizetett díjak megfelelnek a Ryanair által egy hasonló, magántulajdonban vagy magán- és állami tulajdonban lévő repülőtéren fizetett díjaknak vagy meghaladják azokat, ezért megfelelnek a piacgazdasági befektető elvének. A Ryanair nevében eljáró tanácsadó cég ennek a jelentésnek a teljes egészében bizalmas változatát közvetlenül a Bizottságnak küldte meg.

(134) Az elemzés azt mutatja, hogy a Ryanair által a cagliari repülőtéren fizetett díjak általános szintje átlagban magasabb, mint a légitársaság által az összehasonlító repülőtereken ugyanebben az időszakban fizetett díjak hasonló szintje. Pontosabban a Ryanair által a Cagliari Repülőtéren fizetett átlagdíj 2,3–2,4-szer magasabb, mint a Ryanair által 2006/2007 és 2012/2013 közötti időszakban az összehasonlító repülőtereken fizetett díj, egy utasra és egy oda-vissza útra számítva egyaránt.

(135) A tanulmány megállapította, hogy az eljárás során vizsgált különböző megállapodások összeegyeztethetőek azzal a díjszinttel, amelyet egy repülőtér-tulajdonos piacgazdasági befektető hasonló körülmények között felajánlott volna a Ryanairnek.

5.1.3. A PIACGAZDASÁGI SZEREPLŐ TESZTJÉHEZ KAPCSOLÓDÓ ÖSSZEHASONLÍTÓ ELEMZÉSBEN A PIACI REFERENCIAÉRTÉK MEGHATÁROZÁSA ([69])

(136) A Ryanair nevében eljáró tanácsadó cég úgy véli, hogy hibás a Bizottság megközelítése, miszerint csak ugyanazon a vonzáskörzeten belül elhelyezkedő referencia-repülőtereket fogad el vizsgálat alatt álló repülőtérként.

(137) A cég azt állítja, hogy a környező repülőterek számára nyújtott állami támogatások nem befolyásolták az összehasonlítási alapul szolgáló repülőterektől származó piaci referenciaárakat. Ezért lehetséges egy piaci referenciaérték határozott megbecslése a piacgazdasági szereplő tesztekhez, mivel:

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

([68]) Az Oxera 2013. június 28-i jelentése.
([69]) A Ryanair állami támogatással kapcsolatos ügyei, készítette az Oxera a Ryanair részére, 2013. április 9.

b) a társaságok egymás árképzési döntéseit csak akkor befolyásolják, ha termékeik egymást helyettesítik vagy kiegészítik;

c) az ugyanazon a vonzáskörzeten belül elhelyezkedő repülőterek nincsenek szükségszerűen versenyben egymással, és a benyújtott jelentésekben alkalmazott referencia-repülőterek korlátozott versennyel szembesülnek az állami tulajdonban lévő repülőterekkel szemben saját vonzáskörzetükön belül (a referencia-repülőterek vonzáskörzetébe eső kereskedelmi repülőterek kevesebb, mint egy harmada van teljesen állami tulajdonban, és a referencia-repülőterekkel egy vonzáskörzetben lévő repülőterek közül jelenleg egyikkel szemben sem merültek fel állami támogatással kapcsolatos aggodalmak (2013. áprilisában);

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

e) a piacgazdasági befektető repülőterek nem fognak a többletköltségeknél alacsonyabb árakat meghatározni.

5.1.4. A PIACGAZDASÁGI SZEREPLŐ TESZTJÉHEZ KAPCSOLÓDÓ NYERESÉGESSÉGI ELEMZÉST ALÁTÁMASZTÓ ELVEK ([70])

(138) A Ryanair nevében eljáró tanácsadó cég azt állította, hogy a Bizottságnak benyújtott nyereségességi elemzés olyan elveket követ, amelyeket egy észszerűen gondolkodó magánbefektető is a magáévá tenne, és azt a hozzáállást tükrözi, ami kitűnik a Bizottság irányadó eseteiből. A végső értéket valóban ki lehet igazítani annak a nyereségességére vonatkozó óvatos feltételezéssel, hogy a szerződést megújítják-e a Ryanairrel vagy más légitársaságokkal hasonló feltételekben állapodnak-e meg. Annak értékelését, hogy a Ryanair megállapodásai milyen nyereségességi növekményt eredményeznek a repülőterek számára, a nettó jelenérték vagy a belső megtérülési ráta becsléseinek alapján kell elvégezni.

5.1.5. BRAND BUILDING: WHY AND HOW SMALL BRANDS SHOULD INVEST IN MARKETING [MÁRKAÉPÍTÉS: KIS MÁRKÁK MIÉRT ÉS HOGYAN FEKTESSENEK BE MARKETINGBE] ([71])

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

(140) mivel sok jól ismert és gyakran használt repülőtér van, a gyengébb versenytársaknak le kell küzdeniük a fogyasztók statikus vásárlási magatartását azáltal, hogy márkaüzenetüket következetesen kommunikálják egy szélesebb közönség felé. A marketing kommunikáció hagyományos formái ugyanakkor forrásaikat meghaladó költekezést kívánnak meg.

(141) Ezzel szemben az AMS-en keresztül történő reklámozás:

i. lehetőséget nyújt arra, hogy olyan jelentős közönséghez jussanak el, amely már fontolgatja az utazás megvásárlását;

ii. viszonylag alacsony költségekkel jár (az online kommunikációra vonatkozó, kereskedelmi árakon alapuló díjtábla);

iii. lehetővé teszi a vásárlási szakaszban történő kommunikációt;

iv. lehetőséget nyújt a kreatív hirdetésekre.

5.1.6. A RYANAIR 2013. DECEMBER 20-I ÉSZREVÉTELE

(142) A Ryanair 2013. december 20-án nyújtotta be az AMS-nek, a Ryanair teljes tulajdonában lévő internetes hirdetési leányvállalatának történő kifizetésekkel kapcsolat észrevételeit.

(143) A Ryanair nem ért egyet a Bizottság 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 továbbá úgy véli, hogy az értékes marketingszolgáltatások piaci áron történő megvásárlását el kell különíteni a kapcsolódó repülőtér és légitársaság között létrejött szerződéses megállapodástól a piacgazdasági szereplő elemzés során.

(144) Ennek alátámasztására a Ryanair egy, a nevében eljáró tanácsadó cég által készített elemzést nyújt be, amely az AMS által felszámított árakat összeveti az egyéb utazási honlapok által kínált hasonló szolgáltatások árával. 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.

([70]) A piacgazdasági szereplő tesztjéhez kapcsolódó nyereségességi elemzést alátámasztó elvek. A Ryanair állami támogatással kapcsolatos ügyei, készítette az Oxera a Ryanair részére, 2013. április 9.

([71]) A Ryanair megbízásából készítette D.P. McLoughlin professzor, 2013. április 10.

(145) A Ryanair szerint ez azt mutatja, hogy az AMS árai megfelelnek a piaci áraknak. Ennek alapján egy köztulajdonban lévő repülőtérnek azon döntése, hogy igénybe veszi az AMS szolgáltatásait, megfelel a piacgazdasági szereplő tesztjének.

(146) A Ryanair arra kéri a Bizottságot, hogy értékelje újra az AMS szerződéseinek elemzésével kapcsolatos álláspontját. A Ryanair úgy gondolja, hogy az AMS-megállapodásokat a Ryanair repülőtéri szolgáltatási megállapodásaitól elkülönítve kell vizsgálni, és ezért külön piacgazdasági szereplő tesztnek kell alávetni. Amennyiben a Bizottság ragaszkodik ahhoz, hogy az AMS-megállapodásokat és a Ryanair repülőtéri szolgáltatásokhoz kapcsolódó megállapodásait közös piacgazdasági szereplő tesztnek veti alá, akkor legalábbis nem szabad figyelmen kívül hagynia azt, hogy az AMS által nyújtott szolgáltatások milyen értéket jelentenek a repülőtér számára.

(147) A Ryanair nevében eljáró tanácsadó cégnek az AMS áraival kapcsolatos, 2013. december 20-i jelentése a Mindshare (2004) és a Zenobie Conseil (2011) tanácsadó cég által korábban benyújtott jelentéseire, valamint McLoughlin professzor azon jelentésére (2012) támaszkodik, amely felvázolja a kis márkák esetében a reklámozás fontosságát. E jelentések megerősítik, hogy a Ryanair erőteljes pán-európai márka, amely hirdetési szolgáltatásaiért prémium árat számíthat fel.

(148) Az elemzésben az AMS árait összevetették hasonló weboldalak mintái által alkalmazott hirdetési árakkal a 2004-2005-ös időszakban, amikor az AMS-díjtáblát először bevezették, majd 2013-ban. Az eredmények azt mutatják, hogy a ryanair.com-ra kétszer annyian látogattak el egy hónap alatt, mint a második legnépszerűbb utazási honlapra, és hogy nagyobb a valószínűsége annak, hogy a látogatók egyéb e-kereskedelmi ügyleteket is kezdeményeznek. Ezek az egyedi jellemzők, valamint a márka magas szintű ismertsége lehetővé teszik a Ryanair számára, hogy díjtöbbletet számítson fel.

(149) Következésképpen megállapításra került, hogy mindkét időszak során és az összes ágazatban az AMS árai alacsonyabbak voltak, vagy ugyanabban a tartományban helyezkedtek el, mint az összehasonlításul szolgáló weboldalak árai.

(150) Ennek alátámasztására a Ryanair benyújtotta az Egyesült Királyságban bejegyzett honlapjának 2012 novembere és 2013 novembere közötti, valamint a 2009–2012-es időszakban mért adatforgalmát, illetve az AMS-nek a különböző repülőterek által vásárolt szolgáltatásaira és az AMS e repülőterekkel kötött megállapodásaira vonatkozó adatokat.

(151) A Ryanair 2013. december 20-i beadványának B.4 melléklete a 2009. március 27-i AMS-szerződést tartalmazza. A szerződés kimondja különösen azt, hogy „Az Airport Marketing Services a 2009. március 29.–2010. március 28. közötti időszakban 1 600 000,00 EUR értékben nyújt marketingszolgáltatásokat. A 2010. március 29.–2014. március 28. közötti időszakban az internetes szolgáltatások értékének összege évente 2 000 000,00 EUR-ra emelkedik, és az Airport Marketing Services aktuális díjtábláján alapul. […]”

5.1.7. A RYANAIR 2014. JANUÁR 17-I BEADVÁNYA

(152) A Ryanair benyújtott egy jelentést, amelyet a tanácsadó cég készített azokról az elvekről, amelyek véleménye szerint mind a Ryanair és a repülőterek között létrejött légi forgalmi megállapodásokat, mind pedig az AMS és ugyanezen repülőterek között megkötött marketing-megállapodásokat magában foglaló, egy piacgazdasági szereplő nyereségességét mérő tesztben alkalmazandók. A Ryanair hangsúlyozza, hogy ez nem sérti azt az álláspontját, miszerint az AMS-megállapodásokat és a légi forgalmi megállapodásokat külön kellene alávetni a piacgazdasági szereplő tesztjének.

(153) 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 egy pénzügyi forgalomra alapuló módszert javasol, amiben az AMS-re költött kiadásokat működési többletkiadásoknak tekintik.

(154) A jelentés azt állítja, hogy a marketingtevékenységek hozzájárulnak a márka értékének létrehozásához és javításához, ami a marketingszerződések időtartama alatt és utána is valószínűleg üzletet szerez és profitot termel. A Ryanairrel kötött megállapodás következtében nagyobb a valószínűsége, hogy más légitársaságok is a repülőteret választják, ami növeli a kereskedelmi célú vállalkozások beáramlását és a repülőtér nem repülés-technikai bevételeit. Amennyiben a Bizottság közös nyereségességi elemzést végez, az említett előnyöket figyelembe kell venni úgy, hogy az AMS-re költött kiadásokat működési többletkiadásoknak tekintik, és a többletnyereséget az AMS-kifizetések nélkül számítják. Ezenkívül a végső értéket is be lehet építeni az előre jelzett többletnyereségbe, hogy annak lejárta után is vissza lehessen adni az értékképződést.

(155) E megközelítés alátámasztására a jelentés tartalmazza azon tanulmányok eredményeinek összefoglalóját, amelyek igazolják, hogy a reklámozás hogyan járul hozzá a márka értékének és a vásárlói hűségnek a növeléséhez. A ryanair.com weboldalon való hirdetés növeli a repülőterek márkájának expozícióját. A forgalmuk növelését célzó kisebb regionális repülőterek az AMS-szel való hirdetési megállapodások megkötésével építhetik márkaértéküket.

(156) Végül az érvelés szerint a pénzforgalmi megközelítés összhangban van a Bizottság állami támogatással és nem állami támogatásokkal kapcsolatos versenyjogi határozataival, különösen a BayernLB-üggyel kapcsolatos határozattal, ahol a Bizottság jelezte, hogy osztalékengedmény-értékelési modellt fog alkalmazni a pénzforgalom becslésére, majd az előrejelzett osztaléknövekményhez egy végső értéket fog hozzárendelni, valamint a Telefónicával kapcsolatos árprés-esettel, ahol a Bizottság a végső értéket beépítette a diszkontált cash-flow elemzésébe.

5.1.8. AZ OXERA 2014. JANUÁR 31-I JELENTÉSE: HOGYAN KEZELENDŐK AZ AMS-MEGÁLLAPODÁSOK A PIACGAZDASÁGI SZEREPLŐ TESZT RÉSZÉT KÉPEZŐ NYERESÉGESSÉGI ELEMZÉSBEN? GYAKORLATI ALKALMAZÁS

(157) 2014. január 31-én a Ryanair értesített a Bizottságot azokról az állami támogatásokkal kapcsolatos vizsgálatokról, amelyekben jelenleg érintett. Egy tanácsadó cégtől megrendelt tanulmányok alapján a Ryanair megvitatja annak gyakorlati szempontjait, hogy az AMS-t beemeljék egy közös AMS-ASA ([72]) nyereségesség-elemzésbe ([73]), és érveket hoz fel azzal kapcsolatban, hogy a Bizottság megközelítésének a Ryanair általi értelmezése szerint hogyan lehetne az AMS-megállapodásokat beemelni a közös AMS-ASA nyereségesség-elemzésbe.

(158) Az alkalmazott megközelítés során figyelembe veszik az ASA és az AMS-megállapodások azon potenciálját, hogy az ASA tervezett vége után is fenntartsák a repülőtér nyereségességét.

(159) A Ryanair érvelése szerint a Ryanair jelenléte valamely repülőtéren egyéb utasok és légitársaságok számára ösztönzést jelenthet a repülőtér használatára. Az AMS-megállapodások eredményeként a reklám- és promóciós tevékenység a Ryanairrel kötött ASA-megállapodás tervezett lejárta után is nagyobb utasforgalmat hozhat (a Ryanair és nem Ryanair utasok tekintetében egyaránt). Ezenkívül a repülőtér nem repüléstechnikai bevételeit is növelheti. A Ryanair véleménye szerint ez intuitív eredmény, mivel a gazdaságban szinte minden vállalkozás eszközöl marketingberuházásokat, hogy a termékdifferenciálás révén növelje nyereségességét. Tekintettel a marketing jellemző előnyeire, valamint a repülőtéren belüli növekedéssel kapcsolatos hálózati hatásokra, helytelen lenne azt feltételezni, hogy az AMS marketingjéhez kapcsolódó egyetlen járulékos bevétel az, hogy a Ryanair utasai az ASA-megállapodás időtartama során használják a repülőteret.

5.1.9. A RYANAIR 2014. SZEPTEMBER 12-I ÉSZREVÉTELEI

(160) A Ryanair rámutatott arra, hogy a repülőtér-légitársaság közötti megállapodás vizsgálatának egy, a piacgazdasági szereplő tesztjét is magában kell foglalnia (lásd a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 3.5. szakaszát).

(161) A Ryanair továbbá azt állítja, hogy a beruházási költségek elosztásával kapcsolatos „kapacitási megközelítés” az előzetes jövedelmezőségi teszt szerint jogi szempontból is helyes, ugyanakkor közgazdaságtani szempontból is az. Valóban, a „tényleges szokásos megközelítés” nem tükrözi azt a tényt, hogy a piacgazdasági szereplő jövedelmezőségi elemzéseket előzetesen kell elvégezni.

5.1.10. A BERUHÁZÁSI KÖLTSÉGEK ELOSZTÁSA ([74])

(162) A Ryanair nevében eljáró tanácsadó cég az új légi közlekedési iránymutatás 64. bekezdését emeli ki, és azt állítja, hogy valójában a feltételezett új terminál vagy létesítmények nem csupán egyetlen konkrét légitársaság esetében szükségesek, hanem azokat más légitársaságok is használhatják. Rámutat arra is, hogy nem tisztességes a költségek 100 %-át egyetlen társaságnak tulajdonítani, még akkor sem, ha az a repülőtéren működő egyetlen társaság, ugyanakkor érdemes lehet a beruházás által létrehozott kapacitás kihasználtságán alapuló költségszámítást alkalmazni.

([72]) A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződések.
([73]) A közös AMS-ASA nyereségességi elemzést valamennyi olyan repülőtér esetében elvégezték, amelyeknél a tanácsadó cégnek sikerült megszereznie a szükség adatokat.
([74]) Az Oxera 2014. szeptember 12-i jelentése.

(163) A Ryanair hangsúlyozza, hogy kritikus jelentőségű a különbség a kihasználtság kapacitás alapján történő, valamint a forgalomból való részesedés alapján történő mérése között. Az angouleme-i repülőteret hozza példaként, ahol a Ryanair a forgalom 95-97 %-át, a kapacitáskihasználásnak viszont csak 25-28 %-át adta.

(164) A tanácsadó cég több példát is említett a Bizottságnak, többek között az Alghero-ügy példáját ([75]). 2004-ben az algherói repülőtéren egy új utasforgalmi terminált nyitottak meg, amely jelentősen – 0,8 millió főről 2,5 millió főre – növelte a repülőtér utaskapacitását. A terminál kapacitásának ezen növekedését a SOGEAAL üzleti tervei is tükrözték, 2004-től kezdődően megnövekedett járatfordulás és utasfelszállás formájában.

(165) Következésképpen a feljegyzés arról számol be, hogy a beruházási költségek elosztásának helyes módja az, ha egy adott légitársasággal kötött megállapodás jelentette várható kapacitás-részesedés alapján történik.

5.1.11. AZ AMS-MEGÁLLAPODÁSOKNAK A REPÜLŐTÉR FORGALMÁRA GYAKOROLT SZÉLESEBB KÖRŰ HATÁSÁNAK ÉRTÉKELÉSE ([76])

(166) A Ryanair nevében eljáró tanácsadó cég a repülőtér szemszögéből is megvizsgálta a megállapodások várható többletnyereségességét, és nem csupán az AMS-kifizetések költségeit elemezte, hanem azok előnyeit is – a repülőtér növekvő vonzereje, valamint a nem a Ryanairtől származó utasforgalom lehetséges növekedése és az ezzel kapcsolatos növekvő nem repüléstechnikai bevételek tekintetében.

(167) Az AMS-megállapodások tágabb hatásának igazolása érdekében az algherói repülőteret a tanácsadó cég esettanulmányként kezelte. Ezen elemzés eredményei az AMS-szel kötött marketingmegállapodások SOGEAAL-ra gyakorolt kedvező hatásairól számolnak be. A repülőtér különösen a következőket élvezhette: i. más légitársaságok számára is vonzóbbá válhatott, ii. korlátozottan csökkent az utasszám a pénzügyi válság következtében, és iii. az AMS reklámjainak potenciális közönsége az Alitaliával kötött hasonló megállapodásokhoz képest mintegy 50-szer nagyobb.

(168) Végezetül a jelentés azt állítja, hogy a ryanair.com oldalon történő reklám hatásaival kapcsolatos empirikus elemzés hiányában helytelen arra következtetni, hogy a ryanair.com oldalon történő reklámozás egyetlen előnye a Ryanair forgalmának növekedése, és hogy az AMS-megállapodások hatásai a megállapodások lejártát követően megszűnnek.

5.1.12. AZ ÖSSZEHASONLÍTÓ ELEMZÉS SZEREPE A PIACGAZDASÁGI SZEREPLŐ ELVÉNEK (MEOP ([77])) ÉRTÉKELÉSÉBEN ([78])

(169) A Ryanair azt állítja, hogy a Bizottság a nyereségesség-elemzés elvégzésekor nem vizsgálta a repülőterek költségeinek hatékonyságát. Ezért hangsúlyozza azt a tényt, hogy a Ryanair nincs abban a helyzetben, hogy tudja, hogy a megállapodás a repülőtér számára várhatóan nyereséges lesz-e.

(170) A Ryanair nevében eljáró tanácsadó cég által végzett elemzés kiemeli, hogy valamely repülőtér tényleges költségeinek megismeréséhez fontos összehasonlító elemzést végezni. A Bizottság által az elmúlt években alkalmazott összehasonlító elemzés több példáját is megemlíti, és hangsúlyozza, hogy a Bizottság maga is azt állítja, hogy az összehasonlító elemzés a piacgazdasági szereplő elvének értékelésében nagy jelentőséggel bír.

(171) Összefoglalva: a Ryanair az összehasonlító elemzés alkalmazását javasolja, legalább a nyereségesség-elemzés eredményeivel való összevetés formájában.

5.1.13. A PIACGAZDASÁGI SZEREPLŐ ELVÉNEK GAZDASÁGI ÉRTÉKELÉSE: ÖSSZEHASONLÍTÓ ELEMZÉS, AZ AMS-T IS BELEÉRTVE ([79])

(172) A Ryanair által benyújtott tanulmány azt bizonyítja, hogy a 2012-es és 2013-as eredmények a lübecki és a cagliari repülőtéren az után sem változtak, hogy az összehasonlító elemzésben az AMS-kifizetéseket is figyelembe vették.

([75]) Lásd az 52. lábjegyzetet.
([76]) Az Oxera 2014. szeptember 26-i jelentése.
([77]) A piacgazdasági szereplő elve.
([78]) A Ryanair 2015. január 26-i beadványa.
([79]) A Ryanair 2015. február 27-i beadványa.

(173) Megállapítja, hogy a vizsgált időszak során (2007–2013) a Ryanair által a cagliari repülőtéren fizetett illetékek átlagban magasabbak voltak, mint a referencia-repülőtereken fizetett átlag. Ez azt jelenti, hogy egy piacgazdasági szereplő valószínűleg hasonló megállapodásokat kínált volna a Ryanair részére. Különösen arra hivatkozik, hogy az eredmény az AMS-kifizetések kezelésére nem reagál érzékenyen, és a különböző érzékenységi ellenőrzéseknek is ellenáll.

5.1.14. A PIACGAZDASÁGI SZEREPLŐ ELVÉNEK GAZDASÁGI ÉRTÉKELÉSE: CAGLIARI REPÜLŐTÉR, NYERESÉGESSÉG-ELEMZÉS ([80])

(174) A tanulmány egy előzetes elemzés útján azt kívánja bizonyítani, hogy a 2007. januári, 2007. decemberi és 2009. decemberi AMS-megállapodásokat a SOGEAR S.p.A. (a cagliari repülőtér üzemeltetője) nyereségesnek tekintette, és e megállapodásokat a 2014. évi légi közlekedési iránymutatással összhangban bármely más repülőtér-üzemeltető is nyereségesnek tekintette volna.

(175) Különösen a nettójelenérték-számításon alapuló nyereségesség-elemzés mutat pozitív eredményt a teljes időszak (2007 és 2009) indexe szempontjából. Következésképpen a CAG repülőtérrel kötött megállapodások piackonformnak tűnnek.

(176) A bizonyítékok azt mutatják, hogy hasonló körülmények között a cagliari repülőteret üzemeltető piacgazdasági szereplő a Ryanair és a cagliari repülőtér közötti megállapodásokhoz hasonló megállapodásokat szintén nyereségesnek tekintett volna.

5.1.15. A RYANAIR MŰVELETEINEK A REPÜLŐTEREK NEM REPÜLÉSTECHNIKAI BEVÉTELEIRE GYAKOROLT HATÁSA ([81])

(177) A Ryanair nevében eljáró tanácsadó cég úgy vélte, hogy a Ryanair műveleteinek megkezdése jelentősen kedvező hatást gyakorolt a repülőtér egy utasra jutó nem repüléstechnikai bevételeire. Ennek alapján a jelentés azt állítja, hogy a piacgazdasági szereplő elvének az általa végzett nyereségesség-elemzéshez, valamint a Bizottság elemzésében ([82]) eddig használt megközelítés konzervatív volt, mivel ezen elemzések nem vették figyelembe a repülőtér megnövekedett bevételeit.

(178) A jelentés 57 európai repülőtérből álló mintán végzett empirikus elemzést alkalmaz, amely repülőterek a lehető legjobban hasonlítanak a jelen vizsgálat tárgyát képező repülőterekhez. Az eredmény szerint a Ryanair műveleteinek megkezdése ([83]) a vizsgált repülőterek közül 29 esetében vezetett az egy induló utasra jutó nem repüléstechnikai bevételek reálértéken (az infláció feletti) 12,0-13,7 % körüli növekedéséhez, és ez a hatás statisztikailag jelentős. Ennek valószínű oka az, hogy a Ryanair utasai az egyéb légitársaságok utasainál többet költenek, részben mivel a diszkont légitársaságok fedélzetén korlátozott étkezési lehetőségek állnak rendelkezésre, valamint azért, mert a Ryanair műveletei megkezdésének eredményeként fejlesztették a terminált – például újabb kiskereskedelmi egységeket vonzottak a repülőtérre.

(179) A jelentés azt is megállapítja, hogy ez a hatás általában jobban jellemző a diszkont légitársaságokra. A diszkont légi fuvarozói ágazat növekedése következtében, ahol jelentős utasforgalmat bonyolító erős márkák vannak jelen, ha egy diszkont légi fuvarozó megkezdi műveleteit valamely repülőtéren, az a repülőtér jelentős fejlődését, és így az egy utasra jutó nem repüléstechnikai bevételek növekedését eredményezheti. A vizsgált repülőterekből álló minta alapján a hagyományos légi fuvarozók műveleteinek megkezdése azonban nincs jelentős hatással a repülőtér egy utasra jutó nem repüléstechnikai bevételeire.

([80]) Oxera-jelentés, 2015. március 2.

([81]) Az Oxera Ryanair részére készített jelentése, 2015. december 4.

([82]) A tanácsadó cég a Bizottság által a pau és a nîmes-i repülőtérrel kapcsolatos határozatokban alkalmazott megközelítésre utalt, amelynek során a Bizottság az egy induló utasra jutó várható nem repüléstechnikai bevételeket a repülőtéren a megállapodások aláírása előtt rögzített adatok alapján, az inflációnak megfelelő kiigazításokkal számította ki.
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 (HL L 201., 2015.7.30., 109. o.), különös tekintettel a (414) preambulumbekezdésre.
A Bizottság (EU) 2016/633 határozata (2014. július 23.) a Nîmes–Uzès–Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara, a Veolia Transport Aéroport de Nîmes, a Ryanair Limited és az Airport Marketing Services Limited javára Franciaország által nyújtott SA.33961 (2012/C – korábbi 2012/NN) számú állami támogatásról, különös tekintettel a (436) preambulumbekezdésre.

([83]) A tanácsadó cég a Ryanair műveleteinek megkezdését abban az évben határozta meg, amelyben a Ryanair „jelentős” műveleteket kezdett meg valamely repülőtéren, azaz az első olyan évben, amelyben a Ryanair induló utasai meghaladták a Ryanair ugyanazon repülőtérről az 1994-2012 közötti időszakban induló utasai maximális teljes létszámának 50 %-át.

(180) E jelentés szerint az eredmények kiemelik a piacgazdasági szereplő elvének az általa végzett nyereségesség-elemzésében, valamint a Bizottság elemzésében alkalmazott megközelítés konzervatív jellegét. Az elemzések nem feltételezik a repülőterek egy utasra jutó nem repüléstechnikai bevételeinek felgyorsult növekedését, és ezért nem adják vissza a Ryanair műveleteinek a repülőterek számára hozott szélesebb körű hasznát, hanem csak az egy induló utasra jutó nem repüléstechnikai bevételeknek a sokkal alacsonyabb inflációs rátával feljavított becsléseit tartalmazzák. A tanácsadó cég ezért azt feltételezte, hogy a piacgazdasági szereplő elvének általa végzett elemzése és a Bizottság elemzése alábecsüli a Ryanair-megállapodásoknak a repülőtér számára jelentett nyereségességét.

5.2. *AZ EASYJET ÉSZREVÉTELEI*

5.2.1. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATTAL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEK

5.2.1.1. ***Az easyJet szardíniai műveletei***

(181) A 2010–2013 közötti időszakban az easyJet a cagliari és az olbiai repülőtérről indított járatokat.

A cagliari repülőtérrel kötött szerződés

(182) A cagliari repülőtér üzemeltetőjével 2010. december 14-én írták alá a szerződést, amely 2010. március 29-től 2013. március 28-ig volt érvényben ([84]). A cagliari repülőtérrel kötött szerződés végleges összértéke […] EUR volt: a szerződés úgy rendelkezett, hogy a cagliari repülőtér üzemeltetőjének az easyJet részére az első évre […] EUR-t, a második évre […] EUR-t és a harmadik évre […] EUR-t kell fizetnie.

(183) A cagliari repülőtérrel kötött szerződés leszögezi, hogy a régió gazdaságának fellendítése és a megfelelő gazdasági megtérülés elérése érdekében a régió úgy döntött, hogy növeli az idegenforgalmi ágazatban történő marketingberuházásait, és e célból a repülőtér-üzemeltetők részére évről évre egy bizonyos összeget biztosít. Az easyJet vállalta a marketintevékenységek elvégzését, két célpont közötti (point-to-point) járatok üzemeltetését, valamint a szerződésben jelzett utaslétszám elérését.

(184) A szerződés tartalmaz egy, az easyJet által készített három éves üzleti és médiatervet, valamint a légitársaság által elérni kívánt utaslétszámot. A szerződéshez csatoltak egy, külső tanácsadó cég által készített gazdasági hatástanulmányt, amely a beruházás marketingtevékenységekből származó megtérülését is méri.

(185) Ha az easyJet nem teljesíti a szerződésben vállalt útvonalak üzemeltetésére és a járatsűrűségre vonatkozó kötelezettségvállalásait, a SOGAER-nek jogában áll a vonatkozó összeget visszatartani. Az easyJet vállalta, hogy a SOGAER részére kifizeti az összes vonatkozó és szokásos repülőtéri illetéket és adót. Az említett illetékek és adók megfizetésének elmaradása a SOGAER felé tett kötelezettségvállalásainak megsértését jelenti, amely esetben a SOGAER-nek jogában áll a szerződést felbontani.

(186) A cagliari repülőtérrel kötött szerződés 5. cikke megállapítja, hogy a pénzügyi támogatás nyújtásának feltétele az, hogy a régió rendelkezésre bocsátja a vonatkozó forrásokat.

Az olbiai repülőtérrel kötött szerződések

(187) A GEASAR-ral kötött első szerződést 2011. március 17-én írták alá, a 2010. március 28. és 2011. március 27. közötti időszakra vonatkozott ([…] EUR összegű egyszeri kifizetés). A második szerződés aláírására 2012. január 25-én került sor, a 2011. március 27. és 2013. március 30. közötti időszakra vonatkozott ([85]) ([…] EUR értékig a 2011 nyári és a 2011/2012-es téli időszakra, valamint […] EUR értékig a 2012 nyári és a 2012/2013-as téli időszakra). Az olbiai repülőtérrel kötött utolsó szerződést 2013. március 1-én írták alá, a 2013. március 27. és 2014. március 30. közötti időszakra vonatkozott ([…] EUR összegig).

(188) A szerződések nem említették meg, hogy a légi közlekedés fejlesztésére szánt közpénzek a régiótól származnak.

([84]) A Cagliarival kötött szerződés az alábbi útvonalakon történő utasszállításra vonatkozott: Stansted, Genf, Basel, Schönefeld.
([85]) Az Olbiával kötött szerződés az alábbi útvonalakon történő utasszállításra vonatkozott: Bristol, Basel, Genf, London Gatwick, Milano Malpensa, Schönefeld, Lyon, Orly és Madrid-Barajas

(189) Az easyJet azt állítja, hogy a 2012. január 25-én kötött szerződés célja az volt, hogy fokozza saját műveleteit a repülőtéren belül azáltal, hogy i. új csatlakozást indít a 2012. nyári szezonban Olbia és Madrid között, ii. növeli a 2012/2013-as szezonban a Berlinbe irányuló és onnan érkező járatok heti sűrűségét, valamint iii. a közép- és utóidényben fejleszti az átszálló forgalmat, különösen a nemzetközi piacokon. A szerződés célja egy marketing és reklámprogram kidolgozása volt, a GEASAR pénzügyi szerepvállalásával.

(190) Az easyJet készített egy üzleti tervet, amelyet a GEASAR megvizsgált, egyúttal elkészítette saját üzleti tervét, hogy ellenőrizze a szerződés pénzügyi életképességét. A repülőtér-üzemeltető saját üzleti tervének eredménye alapján ellenőrizte a beruházás értékét ([86]).

5.2.1.2. ***Az állami támogatás elemei***

(191) Annak megértéséhez, hogy a szóban forgó intézkedés állami támogatásnak minősül-e, az easyJet egyesével megvizsgálja a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kritériumokat.

Állami források

(192) Az easyJet szerint bár a SOGAER-rel kötött szerződés külön hivatkozik a 10/2010. sz. szardíniai regionális törvényre, amely szerint a régió a repülőtér-üzemeltetők részére nyújtja a szóban forgó finanszírozást, nincs bizonyíték arra, hogy az easyJet által a SOGAER-től és a GEASAR-tól kapott pénzeszközök megegyeztek a régió által közvetlenül a repülőtér-üzemeltetőknek nyújtott pénzeszközökkel.

(193) Először is az easyJet azt állítja, hogy a regionális törvényre való hivatkozás a SOGAER és az easyJet között létrejött szerződésben önmagában nem bizonyítja a szardíniai regionális alapok és az easyJet közötti közvetlen kapcsolatot. Továbbá az a tény, hogy a hivatkozás a GEASAR és az easyJet közötti szerződésben nem szerepel, tovább bizonyítja, hogy a másik szerződésben említett 10/2010. sz. törvény a repülőtér-üzemeltetők és az easyJet közötti viszony szempontjából nem lényeges.

(194) Az easyJet úgy véli, hogy a Bizottságnak külön értékelést kellene végeznie az easyJet szerződéseivel kapcsolatban annak ellenőrzésére, hogy az easyJet által a repülőtér-üzemeltetőktől kapott pénzeszközök ténylegesen a régiótól származtak-e, mielőtt arra a következtetésre jutna, hogy a szóban forgó intézkedés állami támogatás.

A belső piacon folyó verseny torzulása

(195) Az easyJet azt állítja, hogy a kapott kompenzáció nem elegendő ahhoz, hogy hátrányosan befolyásolja a versenyt. Ez két fő tényezőnek tulajdonítható: a kompenzáció viszonylag alacsony összege és a szerződésekben említett, ugyanazon útvonalakon működő légitársaságok hiánya.

(196) Az easyJet az egyetlen légitársaság, amely a SOGAER-rel kötött szerződésben említett összes útvonalon, valamint a GEASAR-ral kötött szerződésben említett szinte összes útvonalon közlekedik. A repülőtér-üzemeltetők más légitársaságokat is felkértek, hogy ugyanezeken az útvonalakon közlekedjenek, amikor honlapjukon közzétették a felhívást, hogy nyújtsanak be a Cagliariból és Olbiából induló, valamint oda érkező útvonalak üzemeltetésére irányuló üzleti terveket, de csak az easyJet élt ezzel a lehetőséggel.

(197) mivel az easyJet az egyetlen légitársaság, amely az érintett útvonalakon üzemel, az állítólagos támogatás egyetlen versenytárs számára sem lehet káros. Ezért az easyJet szerint a verseny torzulásának esete nem áll fenn.

Gazdasági előnyök hiánya

(198) Az easyJet azt állítja, hogy az intézkedés nem juttatja semmiféle gazdasági előnyhöz, és érvelését a magánbefektető elvére alapozza.

(199) Az easyJet azt állítja, hogy a SOGAER és a GEASAR előzetesen tudták értékelni a szerződések pozitív gazdasági megtérülését. A gazdasági megtérülés két tényezőn alapul: i. az easyJet vállalta a marketintevékenységek

([86]) A Bizottsággal egyik üzleti tervet sem közölték.

elvégzését, két célpont közötti (point-to-point) járatok üzemeltetését, valamint a szerződésben jelzett utaslétszám elérését; ii. az easyJet a repülőtér-üzemeltető részére a szerződések időtartamára vonatkozó üzleti, valamint médiatervet készített, hogy lehetővé tegye a repülőtér-üzemeltető számára a nyereségesség vizsgálatát; valamint iii. a repülőtér-üzemeltető megerősítette a beruházás marketingtevékenységekből származó megtérülését.

(200) Az első pontot illetően az easyJet pontosítja, hogy a cagliari és az olbiai szerződés esetében egyaránt kötelezettséget vállalt arra, hogy az érintett útvonalakon minimális menetrendet és járatsűrűséget tart fenn.

(201) A második pontot illetően az easyJet által benyújtott üzleti tervek részletesen ismertetik az easyJet ajánlatát, így a repülőtér-üzemeltetők mérlegelhetik a beruházások jövedelmezőségét. Az easyJet pontosítja, hogy az akkor rendelkezésre álló információk alapján mindkét repülőtér-üzemeltető megállapította, hogy a beruházások a repülőterek számára jelentős gazdasági megtérülést eredményeznek.

(202) A SOGAER az easyJettel való együttműködésre irányuló döntését egy, külső tanácsadó által hitelesített gazdasági hatástanulmány eredményére alapozta, amely igazolta a beruházás megtérülését, és megállapította, hogy az nagy valószínűség szerint jelentős gazdasági megtérülést és a repülőtér fejlődését eredményezi. A GEASAR kijelentette a szerződésben, hogy megvizsgálta az easyJet üzleti tervét, mérlegelte a feltételezéseket és a várható eredményeket, majd saját üzleti tervet készített, amely megerősítette az easyJettel való együttműködés gazdasági szempontú jelentőségét.

(203) A SOGAER-rel és a GEASAR-ral kötött szerződések jelentősen növelték a cagliari és az olbiai repülőterek utaslétszámát, így a repüléstechnikai és nem repüléstechnikai tevékenységekből származó stabil és növekvő bevételt biztosítottak.

(204) Az easyJet úgy véli, hogy a SOGAER-rel és a GEASAR-ral kötött szerződések tisztán kereskedelmi feltételeken alapulnak. Ezért a szóban forgó intézkedés nem tekinthető állami támogatásnak, mivel a SOGAER és a GEASAR gazdasági előnyre törekvő magánbefektetőként járt el.

5.2.1.3. ***Az Altmark-tesztnek és/vagy a Szerződés 106. cikke (2) bekezdésének való megfelelés***

(205) Az easyJet megerősíti, hogy a részére nyújtott kompenzáció nem minősül jogellenes állami támogatásnak, mivel megfelel az Európai Unió Bírósága által az Altmark-ítéletben ([87]) meghatározott négy kritériumnak, amelyek annak megállapítására szolgálnak, hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció állami támogatásnak minősül-e.

(206) Az intézkedés kompenzációt nyújt azon kötelezettségvállalásért, amely konkrétan megnevezett stratégiai jelentőségű nemzetközi útvonalak üzemeltetésére irányul a cagliari és az olbiai repülőtérről induló és oda érkező járatok esetében, valamint a kapcsolódó marketing- és reklámszolgáltatások nyújtására, különösen a veszteséges elő- és utószezonban. A program keretében történő finanszírozása továbbá (részben) az easyJet által közszolgálati küldetésének teljesítés következtében ténylegesen viselt költségek kompenzációjára korlátozódik, és lehetővé teszi az easyJet számára, hogy észszerű nyereséget érjen el.

(207) Az easyJet úgy véli, hogy az első Altmark-feltétel (pontosan meghatározott közszolgáltatási kötelezettség) teljesül, mivel a stratégiai jelentőségű nemzetközi útvonalak üzemeltetésére irányuló feladatot az állam ruházta az easyJetre, és e közszolgáltatási feladatot pontosan meghatározták. Az easyJet a 10/2010. sz. törvény és annak későbbi végrehajtási jogi aktusainak eredményeként kötelező érvényű szerződéseket kötött a SOGAER-rel és a GEASAR-ral. E szerződések konkrét kötelezettségeket rónak az easyJetre annak biztosítása érdekében, hogy a területi folytonosság elve továbbra is teljesüljön, és a holtszezonban is kellő számú, Szardíniából induló és oda érkező járatot biztosítson. A vizsgált kompenzáció az easyJetre a régió által a SOGEAR-on és a GEASAR-on keresztül rábízott általános gazdasági érdekű szolgáltatásra vonatkozik.

(208) A második feltétel (az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani) elemzésével kapcsolatban az easyJet azt állítja, hogy az easyJetet a stratégiai útvonalakon légi közlekedési szolgáltatás nyújtásának feladatával megbízó szerződések kellő mértékben, előre meghatározzák a feladat teljesítéséért járó kompenzációt, mivel évente rögzített összeget állapítanak meg, amely konkrétan az érintett útvonalak egész éven át történő üzemeltetésére vonatkoznak.

([87]) A Bíróság 2003. július 24-i ítélete, *Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415.

(209) A harmadik feltételre való hivatkozással (az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket) az easyJet kijelenti, hogy a SOGAER-rel és a GEASAR-ral kötött szerződésekben meghatározott légiközlekedési szolgáltatások nyújtása jelentős állandó és működési költségekkel jár az easyJet számára. […] az easyJet megerősíti, hogy a repülőterektől kapott támogatás nélkül a főszezonon kívül soha nem üzemeltetett volna a szardíniai repülőterekről kiinduló útvonalakat.

(210) Az easyJet kijelenti, hogy még a negyedik Altmark-feltétel is teljesül (a kapott ellentételezés nem haladja meg egy jól vezetett és a közszolgáltatás nyújtásához szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozás költségeit). Az easyJet azt állítja, hogy átlagos, jól vezetett és a szükséges közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnak tekinthető. Az easyJet szeretné azt kihangsúlyozni, hogy egyike a legjobban vezetett európai légitársaságoknak, és azért tud alacsony viteldíjakat kínálni a fogyasztóknak, mert a hatékonyságra összpontosít, és nagy mértékben támaszkodik a flotta kihasználtságára, illetve az információs technológia intenzív használatára, amely tényezők mindegyik leszorítja az egy utasra jutó költségeket.

(211) Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az Altmark-feltételek nem teljesülnek, az easyJet úgy véli, hogy a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdésében előírt feltételek teljesülnek, és e tevékenységekre az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtása értekében volt szükség. A tevékenységek tehát a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdésében foglal kivétel alapján még így is összeegyeztethetőnek tekinthetők.

5.2.1.4. ***A mérlegelési teszt***

(212) Az easyJet szerint még ha a program a rendeletek és iránymutatások hatálya alá is tartozik, a mérlegelési teszt pozitív eredménye azt teljesen jogszerűvé teszi, függetlenül a támogatás összegétől vagy a kedvezményezett méretétől. A támogatás akkor jár indokolatlan negatív hatásokkal, ha:

a) nem hatékony vagy hanyatló ágazatokban tevékenykedő, erőfölénnyel rendelkező társaságok részére nyújtják;

b) kiszorítja a magánberuházásokat vagy kutatási erőfeszítéseket;

c) egyes társaságokkal vagy technológiákkal szemben hátrányos megkülönböztetést alkalmaz.

(213) A problémás állami támogatásoknak általában tulajdonítható versenytorzítási módok egyike sem állapítható meg ebben az esetben: i. a kedvezményezettek nem jutottak a potenciálisan hatékonyabb versenytársak rovására piaci részesedéshez; ii. a külföldi versenytársakat a „nemzeti bajnokokkal” szemben nem érte hátrányos megkülönböztetés; iii. a fogyasztókat nem érte hátrány amiatt, hogy nem jutottak hozzá az olcsóbb vagy jobb termékekhez.

(214) Az easyJet állítása szerint a szóban forgó program megfelel a szükségesség és arányosság követelményének. A program szükséges, mivel az easyJet egyébként nem üzemeltetné egész évben az említett útvonalakat. A program arányos, mivel a hozzájárulás az easyJet működési költségeinek csupán egy töredékét képviseli.

5.2.1.5. ***Következtetés***

(215) Az easyJet megállapítja, hogy a vizsgált időszakban sem a szardíniai repülőterektől, sem a szardíniai hatóságoktól nem kapott semmilyen jogellenes állami támogatást.

5.2.2. ÉSZREVÉTELEK A 2014. ÉVI LÉGI KÖZLEKEDÉSI IRÁNYMUTATÁSNAK A SZÓBAN FORGÓ INTÉZKEDÉSEKRE TÖRTÉNŐ ALKALMAZÁSÁRÓL

(216) Az easyJet azt állítja, hogy már bizonyította, hogy több okból sem részesült jogellenes állami támogatásban, amely okokat az új iránymutatás sem befolyásul. Az easyJet hangsúlyozza, hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 3.5. részében két módszer is van, amellyel megállapítható, hogy a repülőterek és légitársaságok közötti megállapodások megfelelnek-e a piacgazdasági szereplő tesztjének, és így mentesek az állami támogatástól.

(217) Az első a referenciaérték módszere, de a Bizottság ezt a módszert elutasítja, mivel a repülőterek piacán jelentős mértékben vannak jelen az állami támogatások.

(218) Az alternatív módszer annak előzetesen történő megállapítását jelenti, hogy az érintett kereskedelmi megállapodás hozzájárul-e a repülőtér többletnyereségességéhez (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 3.5.2. szakasza). Az easyJet megállapítja, hogy „a Bizottság jelenlegi véleménye szerint a repülőterek által az egyes légitársaságokkal kötött megállapodások elemzésére a legmegfelelőbb kritérium a többletnyereségesség előzetes vizsgálata". A társaság véleménye szerint ezt az értékelést elviekben egy olyan üzleti terv alapján kell elvégezni, amely figyelembe veszi a megállapodás megkötésekor rendelkezésre álló információkat és előrelátható fejleményeket.

(219) Az easyJet hangsúlyozza, hogy a 2013. július 30-án benyújtott észrevételeinek megfelelően a SOGAER és a GEASAR előzetesen tudták értékelni a szerződések pozitív gazdasági megtérülését.

(220) Az easyJet megjegyzi, hogy a pozitív gazdasági megtérülés a következő tényezőkön alapul: i. az easyJet vállalta a marketingtevékenységek elvégzését, két célpont közötti (point-to-point) járatok üzemeltetését, valamint a szerződésben jelzett utaslétszám elérését; ii. az easyJet a repülőtér-üzemeltető részére a szerződések időtartamára vonatkozó üzleti, valamint médiatervet készített, hogy lehetővé tegye a repülőtér-üzemeltető számára a nyereségesség vizsgálatát; valamint iii. a repülőtér-üzemeltető megerősítette a beruházás marketingtevékenységekből származó megtérülését. Az easyJet rámutat, hogy az akkor rendelkezésre álló információk alapján mindkét repülőtér-üzemeltető megállapította, hogy a beruházások a repülőterek számára jelentős gazdasági megtérülést eredményeznek. A SOGAER valójában az easyJettel való szerződéskötésre irányuló döntését egy gazdasági hatástanulmány alapján hozta meg.

(221) Az easyJet arra is rámutat, hogy reklám- és marketingtevékenységei jelentősen növelték a cagliari és az olbiai repülőtér láthatóságát, ennek következtében nőtt az ezekre a repülőterekre vezető útvonalak utasforgalma.

(222) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 5.2. pontját illetően az easyJet megjegyzi, hogy némiképp változtak a feltételek, amelyek alapján az új útvonalak indításához a légitársaságok támogatást kaphatnak. Az easyJet azt állítja, hogy ennél az esetnél az új iránymutatás értelmében a repülőtér méretét és a támogatható célállomásokat illetően a távoli területen (vagy ebben az esetben egy szigeten) található repülőtereknél indokoltak lehetnek a rugalmasabb megállapodások. Az easyJet azt állítja, hogy az induló támogatások elfogadhatóságának új kritériumai lényegében teljesülnek.

(223) A társaság megjegyzi, hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 5.2. pontja kimondja, hogy a légitársaságok számára új útvonal indítására nyújtott állami támogatás akkor minősül közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulásnak, ha az alábbi feltételek valamelyike teljesül: i. új útvonalak indításával a támogatás növeli az Unió polgárainak mobilitását és javítja a régiók összeköttetését, vagy ii. elősegíti a távoli területek regionális fejlődését. Az iránymutatás 2.2. pontja szerint a „távoli terület" jelentése „a legkülső régiók, Málta, Ciprus, Ceuta, Melilla, a valamely tagállam területéhez tartozó szigetek, és a ritkán lakott területek". Az easyJet szerint mindkét kritérium teljesül. Úgy tűnik, hogy a valódi szállítási szükséglet követelménye is teljesül, mivel hiányoznak a valódi alternatív közlekedési módok.

(224) Az easyJet emlékeztet arra, hogy indulási célú támogatás nyújtható olyan légi társaságoknak, amelyek évi 3 milliónál kisebb utasforgalommal rendelkező repülőterekről szállnak fel (a légi közlekedési iránymutatás 142. pontja), valamint eseti alapon az évi 3 millió főnél nagyobb és 5 millió főnél kisebb utasforgalommal rendelkező repülőterekről közlekedő légitársaságoknak (144. pont). Az olbiai repülőtér esetében – amellyel az easyJet 2011-ben kötött szerződést – a 2009-ben és 2010-ben elért utasforgalom 1 621 945, illetve 1 591 821 fő volt. A cagliari repülőtérnél – amellyel az easyJet 2010-ben kötött szerződést – a 2008-ben és 2009-ben elért utasforgalom 2 924 805, illetve 3 317 262 fő volt. Mindenesetre az easyJet véleménye szerint a Bizottságnak meg kellene állapítania, hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 142. pontja értelmében, vagy legalábbis a 142. pont értelmében szükséges az indulási célú támogatás (a cagliari repülőtér esetében).

(225) Azzal kapcsolatban, hogy az állami támogatás-e a megfelelő szakpolitikai eszköz, a 147. pont úgy rendelkezik, hogy e kritérium akkor teljesül, ha az alábbi feltételek is teljesülnek: i. a légitársaság által készített előzetes üzleti terv kilátásba helyezi, hogy a támogatásban részesülő útvonal legalábbis 3 év elteltével az állami finanszírozás nélkül is nyereségessé válik a légitársaság számára; vagy ii. az útvonalra vonatkozó üzleti terv hiányában a légitársaságnak visszavonhatatlan kötelezettségvállalást kell tennie a repülőtér felé, hogy az útvonalat legalább annyi ideig működteti, ameddig indulási célú támogatásban részesült. Az easyJet hangsúlyozza, hogy a szerződések aláírásakor készített üzleti tervek megerősítették, hogy a megállapodások a repülőterek számára megfelelőek és fenntarthatóak.

(226) Bár az eredeti 3 éves időszak letelte után formálisan nem vállaltak kötelezettséget az együttműködésre, e feltétel ténylegesen jelenleg teljesül, mivel az easyJet a megállapodás 2013-as lejárta óta is folytatta működését a cagliari és az olbiai repülőtéren.

(227) Az ösztönző hatás meglétével kapcsolatban az easyJet emlékeztet arra, hogy a légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás akkor jár ösztönző hatással, ha a támogatás hiányában az adott légitársaságnak az érintett repülőtéren folytatott gazdasági tevékenysége nem bővülne. A 2013. július 30-án benyújtott észrevételeire utalva az easyJet rámutat, hogy a SOGAER-től és a GEASAR-tól kapott támogatás nélkül szezonon kívül egyik érintett útvonalat sem üzemeltette volna.

(228) A támogatási összeg arányosságával kapcsolatban az easyJet úgy becsüli, hogy ebben az esetben teljesült a kritérium. Végezetül a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülésével kapcsolatban az easyJet azt állítja, hogy az üzemeltetett útvonalak sem nagy sebességű vasúti szolgáltatással, sem pedig más közlekedési módokkal nem lehetne kiszolgálni. Ráadásul a cagliari és az olbiai repülőtér vonzáskörzetében nincs más repülőtér.

5.2.3. A PIACGAZDASÁGI SZEREPLŐ ELVÉNEK ELEMZÉSÉVEL KAPCSOLATOS KIEGÉSZÍTŐ ÉSZREVÉTELEK AZ OLBIAI REPÜLŐTÉRREL KAPCSOLATBAN

(229) Az easyJet azt állítja, hogy az Olbiai Repülőtérrel kötött megállapodásai megfelelnek a piacgazdasági szereplő elvének. Erre vonatkozóan az easyJet benyújtott a Bizottságnak egy jelentést, amelyet egy tanácsadó cég készített. A tanulmányban teljesen előzetes alapon vizsgálták az easyJet és az olbiai repülőtér közötti marketingmegállapodások várható nyereségességét, összhangban a Bizottságnak a 2014. évi légi közlekedési iránymutatást követő megközelítésével és az aktuális esetgyakorlattal kapcsolatos saját értelmezésével ([88]).

(230) Az eredmények azt mutatják, hogy a 2010-es és 2011-es marketingmegállapodások aláírásakor a vonatkozó feltételezések szerint mindegyik megállapodás várhatóan kellőképpen nyereséges volt ([89]). Sőt, a 2010-es és 2011-es megállapodások tekintetében a nettó jelenérték szigorúan pozitív a jelentett alapesetben és a különböző érzékenységi vizsgálatokban egyaránt, ami arra utal, hogy egy racionális magánbefektető valószínűleg hasonló megállapodásokat kínált volna.

(231) Így a benyújtott bizonyíték azt mutatja, hogy hasonló körülmények között egy észszerű piacgazdasági befektető hajlandó lett volna hasonló megállapodásokat kötni az easyJettel, észszerű előzetes elvárásokat feltételezve a GEASAR esetében. A vizsgálat arra utal, hogy az easyJettel kötött megállapodásaival a GEASAR egy magánbefektetőhöz hasonló magatartást tanúsított.

5.3. *A GEASAR S.P.A. (AZ OLBIAI REPÜLŐTÉR ÜZEMELTETŐJÉNEK) ÉSZREVÉTELEI*

5.3.1. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATTAL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEK

(232) Az olbiai repülőtér főként belföldi és nemzetközi kereskedelmi utasforgalmat bonyolít, ahol a turisztikai utasforgalmon van a hangsúly. Az olbiai repülőtérről induló és oda érkező forgalom csúcsa a nyári szezonban, azaz május és október között van.

(233) A GEASAR hangsúlyozza, hogy a repülőtér szigeti régióban, Szardínia szigetén található, ami azt jelenti, hogy:

a) nincs átfedésben más tagállamokban vagy Olaszország szárazföldi részén található repülőterekkel;

b) az olbiai repülőtér nem versenyez a sziget egyéb repülőtereivel (különösen a Cagliari-Elmas-ban található Mario Mameli repülőtérrel és az alghero-fertiliai repülőtérrel). A három szardíniai repülőtér nem tekinthető egymással kölcsönösen helyettesíthetőnek, mivel eltérő vonzáskörzettel rendelkeznek. Helyettesíthetőségük hiányának fő okai: a sziget domborzata, a lakosság elszórt jelenléte, a közöttük lévő nagy távolságok, valamint a gyorsforgalmi úti összeköttetések hiánya a sziget különböző részei között.

([88]) Főként a Bizottság 2004. február 12-i 2004/393/EK határozata az SA.14093 számú intézkedésről – A Vallon Régió és a Brussels South Charleroi repülőtér által az easyJet részére az easyJetnek a charleroi-i repülőtéren való letelepedésével kapcsolatban nyújtott előnyök (HL L 137., 2004.4.30., 1. o.), valamint a Bizottság 2012. július 25-i 2013/664/EU határozata az SA.23324 – C 25/07 (korábbi NN 26/07) számú intézkedésről – Finnország a Finavia, az Airpro és a Ryanair a Tampere-Pirkkala repülőtéren (HL L 309., 2013.11.19., 27. o.).

([89]) A vizsgálatot úgy végezték el, hogy nem volt hozzáférésük a repülőtérhez, hogy megvitathassák a nyilvános forrásokból és az easyJettől szerzett adatokat; az információkat a vonatkozó marketingmegállapodásokból, számlákból, földi kiszolgálási megállapodásokból, a közzétett díjakból és az Olbiai Repülőtér éves beszámolójából vonták le.

(234) Az olbiai repülőtéren a légi közlekedés egyáltalán nincs versenyben a Szardíniába irányuló és onnan kiinduló többi közlekedési móddal. Szardínia a légi út mellett tengeren is megközelíthető, de jóval hosszabb menetidővel.

5.3.1.1. ***A GEASAR által a 10/2010. sz. törvény végrehajtásáért hozott intézkedések***

(235) A GEASAR benyújtotta a régióhoz a 2010-re és a 2011–2013 közötti hároméves időszakra vonatkozó cselekvési terveit, a hozzájuk tartozó finanszírozási kérelmekkel együtt. A régió a 2010. december 6-i 43/37. sz. és a 2011. december 23-i 52/117. sz. határozatával jóváhagyta a források ezen időszakokra történő elosztását.

(236) A GEASAR által ténylegesen megvalósított intézkedések kizárólag a 10/2010. sz. törvényben előírt 2. és 3. tevékenységre irányultak; Szardínia mint turisztikai célállomás népszerűsítésére irányuló tevékenységeket foglaltak magukban. A GEASAR az 1. tevékenység keretében semmilyen útvonal-fejlesztési megállapodás nem kötött.

2. tevékenység

(237) A repülőtér-üzemeltető saját honlapján tette közzé a részvételi szándék kifejezésére való felhívást, amelynek célja a 10/2010. sz. törvény végrehajtására irányuló marketing- és reklámszerződések megkötése. A részvételi szándéknyilatkozatok beérkezését követően a GEASAR tárgyalt a légitársaságokkal a marketingtevékenységekre vonatkozó ajánlatokról, figyelembe véve a régió által az egyik tervezési eszközeként kidolgozott idegenforgalmi marketingtervet.

(238) Ennek eredményeként a GEASAR a 2010–2013-as időszakra eseti szerződéseket kötött az easyJet, Meridiana, Air Berlin, Fly Niki, Volotea, Norwegian, Air Italy, Jet2.com és az Air Baltic légitársasággal. A szerződések nagy része egy vagy két évre szólt.

(239) E szerződéseknek az volt az előfeltétele, hogy az érintett légitársaságok bizonyos belföldi vagy európai célállomások és Olbia között üzemeltessenek járatokat. E feltétel Szardínia mint turisztikai célpont légitársaságok általi népszerűsítéséhez kapcsolódott.

(240) A célállomásra vonatkozó marketing- és promóciós tevékenységeket, amelyeket a légitársaságok a szerződés keretében biztosított költségvetés alapján valósítanak meg, külön médiatervben részletezik. E tevékenységek konkrétan a következőkből állnak: i. „klasszikus” reklámozás (azaz a városban, a médiában, fedélzeti magazinokban stb.), valamint ii. „online” reklámozás a légi fuvarozó honlapján.

3. tevékenység

(241) A GEASAR a régió nevében harmadik feleket bízott meg a Szardínia mint célpont népszerűsítésére irányuló kezdeményezésekkel, mint például a sajtóban és a televíziós reklámokban történő reklámozás, Szardíniával kapcsolatos információkat tartalmazó térképek nyomtatása, a repülőtéren kihelyezendő óriásplakátok és ablakmatricák, a promóciós stratégiák tervezésére irányuló tanácsadói szerződések, ágazati vásárokon és sajtótájékoztatókon való részvétel, valamint a célállomás népszerűsítése a turisztika irodák által kínált utazási csomagokon és a szardíniai idegenforgalmat népszerűsítő honlapon keresztül.

Pénzmozgás

(242) A 2. és a 3. tevékenység finanszírozását a repülőtér-üzemeltető előlegezi meg a légitársaságoknak és egyéb érintett szolgáltatóknak. A GEASAR benyújtotta régiónak a 2010–2012 között végrehajtott tevékenységek beszámolóit, a ténylegesen felmerült költségekkel együtt. A régiónak ezt követően kellett megtérítenie a repülőtér-üzemeltető által megelőlegezett összegeket.

(243) A régió részben megtérítette a GEASAR 2. tevékenységgel kapcsolatban felmerült és korlátozott költségvetési előirányzataiból fedezett költségeit. A régió által a 10/2010. sz. törvény alapján megtérített források legnagyobb része a 2. tevékenységhez kapcsolódott, és fedezte a GEASAR által a légitársaság részére megfontolás alapján, a marketing- és reklámszerződések keretében kifizetett összegeket.

(244) A 11. táblázat a GEASAR-tól származó pénzmozgásokat ismerteti.

11. táblázat

Az olbiai repülőtértől származó pénzmozgások

(EUR-ban)

	2010	2011	2012	ÖSSZESEN
2. tevékenység	[…]	[…]	[…]	[…]
3. tevékenység	[…]	[…]	[…]	[…]
A repülőtér-üzemeltető által a régiónak bejelentett teljes összeg	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
A 2010-es törvényen alapuló hozzájárulásokra való jogosultság	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
A 2010-es törvény szerinti, a repülőtér-üzemeltető részére megtérített összes hozzájárulás	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2. ***A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti értékelés***

(245) Nem a GEASAR a 2. és 3. tevékenység tényleges kedvezményezettje, és az eljárás megindításáról szóló határozat tévesen tartalmazta, hogy a GEASAR a 10/2010. sz. törvény által előírt állami támogatás egyik kedvezményezettje. Nem a GEASER volt a támogatásból eredő gazdasági előny kedvezményezettje: a régió által a 10/2010. sz. törvény értelmében nyújtott hozzájárulást a repülőtér-üzemeltetők egyszerűen „továbbadták" a végső kedvezményezetteknek, azaz a vizsgált repülőtereken légi összeköttetéseket üzemeltető légitársaságoknak. Ez Szardínia repülőtér-üzemeltetők által más társaságoktól megrendelt idegenforgalmi promóciójára is érvényes.

(246) A GEASAR szerint a 10/2010. sz. törvény szerinti hozzájárulások nem minősülnek állami támogatásnak, mivel az állami támogatások megállapításának a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt négy feltétele közül legalább kettő nem teljesül:

a) a 2. és a 3. tevékenység nem juttatta a GEASAR-t gazdasági előnyhöz, ami azt jelenti, hogy a 10/2010. sz. törvényben előírt források összhangban vannak a piacgazdasági befektető elvével: a régió által a 2. és 3. tevékenység tekintetében kifizetett összegek a harmadik felek által nyújtott szolgáltatások és ténylegesen felmerült költségeik ellenértékének felelnek meg. A GEASAR azt is megjegyzi, hogy a légitársaságoknak (2. tevékenység) és az egyéb szolgáltatóknak (3. tevékenység) kifizetett ellenérték összhangban van a jelenlegi piaci árakkal. Másfelől a régió által a 10/2010. sz. törvény értelmében nyújtott finanszírozás a régió számára közép- és hosszú távon pénzügyi hozamot generált. Úgy is tekinthető, hogy a régió által a megnövekedett adóbevétel formájában kapott összeg magasabb a régió részéről a vizsgált tevékenységek finanszírozása során felmerült költségeknél. A SFIRS által nyújtott hiteleket szintén piaci feltételek mellett folyósították;

b) a 2. és 3. tevékenység nem befolyásolja a kereskedelmet és a versenyt sem torzítja: sajátos elhelyezkedését figyelembe véve az olbiai repülőtér helyi szinten működik, nem versenyez más nemzeti vagy európai repülőterekkel. Az olbiai repülőtér irányítása 1989-ben – részben – a GEASAR-hoz került, tehát jóval a 2000. december 12-i *Aéroport de Paris* ügyben hozott ítélet előtt, amely az állami támogatásra vonatkozó szabályokat a repülőterek üzemeltetőire is kiterjesztette.

(247) A GEASAR megállapítja, hogy a 10/2010. sz. törvény szerinti hozzájárulások a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek állami támogatásnak.

5.3.1.3. ***A Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti összeegyeztethetőség értékelése***

(248) A GEASAR másodlagosan azt állítja, hogy a 10/2010. sz. törvény alapján kifizetett hozzájárulások a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethetők a belső piaccal. Az összeegyeztethetőséget a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás (79) bekezdésének megfelelően kell értékelni ([90]):

a) az 1008/2008/EK tanácsi rendelet értelmében valamely tagállam által kibocsátott érvényes működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozóknak nyújtanak támogatást;

([90]) A szóban forgó kritériumokat a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat 133. és azt követő pontjaiban vizsgálta.

b) a szóban forgó támogatás célja a légi forgalom szezonális jellegének csökkentése volt; ennek megfelelően új útvonalak vagy menetrendek indítását támogatta, és nem vonatkozott az 1008/2008/EK rendelet értelmében közszolgálati kötelezettségek hatálya alá tartozó légitársaságokra;

c) az érintett légitársaságok számára a támogatott összeköttetés nyereséges volt;

d) a támogatás az új útvonal vagy új menetrend üzemeltetésének kiegészítő induló költségeit fedezte; e költségek összhangban vannak a jelenlegi piaci árakkal;

e) a 10/2010. sz. törvény szerinti kezdeményezéseket megfelelő módon hirdették meg a szolgáltatási ajánlat benyújtásában érdekelt légitársaságok körében;

f) a szerződések tartalmaznak egy kötbér-rendszert, amely akkor lép életbe, ha valamely légitársaság nem tesz eleget a repülőtér felé vállalt kötelezettségeinek.

(249) A GEASAR megjegyzi, hogy a 10/2010. sz. törvény alapján kifizetett támogatásokat valamivel hosszabb ideig kapják a légitársaságok (három helyett négy évig), és a 2005. évi légi közlekedési iránymutatásban engedélyezettnél nagyobb az intenzitásuk, de hozzáteszi, hogy a légitársaságokkal kötött szerződések közül vannak olyanok, amelyek nem a 10/2010. sz. törvény szerinti időtartamra szólnak; ami még fontosabb, azt is hangsúlyozza, hogy az iránymutatás az intenzitási kritériumtól való eltérést is lehetővé teszi a Szardíniához hasonlóan támogatott és gazdaságilag hátrányos helyzetű régiók esetében.

(250) A vizsgált intézkedések megfelelőek ahhoz, hogy ösztönözzék az uniós érdekekkel összhangban álló fejlesztési célokat, és nem érintik a tagállamok közötti kereskedelmet olyan mértékben, amely a közös érdekkel ellentétes. E tekintetben a GEASAR az Európai Parlament 2012. május 10-i, az Unió regionális repülőtereinek és légi szolgáltatásainak jövőjéről szóló állásfoglalására ([91]), amely hangsúlyozta a regionális repülőterek fontosságát az Unióban.

(251) A GEASAR úgy véli, hogy annak értékelése során, hogy a vizsgált intézkedések összeegyeztethetőek-e a belső piaccal, figyelembe kell venni az olbiai repülőtérnek egy olyan szigeti régió, mint Szardínia területi folytonosságának biztosításában játszott kiemelt szerepét.

5.3.1.4. ***A Szerződés 106. cikke szerinti értékelés***

(252) A GEASAR megjegyzi, hogy a 10/2010. sz. törvény értelmében folyósított összegek az Altmark-kritériumok szerint nem minősülnek állami támogatásnak, és ha mégis, a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdése alapján a belső piaccal összeegyeztethetőek.

Az Altmark-kritériumok teljesítése

(253) Az első Altmark-kritériumot illetően a GEASER rámutat, hogy a vizsgált intézkedések a régió tágabb földrajzi és közlekedéspolitikájának részét képezik, amelynek célja, hogy egész évben biztosítsa a sziget és az Unió többi része közötti légi összeköttetést.

(254) A GEASAR szerint az Altmark-ítéletben megfogalmazott második és harmadik feltétel is teljesül: a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen állapították meg, és nem áll fenn a túlkompenzáció kockázata, mivel a GEASAR költségeit csak részben térítették meg.

(255) A GEASAR úgy véli, hogy költségei magánvállalkozásként, rendes piaci feltételek mellett keletkeztek; tehát a negyedik Altmark-feltétel is teljesül.

A Szerződés 106. cikkének (2) bekezdése szerinti összeegyeztethetőség értékelése

(256) A GEASAR úgy véli, hogy ezt az összeegyeztethetőséget a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat, másodlagosan pedig a 2011-es ÁGÉSZ-keretszabály ismeretében kell értékelni, *mutatis mutandis*.

(257) A GEASAR megjegyzi, hogy a 2005. évi, általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló határozat 2. cikke (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott küszöbérték teljesül, mivel a közpénzből való hozzájárulás évi 4 millió EUR volt, és a GEASAR forgalma nem érte el a 100 millió EUR-t. A 2005. évi, általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló határozat 4., 5. és 6. cikkében foglalt feltételek is teljesülnek.

([91]) 2011/2196 (INI).

(258) A 2011-es ÁGÉSZ-keretszabály alkalmazhatóságát illetően a GEASAR rámutat arra, hogy:

a) a kompenzációt valódi és pontosan meghatározott általános érdekű szolgáltatásért nyújtották;

b) az általános gazdasági érdekű szolgáltatás végzésének felelősségét egy vagy több hivatalos jogi aktus útján ruházták az érintett vállalkozásokra;

c) a kompenzáció összege nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerülő nettó költség – és ezzel együtt az észszerű nyereség – fedezéséhez szükséges összeget.

5.3.2. ÉSZREVÉTELEK A 2014. ÉVI LÉGI KÖZLEKEDÉSI IRÁNYMUTATÁSNAK A SZÓBAN FORGÓ INTÉZKEDÉSEKRE TÖRTÉNŐ ALKALMAZÁSÁRÓL

(259) A GEASAR rámutat arra, hogy az állítólagos vitatott támogatást 2014. április 4. előtt nyújtották, és hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 8.6. szakasza pontosítja, hogy az abban szereplő összeegyeztethetőségi kritériumokat mely időponttól kell alkalmazni. A Bizottságnak ezért alkalmaznia kell az iránymutatás 172. pontjában megállapított elveket a repülőtereknek és légitársaságoknak nyújtott működési támogatásokkal (folyamatban lévő bejelentésekkel és jogellenes, be nem jelentett támogatásokkal) kapcsolatos valamennyi ügyben, még abban az esetben is, ha 2014. április 4-e előtt nyújtották a támogatást. Az iránymutatás 5. szakasza a 2014. április 4. előtt folyósított működési támogatások tekintetében fogalmaz meg összeegyeztethetőségi kritériumokat. Másfelől a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás nem vonatkozik a szerződés 108. cikke (3) bekezdését sértő módon, 2014. április 4. előtt nyújtott beruházási és induláshoz szükséges állami támogatásra. A Bizottságnak az ilyen jellegű támogatásokra „*a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos szabályokat*” kell alkalmaznia (az iránymutatás 173. és 174. pontja).

(260) A GEASAR annak bizonyítására, hogy nem kapott állami támogatást, utal a Bizottsághoz 2013. július 1-jén benyújtott észrevételeire. Ha azonban a Bizottság mégis arra a következtetésre jut, hogy a 10/2010. sz. törvény alapján folyósított közfinanszírozás működési támogatásnak minősül, amelynek a GEASAR S.p.A. volt a tényleges kedvezményezettje, a repülőtér-üzemeltető továbbra is azt állítja, hogy az esetlegesen nyújtott támogatás megfelelt a 2014. évi légiközlekedési iránymutatásban foglalt összeegyeztethetőségi kritériumoknak.

(261) A GEASAR megjegyzi, hogy az iránymutatás 137. pontja szerint „*az átmeneti időszak kezdete előtt nyújtott működési támogatás*” – ideértve a 2014. április 4-ét megelőzően kifizetett támogatást is – a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében „*összeegyeztethetőnek lehet nyilvánítani a fedezetlen működési költségek teljes összegének mértékében*”. Az ilyen támogatás összeegyeztetőségének további feltétele az, hogy:

a) „*az 5.1.2. szakaszban meghatározott feltételek teljesülnek, kivéve a 115., 119., 121., 122., 123., 126–130., 132., 133. és 134. pontokat*”;

b) különösen „*a verseny torzulását*” veszik figyelembe.

(262) A GEASAR úgy véli, hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban megállapított összeegyeztethetőségi feltételek teljesülnek.

5.3.2.1. ***Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 113. és 114. pontja)***

(263) A GEASAR megjegyzi, hogy a 10/2010. sz. törvény alapján nyújtott működési támogatás minden bizonnyal hozzájárult „*a közös érdekű célkitűzéshez*”. Ezt pedig megerősíti „a referenciaközösség gazdasági, társadalmi és területi kohéziójának megerősítésére” irányuló célkitűzéseket, amelyeket a régió a 10/2010. sz. törvény elfogadásával kívánt elérni. A közpénzből való hozzájárulás valóban azt a célt szolgálta, hogy támogassa a sziget és az Unió többi része közötti légi összeköttetések fejlesztését és ezek szezonalitásának csökkentését, és lehetővé tette, hogy elkerülhetővé váljanak „*a légiközlekedés és a régiók összeköttetésének zavarai*” (113. pont).

(264) A GEASAR S.p.A. továbbra is azt állítja, hogy a 10/2010. sz. törvény valóban hozzájárult ahhoz, hogy „fokozza az uniós polgárok mobilitását és javítsa a régió összeköttetését az Unión belüli járatok hozzáférési pontjainak létrehozása által” (113. pont a) bekezdés). Hozzáteszi, hogy a 10/2010. sz. törvény „elősegít[ette] a regionális fejlődést” (113. pont c) bekezdés); az olbiai repülőtér valóban a Szardínia északkeleti részén található idegenforgalmi célpontok alapvető fontosságú kapuja, és a 10/2010. sz. törvény segített a légi forgalom szezonális jellegének mérséklésében.

5.3.2.2. ***Az állami beavatkozás szükségessége (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 116–118. pontja)***

(265) A GEASER szerint ez a követelmény is teljesül, mivel az olbiai repülőtér az iránymutatás 118. pontjában említett kategóriába tartozik, azaz olyan repülőterek közé, amelyek nem tudják fedezni működési költségeik nagy részét. Pontosabban az olbiai repülőtér a d) pontba tartozik („*azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 1-3 millió fő közé tehető*"). 2013-ban a kereskedelmi utasforgalom 1 950 615 fő volt.

5.3.2.3. ***Az állami támogatás szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 120. pontja)***

(266) A GEASAR úgy véli, hogy nem volt más, kevésbé torzító szakpolitikai eszköz vagy támogatási eszköz, amellyel ugyanez a cél, tehát az északnyugat Szardíniával való légi összeköttetés biztosítása elérhető lett volna, amely légi összeköttetés akkoriban főként a nyári időszakra összpontosult, és így segíthetett volna leküzdeni a területet távoli elhelyezkedése és elszigeteltsége következtében sújtó fejlődési lemaradást. A kapott támogatást a kereskedelmi forgalom fenntartására és fejlesztésére, az egyes tagállamok közötti jó összeköttetések biztosítására használták fel.

5.3.2.4. ***Az ösztönző hatás megléte (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 124. pontja)***

(267) A GEASAR rámutat arra, hogy a 10/2010. sz. törvény értelmében a részére nyújtott támogatást minden esetben szigorúan az utasforgalom és a repülőtéri tevékenység fejlesztésének elősegítésére használták fel, ami megfelel az elérni kívánt általános érdekű célkitűzéseknek. Az állami intervenció hiányában e célokat nem lehetett volna elérni, és az olbiai repülőtér tevékenységi szintje az év során jelentős visszaesést mutatott volna.

5.3.2.5. ***A támogatási összeg arányossága, azaz minimumra korlátozott támogatás (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 125. pontja)***

(268) E ponttal kapcsolatban a repülőtér-üzemeltető a már a Bizottság rendelkezésére álló lényeges elemekre és megjegyzésekre hivatkozik, amelyek szerint a közfinanszírozásból nyújtott támogatás célja, hogy a repülőtér-üzemeltetőnél a 10/2010. sz. törvény értelmében megvalósított kezdeményezésekkel kapcsolatban ténylegesen felmerült költségeket megtérítsék.

5.3.2.6. ***A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 131. pontja)***

(269) A GEASAR megjegyzi, hogy a működési támogatás semmilyen hatással nem volt a versenyre. A repülőtér-üzemeltető megjegyzi, hogy földrajzi fekvésének következtében az olbiai repülőtér egy földrajzilag korlátozott hatókörű, szigeten működő vállalkozás, amely nincs kitéve a más nemzeti vagy uniós repülőterekkel való versenynek. Sőt, tulajdonságai következtében egyéb szardínia repülőterekkel sem versenyez. Az olbiai repülőtér az egyéb közlekedési módokkal sem versenyez.

(270) A GEASAR végül arra is emlékeztet, hogy – megint csak a 2014. évi légi közlekedési iránymutatással összhangban – az olbiai repülőtér „*valamennyi potenciális használó számára nyitott, (…) nem pedig egy konkrét használó számára tartják fenn*". A fentiek figyelembevételével a társaság úgy véli, hogy a 10/2010. sz. törvény értelmében nyújtott működési támogatás teljes mértékben összeegyeztethető a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 5.1.2. pontjában foglalt kritériumokkal, és ezért azt a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek kell tekinteni.

5.4. *A SOGEAAL S.P.A. (AZ ALGHERÓI REPÜLŐTÉR ÜZEMELTETŐJÉNEK) ÉSZREVÉTELEI*

5.4.1. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATTAL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEK

(271) A SOGEAAL hangsúlyozza, hogy az algherói repülőtér szigeti régióban, Szardínia szigetén található, ami azt jelenti, hogy:

a) az algherói repülőtér nincs átfedésben más tagállamokban vagy Olaszország szárazföldi részén található repülőterekkel;

b) az algherói repülőtér nem versenyez a sziget egyéb repülőtereivel (különösen a Cagliari-Elmas-ban található Mario Mameli repülőtérrel és az Olbia-Costa Smeralda repülőtérrel). A három szardíniai repülőtér nem tekinthető egymással kölcsönösen helyettesíthetőnek, mivel eltérő vonzáskörzettel rendelkeznek. Helyettesíthetőségük hiányának fő okai: a sziget domborzata, a lakosság elszórt jelenléte, a közöttük lévő nagy távolságok, valamint a gyorsforgalmi úti összeköttetések hiánya a sziget különböző részei között.

(272) Az algherói repülőtéren a légi közlekedés egyáltalán nincs versenyben a Szardíniába irányuló és onnan kiinduló többi közlekedési móddal. Szardínia a légi út mellett tengeren is megközelíthető, de jóval hosszabb menetidővel.

5.4.1.1. ***A SOGEAAL által a 10/2010. sz. törvény végrehajtásáért hozott intézkedések***

(273) A SOGEAAL benyújtotta a régióhoz a 2010-re és a 2011–2013 közötti hároméves időszakra vonatkozó cselekvési terveit, a hozzájuk tartozó finanszírozási kérelmekkel együtt. A régió a 2010. december 6-i 43/37. sz. és a 2011. december 23-i 52/117. sz. határozatával jóváhagyta a források ezen időszakokra történő elosztását.

(274) A SOGEAAL úgy vélte, hogy a 2010-es törvényben előírt 1., 2. és 3. tevékenység megvalósításakor figyelembe vette a gazdasági-pénzügyi tervben becsült nyereségességi kilátásokat.

1. tevékenység

(275) Miután a SOGEAAL kinyilvánította a 10/2010. sz. törvény szerinti útvonalfejlesztéssel kapcsolatos szerződések megkötésére irányuló szándékát, megállapodásokat kötött a Ryanairrel és az easyJettel a 2010–2013-as évekre, amelyek értelmében a légitársaságok vállalták bizonyos forgalmi célok elérését, és ezek elérésekor a SOGEAAL-tól a régió nevében bizonyos összegű sikerdíjban részesülnek.

2. tevékenység

(276) A repülőtér-üzemeltető saját honlapján tette közzé azon szándékát, hogy a 10/2010. sz. törvény értelmében marketing- és reklámszerződéseket kössön. A SOGEAAL ezután marketing- és reklámszerződéseket kötött az AMS, a Meridiana, az Alitalia és a WizzAir légitársasággal. E szerződéseknek az volt az előfeltétele, hogy az érintett légitársaságok bizonyos belföldi vagy uniós célállomások és Alghero között üzemeltessenek járatokat. E feltétel Szardínia mint turisztikai célpont légitársaságok általi népszerűsítéséhez kapcsolódott.

(277) A célállomásra vonatkozó marketing- és promóciós tevékenységek, amelyeket a légitársaságok a szerződés keretében biztosított hozzájárulás alapján valósítanak meg, az alábbiakat tartalmazzák: i. „klasszikus” reklámozás (azaz a városban, a médiában, fedélzeti magazinokban stb.), valamint ii. „online” reklámozás a légi fuvarozó honlapján.

3. tevékenység

(278) A SOGEAAL a régió nevében harmadik feleket bízott meg a Szardínia mint idegenforgalmi célpont népszerűsítésére irányuló kezdeményezésekkel, beleértve a szardíniai idegenforgalmat népszerűsítő honlap létrehozását, klasszikus és online reklámkampányokat, valamint a célpont utazási irodák által kínált utazási csomagjaival történő népszerűsítését.

Pénzmozgás

(279) Az 1., 2. és a 3. tevékenység keretében végzett intézkedések kifizetését a repülőtér-üzemeltetők előlegezik meg a légitársaságoknak és egyéb érintett szolgáltatóknak. A SOGEAAL benyújtotta régiónak a 2010–2012 között végrehajtott tevékenységek beszámolóit, a ténylegesen felmerült költségekkel együtt. A régiónak ezt követően meg kell térítenie a repülőtér-üzemeltető által megelőlegezett összegeket.

(280) A régió által a 10/2010. sz. törvény alapján megtérített források legnagyobb része az 1. és a 2. tevékenységhez kapcsolódott, és fedezte a SOGEAAL által a légitársaságok részére megfontolás alapján, a marketing- és reklámszerződések keretében kifizetett összegeket (lásd a 12. táblázatot).

12. táblázat

Az algherói repülőtértől származó pénzmozgások

(EUR-ban)

	2010	2011	2012	ÖSSZESEN
1. tevékenység	[…]	[…]	[…]	[…]
2. tevékenység	[…]	[…]	[…]	[…]
3. tevékenység	—	[…]	[…]	[…]

(EUR-ban)

	2010	2011	2012	ÖSSZESEN
A repülőtér-üzemeltető által a régiónak bejelentett teljes összeg	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
A 2010-es törvényen alapuló hozzájárulásokra való jogosultság	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
A 2010-es törvény szerinti, a repülőtér-üzemeltető részére megtérített összes hozzájárulás	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2. ***A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti értékelés***

(281) Az 1., 2. és 3. tevékenység tényleges kedvezményezettje nem a SOGEAAL. A SOGEAAL azt állítja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat tévesen tartalmazta, hogy a SOGEAAL a 10/2010. sz. törvény által előírt állami támogatás egyik kedvezményezettje.

(282) Nem a SOGEAAL volt a támogatásból eredő gazdasági előny kedvezményezettje: a régió által a 10/2010. sz. törvény értelmében nyújtott hozzájárulást a repülőtér-üzemeltetők egyszerűen „továbbadták" a végső kedvezményezetteknek, azaz a vizsgált repülőtereken légi összeköttetéseket üzemeltető légitársaságoknak. Ez Szardínia repülőtér-üzemeltetők által más társaságoktól megrendelt idegenforgalmi promóciójára is érvényes.

(283) A SOGEAAL szerint a 10/2010. sz. törvény alapján nyújtott kompenzáció nem minősül állami támogatásnak. Az állami támogatásnak a 107. cikk (1) bekezdése alapján történő megállapításához szükséges négy feltétel közül három nem teljesül. Az 1., 2. és 3. tevékenység nem befolyásolja a kereskedelmet és a versenyt sem torzítja: sajátos elhelyezkedését figyelembe véve az algherói repülőtér helyi szinten működik, nem versenyez más nemzeti vagy európai repülőterekkel. Az algherói repülőtér irányítása 1989-ben – részben – a SOGEAAL-hoz került, tehát jóval a 2000. december 12-i *Aéroport de Paris* ügyben hozott ítélet előtt, amely az állami támogatásra vonatkozó szabályokat a repülőterek üzemeltetőire is kiterjesztette.

(284) Az 1., 2. és 3. tevékenység semmilyen gazdasági előnyt nem biztosít. A SOGEAAL úgy véli, hogy a 10/2010. sz. törvényben előírt források összhangban vannak a piacgazdasági befektető elvével: a régió által a mindhárom tevékenység tekintetében kifizetett összegek a harmadik felek által nyújtott szolgáltatások és ténylegesen felmerült költségeik ellenértékének felelnek meg. A SOGEAAL azt is megjegyzi, hogy a légitársaságoknak (2. tevékenység) és az egyéb szolgáltatóknak (3. tevékenység) kifizetett ellenérték összhangban van a jelenlegi piaci árakkal.

(285) A régió által a 10/2010. sz. törvény értelmében nyújtott finanszírozás a régió számára közép- és hosszú távon pénzügyi hozamot generált. Úgy is tekinthető, hogy a régió által a megnövekedett adóbevétel formájában kapott összeg magasabb a régió részéről a vizsgált tevékenységek finanszírozása során felmerült költségeknél. A SFIRS által nyújtott hiteleket szintén piaci feltételek mellett folyósították.

(286) A SOGEAAL megállapítja, hogy a 10/2010. sz. törvény szerinti hozzájárulások a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek állami támogatásnak.

5.4.1.3. ***A Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti összeegyeztethetőség értékelése***

(287) A SOGEAAL másodlagosan azt állítja, hogy a 10/2010. sz. törvény alapján kifizetett hozzájárulások a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethetők a belső piaccal. Az összeegyeztethetőséget a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás (79) bekezdésének megfelelően kell értékelni ([92]):

a) az 1008/2008/EK tanácsi rendelet értelmében valamely tagállam által kibocsátott érvényes működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozóknak nyújtanak támogatást;

b) a szóban forgó támogatás célja a légi forgalom szezonális jellegének csökkentése volt, és ennek megfelelően támogatta új útvonalak vagy menetrendek indítását, és nem vonatkozott az 1008/2008/EK rendelet értelmében közszolgálati kötelezettségek hatálya alá tartozó légitársaságokra;

([92]) A szóban forgó kritériumokat a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat 133. és azt követő pontjaiban vizsgálta.

c) az érintett légitársaságok számára a támogatott összeköttetés nyereséges volt;

d) a 10/2010. sz. törvény szerinti kezdeményezéseket megfelelő módon hirdették meg a szolgáltatási ajánlat benyújtásában érdekelt légitársaságok körében;

e) a szerződések tartalmaznak egy kötbér-rendszert, amely akkor lép életbe, ha valamely légitársaság nem tesz eleget a repülőtér felé vállalt kötelezettségeinek.

(288) A SOGEAAL megjegyzi, hogy a 10/2010. sz. törvény alapján kifizetett támogatásokat valamivel hosszabb ideig kapják a légitársaságok (három helyett négy évig), és a 2005. évi légi közlekedési iránymutatásban engedélyezettnél nagyobb az intenzitásuk, de hozzáteszi, hogy a légitársaságokkal kötött szerződések közül vannak olyanok, amelyek nem a 10/2010. sz. törvény szerinti időtartamra szólnak; ami még fontosabb, azt is hangsúlyozza, hogy az iránymutatás az intenzitási kritériumtól való eltérést is lehetővé teszi a Szardíniához hasonlóan támogatott és gazdaságilag hátrányos helyzetű régiók esetében.

(289) A vizsgált tevékenységek megfelelőek ahhoz, hogy ösztönözzék az uniós érdekekkel összhangban álló fejlesztési célokat, és nem érintik a tagállamok közötti kereskedelmet olyan mértékben, amely a közös érdekkel ellentétes. E tekintetben a SOGEAAL az Európai Parlament 2012. május 10-i, az Unió regionális repülőtereinek és légi szolgáltatásainak jövőjéről szóló állásfoglalására, amely hangsúlyozta a regionális repülőterek fontosságát az EU-ban.

(290) A SOGEAAL úgy véli, hogy annak értékelése során, hogy a vizsgált intézkedések összeegyeztethetőek-e a belső piaccal, figyelembe kell venni az algherói repülőtérnek egy olyan szigeti régió, mint Szardínia területi folytonosságának biztosításában játszott kiemelt szerepét.

5.4.1.4. ***A Szerződés 106. cikke szerinti értékelés***

(291) A SOGEAAL megjegyzi, hogy a 10/2010. sz. törvény értelmében folyósított összegek az Altmark-kritériumok szerint nem minősülnek állami támogatásnak, és ha mégis, a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdése alapján a belső piaccal összeegyeztethetőek.

Az Altmark-kritériumok teljesítése

(292) Az első Altmark-kritériumot illetően a SOGEAAL rámutat, hogy a vizsgált tevékenységek a régió tágabb földrajzi és közlekedéspolitikájának részét képezik, amelynek célja, hogy egész évben biztosítsa a sziget és az Unió többi része közötti légi összeköttetést.

(293) A SOGEAAL szerint az Altmark-ítéletben megfogalmazott második és harmadik feltétel is teljesül: a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen állapították meg, és nem áll fenn a túlkompenzáció kockázata, mivel a SOGEAAL költségeit csak részben térítették meg.

(294) A vizsgált költségek jól működő magánvállalkozásoknál keletkeztek, ezért a negyedik Altmark-feltétel is teljesül.

A Szerződés 106. cikkének (2) bekezdése szerinti összeegyeztethetőség értékelése

(295) A SOGEAAL úgy véli, hogy ezt az összeegyeztethetőséget a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat, másodlagosan pedig a 2011-es ÁGÉSZ-keretszabály ismeretében kell értékelni, *mutatis mutandis*.

(296) A SOGEAAL megjegyzi, hogy a 2005. évi, általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló határozat 2. cikke (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott küszöbérték teljesül, mivel a közpénzből való hozzájárulás évi 4 millió EUR volt, és a SOGEAAL forgalma nem érte el a 100 millió EUR-t. A 2005. évi, általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló határozat 4., 5. és 6. cikkében foglalt feltételek is teljesülnek.

(297) A 2011-es ÁGÉSZ-keretszabály alkalmazhatóságát illetően a SOGEAAL rámutat arra, hogy:

a) a kompenzációt valódi és pontosan meghatározott általános érdekű szolgáltatásért nyújtották;

b) az általános gazdasági érdekű szolgáltatás végzésének felelősségét egy vagy több hivatalos jogi aktus útján ruházták az érintett vállalkozásokra;

c) a kompenzáció összege nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerülő nettó költség – és ezzel együtt az észszerű nyereség – fedezéséhez szükséges összeget.

5.4.2. ÉSZREVÉTELEK A 2014. ÉVI LÉGI KÖZLEKEDÉSI IRÁNYMUTATÁSNAK A SZÓBAN FORGÓ INTÉZKEDÉSEKRE TÖRTÉNŐ ALKALMAZÁSÁRÓL

(298) A SOGEAAL rámutat arra, hogy az állítólagos vitatott támogatást 2014. április 4. előtt nyújtották, és hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 8.6. szakasza pontosítja, hogy az abban szereplő összeegyeztethetőségi kritériumokat mely időponttól kell alkalmazni. A Bizottságnak ezért alkalmaznia kell az iránymutatás 172. pontjában megállapított elveket a repülőtereknek és légitársaságoknak nyújtott működési támogatásokkal (folyamatban lévő bejelentésekkel és jogellenes, be nem jelentett támogatásokkal) kapcsolatos valamennyi ügyben, még abban az esetben is, ha a támogatást 2014. április 4. előtt nyújtották. Az iránymutatás 5. szakasza a 2014. április 4. előtt folyósított működési támogatások tekintetében fogalmaz meg összeegyeztethetőségi kritériumokat. Másfelől a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás nem vonatkozik a szerződés 108. cikke (3) bekezdését sértő módon, 2014. április 4. előtt nyújtott beruházási és induláshoz szükséges állami támogatásra. A Bizottságnak az ilyen jellegű támogatásokra „*a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos szabályokat*” kell alkalmaznia (az iránymutatás 173. és 174. pontja).

(299) A SOGEAAL annak bizonyítására, hogy nem kapott állami támogatást, utal a Bizottsághoz 2013. július 29-én benyújtott észrevételeire. Ha azonban a Bizottság mégis arra a következtetésre jut, hogy a 10/2010. sz. törvény alapján folyósított közfinanszírozás működési támogatásnak minősül, amelynek a SOGEAAL volt a tényleges kedvezményezettje, a repülőtér-üzemeltető továbbra is azt állítja, hogy az esetlegesen nyújtott támogatás megfelelt a 2014. évi légiközlekedési iránymutatásban foglalt összeegyeztethetőségi kritériumoknak.

(300) A SOGEAAL megjegyzi, hogy az iránymutatás 137. pontja szerint „*az átmeneti időszak kezdete előtt nyújtott működési támogatás*” – ideértve a 2014. április 4-ét megelőzően kifizetett támogatást is – a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében „*összeegyeztethetőnek lehet nyilvánítani a fedezetlen működési költségek teljes összegének mértékében*”. Az ilyen támogatás összeegyeztetőségének további feltétele az, hogy:

a) „*az 5.1.2. szakaszban meghatározott feltételek teljesülnek, kivéve a 115., 119., 121., 122., 123., 126–130., 132., 133. és 134. pontokat*”;

b) különösen „*a verseny torzulását*” veszik figyelembe.

(301) A SOGEAAL úgy véli, hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban foglalt valamennyi összeegyeztethetőségi feltétel teljesül, és megjegyzi, hogy 2014. május 8-án már benyújtotta a 2014. évi légi közlekedési iránymutatással való összeegyeztethetőségre vonatkozó észrevételeit az SA.23098-*Aeroporto di Alghero* eljárásban.

5.4.2.1. ***Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 113. és 114. pontja)***

(302) A SOGEAAL megjegyzi, hogy a 10/2010. sz. törvény alapján nyújtott működési támogatás minden bizonnyal hozzájárult „*a közös érdekű célkitűzéshez*”. Ezt pedig megerősíti „a referenciaközösség gazdasági, társadalmi és területi kohéziójának megerősítésére” irányuló célkitűzéseket, amelyeket a régió a 10/2010. sz. törvény elfogadásával kívánt elérni. A közpénzből való hozzájárulás valóban azt a célt szolgálta, hogy támogassa a sziget és az Unió többi része közötti légi összeköttetések fejlesztését és ezek szezonalitásának csökkentését, és lehetővé tette, hogy elkerülhetővé váljanak „*a légiközlekedés és a régiók összeköttetésének zavarai*” (113. pont).

(303) A SOGEAAL továbbra is azt állítja, hogy a 10/2010. sz. törvény valóban hozzájárult ahhoz, hogy „fokozza az uniós polgárok mobilitását és javítsa a régió összeköttetését az Unión belüli járatok hozzáférési pontjainak létrehozása által” (113. pont a) bekezdés).

(304) A repülőtér-üzemeltető hozzáteszi, hogy a 10/2010. sz. törvény „*elősegít[ette] a regionális fejlődést*” (113. pont c) bekezdés); ez különösen igaz az algherói repülőtér vonzáskörzetére, azaz északnyugat Szardíniára, amely fejlettségben jelentősen el van maradva.

5.4.2.2. ***Az állami beavatkozás szükségessége (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 116–118. pontja)***

(305) A SOGEAAL szerint ez a követelmény is teljesül, mivel az algherói repülőtér az iránymutatás 118. pontjában említett kategóriába tartozik, azaz olyan repülőterek közé, amelyek nem tudják fedezni működési költségeik nagy részét. Pontosabban az algherói repülőtér a d) pontba tartozik (*„azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 1-3 millió fő közé tehető*”).

5.4.2.3. ***Az állami támogatás szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 120. pontja)***

(306) A SOGEAAL úgy véli, hogy nem volt más, kevésbé torzító szakpolitikai eszköz vagy támogatási eszköz, amellyel ugyanez a cél, tehát az északnyugat Szardíniával való légi összeköttetés biztosítása elérhető lett volna, amely légi összeköttetés akkoriban főként a nyári időszakra összpontosult, és így segíthetett volna leküzdeni a területet távoli elhelyezkedése és elszigeteltsége következtében sújtó fejlődési lemaradást. A kapott támogatást a kereskedelmi forgalom fenntartására és fejlesztésére, az egyes tagállamok közötti jó összeköttetések biztosítására használták fel.

5.4.2.4. ***Az ösztönző hatás megléte (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 124. pontja)***

(307) A SOGEAAL rámutat arra, hogy a 10/2010. sz. törvény értelmében a részére nyújtott támogatást minden esetben szigorúan az utasforgalom és a repülőtéri tevékenység fejlesztésének elősegítésére használták fel, ami megfelel az elérni kívánt általános érdekű célkitűzéseknek. Az állami intervenció hiányában e célokat nem lehetett volna elérni, és az algherói repülőtér tevékenységi szintje az év során jelentős visszaesést mutatott volna.

5.4.2.5. ***A támogatási összeg arányossága, azaz minimumra korlátozott támogatás (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 125. pontja)***

(308) E ponttal kapcsolatban a repülőtér-üzemeltető a már a Bizottság rendelkezésére álló lényeges elemekre és megjegyzésekre hivatkozik, amelyek szerint a közfinanszírozásból nyújtott támogatás célja, hogy a repülőtér-üzemeltetőnél a 10/2010. sz. törvény értelmében megvalósított kezdeményezésekkel kapcsolatban ténylegesen felmerült költségeket megtérítsék.

5.4.2.6. ***A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 131. pontja)***

(309) A SOGEAAL megjegyzi, hogy a működési támogatás semmilyen hatással nem volt a versenyre. A repülőtér-üzemeltető megjegyzi, hogy földrajzi fekvésének következtében az algherói repülőtér egy földrajzilag korlátozott hatókörű, szigeten működő vállalkozás, amely nincs kitéve a más nemzeti vagy uniós repülőterekkel való versenynek. Sőt, tulajdonságai következtében egyéb szardínia repülőterekkel sem versenyez. Az algherói repülőtér az egyéb közlekedési módokkal sem versenyez.

(310) A SOGEAAL végül arra is emlékeztet, hogy – megint csak a 2014. évi légi közlekedési iránymutatással összhangban – az algherói repülőtér *„valamennyi potenciális használó számára nyitott, (…) nem pedig egy konkrét használó számára tartják fenn”*. A fentiek figyelembevételével a társaság úgy véli, hogy a 10/2010. sz. törvény értelmében nyújtott működési támogatás teljes mértékben összeegyeztethető a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 5.1.2. pontjában foglalt kritériumokkal, és ezért azt a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek kell tekinteni.

5.5. *A SOGAER (A CAGLIARI REPÜLŐTÉR ÜZEMELTETŐJÉNEK) ÉSZREVÉTELEI*

5.5.1. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATTAL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEK

(311) A SOGAER nem ért egyet a Bizottság megközelítésével, amikor az *Altmark*-elvet láthatóan a légi fuvarozók helyett a SOGAER-re alkalmazza: A SOGAER-t a régió soha nem kérte fel általános érdekű szolgáltatás nyújtására. A SOGAER úgy véli, hogy a régió nem tudott olyan dokumentumot előállítani, amely egyértelműen leírta volna a repülőterek által megállapított közszolgáltatási kötelezettségeket, mivel az állítólagos kötelezettségek soha nem minősültek kötelezettségnek.

5.5.1.1. ***A kedvezményezettek téves azonosítása***

(312) A SOGAER nem ért egyet a Bizottság azon következtetésével, hogy a SOGAER a 10/2010. sz. törvény értelmében állami támogatás kedvezményezettje. A SOGAER véleménye szerint a vizsgált támogatási program nem minősül a SOGAER-nek nyújtott működési támogatásnak vagy kompenzációnak egy, a régió által igényelt szolgáltatásért, azaz, hogy olyan légitársaságokat válasszon ki, amelyek képesek elérni a meghatározott éves járatsűrűségi és utasforgalmi célokat a cagliari repülőtérre érkező és onnan induló stratégiai útvonalakon.

(313) A SOGAER azt állítja, hogy e program keretében a régió olyan kompenzációt nyújt, amelyet csupán a SOGAER-en keresztül, a régió által elhatározott, finanszírozott és nyomon követett terv részeként folyósítanak, és azt a légitársaságoknak a Szardíniára érkező vagy onnan induló új útvonalak üzemeltetéséért vagy a meglévő útvonalak fejlesztéséért cserébe fizetik ki. Ha nem indítottak volna új útvonalakat vagy a meglévő útvonalakat nem bővítették volna, a SOGAER nem kapott volna fizetséget a nyújtott szolgáltatásért.

(314) A SOGAER felhívja a figyelmet a vele szemben megállapított elszámolási kötelezettségre: a régió megtérítette a SOGAER részére azokat a pénzeszközöket, amelyeket a SOGAER a légitársaságoknak megelőlegezett, de csak miután a régió elfogadta a SOGAER elszámolását, amelynek igazolnia kellett, hogy a légitársaságok a regionális hozzájárulások teljes összegét megkapták. A SOGAER ezért fenntartja, hogy nem volt a szóban forgó támogatás kedvezményezettje, és nem helyes a régió által a SOGAER részére nyújtott pénzügyi támogatásról beszélni. A SOGAER-nek nincs tudomása olyan korábbi bizottsági megállapításról, amely szerint egy adott fél állami támogatás kedvezményezettjének minősül, miközben szerepe csupán arra korlátozódik, hogy a közpénzből nyújtott támogatást továbbadja harmadik feleknek. A szolgáltatást, amelyért a régió kompenzációt fizetett, a légitársaság nyújtotta, nem pedig a repülőtér üzemeltetője. A SOGAER hozzáteszi, hogy a SFIRS által nyújtott előlegfizetés semmilyen állami támogatási elemet nem tartalmaz. Olyan hitel volt, amelyet a piaci feltételeknek megfelelő kamat terhelt.

5.5.1.2. ***Pénzmozgás***

(315) A 2. és 3. tevékenység ellentételezését a repülőtér-üzemeltető előlegezi meg a légitársaságoknak és a többi érintett szolgáltatónak. A SOGEAAL beszámolókat nyújtott be a régióhoz a 2010–2012 közötti időszakban megvalósított tevékenységekről, és a ténylegesen felmerült költségekről. A régiónak ezt követően kellett megtérítenie a repülőtér-üzemeltető által megelőlegezett összegeket. A 13. táblázat ismerteti a kapcsolódó pénzmozgásokat.

13. táblázat

Az algherói repülőtértől származó pénzmozgások

(EUR-ban)

	2010	2011	2012	ÖSSZESEN
1. és 2. tevékenység	[…]	[…]	[…]	[…]
3. tevékenység	[…]	[…]	[…]	[…]
A légitársaságoknak kifizetett teljes összeg	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
A repülőtér-üzemeltető által a régiónak bejelentett teljes összeg	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
A 2010-es törvényen alapuló hozzájárulásokra való jogosultság	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
A 2010-es törvény szerinti, a repülőtér-üzemeltető részére megtérített összes hozzájárulás	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3. ***Az intézkedések kedvezményezettjei***

(316) A SOGAER azon az álláspontón van, hogy a 10/2010. sz. törvényben meghatározott három tevékenység tényleges kedvezményezettjei a sziget idegenforgalmi ágazata, közvetetten pedig maga a régió – az idegenforgalom bővüléséből eredő megnövekedett adóbevételnek köszönhetően.

(317) A régió által részükre nyújtott támogatás feltételeként a repülőtereknek tovább kellett adniuk a kapott összeget, ezért nem tekinthetők tényleges kedvezményezettnek. Ugyanez vonatkozik a Cagliariban működő két legnagyobb diszkont légitársaságra, a Ryanairre és az easyJetre, amelyek a régió által regionális célkitűzések elérése érdekében támogatott külföldi társaságok.

5.5.1.4. ***Az állami támogatás hiánya***

(318) A SOGAER megvizsgálja az állami támogatási intézkedés összetevőit és különösen azt a kérdést veszi figyelembe, hogy a kifizetés versenyelőnyt biztosít-e. A társaság megerősíti, hogy a regionális kompenzáció a légi fuvarozóknál az új útvonalak megnyitásával vagy a meglévő útvonalak bővítésével keletkezett járulékos költségeknek legfeljebb egy részét fedezi. A Ryanair példáját említi, amelynél a régió által fizetett és a SOGAER által részére továbbított kompenzáció a kért útvonalak üzemeltetésével járó becsült költségeknek mintegy tizedét fedezte.

(319) A SOGAER hangsúlyozza, hogy a bevezetett mechanizmus mindenki számára nyerő helyzetet teremtett: a fogyasztók versenyképes áron repülhetnek a sziget és más célállomások között, ugyanakkor a régiónak a turizmusból további bevétele keletkezik. Ennek eredményeként a regionális idegenforgalom és vendéglátóipar, a légitársaságok és a repülőterek is jól járnak. A SOGAER ezért vitatja a Bizottság megközelítését, amely látszólag ezt a kedvező helyzetet kívánja felszámolni.

(320) A SOGAER a légi fuvarozókat mindig a saját honlapján közzétett meghívás után választotta ki. A cagliari repülőtér kiszolgálásának lehetősége ugyanolyan gazdasági feltételek mellett minden érdekelt légi fuvarozó előtt nyitva állt. A SOGAER azt állítja, hogy ha a szóban forgó légitársaságoknak sajátos üzleti modelljeinek köszönhetően sikerül más légitársaságoknál nagyobb nyereségre szert tenniük, az nem tudható be a repülőtér-üzemeltető vagy a régió által nyújtott állami támogatásnak. A fuvarozókat ezért nem lehet büntetni.

(321) Következésképpen a SOGAER úgy véli, hogy nincs szó állami támogatásról, mivel i. hiányzik a légi fuvarozóknak juttatott indokolatlan előny; ii. a regionális költségvetésnek a 10/2010. sz. törvény 3. cikke szerinti kiadásokat meghaladó nyeresége ismeretében a piacgazdasági befektető elve is teljesül; valamint iii. a támogatás a sziget idegenforgalmát és vendéglátóiparát támogatja, és nem olyan mértékű, amely hatást gyakorolna az Unión belüli kereskedelemre.

5.5.1.5. *Általános gazdasági érdekű szolgáltatások (ÁGÉSZ)*

(322) A SOGAER úgy véli, hogy a Bizottságnak az előny szelektivitásával kapcsolatos elemzése túlzottan szigorú. A Bizottság azt állítja, hogy a 10/2010. sz. törvény nem csupán adott útvonalakra vonatkozik, hanem a légi közlekedés fejlesztésének átfogó célkitűzésére. A Bizottság nem ért egyet azzal, hogy az első *Altmark*-kritériummal ellentétes azon követelmények egyértelmű meghatározása, amelyeket a kedvezményezett vállalkozásnak teljesítenie kell ahhoz, hogy általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtása ellenében kompenzációban részesüljön.

(323) A SOGAER véleménye szerint a regionális jogszabály szövegéből egyértelműen kiderül, hogy a kompenzációt csak olyan légitársaságok kapják, amelyek új útvonalak nyitnak meg vagy meglévő útvonalakat bővítenek. A SOGAER úgy véli, hogy e célkitűzés kellően pontos kötelezettséget tartalmaz.

(324) A Bizottságnak a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló feltételek megállapításával kapcsolatos megközelítése hasonlóan szigorú. A SOGAER azt állítja, hogy a légi fuvarozók részére kifizetett kompenzáció mértékét olyan kritériumok alapján számították ki, amelyek szigorúbbak voltak a régió által megállapított feltételeknél, és ez elegendő a második *Altmark*-kritérium teljesítéséhez.

(325) A harmadik és a negyedik *Altmark*-kritériumot illetően a SOGEAR azt mondja, hogy 2003-ban közzétett egy külön hirdetményt az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, amelyet ugyanazon év júniusában és augusztusában egy hirdetés követett a legnagyobb európai napilapban. Egyetlen légi fuvarozó sem jelentkezett, és ekkor a SOGAER a saját honlapján tett közzé egy állandó hirdetményt. A SOGAER mindig kerülte az igénybe vett szolgáltatások túlkompenzációjának bármely formáját, még akkor is, amikor egyetlen légi fuvarozó mutatott érdeklődést, ennélfogva a SOGAER tárgyalási lehetőségei korlátozottabbak voltak.

(326) A SOGAER-nek nincs tudomása olyan jogi aktusról, amellyel a régió a repülőtér-üzemeltetőkre ruházta volna a közszolgáltatási kötelezettség ellátásának feladatát. Ezért a Bizottság annak megállapítására irányuló erőfeszítései, hogy a repülőtér-üzemeltetőknek nyújtott kompenzáció szintje arányos volt-e vagy sem, kudarcra vannak ítélve.

5.5.1.6. *A piacgazdasági magánbefektető elve és a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás*

(327) A SOGAER azt állítja, hogy a magántulajdonban lévő repülőterekhez hasonlóan maga is a diszkont légitársaságokkal, különösen a Ryanairrel való megállapodásra törekedett. Ezen állítás alátámasztására hivatkozik a 2013. június 28-i, a Ryanair nevében eljáró tanácsadó cég beszámolójára.

(328) A SOGAER azt állítja, hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban foglalt összeegyeztethetőségi kritériumok lényegében teljesülnek: i. a SOGAER a régió nevében kezelte az új útvonalak megnyitására vagy meglévő útvonalak bővítésére irányuló támogatást vagy kompenzációt; ii. a kompenzáció az általános működési költségeknek körülbelül egy tizedét tette ki; továbbá iii. az értékelés tárgyát képező tevékenységekből hasznot húzó légitársaságok mind érvényes működési engedéllyel rendelkeztek. A SOGAER ezért úgy véli, hogy ha az iránymutatást érdemi és nem formai alapon értelmezik, megállapítható, hogy a kérdéses támogatás összeegyeztethető a belső piaccal.

5.5.2. ÉSZREVÉTELEK A 2014. ÉVI LÉGI KÖZLEKEDÉSI IRÁNYMUTATÁSNAK A SZÓBAN FORGÓ INTÉZKEDÉSEKRE TÖRTÉNŐ ALKALMAZÁSÁRÓL

(329) A SOGAER megjegyzi, hogy a cagliari repülőtér esetében a légi közlekedési iránymutatás 137. pontjában előírt mentességet kell alkalmazni, bár a repülőtér utasforgalma meghaladja a három millió főt. Egyéb esetben a cagliari repülőteret a vizsgált tevékenységekben érintett másik két szardíniai repülőtértől eltérő bánásmódban részesítenék.

(330) A SOGAER hangsúlyozza, hogy a kérdéses támogatás elősegítette az uniós polgárok Cagliariba irányuló és onnan induló mobilitását, és jelentősen növelte a sziget fővárosába érkező és onnan induló, Unión belüli járatok számát.

(331) A régió részéről történő beavatkozás szükségességéről a SOGAER azt mondja, hogy a regionális hozzájárulások nélkül, amelyek annak ellensúlyozására szolgáltak, amit a SOGAER a légitársaságoknak és egyéb szolgáltatóknak továbbított, a SOGAER veszteséges lett volna. A régió és az Unió többi része közötti összeköttetések javításának célkitűzését nem lehetett volna olyan egyéb módon elérni, amely kevésbé torzította volna a versenyt.

(332) A SOGAER hangsúlyozza, hogy a régió a támogatást mindig minimumra szorította, és csak olyan tételeket fizetett ki, amelyekkel a repülőtér-üzemeltető kellően elszámolt.

(333) Az Unión belüli versenyre és kereskedelemre gyakorolt kedvezőtlen hatások megelőzésére való tekintettel a SOGAER megjegyzi, hogy a program az összes többi regionális repülőtérre is vonatkozott, bár ezek egymással versenyeztek, így lehetővé tette a működési költségek és a bevétel közötti vonatkozó különbözet fedezését is.

(334) Végül a SOGAER azt állítja, hogy ha a Bizottság azt a nézetet vallja, hogy a vizsgált program a SOGAER-nek nyújtott működési támogatásnak minősül, a támogatást mindenképpen a belső piaccal összeegyeztethetőnek kell tekinteni, mivel megfelel a légi közlekedési iránymutatás 5.1.2. pontjában foglalt kritériumoknak és feltételeknek.

6. OLASZORSZÁGNAK AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIHEZ FŰZÖTT MEGJEGYZÉSEI

6.1. *OLASZORSZÁGNAK A RYANAIR ÉSZREVÉTELEIHEZ FŰZÖTT MEGJEGYZÉSEI*

(335) A regionális hatóságok vitatják a Ryanair nyilatkozatait abban az értelemben, hogy a repülőterek a piacgazdasági befektető elvével összhangban jártak el, és kereskedelmi kapcsolatban álltak a légitársaságokkal, hogy növeljék az utasforgalmat és ebből következően a bevételeket. A valóságban a repülőtér-üzemeltető társaságok csupán közvetítőként jártak el, és csupán a forrásokat továbbították a légitársaságok felé.

(336) A régió szerint a piacgazdasági befektető ebben az esetben maga a régió volt, amely a beruházást a térségre gyakorolt pozitív hatás fényében mérlegelte.

(337) Olaszország benyújtotta az Olasz Polgári Légiközlekedési Hatóság ([93]) feljegyzését, amelyben kimondják, hogy az a lehetőség, hogy a regionális repülőterek a diszkont légitársaságok honlapján hirdethessenek, előnyös az idegenforgalom és a kereskedelem számára, mivel a regionális repülőterek nem élvezik a nagyobb repülőterek megszilárdult piaci pozíciójának és garantált láthatóságának előnyeit.

(338) Mind Olaszország, mint pedig az ENAC vitatja a Ryanair arra vonatkozó nyilatkozatát, hogy a szardíniai helyzet abból fakad, hogy nem megfelelőek az 1008/2008/EK rendelet szerinti közszolgálati kötelezettségek által érintett útvonalakra vonatkozó szabályok, és az olasz hatóságok sem alkalmazzák azokat megfelelően. Olaszország megjegyzi, hogy a területi folytonosság célja annak biztosítása, hogy valamennyi polgár a minőség és a költségek tekintetében egyenlő feltételek mellett tudjon utazni az ország vagy az Unió területén belül. Az 1008/2008/EK rendelet által engedélyezett közszolgáltatási kötelezettségek lehetővé teszik bármely uniós légi fuvarozó számára, hogy pénzügyi kompenzáció nélkül fogadják el e kötelezettségek feltételeit. Ha egyetlen fuvarozó sem hajlandó szolgáltatni, európai pályázatot kell kiírni, és biztosítani kell a pénzügyi kompenzációt. Ezzel kapcsolatban az olasz hatóságok hangsúlyozzák, hogy a légi fuvarozókkal való kereskedelmi kapcsolatok közvetlenül a repülőtereknek kell fenntartaniuk; más kérdés viszont az állam azon döntése, hogy a területi folytonosság fennmaradását közszolgáltatási kötelezettségek útján kívánja biztosítani.

([93]) Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) (Nemzeti Polgári Légiközlekedési Hatóság).

6.2. *OLASZORSZÁGNAK AZ EASYJET ÉSZREVÉTELEIHEZ FŰZÖTT MEGJEGYZÉSEI*

(339) Olaszország benyújtotta az easyJet és a nevében eljáró tanácsadó cég által benyújtott észrevételekkel kapcsolatos megjegyzéseit. Olaszország nem ért egyet sem az általános megközelítéssel, sem pedig a tanácsadó cégnek „*Az easyJet és az olbiai repülőtér közötti megállapodásoknak a piacgazdasági szereplő elve alapján történő értékelése*” című beszámolójában levont következtetésekkel.

(340) Olaszország három okból utasítja el az easyJet állítását:

a) Olaszország úgy véli, hogy az olbiai repülőtérre nem vonatkozik a piacgazdasági szereplő elve, mivel a repülőtér üzemeltetője, a GEASAR egy magánvállalkozás, és nem pedig az állami támogatásokról szóló uniós szabályok értelmében vett állami vállalat. Döntései és cselekedetei ezért piaci kritériumokon alapulnak, kivéve, ha e döntéseket eseti közjogi rendelkezések írják elő.

b) Ebben az esetben azonban Olaszország azt feltételezi, hogy a tanácsadó cég állításaival szemben a szóban forgó marketingszerződéseket a GEASAR nem azért írta alá, mert az állítólagos, de nem létező nyereségességre törekedett, hanem pusztán azért, mert azt egy konkrét közjogi intézkedés írta elő és szabályozta. A 10/2010. sz. törvény szándéka különösen a légi közlekedésnek a légitársaságok részére nyújtott támogatások révén történő ösztönzése. A 10/2010. sz. törvény hatályon kívül helyezése óta e tevékenységek megszűntek.

c) Harmadszor, a régió által a repülőtér-üzemeltető részére a szóban forgó tevékenységek költségeinek fedezéséért fizetett hozzájárulások Olaszország véleménye szerint csupán a repülőtér-üzemeltető társaságon keresztül „haladtak át”, amelyek a teljes összeget átutalták a tényleges kedvezményezettnek, azaz az érintett légitársaságnak.

(341) Amennyiben a tanácsadó cég fenntartja állításait, Olaszország becslései szerint számításai tévesek. A tanácsadó cég beszámolója a GEASAR 2004-es és azt követő pénzügyi kimutatásaiban talált adatokon alapul, amely tartalmazza a repülőtéri forgalomból származó bevételeket, valamint azokat a fő gazdasági adatokat, amelyek az adott évi működési eredményeket alkotják, nem tartalmazza viszont a nyereségességi elemzés pontos elvégzéséhez szükséges analitikai számviteli adatokat. A tanácsadó cég tehát túlbecsüli a szerződések következtében keletkezett bevételeket, különösen a nem repüléstechnikai bevételeket illetően. A tanácsadó cég értékelésével ellentétben Olaszország számára a szóban forgó marketingszerződések negatív, és nem pedig pozitív egyenleget eredményeznek. Ez érvényes az easyJettel aláírt marketingszerződésekre, valamint az összes egyéb érintett légitársasággal aláírt szerződésekre. Ez Olaszország szerint megerősíti azt, hogy e megállapodásokat a 10/2010. sz. törvény közvetlen végrehajtása céljából írták alá.

(342) Végül Olaszország elutasítja, hogy a GEASAR által az érintett légitársaságokkal aláírt földi kiszolgálási szerződéseket figyelembe vegyék a tanácsadó cég által elvégzett elemzésbe. A földi kiszolgálási szerződések üzleti alapon tárgyalt és végrehajtott tipikus szerződések, és a légitársaság által fizetett pénzbeli ellenérték fejében történő szolgáltatásnyújtásra vonatkoznak. Nincs közük a 10/2010. sz. törvényhez és a törvény értelmében végrehajtott tevékenységekhez. Az ezen szerződésekben feltüntetett ellenérték a repülőtér-üzemeltető szokásos üzleti gyakorlatán alapul, ami abból áll, hogy az utaslétszám és egyéb tényezők alapján díjakat és kedvezményeket alkalmaz. Valójában e szerződések még a 10/2010. sz. törvény hatályon kívül helyezését követően is érvényben maradtak, a megelőző évekhez hasonló vagy akár alacsonyabb árakkal.

7. **A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE**

7.1. *BEVEZETÉS ÉS A HATÁROZAT HATÁLYA*

(343) Először is azt kell mérlegelni, hogy a repülőtér-üzemeltetők által a légitársaságok részére a 10/2010. sz. törvény szerint 1. és 2. tevékenységgel kapcsolatban a 2010–2013 közötti időszakban nyújtott finanszírozás a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősül-e.

(344) A 2. szakaszban foglaltak szerint az eljárás megindításáról szóló határozat megjegyezte, hogy mivel a Bizottság egy, az algherói repülőtérnek nyújtott esetlegesen jogellenes támogatást már vizsgált az SA.23098 ügyben ([94]), a jelen ügy kizárólag az akkor nem vizsgált támogatási intézkedésekre vonatkozik ([95]).

(345) Bár a SOGEAAL által az 1. és 2. tevékenység fejében eszközölt kifizetések közül nem mindegyikre az SA.23098 sz. ügyben vizsgált szerződések értelmében került sor, az akkori kifizetések túlnyomó többségét abban az ügyben már vizsgáltuk. Továbbá nem lehet minden esetben egyértelmű különbséget tenni, mivel a SOGEAAL és egy adott

([94]) A Bizottság (EU) 2015/1584 határozata (2014. október 1.) az Olaszország által a Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. és az algherói repülőtéren működő különböző légi fuvarozók számára nyújtott SA.23098 számú állami támogatásról (C 37/07) (ex NN 36/07)(HL L 250., 2015.9.25., 38. o.).

([95]) Lásd az (51)–(54) preambulumbekezdést.

légitársaság közötti pénzügyi kapcsolatot az érintett időszakban akár több szerződés is szabályozhatott, amelyek közül az SA.23098 sz. ügyben csak néhányat vizsgáltak. A Bizottság ezért úgy véli, hogy helyes, ha a SOGEAAL által a vizsgált támogatási program alapján a légitársaságokkal kötött összes megállapodást kizárja a jelenlegi eljárás hatálya alól ([96]).

(346) Ráadásul az eljárás megindításáról szóló határozat hatálya nem terjed ki a repülőtér-üzemeltetők által a 3. tevékenységért a légitársaságoktól eltérő szolgáltatók részére nyújtott lehetséges támogatásra. Ezért a Bizottság ezzel kapcsolatban nem foglalhatott állást. A második vizsgálandó kérdés az, hogy a repülőtér-üzemeltetők kaptak-e támogatást a régiótól.

7.2. *A TÁMOGATÁS MEGLÉTE*

(347) A Szerződés 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."

(348) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított kritériumok halmozottan értelmezendők. Ezért annak megállapításához, hogy a szóban forgó intézkedések a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatásnak minősülnek-e, az alábbi feltételek mindegyikének teljesülnie kell. Az intézkedéseket:

a) az állam nyújtja, vagy állami forrásokból nyújtják;

b) előnyben részesítenek bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését;

c) torzítják a versenyt vagy azzal fenyegetnek;

d) hatással vannak a tagállamok közti kereskedelemre.

(349) A Bizottság megjegyzi, hogy a bejelentett intézkedések az (EU) 2015/1589 rendelet 1. cikkének d) pontja értelmében támogatási programnak minősülnek. A jelen határozat 2. szakaszában ismertetett jogi keret alapján, és mivel nincs szükség további végrehajtási intézkedésekre a már leírtakon túl, a 10/2010. sz. törvényben „általános és elvont módon" megjelölt vállalkozások (például légitársaságok) részére egyedi támogatás nyújtható (azaz nem nevezték meg az egyes társaságokat).

7.2.1. A REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETŐK ÁLTAL A LÉGITÁRSASÁGOK RÉSZÉRE A 10/2010. SZ. TÖRVÉNY SZERINTI 1. ÉS 2. TEVÉKENYSÉGGEL KAPCSOLATBAN A 2010–2013 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN NYÚJTOTT FINANSZÍROZÁS – A LÉGITÁRSASÁGOK RÉSZÉRE NYÚJTOTT ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

(350) Ezen alszakaszban azt vizsgáljuk, hogy a régió által a 10/2010. sz. törvény alapján a szardíniai repülőterek üzemeltetőin keresztül a légitársaságok részére nyújtott finanszírozás a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásnak minősül-e.

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

(351) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerint az állami támogatási szabályok csak akkor alkalmazhatók, ha a címzett „vállalkozás". A Bíróság a vállalkozásokat következetesen gazdasági tevékenységet ellátó entitásként határozta meg, azok jogállásától vagy tulajdoni helyzetétől és finanszírozási módjától függetlenül ([97]). Bármely tevékenység, amelynek keretében valamely piacon árukat és szolgáltatásokat kínálnak, gazdasági tevékenységnek minősül ([98]).

(352) A légitársaságok menetrend szerinti légi személyszállítási szolgáltatásokat kínálnak a piacon. E szolgáltatások megfelelnek az 1. tevékenységben meghatározott szolgáltatásoknak (lásd a (44) preambulumbekezdést), és a kereskedelmi járatok üzemeltetésére, valamint az utasok légi úton történő szállítására irányulnak. Egyértelműen gazdasági tevékenységet testesítenek meg.

([96]) Ami a támogatási program végrehajtását illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország már az SA.23098 ügy hivatalos eljárási szakaszában jelezte, hogy a SOGEAAL és a légitársaságok közötti kereskedelmi megállapodások megkötésére irányuló döntést a régióval mint a SOGEAAL többségi részvényesével való egyetértésben hozták meg (lásd különösen a (383) preambulumbekezdést).

([97]) Lásd az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közleményt (HL C 8., 2012.1.11., 4. o., 2.1. rész), és a kapcsolódó ítélkezési gyakorlatot, különösen a C-180/98–C-184/98. sz., *Pavlov és társai* egyesített ügyekben 2000. szeptember 12-én hozott ítéletet (EU:C:2000:428).

([98]) A Bíróság 1987. június 18-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország, C-118/85. sz. ügy (EU:C:1998:283) 7. pont; a Bíróság 1998. június 18-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország, C-35/96. sz. ügy (EU:C:1998:303) 36. pont; a *Pavlov és társai* ügyben hozott ítélet (EU:C:2000:428) 75. pont.

(353) Az AMS, amely önmagában nem légitársaság, viszont a 2. tevékenység tekintetében finanszírozásban részesült, a Ryanair 100 %-os tulajdonában álló leányvállalat. Következésképpen feltételezhető, hogy a Ryanair döntő befolyást gyakorolt az AMS magatartására. Ebben az ügyben az állami támogatási szabályok alkalmazása céljából és a bizottsági gyakorlattal összhangban ([99]) az AMS és a Ryanair a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában egyetlen vállalkozásnak minősül. Az egyszerűbb hivatkozás érdekében a Ryanairrel egyetlen vállalkozásnak minősülő AMS is légitársaságnak minősül.

(354) Ezért azok a légitársaságok, amelyek a régió által a repülőtér-üzemeltetőkön keresztül nyújtott finanszírozásban részesültek, gazdasági tevékenységet folytatnak, azért a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában vállalkozásnak minősülnek.

7.2.1.2. ***Állami források és az államnak való betudhatóság***

(355) Az állami támogatás fogalma minden olyan előnyre vonatkozik, amelyet állami források révén nyújtanak, vagy azt maga az állam, esetleg valamely közvetítő szervezet a rá ruházott hatáskör alapján eljárva nyújtja. A helyi hatóságok forrásai a Szerződés 107. cikke értelmében állami forrásoknak tekintendők.

(356) A program egy regionális törvényből ered, finanszírozása a régiótól származó forrásokból finanszírozzák. A Szerződés 107. cikkének alkalmazásában a regionális hatóságok forrásai állami forrásoknak tekintendők, és az e hatóságok által hozott határozatokat „az államnak betudható" határozatoknak kell tekinteni ([100]). Maga a program az államnak tudható be, finanszírozása állami forrásokból, az állami támogatásokról szóló törvény alkalmazása céljából történik.

(357) Ugyanez igaz a repülőtér-üzemeltetőktől a légitársaságokhoz irányuló pénzmozgásokra.

(358) A légitársaságok a szardíniai repülőterek üzemeltetőin keresztül kaptak finanszírozást a régiótól új útvonalak megnyitása vagy a meglévő útvonalak járatsűrűségének fokozása, illetve az üzemeltetési időszak meghosszabbítása céljából – lásd különösen a Table 8-ot –, valamint marketingszolgáltatások nyújtása céljából.

(359) A repülőtér-üzemeltetők magatartását a régió határozta meg a 10/2010. sz. törvényben, valamint azokban a tevékenységi tervekben, amelyeket a megvalósítás előtt a régiónak kellett jóváhagynia. A 10/2010. sz. törvény által bevezetett mechanizmus úgy rendelkezik, hogy a régió közfinanszírozásban részesíti a repülőtér-üzemeltetőket, amelyek cserébe e finanszírozást a régió által jóváhagyott tevékenységi terv részletes előírásainak megfelelően továbbítják a légitársaságok részére. A tevékenységi terveket először a repülőtér-üzemeltetők dolgozták ki és nyújtották be, de a régió volt az, amely a terveket megvizsgálta, jóváhagyta, és ennek alapján meghatározta a repülőtér-üzemeltetőnek nyújtandó finanszírozás összegét. A részletes tevékenységi tervek jóváhagyásával a régió pontosan meghatározta, hogy az egyes repülőtér-üzemeltetőknek hogyan kell a légitársaságok között elosztaniuk a régiótól kapott finanszírozást. A 2.7.3. szakaszban leírtaknak megfelelően a bevezetett nyomonkövetési eljárás – amely meghatározza a repülőtér-üzemeltetőknek fizetendő utolsó részletet – szintén biztosítja az ezen kötelezettségek teljesítését.

(360) Ezért a repülőtér-üzemeltetők a régió és a légitársaságok közötti közvetítőknek tekinthetők. E társaságok hajtották végre a támogatási programot, és a régiótól kapott finanszírozást teljes egészében továbbadták a légitársaságoknak. Ezért a régiótól a jóváhagyott tevékenységi terveken keresztül kapott utasításoknak megfelelően jártak el.

(361) A fentiek alapján a repülőtér-üzemeltetők által a légitársaságok részére az 1. és 2. tevékenység finanszírozása céljából eszközölt kifizetéseket állami forrásokból finanszírozták (amennyiben a repülőtér-üzemeltetők e tevékenységek finanszírozása céljából kaptak a régiótól finanszírozást ([101])), és az államnak tudhatók be.

([99]) E célból lásd a Bizottság 2014. július 23-i (EU) 2015/1227 határozatát 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 (HL L 201., 2015.7.30., 109. o.), különösen a (290) preambulumbekezdést. Lásd még az Altenburg repülőtérrel kapcsolatos bizottsági határozatot – még nem tették közzé.

([100]) A Törvényszék T-267/08. és T-279/08. sz., *Région Nord-Pas-de-Calais* kontra *Bizottság* ügyben hozott 2011. május 12-i ítélete (EU:T:2011:209).

([101]) Az intézkedéseknek a repülőtér-üzemeltetők saját forrásból történő korlátozott összegű finanszírozása nem a repülőtér-üzemeltetők saját hatáskörben meghozott döntésén alapul, hanem azt a tényt tükrözi, hogy a régió utólag csökkentette a repülőtér-üzemeltetőknek folyósítandó közfinanszírozás szintjét, bár a repülőtér-üzemeltetőknek addigra már viselniük kellett a légitársaságok finanszírozásának vonatkozó költségeit. Lásd a 2.7. szakaszt és különösen a (83), (86) és (89) preambulumbekezdést.

7.2.1.3. ***Gazdasági előny***

(362) A Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az előny olyan gazdasági előny, amelyet egy adott vállalkozás rendes piaci körülmények között – azaz állami beavatkozás nélkül – nem szerzett volna meg. Csak az intézkedésnek az adott vállalkozásra gyakorolt hatása releváns, az állami beavatkozás oka és célja azonban nem. Amennyiben egy állami hatóság egy vállalkozás részére olyan finanszírozást nyújt, amely mentesíti a vállalkozást azon költségek alól, amelyeket rendes esetben neki kellett volna viselnie, az gazdasági előnyt eredményez.

(363) Nem keletkezik előny azonban akkor, ha a finanszírozás egy, az Altmark-ügyben hozott ítéletben meghatározott kritériumokkal összhangban valamely közszolgáltatásért járó kompenzációnak minősül. Sőt, akkor sem keletkezik előny, ha valamely tagállam a piacgazdasági befektető elvével összhangban jár el.

(364) Első lépésként meg kell vizsgálni a régió által a légitársaságok részére az 1. és 2. tevékenység összefüggésében nyújtott finanszírozás jellegét, és hogy az milyen mértékben finanszírozza tevékenységüket vagy más szóval, milyen mértékben mentesíti őket azon költségek alól, amelyeket rendes esetben nekik kellene viselniük.

(365) Az 1. tevékenység összefüggésében a régió előírja a repülőtér-üzemeltetők számára, hogy kössenek megállapodásokat a légitársaságokkal, amelyek a légi forgalom fokozására ösztönzik azokat (különösen csúcsidőszakon kívüli időszakokban). A légitársaságoknak a légiforgalom vonatkozásában megfogalmazott célokat kell teljesíteniük; akkor kapnak pénzbeli kompenzációt, ha teljesítik e célokat, és büntetés sújtja őket, ha nem. A megfelelő kifizetések a régió által a légitársaságok részére a repülőtér-üzemeltetőkön keresztül juttatott finanszírozási programból származnak, amelyek ellensúlyozzák az érintett útvonalak üzemeltetése során a légitársaságoknál keletkezett költségek egy részét.

(366) A 2. tevékenység összefüggésében a régió a repülőtér-üzemeltetőkön keresztül eszközöl kifizetéseket a légitársaságok számára az érintett légitársaság által nyújtott marketingszolgáltatásokért cserébe. E kifizetések nem tekinthetők a marketingszolgáltatások valódi ellentételezésének, hanem szintén olyan kifizetéseknek minősülnek, amelyek célja, hogy a légitársaságok fokozzák tevékenységüket a régióban. A (368) és az azt követő preambulumbekezdésekből kiderül, hogy a programot úgy dolgozták ki, hogy a légitársaságok által a 2. tevékenység keretében nyújtandó marketingszolgáltatások célja elsősorban az, hogy ugyanezen légitársaságoknak a Szardíniába irányuló vagy onnan induló légi közlekedési szolgáltatásait reklámozzák.

(367) Olaszország az értesítő dokumentumokban ([102]) hangsúlyozta, hogy a program keretében a régió által a 2. tevékenység összefüggésében finanszírozott marketingintézkedéseket a légitársaságoknak kell elvégezniük, céljuk pedig a program eredményeként megnyitott vagy bővített útvonalakon az utaslétszám növelése ([103]).

(368) Az a tény, hogy a 2. tevékenység keretében a marketingtevékenységeket a légitársaságok, nem pedig az ilyen szolgáltatások nyújtására alkalmas bármely más típusú társaságok nyújtják, önmagában olyan tényező, amely természetesen ahhoz vezet, hogy e marketingszolgáltatások elsősorban az érintett légitársaság által nyújtott légi közlekedési szolgáltatások reklámozására irányulnak. A légitársaságok valóban többnyire akkor népszerűsítik a régiókat és városokat – különösen saját honlapjukon –, ha e régiókba és térségekbe közlekedő járatokat üzemeltetnek, annak érdekében, hogy a potenciális ügyfelek az ő szolgáltatásaikat igénybe véve utazzanak e térségekbe. A légitársaságok honlapján továbbá az egyes régiók és a városok népszerűsítése többnyire szorosan összefügg a légitársaság által a szóban forgó régióba indított járatokkal, vagy legalábbis e járatok létezésére és jellemzőire vonatkozó tájékoztatás nyújtásával. A Ryanair – amely egyike azoknak az európai légitársaságoknak, amelynek honlapján a legfejlettebb a régiók és városok promóciója – esetében például a régiók és célállomások promóciójára irányuló weblapok a Ryanair adott régióba és célállomásokra közlekedő járatairól is nyújtanak meglehetősen rendszeres tájékoztatást ([104]).

(369) A 10/2010. sz. törvény végrehajtásáról szóló jogi aktus, amely meghatározza a repülőterek tevékenységi tervének tartalmát ([105]), úgy rendelkezik, hogy a 2. tevékenység keretében akkor kell a marketingintézkedéseket végrehajtani, „ha új útvonalak megnyitására kerül sor, vagy a járatok közlekedésének időszakát meghosszabbítják” ([106]). E rendelkezés egyértelmű összefüggést állapít meg a 2. tevékenység keretében nyújtandó

([102]) Az „OGGETTO dokumentum: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo” Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale”, bejelentette Olaszország 2011.11.30.-án.

([103]) „*Definizione, attraverso gli* ***stessi*** *„Piani di attività”, di adeguate strategie di marketing and pubblicita finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara*” (utólagos kiemelés), 7. o.

([104]) Lásd például a Ryanair Milánóval kapcsolatos weboldalát (https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan, 2016. július 6-i állapot).

([105]) Deliberazione nr 29/36, 2010. július 29.

([106]) „*I programmi dovranno prevedere la realizzazione di attività in coerenza con le seguenti direttive: (…) deve essere prevista adeguata promozione del territorio* ***in caso di lancio di nuove rotte o di aumento di operatività dei voli***” (kiemelés tőlünk), 3. o.

marketingszolgáltatások, valamint az új útvonalak megnyitása vagy a meglévő útvonalak közlekedési időszakának meghosszabbítása között. Ez azt jelenti, hogy a tevékenységi tervekben javasolt marketingszolgáltatásoknak magukat az új vagy kibővített légi közlekedési szolgáltatásokat kell népszerűsíteniük, hogy növeljék az érintett szolgáltatásokat igénybe vevő utasok számát. A (367) preambulumbekezdésben jelzetteknek megfelelően Olaszország ezt az értelmezést egyértelműen megerősítette.

(370) Sőt, elképzelhetetlen lenne, hogy a kérdéses marketingszolgáltatásokat – amelyeket a légitársaságoknak kell nyújtaniuk – ne azok a légitársaságok nyújtsák, amelyek azokat az új vagy kibővített légi közlekedési szolgáltatásokat nyújtják, amelyekhez a marketingszolgáltatások kapcsolódnak. A légitársaságok igen mérsékelten érdekeltek abban, hogy akár díjazás ellenében reklámozzák versenytársuk szolgáltatásait.

(371) A saját célállomások reklámozása a légitársaságok rendes tevékenységeinek része. Azok a célállomások és régiók, amelyekre közlekednek, részét képezik az utazási szolgáltatások azon jellemzőinek, amelyeket a légitársaságok rendes esetben reklámoznak, egy sor egyéb szemponttal együtt (jegyárak, fedélzeti kényelem, fedélzeti szolgáltatások, megbízhatóság, rugalmas jegyek, törzsutas-program stb.).

(372) A fentiek alapján megállapítható, hogy a régió által a légitársaságoknak a 2. tevékenység összefüggésében nyújtott kifizetések azokat a marketingköltségeket támogatják, amelyeket a légitársaságoknak légi közlekedési műveleteik összefüggésében szokásos esetben viselniük kellene. Továbbá mivel e kifizetések új útvonalak megnyitására vagy a meglévő útvonalakon a műveletek bővítésére irányulnak, pénzügyi ösztönzőként hatnak a légitársaságokra, hogy növeljék a Szardíniába irányuló légi forgalmat. E tekintetben hasonlítanak az 1. tevékenység összefüggésében eszközölt kifizetésekhez, azzal a különbséggel, hogy a légitársaságok légi közlekedési szolgáltatásainak egy adott aspektusához, a szóban forgó szolgáltatások reklámozásához kapcsolódnak.

(373) Ezen kívül, ahogyan Olaszország az értesítésben hangsúlyozta ([107]), a program keretében a régió által a 2. tevékenység összefüggésében támogatott marketingintézkedéseknek az 1. tevékenység összefüggésében említett ugyanazon tevékenységi tervnek kell részét képezniük ([108]). Ez további összefüggést teremt az útvonalak megnyitása és bővítése (az 1. tevékenység célkitűzései), valamint a 2. tevékenység összefüggésében megkötendő marketingmegállapodások között. Ennek alapján arra a következtetésre lehet jutni, hogy a régió által a repülőtér-üzemeltetőkön keresztül a légitársaságok részére az 1. tevékenység és a 2. tevékenység keretében juttatott kifizetések hasonló jellegűek: lényegében a légitársaságok költségeinek egy részét támogató pénzügyi ösztönzők, amelyeket azért nyújtanak, hogy a szóban forgó légitársaságok bővítsék a Szardíniába érkező vagy onnan induló légi közlekedési műveleteiket.

(374) A program keretében továbbá egyértelműen megkülönböztetik egymástól a 2. tevékenység keretében – azaz a légitársaságok által – nyújtandó marketingszolgáltatásokat, valamint a 3. tevékenység keretében – azaz egyéb típusú társaságok által – nyújtandó marketingszolgáltatásokat, ez pedig megerősíti azt a megállapítást, hogy a 2. tevékenység keretében nyújtott szolgáltatások eltérő célt szolgálnak, különböznek a 3. tevékenységtől, amely szükségszerűen összefügg azzal a ténnyel, hogy a szolgáltatók légi közlekedési műveletekben vesznek részt. Logikus módon ezt a cél aligha lehet más, mint hogy az érintett légitársaságok növeljék a Szardíniából induló vagy oda érkező légi forgalmat.

(375) A repülőtér-üzemeltetők és a légitársaságok között a program összefüggésében kötött megállapodások Bizottság általi vizsgálata is ezt mutatja. Az easyJettel kötött megállapodások például a repülőtéri szolgáltatásokat közvetlenül a marketingszolgáltatásokkal hozzák összefüggésbe. Az olbiai repülőtér üzemeltetőjével kötött megállapodás 3. pontja kimondja, hogy a légi fuvarozó szándéka az, hogy bővítse az Olbiából induló/oda érkező műveleteit, és e repülési tevékenységek bővítése céljából a légi fuvarozó marketing- és reklámprogramot dolgozott ki a célállomások népszerűsítésére, valamint arra, hogy fejlessze az átszálló forgalmat, különösen a nemzetközi piacok felé.

(376) A repülőtér-üzemeltetők és a légitársaságok között a program keretében kötött marketingmegállapodások vizsgálata azt mutatja, hogy a marketingszolgáltatások közvetlenül kapcsolódnak a szóban forgó légitársaságok által üzemeltetett járatokhoz. Ezért a marketingszolgáltatások közvetlenül olyan utasokat céloznak meg, akik potenciálisan igénybe vehetik a légitársaságok által kínált, a marketingmegállapodásokban említett közlekedési szolgáltatásokat.

([107]) Az „OGGETTO dokumentum: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo" Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale", bejelentette Olaszország 2011. november 30-án.

([108]) „*Definizione, attraverso gli* ***stessi*** *„Piani di attività", di adeguate strategie di marketing and pubblicita finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara*" (utólagos kiemelés), 7. o.

(377) Összefoglalva; a régió által a repülőtér-üzemeltetőkön keresztül a légitársaságoknak az 1. és a 2. tevékenység keretében juttatott kifizetések támogatásnak minősülnek, amelyet a légitársaságoknak azért nyújtottak, hogy több, Szardíniába érkező vagy onnan induló járatot üzemeltessenek.

(378) Elemezni kell, hogy a régió által a repülőtér-üzemeltetőkön keresztül a légitársaságoknak juttatott, a szardíniai légi közlekedési műveleteik bővítését célzó kifizetések az Altmark-kritériumok alapján közszolgálati kötelezettség teljesítéséért nyújtott kompenzációnak minősülnek-e, valamint hogy megfelelnek-e a piacgazdasági szereplő elvének.

(379) Az Altmark-ügyben hozott ítélet első kritériuma az, hogy a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és e kötelezettségnek egyértelműen meghatározottnak kell lennie. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 70. pontja szerint *„a légi szállítási szolgáltatásokat illetően közszolgáltatási kötelezettséget csak az 1008/2008/EK rendelettel összhangban lehet előírni. Különösen ki kell emelni, hogy ilyen kötelezettségeket kizárólag egy meghatározott légi útvonalra vagy a légi útvonalak egy meghatározott csoportjára lehet alapítani, és nem az adott repülőtérről, városból vagy régióból induló bármelyik általános légi útvonal tekintetében. Ezen túlmenően, közszolgáltatási kötelezettséget csak olyan szállítási szolgáltatások teljesítésére lehet egy légi járatra terhelni, amely más létező légi járat vagy más szállítási eszköz igénybevételével nem teljesíthető”* (lábjegyzet nélkül). A légi közlekedés valóban olyan ágazat, amelynél az uniós jogalkotó úgy döntött, hogy korlátozza a tagállamok többnyire tág mérlegelési jogkörét, amelyet bizonyos tevékenységek általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak történő minősítése terén élveznek, oly módon, hogy az 1008/2008/EK rendeletben bizonyos feltételeket határozott meg. Azok az útvonalak azonban, amelyek az 1008/2008/EK rendelettel összhangban közszolgáltatási kötelezettség tárgyát képezik, és amelyek Szardínián is léteznek ([109]), egyértelműen ki vannak zárva a 10/2010. sz. törvény hatálya alól, amely nyilvánvalóan egy, az 1008/2008/EK rendelet szerinti közszolgáltatási kötelezettségekkel párhuzamos rendszer létrehozását tűzte ki célul. Ennélfogva a repülőtér-üzemeltetők által a légitársaságoknak a 10/2010. sz. törvény alapján nyújtott finanszírozás nem tekinthető a légitársaságok részére valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásáért nyújtott kompenzációnak. Ennek eredményeként az Altmark-ítélet négy együttes feltételének egyike, nevezetesen az első nem teljesül.

(380) A piacgazdasági szereplő elvének alkalmazását illetően először is meg kell jegyezni, hogy Olaszország nem hivatkozott erre az elvre ([110]). Annak sem voltak jelei, hogy a régió a program létrehozásakor piacgazdasági szereplőként járt volna el; valójában egyértelmű, hogy a régió közpolitikai célok elérésére törekedett, különösen a regionális gazdaságnak az idegenforgalom növelése általi megerősítésére, nem pedig repülőtér-tulajdonosi nyereségének növelésére.

(381) Másodszor a régió egy több repülőtérre kiterjedő regionális program keretében, különböző repülőtér-üzemeltetőkön keresztül nyújt finanszírozást a légitársaságok részére. Nem tekinthető repülőtér-üzemeltetőnek, főként mivel a régió az érintett repülőtér-üzemeltetők közül csak egyet irányít. Ezért a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 61–66. pontjában ismertetett „előzetes többletnyereségesség vizsgálata” nem alkalmazható erre az esetre. A szóban forgó módszer szerint annak felmérése érdekében, hogy a repülőtér-üzemeltető valamely légitársasággal kötött megállapodás esetében úgy viselkedett-e, ahogyan hasonló körülmények között egy olyan piacgazdasági szereplő tette volna, amelynek cselekedeteit a nyereségességi előrejelzések vezérlik, azt kell vizsgálni, hogy a szóban forgó megállapodások megkötésekor előrelátható volt-e, hogy arányosan hozzájárulnak a repülőtér nyereségességéhez, és egy, hosszú távon nyereségességet eredményező átfogó stratégia részét képezték-e. Ez a teszt azonban ebben az esetben nem alkalmazható, mivel a vizsgált intézkedések egy hatóság által közpolitikai okokból létrehozott program részét képezik, amely több repülőtérre is vonatkozik, és nem pedig egy repülőtér és egy légitársaság közötti egyedi megállapodásra.

(382) Az érintett finanszírozásnak az 1. és a 2. tevékenység összefüggésében a légitársaságok részére történő folyósításakor a régió nem remélhetett megtérülést, amit viszont hasonló körülmények között egy nyereségorientált piacgazdasági szereplő figyelembe vett volna. A finanszírozás várt hatása a Szardíniába légi úton érkező utasok számának emelkedése volt, ami a régió számára önmagában nem eredményez osztalékot, tőkenyereséget vagy a nyereség bármely egyéb formáját. Olaszország nem tudta igazolni a szóban forgó finanszírozás eredményeként a régiónál várhatóan keletkező esetleges nyereségességi elemet. A légi forgalom bővülésének fő hatása a régió gazdasági fejlődésének fellendítése, különösen olyan ágazatok szintjén, mint például az idegenforgalom, kiskereskedelem, éttermek stb., ami pozitívan hat a regionális gazdasági fejlődésre és foglalkoztatásra. Az állandó ítélkezési gyakorlat ([111]) szerint azonban az ilyen „közpolitikai hasznot” egy nyereségorientált piacgazdasági szereplő nem venne figyelembe, ezért a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazásakor figyelmen kívül kell hagyni.

([109]) 2000 óta a szardíniai repülőterek és Olaszország kontinentális részein található repülőterek közötti belföldi útvonalakon az uniós légi közlekedési szabályokkal összhangban már írtak elő közszolgáltatási kötelezettségeket.

([110]) Lásd a Bíróság C-124/10. sz., *Bizottság* kontra *EDF* ügyben 2012. június 5-én hozott ítéletének (EU:C:2012:318) 82. pontját.

([111]) Lásd a *Bizottság* kontra *EDF* ügyben hozott ítélet, (EU:C:2012:318) 79. pontját.

(383) Ugyanezen okok miatt a referenciaérték megállapításának a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 54–60. pontjában ismertetett gyakorlata sem vonatkozik erre az esetre.

(384) Mindenesetre Olaszország nem nyújtott be semmilyen üzleti tervet, előzetes nyereségesség-elemzést vagy belső dokumentumokat, amelyek egyértelműen azt mutatnák, hogy a közfinanszírozás nyújtása előtt végzett elemzés azt tárta fel, hogy a szóban forgó finanszírozás eredményeként a régió olyan pénzügyi megtérülést várhatott, amelyet egy nyereségorientált piacgazdasági szereplő is figyelembe vett volna. A régió a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 54–60. pontjában ismertetett referenciaérték-megállapítást sem végezte el. Olaszország különösen a megfelelő referenciaérték megállapítását a piaci szereplőként viselkedő vállalkozások által üzemeltetett, elegendő számú megfelelő „referencia-repülőtér" által felszámolt – a légitársaságnak nyújtott valamennyi juttatástól, (például marketingtámogatástól, árengedményektől vagy más egyéb ösztönzőktől) mentes – repülőtéri díjak összehasonlításának elvégzését mulasztotta el.

(385) Ez megerősíti, hogy a régió a légitársaságok felé nem a nyereségességi perspektívák által vezérelt piacgazdasági szereplőként viselkedett.

(386) Ezenkívül a 10/2010. sz. törvény rendelkezései ellenére a légitársaságok kiválasztása és a tevékenységi tervek finanszírozása céljából nem írtak ki pályázati eljárást. A repülőtér-üzemeltetők hirdetményeket tettek közzé a honlapjukon, és maguk választották ki a legjobb ajánlatot, ami azt jelenti, hogy a légitársaságoknak nyújtott pénzügyi támogatást nem nyílt és átlátható pályázati eljárást követően ítélték oda. Ezenkívül – a korábbi magyarázatnak megfelelően – a program célja elsősorban az, hogy közpénzből történő finanszírozásban részesítsen légitársaságokat, és ez a finanszírozás nem felel meg sem a valódi közszolgáltatási kötelezettségért nyújtott kompenzációnak, sem pedig a régió valódi szükségleteit kielégítő termékért vagy szolgáltatásért nyújtott ellentételezésnek. Következésképpen az előny meglétét az sem zárhatta volna ki, ha a légitársaságok kiválasztása megfelelő pályázati eljárás során történt volna.

(387) E körülmények között arra sincs mód, hogy a repülőterek és a légitársaságok közötti, a program alkalmazásának eredményeként kialakult egyedi pénzügyi viszonyt a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 53–66. pontjában ismertetett módon vizsgáljuk. E pontok nyújtanak útmutatást annak megállapításához, hogy az állami forrásokkal rendelkező repülőtér által felszámított árak megfelelnek-e a piacgazdasági szereplő elvének. A jelen esetben azonban egyértelmű, hogy a repülőtér-üzemeltetők nem piacgazdasági szereplőként jártak el, amikor a különböző légitársaságokkal megállapodtak. A régió által létrehozott támogatási programot valósítottak meg, amelynek célja az volt, hogy a térség javára ösztönözzék a légi közlekedés bővülését.

(388) A fentiek ismeretében a Bizottság megállapítja, hogy a régió által a légitársaságok részére a repülőtér-üzemeltetőkön keresztül, az 1. és a 2. tevékenység finanszírozására a program keretében biztosított finanszírozás az érintett légitársaságok számára gazdasági előnnyel járt.

7.2.1.4. ***Szelektivitás***

(389) A jelen esetben a program régió általi finanszírozása nem tekinthető általános hatályú programnak. A Bizottság úgy látja, hogy a program kialakítása és végrehajtása valóban bizonyos vállalkozásokat vagy tevékenységi ágazatokat – azaz a vizsgált program keretében a régió által a repülőtér-üzemeltetőkön keresztül finanszírozott légitársaságokat – részesített kizárólagos előnyben ([112]). A Szardíniába közlekedő azon légitársaságok, amelyek nem kötöttek ilyen megállapodást, nem részesültek a régiótól kapott támogatásban, vagy nem a 10/2010. sz. törvényben előírt feltételek alapján. Mivel a szóban forgó gazdasági előny kedvezményezettjei egy bizonyos ágazat (a légi közlekedés) bizonyos vállalkozásaira korlátozódnak, az intézkedések szelektívek.

7.2.1.5. ***A verseny torzítása és a kereskedelemre gyakorolt hatás***

(390) Egy tagállam által nyújtott támogatás akkor érinti az Unión belüli kereskedelmet, ha erősíti valamely vállalkozás Unión belüli kereskedelmi pozícióját a versenytárs vállalkozásokkal szemben. Az állandó ítélkezési gyakorlattal összhangban ahhoz, hogy egy intézkedés versenytorzító hatású legyen, elegendő, hogy a támogatás címzettje a verseny számára nyitott piacokon más vállalkozásokkal versenyezzen.

(391) A légitársaságoknak a repülőtér-üzemeltetőkön keresztül fizetett kompenzáció a szóban forgó légitársaságok számára gazdasági előnyt jelent, amely képes megerősíteni piaci helyzetüket. A légi közlekedési ágazatot a különböző tagállamokból származó szereplők közötti erőteljes verseny jellemzi, különösen, amióta

([112]) Lásd e tekintetben a C-270/15. sz., *Belgium* kontra *Bizottság* ügyben 2016. június 30-án hozott ítélet (EU:C:2012:489) 50. pontját.

1993. január 1-jén hatályba lépett a légi közlekedés liberalizációjának a harmadik szakasza („harmadik csomag"). Ebből az következik, hogy az intézkedések hatást gyakorolnak a tagállamok közötti kereskedelemre és torzítják a versenyt, illetve a verseny torzulásával fenyegetnek a légi közlekedési ágazatban.

(392) Ezért a repülőtér-üzemeltetőkön keresztül a légitársaságok részére a 10/2010. sz. törvény szerinti 1. és a 2. tevékenység finanszírozása céljából a 2010–2013 közötti időszakban nyújtott pénzügyi kompenzáció torzíthatja a versenyt vagy azzal fenyeget, és érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.2.1.6. ***Következtetés***

(393) A Bizottság megállapítja, hogy a régió által a légitársaságok részére a repülőtér-üzemeltetőkön keresztül az 1. és a 2. tevékenység finanszírozására nyújtott támogatás a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásnak minősül.

7.2.2. A REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETŐKNEK NYÚJTOTT ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

(394) Ezen alszakaszban a kérdés az, hogy a régió által a 10/2010. sz. törvény alapján a szardíniai repülőterek üzemeltetői részére nyújtott finanszírozás az ezen repülőtereknek nyújtott állami támogatásnak minősül-e. A Bizottság most azt fogja mérlegelni, hogy teljesül-e a gazdasági előny meglétére vonatkozó kritérium.

(395) A Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az előny olyan gazdasági előny, amelyet egy adott vállalkozás rendes piaci körülmények között – azaz állami beavatkozás nélkül – nem szerzett volna meg. Csak az intézkedéseknek az adott vállalkozásra gyakorolt hatásuk releváns, az állami beavatkozás oka és célja azonban nem. Ha egy vállalkozás pénzügyi helyzete állami beavatkozás eredményeképpen javul, minden esetben megállapítható az előny megléte.

(396) A 7.2.1. szakaszban kifejtetteknek megfelelően a 10/2010. törvény értelmében a repülőtér-üzemeltetők a régiótól kapott finanszírozás teljes összegét a légi közlekedési szolgáltatások bővítése, valamint marketingmegállapodások megkötése céljából továbbadták, és e tevékenységeket saját forrásaikból társfinanszírozták. A repülőtér-üzemeltetők tehát közvetítőként jártak el, és nem tartották meg a régiótól kapott pénzeszközöket. Ezért nem tekinthetők a támogatási program közvetlen kedvezményezettjeinek.

(397) Viszont mivel a légitársaságok részére nyújtott pénzügyi ösztönzők és marketingcélú kifizetések a légi forgalom növelését célozták meg, és ilyen hatással is jártak, mérlegelni kell, hogy a légi forgalom növekedése az érintett repülőterek számára közvetett előnyt jelentett-e.

(398) A Bizottság az állami támogatás fogalmáról kiadott legutóbbi közleményében ([113]) jelezte, hogy a „[…] *közvetett előnyöket meg kell különböztetni a pusztán másodlagos gazdasági hatásoktól, amelyek majdnem minden állami támogatási intézkedésben jelen vannak (például a kibocsátás növelésén keresztül). E célból előzetes szempontból kell megvizsgálni az intézkedés előreláthető hatásait. Közvetett előny akkor áll fenn, ha az intézkedést úgy alakították ki, hogy a másodlagos hatásai azonosítható vállalkozásoknál vagy vállalkozáscsoportoknál jelenjenek meg. Ez az eset áll fenn például akkor, ha a közvetlen támogatás – de facto vagy de jure – feltétele kizárólag bizonyos vállalkozások által előállított áruk vagy nyújtott szolgáltatások megvásárlása (például bizonyos területeken működő vállalkozásoktól).*"

(399) A közlemény az előző részhez kapcsolódó lábjegyzetben ([114]) így folytatódik: „*Ezzel ellentétben megnövelt kibocsátás formájában megvalósuló másodlagos gazdasági hatás (ami nem minősül közvetett támogatásnak) állapítható meg akkor, amikor a támogatás teljes egészében egy vállalkozáson (például pénzügyi közvetítőn) keresztül jut el a támogatás kedvezményezettjéhez.*"

(400) A vizsgált tevékenységek célja ebben az esetben nem az volt, hogy másodlagos hatásaikat a szardíniai repülőtereknek adják tovább. A tevékenységeknek ezzel szemben az volt a célja, hogy a régióban vállalkozások nagy csoportját részesítse előnyben, különösen a turisták részére szolgáltatásokat kínáló vállalkozásokat.

([113]) Bizottsági közlemény az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról (2016. május 19.), 116. pont, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/notice_of_aid_en.pdf

([114]) 181. lábjegyzet.

(401) A korábban már megállapítottak szerint a program célja abban áll, hogy új útvonalak megnyitása (vagy a járatsűrűség fokozása), valamint Szardínia mint légi közlekedéssel elérhető turisztikai célpont népszerűsítése céljából közpénzből származó forrásokat juttasson különböző légitársaságoknak és egyéb szolgáltatóknak. A régió által a 10/2010. sz. törvénnyel bevezetett mechanizmus értelmében (lásd a 2.7.2. szakaszban olvasható leírást) a régió a megfelelő közfinanszírozást folyósítja a repülőtér-üzemeltetők részére, amelyeknek cserébe e finanszírozást a régió által jóváhagyott tevékenységi terv részletes előírásainak megfelelően továbbítaniuk kell a légitársaságok részére. A 2.7.3. szakaszban leírtaknak megfelelően a bevezetett nyomonkövetési eljárás – amely meghatározza a repülőtér-üzemeltetőknek fizetendő utolsó részletet – szintén biztosítja az ezen kötelezettségek teljesítését.

(402) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a támogatást a repülőtér-üzemeltetőkön keresztül folyósították, amelyek a teljes összeget továbbították a légitársaságok, azaz a program kizárólagos valódi kedvezményezettjei részére. A repülőtér-üzemeltetőket jogilag (a 10/2010. sz. törvény rendelkezései következtében) és ténylegesen (a Bizottság által vizsgált tényleges pénzmozgások következtében) is a közfinanszírozás légitársaságok részére történő folyósítására szolgáló eszköznek kell tekinteni.

(403) A Bizottság megjegyzi, hogy a repülőtér-üzemeltetők számára előnyös lehet a program keretében a légitársaságoknak juttatott támogatás következtében megnövekedett légi forgalom. E hatások azonban hasonlóak az egyéb ágazatok gazdasági szereplőire gyakorolt pozitív hatásokhoz, amely ágazatok bevétele szintén a légi utasok számától függ, különös tekintettel az idegenforgalomra (autókölcsönzés, szállodák, éttermek, vendéglátás, üzemanyag-értékesítés, kiskereskedelem stb.). Ezen ágazatok nagy mértékben függnek a szardíniai repülőterekre érkező/onnan induló utasok számától. Ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a programot nem úgy alakították ki, hogy másodlagos hatásai a repülőtér-üzemeltetőkre irányuljanak, hanem inkább úgy, hogy kedvező hatással legyen Szardíniában az idegenforgalomhoz kapcsolódó sokféle ágazatra.

(404) Az intézkedések repülőterekre gyakorolt hatása ráadásul a program jellegének és célkitűzésének velejárója, amely célkitűzés arra irányul, hogy a légitársaságoknak nyújtott megfelelő ösztönzőkkel növeljék a Szardíniába irányuló légi forgalmat. Az a tény, hogy a légitársaságok a három érintett szardíniai repülőtér üzemeltetőitől repülőtéri szolgáltatásokat vásárolnak, a program velejárója, és nem lehet attól függetleníteni, mivel a program abból áll, hogy a légi forgalom növelése érdekében a légitársaságok részére pénzügyi ösztönzőket nyújtanak. Ezért ez nem egy, az áruk vagy szolgáltatások vásárlásával kapcsolatos kiegészítő, független feltétel, amelyet a régió a program kialakításába azért emelt be, hogy olyan hatást érjen el, amely eltér a program fő várható hatásától, azaz a Szardíniába irányuló légi forgalom növekedésétől.

(405) Tekintettel az előbbiekre, a Bizottság megállapítja, hogy az 1., 2. és 3. tevékenység nem jelent közvetett előnyt a repülőtér-üzemeltetők számára. Mivel az állami támogatás meglétének megállapításához szükséges kumulatív feltételek egyike nem teljesül, a Bizottság azt is megállapítja, hogy az 1. és a 2. tevékenység nem minősül állami támogatásnak.

(406) A fenti okok alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az érintett repülőtér-üzemeltetők nem részesültek a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásban.

7.3. *A LÉGITÁRSASÁGOKNAK NYÚJTOTT TÁMOGATÁS JOGSZERŰSÉGE*

(407) Az intézkedésekről 2011. november 30-án értesítették a Bizottságot. A programot azonban Olaszország a Bizottság jóváhagyása nélkül hajtotta végre. A 10/2010. sz. törvény szerinti finanszírozást a régió a 2010–2013 közötti időszakban biztosította a repülőtér-üzemeltetőknek, majd a repülőtér-üzemeltetőkön keresztül a légitársaságoknak ([115]).

(408) A kérdéses programra továbbá semmilyen csoportmentességi rendelet nem vonatkozik. Különösen az ÁGÉSZ-határozat nem alkalmazható ebben az esetben, mivel a légitársaságoknak a program keretében történő finanszírozása nem tekinthető a légitársaságokra bízott valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásért nyújtott kompenzációnak ([116]).

(409) Ez alapján Olaszország nem teljesítette a Szerződés 108. cikke szerinti kötelezettségeit, ezért a program keretében a légitársaságoknak nyújtott finanszírozás a Szerződés 108. cikke (3) bekezdésének értelmében jogellenes támogatásnak minősül.

([115]) Lásd a 2.8.1. szakaszban a 6. táblázatot.
([116]) Lásd a (379) preambulumbekezdést.

7.4. *A LÉGITÁRSASÁGOKNAK NYÚJTOTT TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE*

(410) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésétől eltérve a támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségére vonatkozó bizonyítási teher főszabály szerint az érintett tagállamot sújtja. Olaszország megjegyzi ([117]), hogy a 10/2010. sz. törvényt nem az útvonalak indításának támogatására irányuló programként hozták létre, és hogy a program nem felel meg a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás (79) bekezdésében meghatározott indulási célú támogatás valamennyi összeegyeztethetőségi kritériumának. Olaszország mindazonáltal azt javasolja, hogy a Bizottság ebben az esetben a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás (81) pontját alkalmazza, amely kimondja, hogy „*A Bizottság eseti alapon megvizsgálhat egy olyan támogatást vagy támogatási rendszert, amely teljes egészében nem tesz eleget az előzőekben a (79) pontban ismertetett kritériumoknak, de hasonló helyzethez vezethet.*” ([118])

7.4.1. AZ ALKALMAZANDÓ JOGI KERET

(411) mivel a tevékenységek nem tekinthetők a légitársaságoknak valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásért nyújtott kompenzációnak, ebben az esetben nem alkalmazható a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdésén alapuló ÁGESZ-keretszabály.

(412) Az indulási célú támogatásokat illetően a 2014. évi légi közlekedési kimondja, hogy „A légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás tekintetében a Bizottság ebben az iránymutatásban foglalt elveket fogja alkalmazni valamennyi bejelentett indulási célú támogatási intézkedésre vonatkozóan, amellyel kapcsolatban 2014. április 4-ét követően kell határozatot hoznia, még akkor is, ha az intézkedéseket ezen időpont előtt jelentették be. A jogellenes állami támogatás értékelésére alkalmazandó szabályok megállapításáról szóló bizottsági közleménnyel összhangban a Bizottság a légitársaságoknak nyújtott jogellenes támogatásokra a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos szabályokat alkalmazza. Ennek megfelelően a Bizottság az ebben az iránymutatásban foglalt elveket nem fogja alkalmazni a légitársaságoknak 2014. április 4-ét megelőzően nyújtott jogellenes indulási célú támogatás esetén” ([119]).

(413) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás ezzel szemben úgy rendelkezik, hogy „a Bizottság ezen iránymutatások alapján megvizsgálja […] az engedélye nélkül – tehát a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének [jelenleg a Szerződés 108. cikke (3) bekezdése] megsértésével – nyújtott indulási támogatást, ha a támogatást az Európai Unió Hivatalos Lapjában való közzétételt megelőzően ítélték oda” ([120]).

(414) A regionális finanszírozást 2010 és 2013 között, a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás közzététele előtt nyújtották. A Bizottság ezért a repülőtér-üzemeltetők által a légitársaságok részére az 1. és 2. tevékenység (10/2010. sz. törvény) finanszírozása céljából a 2010–2013 közötti időszakban nyújtott pénzügyi kompenzáció értékelésére a 2005. évi légi közlekedési iránymutatást alkalmazza.

7.4.2. A REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETŐK ÁLTAL A LÉGITÁRSASÁGOK RÉSZÉRE AZ 1. ÉS 2. TEVÉKENYSÉG (10/2010. SZ. TÖRVÉNY) FINANSZÍROZÁSA CÉLJÁBÓL A 2010–2013 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN NYÚJTOTT PÉNZÜGYI KOMPENZÁCIÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGÉNEK ÉRTÉKELÉSE

(415) Figyelembe véve azt, hogy a 2005. évi égi közlekedési iránymutatás 79. bekezdésében foglalt, indulási célú támogatásra vonatkozó összeegyeztethetőségi feltételek halmozottak, annak megállapításához, hogy a légitársaságoknak nyújtott támogatás nem összeegyeztethető, csupán ezen feltételek egyikének a nem teljesülését kell bebizonyítani. Mindazonáltal a Bizottság a 2005. évi égi közlekedési iránymutatásban foglalt több kritériumot is megvizsgál a szóban forgó támogatási intézkedés összeegyeztethetőségének értékelése során.

(416) A 2005. évi égi közlekedési iránymutatás (79) bekezdésének d) pontja megköveteli a szóban forgó intézkedés hosszú távú életképességét és idővel csökkenő jellegét: „a támogatott útvonalnak idővel életképesnek kell bizonyulnia, azaz közfinanszírozás nélkül legalább a saját költségeit kell fedeznie. Ezért az indulási támogatásoknak csökkenőnek és időben korlátozottnak kell lenniük”. A 10/2010. sz. törvényben meghatározott tevékenységek soha nem tűzték ki célul a szóban forgó útvonalak hosszú távú életképességét, és a 10/2010. sz. törvény által létrehozott rendszerben semmi nem biztosítja a 2010–2013 közötti időszakban a támogatás összegének csökkenését ([121]). Nincs arra utaló jel, hogy az érintett útvonalak a közfinanszírozás nélkül nyereségesek lennének a légitársaságok számára.

([117]) A szardíniai régió közleménye, 2015. május 18., 10. pont, 12. o.
([118]) Olaszország 2015. május 18-i keltezésű, a Bizottság felkérésére adott közleménye (hivatkozási szám: 4812) – 12–13. o.
([119]) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 174. pontja.
([120]) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás 85. pontja.
([121]) Lásd a (69) preambulumbekezdésben az 5. táblázatot.

(417) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás 79. bekezdésének (e) pontja hozzáteszi a pótlólagos elindítási költségek ellentételezésének kritériumát: „a támogatás összegének szorosan kapcsolódnia kell azokhoz a pótlólagos költségekhez, amelyek az új útvonal indításához vagy az új járatsűrűség bevezetéséhez kapcsolódnak, és amelyeket a légi fuvarozónak a járat üzemeltetése során már nem kell viselnie". A regionális finanszírozás nem az induláshoz kapcsolódó konkrét költségekre vonatkozik, és a 10/2010. sz. törvény által létrehozott rendszerben semmi nem biztosítja, hogy a támogatás összege ilyen költségekre korlátozódik. Olaszország soha nem nyújtott be semmilyen bizonyítékot annak alátámasztására, hogy a régió által az 1. és a 2. tevékenység tekintetében nyújtott finanszírozást a légitársaságoknak az útvonal indításához kapcsolódó költségei alapján számították ki vagy hogy a finanszírozás e költségekre korlátozódott. A régió a repülőtér-üzemeltetők finanszírozásával arra törekedett, hogy az új útvonalak megnyitásával, a meglévő útvonalakon a járatsűrűség növelésével, valamint a meglévő útvonalakon a szezonális jelleg csökkentésével fokozza a légi forgalmat, valamint hogy a légitársaságok általi marketingintézkedések révén fellendítse a regionális fejlesztést és az idegenforgalmat. A régió tehát soha nem kívánta kompenzálni a légitársaságokat az útvonal indításához szükséges pótlólagos költségekért. Ennélfogva ez a kritérium sem teljesült.

(418) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás (79) bekezdésének f) pontja továbbá az intenzitás és az időtartam tekintetében fogalmaz meg feltételeket: „A támogatás összege egyik évben sem haladhatja meg az adott év támogatható költségeinek 50 %-át, a támogatható költségek átlag 30 %-át." Olaszország egyszer sem említette a „támogatható költségeknek" az iránymutatás szerinti fogalmát, sem pedig az e költségekre vonatkozó küszöbértékeket. A repülőtér-üzemeltetők tevékenységi tervüket benyújtották a régiónak, az intézkedések végrehajtása során keletkezett költségek teljes összegének feltüntetésével. A régió ezután határozott az évente az egyes repülőtér-üzemeltetőknek folyósítandó összegekről, de ezt az összeget nem korlátozta az egy év alatt felmerült költségek 50 %-ára. Nincs bizonyíték arra, hogy az 1. és a 2. tevékenység tekintetében keletkezett regionális kiadások a támogatás összegének kétszeresét tették ki. Ennélfogva ez a kritérium sem teljesült.

(419) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás (79) bekezdésének h) pontja hozzáteszi a megkülönböztetésmentes odaítélés kritériumát: „minden olyan köztestület, amely egy társaságnak – akár repülőtéren, akár nem repülőtéren keresztül – új útvonal indításához támogatások odaítélését tervezi, elegendő határidőn belül és kellő nyilvánosság mellett tervét közismertté kell tennie annak érdekében, hogy minden érdekelt légitársaság felajánlhassa szolgáltatásait. Ennek a tájékoztatásnak nevezetesen az útvonal leírását, továbbá a támogatások összege és időtartama tekintetében objektív leírásokat kell tartalmaznia. A közbeszerzésekre és koncessziókra vonatkozó szabályokat és alapelveket – amennyiben azok alkalmazandók – be kell tartani". Az 1. és a 2. tevékenység végrehajtásáért felelős légitársaságok kiválasztásához sem a régió, sem a repülőtér-üzemeltetők nem szerveztek a közbeszerzési szabályoknak megfelelő pályázati eljárásokat. Az Olaszországtól érkezett bejelentésben megemlítik, hogy a régiónak kell jóváhagynia a repülőtér-üzemeltetők által az érdekelt légitársaságok kiválasztására tartott pályázati eljárást. A Bizottság nem kapott tájékoztatást a repülőtér-üzemeltetők által szervezett esetleges pályázati eljárásokról, és Olaszország szerint a légitársaságokat a repülőtér-üzemeltetők részére a hirdetménynek a honlapjukon történő közzététele után benyújtott, legvonzóbb kereskedelmi ajánlatok alapján választották ki. Ennélfogva ez a kritérium sem teljesült.

(420) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás (81) bekezdése nem alkalmazható a jelen esetben, mivel a (79) bekezdésben foglalt kritériumok közül több nem teljesül. E kritériumok teljesítése elengedhetetlen ahhoz, hogy az indulási célú támogatás összeegyeztethetőnek minősüljön. Mivel a (79) bekezdésben foglalt összeegyeztethetőségi kritériumok nem teljesülnek, a támogatás a belső piaccal nem egyeztethető össze.

7.4.3. KÖVETKEZTETÉS

(421) A repülőtér-üzemeltetők által a légitársaságok részére a 10/2010. sz. törvény szerinti 1. és 2. tevékenység finanszírozása céljából a 2010–2013 közötti időszakban nyújtott pénzügyi kompenzáció nem tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek, mivel a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás (79) bekezdésében említett kritériumok nem teljesülnek. A régió által a légitársaságok részére nyújtott állami támogatás ezért jogellenes állami támogatásnak minősül, amely a belső piaccal összeegyeztethetetlen.

8. **VISSZAFIZETTETÉS**

(422) A Szerződés és a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság – amennyiben meggyőződött arról, hogy a támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal – jogosult arra felszólítani az érintett tagállamot, hogy a szóban forgó támogatást szüntesse meg vagy módosítsa ([122]). Szintén a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata azt mutatja, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében a támogatás eltörlése vonatkozásában a tagállamra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása ([123]).

([122]) Lásd a Bíróság 1973. július 12-i ítéletét, *Bizottság* kontra *Németország*, C-70/72, EU:C:1973:87, 13. pont.
([123]) Lásd a Bíróság 1994. szeptember 14-i ítéletét, *Spanyolország* kontra *Bizottság*, C-278/92–C-280/92, EU:C:1994:325, 75. pont.

(423) A Bíróság e tekintetben kimondta, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatásként kapott összegeket, elveszítve így azt az előnyt, amelyet versenytársaival szemben élvezett a piacon, és visszaállt a támogatás juttatása előtti helyzet ([124]).

(424) Az ítélkezési gyakorlatnak megfelelően az (EU) 2015/1589 rendelet 16. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy „amennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére […]".

(425) Így, tekintettel arra, hogy a kérdéses intézkedések végrehajtása sérti a Szerződés 108. cikkét, és azok jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásnak minősülnek, azokat vissza kell fizettetni az odaítélésük előtti piaci helyzet visszaállítása érdekében. A visszafizettetés ezért arra az időszakra vonatkozik, amikor a kedvezményezett előnyben részesült, azaz arra az időtartamra, amely a támogatásnak a kedvezményezett részére történő rendelkezésre bocsátásával veszi kezdetét és a támogatás tényleges visszafizetésével fejeződik be; a visszafizettetendő összegek tartalmazzák a tényleges visszafizetés időpontjáig esedékes kamatokat is.

(426) Ami a behajtandó összegeket illeti, a Bizottság azokat az összegeket fogja figyelembe venni, amelyeket a régió a 2010–2013 közötti időszakban az 1. és a 2. tevékenység végrehajtása érdekében ténylegesen kifizetett, és a GEASAR és a SOGAER továbbadott a légitársaságoknak. Amint azt a (89) preambulumbekezdésben foglalt 6. táblázat is tartalmazta, a repülőtér-üzemeltetők a gyakorlatban több finanszírozást nyújtottak, mint amennyit a régiótól kaptak: a régió alulkompenzálta a repülőtér-üzemeltetőket, mivel nekik kellett kifizetniük a kapott pénzbeli előlegre felszámított kamatot ([125]), és mivel a 2014. évre vonatkozó regionális hozzájárulást a cagliari és az olbiai repülőtér üzemeltetőjének részére még nem folyósították. E megállapítások összegzését a 14. táblázat tartalmazza.

14. táblázat

A légitársaságoknak az 1. és a 2. intézkedésért ténylegesen kifizetett összeg, valamint a régiótól kapott és a GEASAR és a SOGAER által továbbított finanszírozás különbözete

(EUR-ban)

	A régió által biztosított hozzájárulás (A)	A repülőtér-üzemeltetők által ténylegesen a régiótól kapott nettó összeg (B)	A repülőtér-üzemeltetők által a légitársaságok részére, az 1. és 2. intézkedésért fizetett teljes összeg (C)	Különbözet (B)–(C)
Cagliari	19 250 617	13 607 197	19 018 170	– 5 410 973
Olbia	13 742 651	9 341 744	12 683 623	– 3 341 879
ÖSSZESEN	**32 993 268**	**22 948 941**	**31 701 793**	**– 8 752 852**

(427) A 15. táblázat tartalmazza a GEASAR és a SOGAER által a légitársaságok részére a 2010–2013 közötti négy év során évente kifizetett összegek részleteit. Olaszország minden esetben megadta a Bizottságnak a kifizetés napját.

([124]) Lásd a Bíróság 1999. június 17-i ítéletét, *Belgium* kontra *Bizottság* C-75/97 (EU:C:1999:311) 64. és 65. pont.
([125]) Lásd a 2.7.4. szakaszt.

15. táblázat

A légitársaságok által az olbiai és cagliari repülőtér üzemeltetőitől kapott kifizetések

(EUR-ban)

	RYANAIR/AMS								
	2010		2011		2012		2013		**ÖSSZESEN**
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	
CAGLIARI	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.7.22.	[…]	2012.3.6.	[…]	2013.6.24.	
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.7.22.	[…]	2012.4.12.	[…]	2013.6.24.	
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.7.22.	[…]	2012.5.2.	[…]	2013.6.24.	
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.9.26.	[…]	2012.6.7.	[…]	2013.8.13.	
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.9.26.	[…]	2012.7.17.	[…]	2013.9.6.	
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.9.26.	[…]	2012.8.2.	[…]	2013.9.6.	
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.10.18.	[…]	2012.9.14.	[…]	2013.10.18.	
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.10.18.	[…]	2012.10.2.	[…]	2013.11.11.	
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.11.3.	[…]	2012.11.6.	[…]	2013.12.9.	
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.12.6.	[…]	2012.12.5.	[…]	2014.1.15.	
	[…]	2010.8.11.	[…]	2012.1.4.	[…]	2013.1.7.	[…]	2013.8.13.	
	[…]	2010.8.11.	[…]	2012.1.31.	[…]	2013.2.5.	[…]	2013.5.14.	
	[…]	2010.10.7.	[…]	2011.7.22.	[…]	2012.7.17.	[…]	2013.5.14.	
	[…]	2011.2.10.	[…]	2012.7.17.	[…]	2013.6.24.	[…]	2013.7.2.	
	[…]	2011.2.10.	[…]	2011.7.12.	[…]	2013.7.2.	[…]	2013.8.13.	
	[…]	2011.2.10.	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.3.12.	[…]	2013.9.6.	
	[…]	2011.2.10.	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.4.17.	[…]	2013.9.6.	
	[…]	2011.7.12.	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.5.8.	[…]	2013.10.18.	
	[…]	2011.7.12.	[…]	2011.9.30.	[…]	2012.7.10.	[…]	2013.11.11.	
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.9.30.	[…]	2012.9.6.	[…]	2013.12.9.	
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.9.30.	[…]	2012.9.6.	[…]	2014.1.15.	

(EUR-ban)

	RYANAIR/AMS								
	2010		2011		2012		2013		**ÖSSZESEN**
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.11.4.	[…]	2012.10.19.	[…]	2013.8.13.	
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.11.14.	[…]	2012.10.19.	[…]	2014.2.13.	
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.12.13.	[…]	2012.11.14.	[…]	2014.3.13.	
	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.1.12.	[…]	2012.11.14.	[…]	2014.9.3.	
	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.1.12.	[…]	2012.12.21.	[…]	2014.2.13.	
	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.1.12.	[…]	2013.2.8.	[…]	2014.3.13.	
	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.1.12.	[…]	2012.7.10.	[…]	2014.9.3.	
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.7.26.	[…]	2013.7.2.	[…]	2014.4.14.	
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.7.26.					
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.7.26.					
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.7.26.					
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.7.26.					
	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.7.10.					
	[…]	2011.7.11.	[…]	2011.7.11.					
	[…]	2010.4.2.							
	[…]	2010.4.2.							
	[…]	2010.7.6.							
	[…]	2010.7.6.							
	[…]	2010.7.6.							
	[…]	2010.8.30.							
	[…]	2010.8.30.							
	[…]	2010.8.30.							

(EUR-ban)

RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		**ÖSSZESEN**
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	
	[…]	2010.10.5.							
	[…]	2011.2.2.							
	[…]	2011.2.2.							
	[…]	2011.4.5.							
	[…]	2011.4.5.							
	[…]	2011.7.22.							
Összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[8–20 millió EUR]

(EUR-ban)

EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		**ÖSSZESEN**
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	
OLBIA	[…]	2010.10.21.	[…]	2012.8.17.	[…]	2013.7.19. és	[…]	2013.9.13. és	
	[…]	2010.10.21.				2013.9.13.		2014.5.2.	
	[…]	2011.5.30.							
	[…]	2011.5.30.							
Összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0–10 millió EUR]
CAGLIARI	[…]	2010.10.29.	[…]	2011.10.6.	[…]	2012.11.16.	[…]	2013.9.24.	
	[…]	2010.10.29.	[…]	2012.4.6.	[…]	2013.10.16.			
	[…]	2011.8.17.	[…]	2012.8.17.	[…]	2013.9.24.			
	[…]	2011.10.6.							
Összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0–10 millió EUR]

(EUR-ban)

AIR BERLIN									
	2010		2011		2012		2013		**ÖSSZESEN**
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	
CAGLIARI							[…]	2014.4.7.	
							[…]	2014.5.13.	
							[…]	2014.6.6.	
Összesen							[…]		[0–1 millió EUR]
OLBIA	[…]	2011.1.11.	[…]	2012.1.4.	[…]	2013.2.6.	[…]	2013.12.4. és	
	[…]	2011.1.11.				2013.3.12.		2014.6.26.	
						2013.12.4.			
	[…]	2011.7.1. és 2011.7.12.							
	[…]	2011.7.12. és 2011.11.4.							
	[…]	2011.11.4. és 2012.1.4.							
Összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[2–10 millió EUR]

(EUR-ban)

MERIDIANA									
	2010		2011		2012		2013		**ÖSSZESEN**
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	
OLBIA	[…]	2015.4.1.	[…]	2011.12.31.	[…]	2013.5.30.	[…]	2014.6.30.	
	[…]	2015.4.1.							
Összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0–7 millió EUR]

(EUR-ban)

AIR ITALY					
	2010		2011		**ÖSSZESEN**
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	
OLBIA	[…]	2011.5.17. és 2011.5.23. és 2011.8.2.	[…]	2011.5.23.	
ÖSSZESEN	[…]	[…]	[…]		[0–1 millió EUR]

(EUR-ban)

VUELING		
	2013	
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA
OLBIA	[…]	2014.2.5.
CAGLIARI	[…]	2014.3.17.
ÖSSZESEN	[0–1 millió EUR]	

(EUR-ban)

VOLOTEA					
	2012		2013		**ÖSSZESEN**
OLBIA	[…]	2012.10.29. és 2013.1.16. és 2013.9.30.	[…]	2013.7.15. és 2013.9.30. és 2014.1.29. és 2014.1.30.	[…]
CAGLIARI	[…]	2015.4.23.	[…]	2015.4.23.	[…]
ÖSSZESEN	[…]	[…]	[…]		[0–1 millió EUR]

(EUR-ban)

JET2.COM							
	2011		2012		2013		**ÖSSZESEN**
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	
OLBIA	[…]	2011.12.20.	[…]	2013.1.16.	[…]	2013.5.16. és 2014.8.7.	
ÖSSZESEN	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0–1 millió EUR]

(EUR-ban)

AIR BALTIC		
	2013	
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA
OLBIA	[…]	2013.10.15. és 2013.12.6. és 2014.2.3.
ÖSSZESEN	[0–1 millió EUR]	

(EUR-ban)

NORWEGIAN								
	2010		2011		2012		2013		**ÖSSZESEN**
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	
OLBIA	[…] […]	2011.4.19. 2011.4.19.	[…]	2012.5.31.	[…]	2013.12.31.	[…]	2014.12.19.	
ÖSSZESEN	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0–1 millió EUR]

(EUR-ban)

NIKI		
	2012	
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA
OLBIA	[…]	2012.9.25.
ÖSSZESEN	[0–1 millió EUR]	

(EUR-ban)

TOURPARADE		
	2012	
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA
CAGLIARI	[…]	2013.8.22.
ÖSSZESEN	[0–1 millió EUR]	

(EUR-ban)

GERMANWINGS		
	2012	
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA
CAGLIARI	[…]	2013.4.18.
ÖSSZESEN	[0–1 millió EUR]	

(428) A két repülőtér-üzemeltető által a régiótól kapott teljes összeget az 1., 2. és 3. intézkedés finanszírozására fordították. A Bizottság nem kapott Olaszországtól semmilyen információt a regionális alapoknak az intézkedés fajtája és a légi fuvarozó szerinti elosztásáról. Ezért a Bizottság egy intézkedéstípus és légi fuvarozó szerinti elosztást javasol, amely a 16. táblázatban ismertetett összegekből levont százalékokon alapul. Ahogyan azt a (91) preambulumbekezdésben foglalt 7. táblázat mutatja, majd a 16. táblázat megismétli, az 1. és a 2. intézkedés, valamint a 3. intézkedés közötti megoszlást a teljes összeg százalékos arányában adták meg.

16. táblázat

A GEASAR és a SOGEAR részéről a légitársaságok illetve egyéb szolgáltatók felé irányuló, az 1., 2. és 3. intézkedés finanszírozása céljából történő pénzmozgások

SOGAER – CAGLIARI

(EUR-ban)

Tevékenység referencia-időszaka	**A tevékenységek finanszírozása**		
	1. és 2. tevékenység	**3. tevékenység**	**Összesen (A)**
2010	[…]	[…]	4 657 311
2011	[…]	[…]	4 977 946
2012	[…]	[…]	4 869 410

(EUR-ban)

Tevékenység referencia-időszaka	A tevékenységek finanszírozása		
	1. és 2. tevékenység	3. tevékenység	Összesen (A)
2013	[…]	[…]	4 946 576
Összesen	[…]	[…]	**19 451 243 (100 %)**

GEASAR – OLBIA

(EUR-ban)

Tevékenység referencia-időszaka	A tevékenységek finanszírozása		
	1. és 2. tevékenység	3. tevékenység	Összesen (A)
2010	[…]	[…]	3 972 223
2011	[…]	[…]	2 945 500
2012	[…]	[…]	3 029 160
2013	[…]	[…]	3 795 935
Összesen	[…]	[…]	**13 742 818 (100 %)**

(429) Minden egyes repülőtér-üzemeltetőnél a Bizottság az 1. és a 2. intézkedésnek a repülőtér-üzemeltetők által biztosított összes finanszírozásból való részesedését mutató százalékos arányokat alkalmazza a két repülőtér-üzemeltető által a régiótól ténylegesen kapott nettó összegre. Próbaképpen a kapott eredménynek kell jeleznie a régió által biztosított és az 1. és 2. intézkedésre fordított közfinanszírozás valós összegét (lásd a 17. táblázatot).

17. táblázat

A régiótól kapott és az 1. és 2. intézkedésre fordított indikatív összeg

(EUR-ban)

	A régió által biztosított hozzájárulás (A)	A repülőtér-üzemeltetők által ténylegesen a régiótól kapott nettó összeg (B)	A repülőtér-üzemeltetők által ténylegesen a régiótól kapott, és az 1. és 2. intézkedésre fordított nettó összeg (B)
Cagliari	19 250 617	[…]	13 303 757 […]
Olbia	13 742 651	[…]	8 621 496 […]
ÖSSZESEN	**32 993 268**	**22 948 941**	**21 925 253**

(430) A repülőtér szerinti éves bontást, valamint a repülőterek részére az 1. és 2. tevékenység megvalósításához nyújtott és a régiótól kapott finanszírozást az alábbi táblázatok ismertetik:

18. táblázat

Az 1. és a 2. tevékenység finanszírozásának repülőtér-üzemeltetők szerinti éves bontása

SOGAER – CAGLIARI

(EUR-ban)

Tevékenység referencia-időszaka	A repülőtér-üzemeltető által ténylegesen kapott nettó összeg (D)	Az 1. és 2. tevékenység finanszírozása	A tevékenységek finanszírozásának a régiótól kapott része (%)
2010	4 306 635	[…]	94,94
2011	4 426 733	[…]	89,56

(EUR-ban)

Tevékenység referencia-időszaka	A repülőtér-üzemeltető által ténylegesen kapott nettó összeg (D)	Az 1. és 2. tevékenység finanszírozása	A tevékenységek finanszírozásának a régiótól kapott része (%)
2012	4 570 389	[…]	96,27
2013	0	[…]	0,00
Összesen	**13 303 757**	**19 018 170**	

GEASAR – OLBIA

(EUR-ban)

Tevékenység referencia-időszaka	A repülőtér-üzemeltető által ténylegesen kapott nettó összeg (D)	Az 1. és 2. tevékenység finanszírozása	A tevékenységek finanszírozásának a régiótól kapott része (%)
2010	3 360 349	[…]	88,48
2011	2 577 381	[…]	96,44
2012	2 683 765	[…]	98,74
2013	0	[…]	0,00
Összesen	**8 621 496**	**12 683 623**	

(431) A Bizottság ezeket a százalékos arányokat alkalmazza az egyes repülőtér-üzemeltetők által a kedvezményezett légitársaságok számára biztosított finanszírozás szintjére (lásd a 15. táblázatot), hogy megkapja az egyes repülőterekre és légitársaságokra vonatkozó visszatérítendő összeget. Az Olaszország által a különböző légitársaságoktól behajtandó, a Bizottság rendelkezésére álló információkon alapuló indikatív összegeket a 19. táblázat tartalmazza.

19. táblázat

A légitársaságok által visszafizetendő indikatív összegek

(EUR-ban)

	RYANAIR/AMS									A TELJES VISSZAFIZETENDŐ ÖSSZEG
	2010		2011		2012		2013		ÖSSZESEN	
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA		
CAGLIARI	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.7.22.	[…]	2012.3.6.	[…]	2013.6.24.		
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.7.22.	[…]	2012.4.12.	[…]	2013.6.24.		
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.7.22.	[…]	2012.5.2.	[…]	2013.6.24.		
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.9.26.	[…]	2012.6.7.	[…]	2013.8.13.		
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.9.26.	[…]	2012.7.17.	[…]	2013.9.6.		
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.9.26.	[…]	2012.8.2.	[…]	2013.9.6.		
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.10.18.	[…]	2012.9.14.	[…]	2013.10.18.		
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.10.18.	[…]	2012.10.2.	[…]	2013.11.11.		
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.11.3.	[…]	2012.11.6.	[…]	2013.12.9.		
	[…]	2010.7.13.	[…]	2011.12.6.	[…]	2012.12.5.	[…]	2014.1.15.		
	[…]	2010.8.11.	[…]	2012.1.4.	[…]	2013.1.7.	[…]	2013.8.13.		
	[…]	2010.8.11.	[…]	2012.1.31.	[…]	2013.2.5.	[…]	2013.5.14.		
	[…]	2010.10.7.	[…]	2011.7.22.	[…]	2012.7.17.	[…]	2013.5.14.		
	[…]	2011.2.10.	[…]	2012.7.17.	[…]	2013.6.24.	[…]	2013.7.2.		
	[…]	2011.2.10.	[…]	2011.7.12.	[…]	2013.7.2.	[…]	2013.8.13.		
	[…]	2011.2.10.	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.3.12.	[…]	2013.9.6.		
	[…]	2011.2.10.	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.4.17.	[…]	2013.9.6.		
	[…]	2011.7.12.	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.5.8.	[…]	2013.10.18.		
	[…]	2011.7.12.	[…]	2011.9.30.	[…]	2012.7.10.	[…]	2013.11.11.		
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.9.30.	[…]	2012.9.6.	[…]	2013.12.9.		
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.9.30.	[…]	2012.9.6.	[…]	2014.1.15.		

(EUR-ban)

	RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		**ÖSSZESEN**	**A TELJES VISSZAFIZETENDŐ ÖSSZEG**
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA		
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.11.4.	[…]	2012.10.19.	[…]	2013.8.13.		
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.11.14.	[…]	2012.10.19.	[…]	2014.2.13.		
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.12.13.	[…]	2012.11.14.	[…]	2014.3.13.		
	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.1.12.	[…]	2012.11.14.	[…]	2014.9.3.		
	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.1.12.	[…]	2012.12.21.	[…]	2014.2.13.		
	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.1.12.	[…]	2013.2.8.	[…]	2014.3.13.		
	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.1.12.	[…]	2012.7.10.	[…]	2014.9.3.		
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.7.26.	[…]	2013.7.2.	[…]	2014.4.14.		
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.7.26.						
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.7.26.						
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.7.26.						
	[…]	2011.7.26.	[…]	2011.7.26.						
	[…]	2011.7.26.	[…]	2012.7.10.						
	[…]	2011.7.11.	[…]	2011.7.11.						
	[…]	2010.4.2.								
	[…]	2010.4.2.								
	[…]	2010.7.6.								
	[…]	2010.7.6.								
	[…]	2010.7.6.								
	[…]	2010.8.30.								
	[…]	2010.8.30.								
	[…]	2010.8.30.								

(EUR-ban)

	RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		ÖSSZESEN	A TELJES VISSZAFIZETENDŐ ÖSSZEG
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA		
	[…]	2010.10.5.								
	[…]	2011.2.2.								
	[…]	2011.2.2.								
	[…]	2011.4.5.								
	[…]	2011.4.5.								
	[…]	2011.7.22.								
Összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[8–20 millió EUR]	[8–20 millió EUR]

(EUR-ban)

	EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		ÖSSZESEN	A TELJES VISSZAFIZETENDŐ ÖSSZEG
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA		
OLBIA	[…]	2010.10.21.	[…]	2012.8.17.	[…]	2013.7.19. és	[…]	2013.9.13. és		
	[…]	2010.10.21.				2013.9.13.		2014.5.2.		
	[…]	2011.5.30.								
	[…]	2011.5.30.								
Összesen	[…]		[…]		[…]		[…]		[0–10 millió EUR]	[0–10 millió EUR]
CAGLIARI	[…]	2010.10.29.	[…]	2011.10.6.	[…]	2012.11.16.	[…]	2013.9.24.		
	[…]	2010.10.29.	[…]	2012.4.6.	[…]	2013.10.16.				
	[…]	2011.8.17.	[…]	2012.8.17.	[…]	2013.9.24.				
	[…]	2011.10.6.								
Összesen	[…]		[…]		[…]		[…]		[0–10 millió EUR]	[0–10 millió EUR]

(EUR-ban)

AIR BERLIN										**ÖSSZESEN**	**A TELJES VISSZAFIZETENDŐ ÖSSZEG**
	2010		2011		2012		2013				
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA			
CAGLIARI							[…]	2014.4.7.			
							[…]	2014.5.13.			
							[…]	2014.6.6.			
Összesen							[…]			[0–1 millió EUR]	**később meghatározandó**
OLBIA	[…]	2011.1.11.	[…]	2012.1.4.	[…]	2013.2.6.	[…]	2013.12.4. és			
	[…]	2011.1.11.				2013.3.12.		2014.6.26.			
	[…]	2011.7.1. és 2011.7.12.				2013.12.4.					
	[…]	2011.7.12. és 2011.11.4.									
	[…]	2011.11.4. és 2012.1.4.									
Összesen	[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]			[2–10 millió EUR]	[2–10 millió EUR]

(EUR-ban)

MERIDIANA										**ÖSSZESEN**	**A TELJES VISSZAFIZETENDŐ ÖSSZEG**
	2010		2011		2012		2013				
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA			
OLBIA	[…]	2015.4.1.	[…]	2011.12.31.	[…]	2013.5.30.	[…]	2014.6.30.			
	[…]	2015.4.1.									
Összesen	[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]			[0–7 millió EUR]	[0–7 millió EUR]

(EUR-ban)

AIR ITALY					A TELJES VISSZAFIZETENDŐ ÖSSZEG
	2010		2011		ÖSSZESEN
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	
OLBIA	[…]	2011.5.17. és 2011.5.23. és 2011.8.2.	[…]	2011.5.23.	[…]	[…]
ÖSSZESEN	[…]		[…]		[0–1 millió EUR]	[0–1 millió EUR]

(EUR-ban)

VOLOTEA						A TELJES VISSZAFIZETENDŐ ÖSSZEG
	2012		2013		ÖSSZESEN	
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA		
OLBIA	[…]	2012.10.29. és 2013.1.16. és 2013.9.30.	[…]	2013.7.15. és 2013.9.30. és 2014.1.29. és 2014.1.30.	[0–1 millió EUR]	[0–1 millió EUR]
CAGLIARI	[…]	2015.4.23.	[…]	2015.4.23.	[0–1 millió EUR]	[0–1 millió EUR]

(EUR-ban)

AIR BALTIC			A TELJES VISSZAFIZETENDŐ ÖSSZEG
	2013		
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	
OLBIA	[…]	2013.10.15. és 2013.12.6. és 2014.2.3.	
ÖSSZESEN	[0–1 millió EUR]		később meghatározandó

(EUR-ban)

	VUELING		A TELJES VISSZAFIZETENDŐ ÖSSZEG
	2013		
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	
OLBIA	[…]	2014.2.5.	később meghatározandó
CAGLIARI	[…]	2014.3.17.	
ÖSSZESEN	[0–1 millió EUR]		később meghatározandó

(EUR-ban)

	NORWEGIAN									A TELJES VISSZAFIZETENDŐ ÖSSZEG
	2010		2011		2012		2013		ÖSSZESEN	
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA		
OLBIA	[…]	2011.4.19.	[…]	2012.5.31.	[…]	2013.12.31.	[…]	2014.12.19.		
	[…]	2011.4.19.								[…]
ÖSSZESEN	[0–1 millió EUR]		[0–1 millió EUR]		[0–1 millió EUR]		[0–1 millió EUR]		[0–1 millió EUR]	[0–1 millió EUR]

(EUR-ban)

	JET2.COM							A TELJES VISSZAFIZETENDŐ ÖSSZEG
	2011		2012		2013		ÖSSZESEN	
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA		
OLBIA	[…]	2011.12.20.	[…]	2013.1.16.	[…]	2013.5.16. és 2014.8.7.		
ÖSSZESEN	[0–1 millió EUR]		[0–1 millió EUR]		[0–1 millió EUR]		[0–1 millió EUR]	[0–1 millió EUR]

(EUR-ban)

NIKI			**A TELJES VISSZAFIZETENDŐ ÖSSZEG**
	2012		
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	
OLBIA	[…]	2012.9.25.	
ÖSSZESEN	[0–1 millió EUR]		[0–1 millió EUR]

(EUR-ban)

TOURPARADE			**A TELJES VISSZAFIZETENDŐ ÖSSZEG**
	2012		
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	
CAGLIARI	[…]	2013.8.22.	
ÖSSZESEN	[0–1 millió EUR]		[0–1 millió EUR]

(EUR-ban)

GERMANWINGS			**A TELJES VISSZAFIZETENDŐ ÖSSZEG**
	2012		
	ÖSSZEG	KIFIZETÉS NAPJA	
CAGLIARI	[…]	2013.4.18.	
ÖSSZESEN	[0–1 millió EUR]		[0–1 millió EUR]

(432) A légitársaságok által kapott tényleges előnyök figyelembevételéhez a 19. táblázatban megadott összegeket ki lehet igazítani az Olaszország által nyújtott alátámasztó bizonyítékok alapján, különösen az összes folyósítás pontos napját illetően.

(433) A (353) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint az állami szabályok erre az esetre történő alkalmazásának céljából az AMS és a Ryanair egyetlen vállalkozásnak tekintendő. Ezért a Ryanairt és az AMS-t egyetemleges felelősség terheli a kapott támogatás teljes összegének visszafizetéséért.

(434) Ezenkívül Olaszországnak a támogatás összegére visszafizetési kamatot is fel kell számítania, amelyet attól a naptól kell számítani, amelyen a jogellenes támogatást a kedvezményezett rendelkezésére bocsátották, a visszafizetés napjáig ([126]), a 794/2004/EK bizottsági rendelet V. fejezetével összhangban ([127]).

9. **KÖVETKEZTETÉS**

9.1. *A REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETŐK ÁLTAL A LÉGITÁRSASÁGOK RÉSZÉRE A 10/2010. SZ. TÖRVÉNY SZERINTI 1. ÉS 2. TEVÉKENYSÉGGEL KAPCSOLATBAN A 2010–2013 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN NYÚJTOTT FINANSZÍROZÁS – A LÉGITÁRSASÁGOK RÉSZÉRE NYÚJTOTT ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE*

(435) Olaszország jogellenesen hajtotta végre a két érintett repülőtéren működő légitársaságok részére a 10/2010. sz. törvény alapján az 1. és a 2. tevékenység finanszírozására a 2010–2013 közötti időszakban nyújtott támogatást, megsértve ezzel a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdését.

([126]) Lásd az előbbiekben idézett (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet 16. cikkének (2) bekezdését.
([127]) A Bizottság 794/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.).

(436) Az érintett repülőtereken működő légitársaságok részére a 10/2010. sz. törvény alapján az 1. és a 2. tevékenység finanszírozására a 2010–2013 közötti időszakban nyújtott támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal. Az összeegyeztethetetlen támogatást vissza kell fizettetni azokkal a légitársaságokkal, amelyek az olbiai és a cagliari repülőtéren működtek, és a 10/2010. sz. törvény értelmében az 1. és a 2. tevékenység végrehajtásáért finanszírozásban részesültek. Olaszországnak gondoskodnia kell arról, hogy minden nemzeti intézkedést hozzanak meg annak biztosítása érdekében, hogy a támogatás kedvezményezettjei visszafizessék részére a jogtalan előnyt.

9.2. *A RÉGIÓ ÁLTAL A SZARDÍNIAI REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETŐK RÉSZÉRE A 10/2010. SZ. TÖRVÉNY SZERINTI 1., 2. ÉS 3. TEVÉKENYSÉGGEL KAPCSOLATBAN A 2010–2013 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN NYÚJTOTT PÉNZÜGYI KOMPENZÁCIÓ– A REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETŐK RÉSZÉRE NYÚJTOTT ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE*

(437) A Bizottság úgy véli, hogy a 10/2010. sz. törvény által a 2010–2013 közötti időszakban létrehozott program alapján a három repülőtér-üzemeltető (a SOGEAAL, a SOGEAR és a GEASAR) a 10/2010. sz. törvény által létrehozott program keretében a 2010–2013 közötti időszakban nem részesült a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatásban,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A program, amelyet Olaszország a 2010. április 13-i 10. sz. szardíniai regionális törvény (*Misure per lo sviluppo del trasporto aereo*) által létrehozott, nem tartalmaz a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett, a SOGEAAL S.p.A., a SOGAER S.p.A. (a cagliari-elmas repülőtér üzemeltetője) és a GEASAR S.p.A., az olbiai repülőtér üzemeltetőjének javára megvalósított állami támogatást.

(2) Az Olaszország által a 10/2010. sz. törvénnyel létrehozott program a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Ryanair/AMS, az easyJet, az Air Berlin, a Meridiana, az Alitalia, az Air Italy, a Volotea, a Wizzair, a Norwegian, a JET2.COM, a Niki, a Tourparade, a Germanwings, az Air Baltic és a Vueling javára nyújtott állami támogatásnak minősül, amennyiben e légitársaságoknak a Cagliari-Elmas és az olbiai repülőtéren folytatott műveleteire vonatkozik.

(3) Az 2. bekezdésben említett állami támogatást Olaszország a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdését megsértve léptette hatályba.

(4) A (2) bekezdésben említett állami támogatás nem egyeztethető össze a belső piaccal.

2. cikk

(1) Olaszországnak vissza kell fizettetnie a kedvezményezettel a 1. cikk (2) bekezdésében említett állami támogatást.

(2) Figyelembe véve, hogy a Ryanair és az AMS a jelen határozat alkalmazásában egyetlen gazdasági egységnek minősül, a valamelyikük által kapott állami támogatás visszafizetéséért egyetemegesen felelnek.

(3) A visszafizetendő összegeknek tartalmazniuk kell azt a kamatot, amely az összegeknek a kedvezményezettek rendelkezésére bocsátásától a tényleges visszafizetésig terjedő időszak után jár.

(4) A kamatot a 794/2004/EK bizottsági rendelet V. fejezetével és a 794/2004/EK rendeletet módosító 271/2008/EK bizottsági rendelettel összhangban, kamatos kamatként kell kiszámítani.

(5) Olaszország a jelen határozat elfogadásának időpontjától kezdve megszünteti az 1. cikk (2) bekezdésében említett támogatás valamennyi függőben lévő kifizetését.

3. cikk

(1) Az 1. cikk (2) bekezdésében említett támogatást azonnal és ténylegesen vissza kell fizettetni.

(2) Olaszország biztosítja e határozatnak az arról szóló értesítéstől számított négy hónapon belüli végrehajtását.

4. cikk

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

— azon kedvezményezettek jegyzéke, akik az 1. cikk (2) bekezdésében említett támogatási program alapján támogatást kaptak, valamint az általuk e program keretei között kapott támogatások teljes összege,

— az egyes kedvezményezettek által visszafizetendő teljes összeg (tőkeösszeg és kamat),

— az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedések részletes bemutatása,

— az azt bizonyító dokumentumok, hogy a kedvezményezetteket felszólították a támogatás visszafizetésére.

(2) Olaszország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot a jelen határozat végrehajtása érdekében hozott nemzeti intézkedésekről a 2. cikkben említett támogatás teljes visszafizettetéséig. A Bizottság kérésére Olaszország haladéktalanul tájékoztatást nyújt az e határozatnak való megfelelés érdekében már megtett és tervezett intézkedésekről. Ugyancsak részletes tájékoztatást nyújt a kedvezményezettek által már visszafizetett támogatásokról és visszafizetési kamatról.

5. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2016. július 29-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja