

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA**(2004. október 20.)****a Spanyol Királyság részéről az Intermediación Aérea SL légitársaság számára biztosított állami támogatásról***(az értesítés a C(2004) 3938. számú dokumentummal történt)***(Csak a spanyol nyelvű szöveg hiteles)****(EGT vonatkozású szöveg)****(2005/351/EK)**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

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

miután felkérte az érdekelteket, hogy az említett cikkek alapján ⁽¹⁾ terjesszék elő észrevételeiket, és miután áttekintette ezeket az észrevételeket,

mivel:

I. ELJÁRÁS

- (1) Az NN/110/02 számon iktatott 2002. április 11-i S(2002)4231. sz. levélben a Bizottság tájékoztatást kapott arról, hogy a Spanyol Királyság támogatást biztosított az Intermediación Aérea SL (a továbbiakban „Intermed”) légitársaságnak légi járatok üzemeltetésére a Gerona–Madrid–Gerona útvonalon. 2002. május 23-i levelében a Bizottság minden erre vonatkozó információt bekért a spanyol hatóságoktól. A spanyol hatóságok a 2002. július 1-i, 2002. július 5-én iktatott levélben válaszoltak.
- (2) 2002. december 13-án kelt levelében a Bizottság tájékoztatta a Spanyol Királyságot arról a határozatáról, hogy e támogatással szemben megindítja az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdésében előírt eljárást.
- (3) A Bizottságnak az eljárás megnyitásáról hozott határozata közzétételre került az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽²⁾. A Bizottság felkérte az érdekelteket, hogy tegyék meg a támogatással kapcsolatos észrevételeiket.
- (4) Spanyolország Európai Unióhoz akkreditált állandó képviselőjének 2003. január 9-én kelt levelében a spanyol hatóságok a 2003. december 13-i levél megválaszolására határidő-hosszabbítást kértek. 2003. január 20-i TREN/A4(2003)838. sz. levelében a Bizottság 15 munkanap határidő-hosszabbítást engedélyezett.
- (5) A spanyol hatóságok a 2003. március 18-i, a Bizottság főtitkársága által 2003. március 19-én iktatott A24-3996. sz. levelükben küldték el észrevételeiket.
- (6) A Bizottság e tárgyban észrevételeket kapott az érdekelt felektől. Ezeket 2003. március 13-án és 2003. április 2-án kelt leveleiben eljuttatta a Spanyol Királyságnak, lehetőséget adva, hogy megjegyzéseket fűzzön azokhoz, és e megjegyzéseket a 2003. május 7-i keltezésű levélben kapta meg.

⁽¹⁾ HL C 32., 2003.2.11., 2. o.

⁽²⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

II. A TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

A támogatás jogi alapja

- (7) A Bizottság a rendelkezésére álló információk alapján a spanyol hatóságok által előírányzott intézkedések abban a „Gerona és Madrid városokat kiszolgáló légi útvonalra vonatkozó szerződés”-ben szerepelnek, amely 2002. március 26-án a Generalitat de Catalunya, a Diputación de Girona, a Geronai Kereskedelmi és Ipari Kamara és az Intermed képviselője között jött létre (a továbbiakban „a szerződés”).

A támogatás célja

- (8) A támogatás célja elősegíteni a versenyképes minőségi légi közlekedés kialakulását a Gerona–Madrid–Gerona útvonalon, az annak megfelelő kényelmi és megbízhatósági feltételeknek eleget tévő repülőgépek igénybevételével, valamint korrekt jövedelmezőség elérése ezen az útvonalon.

A szolgáltatást nyújtó társaság kiválasztására szolgáló eljárás

- (9) Tekintettel arra, hogy Gerona és Madrid városok között nem volt menetrendszerű légi összeköttetés, mivel egyetlen légi fuvarozó sem ajánlott meg ilyen szolgáltatást, Katalónia autonóm kormánya a 2001. július–november közötti időszakban, külön levélben kapcsolatba lépett több nemzeti légi fuvarozóval, valamint más közösségi tagállamok légi fuvarozóival is (Aerolíneas de Baleares (AeBal), Spanair S.A. (Spanair), Air Europa Líneas Aéreas (Air Europa), KLM UK Limited, Intermed, Air Catalunya S.A. (Air Catalunya), Ibertrans Aérea S.A. (Ibertrans) és Navegación y Servicios Canarios S.A. (Naysa), hogy ismertesse azt a kezdeményezését, miszerint szorgalmazza egy ilyen légi útvonal létrehozását, és felkérje azokat, hogy tegyék meg ajánlataikat, vagy nyilatkozzanak, hogy készek-e biztosítani ezt a légi járatot.
- (10) Ennek az eljárásnak a végén Katalónia autonóm kormányának a hatóságai megállapították, hogy az egyetlen légi fuvarozó, amely hajlandóságot mutatott és kapacitással rendelkezett arra, hogy ezt a rendszeres légi összeköttetést biztosítsa, és vállalja az ebből eredő közszolgáltatási kötelezettségeket, az Intermed volt, és következésképpen a szerződést ezzel a légi fuvarozóval kötötték meg.

A Gerona–Madrid–Gerona légi útvonal

- (11) A Gerona–Madrid–Gerona légi útvonalat egyrészt az Intermed társaság által 2002. április 15. óta egy 48 férőhelyes ATR 42-300 repülőgéppel üzemeltetett menetrendszerű légi járat, valamint, a spanyol hatóságoktól kapott információk szerint az ennek az ügynek a panaszsosa által 2002. április 3. óta egy SA-227 repülőgéppel üzemeltetett charterjárat biztosította.
- (12) Gerona repülőtere egy kis repülőtér, ahol az utasok száma a következők szerint alakult ⁽³⁾:

Az utasforgalom alakulása

Év	Utasok száma	Év	Utasok száma
1994	399 070	1999	631 235
1995	547 739	2000	651 402
1996	480 506	2001	622 410
1997	533 445	2002	557 187
1998	610 607	2003	1 448 796

⁽³⁾ Az Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea weboldala 2004. szeptemberben: www.aena.es.

A szerződés tartalma

- (13) A szerződés előírja, hogy a szóban forgó szolgáltatás ellátására az Intermed egy ATR 42-300 típusú turbó-légcsavaros repülőgépet fog igénybe venni, melynek a fő jellemzői a következők:
- 12 sorban elrendezett 48 ülőhely, 30°-os ejtéssel,
 - maximális terhelhetőség 4 687 kg,
 - a csomagtér térfogata 8,94 m³ ,
 - maximális utazómagassága 5 485 m (18 000 láb),
 - utazósebessége 300 kt (556 km/h).
- (14) Kezdetben napi két légi járatot indítanak, hétfőtől péntekig, az alábbi menetrendekkel:
- reggel: indulás Geronából 07.00-kor/indulás Madridból 09.00-kor,
 - délután: indulás Geronából 17.00-kor/indulás Madridból 19.30-kor.
- (15) Általában a menetrendnek mindig lehetővé kell tennie, hogy a Geronából érkező utas a célállomásra érkezést követően minimum öt órát tartózkodhasson Madridban.

A szolgáltatás finanszírozása

- (16) A szerződés által lefedett időszakra a támogatás maximális összege 4 337 086,18 euró. Katalónia autonóm kormánya és Gerona regionális tanácsa kötelezettséget vállalnak, hogy az alábbi évi felső értékhatárig magukra vállalják a Gerona és Madrid közötti légi összeköttetés finanszírozását:
- 2002-es költségvetési év: Ami 2002-es költségvetési évet illeti, a légi útvonal üzemeltetésének első hat hónapja alatt a Generalitat de Catalunya (Katalónia autonóm kormánya) és a Diputació de Girona (Gerona regionális tanácsa) egyenlő arányban magukra vállalnak egyenként maximum 410 582,34 euró összeget. A 2002-es költségvetési év további részére Katalónia autonóm kormánya és Gerona regionális tanácsa ennek az időszaknak a finanszírozását Katalónia autonóm kormánya részéről 34 166,62 euró, Gerona regionális tanácsa részéről 135 227,75 euró összegben vállalja magára.
 - 2003-as költségvetési év: erre az időszakra, beleértve a 2002-es költségvetési év esetleges áthozott tételeit is, a felső értékhatár 1 182 883,13 euró, melyből 641 972,13 euró összeget Katalónia autonóm kormánya és 540 911 euró összeget Gerona regionális tanácsa vállal magára.
 - 2004 és 2005 költségvetési év: erre az időszakra a felső értékhatár 1 081 822 euró, melyből 540 911 euró összeget, az egyes költségvetési évek első hat hónapjának a finanszírozása címén Gerona regionális tanácsa és 540 911 euró összeget, az egyes költségvetési évek utolsó hat hónapjának a finanszírozása címén Katalónia autonóm kormánya vállal magára.
- (17) Az Intermednek nyújtott támogatást a Gerona–Madrid–Gerona légi járatokat biztosító repülőgépeken igénybe vett férőhelyek éves kihasználtsági arányának függvényében számítják ki, a szerződés V. mellékletében meghatározott képlet alkalmazásával.

- (18) A spanyol hatóságok által adott információk szerint a járatonkénti költség, 32 fő átlagos férőhely kihasználtsággal számolva, 3 980,55 euró, amely a következők szerint oszlik meg:

Költségtétel	Euró
A repülőgép amortizációja	353,16
Biztosítás	480,00
Járatköltségek (beleértve az elektromos rendszer, a repüléstechnikai berendezések, a futómű állapotának ellenőrzését és az üzemanyag-befecskendező rendszer szemléjét)	250,00
Üzemanyag	623,37
Személyzeti költségek (fedélzeti és földi személyzet, beleértve a társadalombiztosítást)	1 067,93
Repülőtéri illetékek és leszállás irányítási illetékek	447,81
Csomagkezelés ⁽¹⁾	364,09
Euro-ellenőrzés (útilleték)	52,89
Az utasok kiszolgálása (étkeztetés, sajtó stb.)	372,00
Összesen	3 980,55

⁽¹⁾ A társaság rendelkezett saját csomagkezelési engedéllyel, amit következésképpen az általános költségekhez elszámolt belső kiadásoknak lehet tekinteni.

Reklámintézkedések

- (19) Ezenkívül Gerona regionális tanácsa e légi útvonallal kapcsolatban, a szerződés érvényességi ideje alatt 120 202 euró maximális összegben vállalja minden promóciós és marketinggel kapcsolatos reklámtevékenység kidolgozását és finanszírozását.
- (20) Hasonlóképpen Gerona Kereskedelmi, Ipari és Tengeri Közlekedési Kamarája vállalja a hatáskörébe tartozó, a szerződés tárgyát képező légi járat hatékony működésének támogatásához és biztosításához szükséges tevékenységek elvégzését.

A szerződés felmondása

- (21) Úgy rendelkeznek, hogy a szerződést teljeskörűen abban az esetben mondják fel, ha pl. egy másik légi fuvarozó létesítene légi járatot Gerona és Madrid között, mindenféle köztámogatás, vagy egyéb állami finanszírozás nélkül, és amely elsősorban a repülőgép típusát, a járatgyakoriságot, a menetdíjakat és a szolgáltatási időszakokat illetően megfelelne a szerződés tárgyát képező légi járáshoz hasonló feltételeknek.

A támogatás időtartama

- (22) A szerződést a 2002. március 26-tól 2005. december 31-ig terjedő időszakra kötötték meg. Ugyanakkor, a Bizottság hivatalos vizsgálati eljárásának megindítását követően 2002 decemberében a szolgáltatást felfüggesztették.

Egyéb rendelkezések

- (23) A szóban forgó szerződés további rendelkezéseket tartalmaz a férőhely-kihasználtságra, a rendszerességre, a pontosságra, a földi kiszolgálótevékenységekre, valamint az alkalmazandó menetdíjakra vonatkozóan is.

Az eljárás megindítására hozott határozat indoklása

- (24) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról hozott határozatában a Bizottság kifejezte kétségeit azt illetően, hogy a szóban forgó támogatás összeegyeztethető-e az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésével, különösen, hogy nem tartják be a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikkében előírt eljárást ⁽⁴⁾.
- (25) A Bizottság elsősorban azt kérte Spanyolországtól, hogy egyrészt juttassa el számára azokat az információkat, amelyek alátámasztják a kompenzáció szükségességét, valamint a szóban forgó közszolgálat nettó költségét, és azokat a tételeket, amelyek a kompenzáció kiszámításának az alapjául szolgáltak, másrészt azokat az okokat, amelyek indokolják, hogy miért nem tartották be a 2408/92 rendelet 4. cikkében előírt eljárást.

III. AZ ÉRDEKELTEK ÉSZREVÉTELEI

- (26) Az Air Catalunya légitársaság jelzi, hogy a Madrid és Gerona közötti légi összeköttetést egyrészt a támogatás kedvezményezettje, másrészt 2002. április 3-tól ő maga biztosítja anélkül, hogy közfinanszírozásban részesülne. Ez a társaság felhívja a figyelmet azokra a káros következményekre, amelyek őt a verseny nyilvánvaló eltorzítása miatt sújtották. Jelzi, hogy a Gerona–Madrid–Gerona légi összeköttetés a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkében kialakított eljárás szerint nem képezte közszolgálati kötelezettség tárgyát. A szóban forgó támogatás összeegyeztethetetlen a Szerződéssel, mivel nem tesz eleget a közszolgáltatási megbízatás szerves részét képező szükségszerűségnek és arányosságnak. 2002. decemberben az Air Catalunya szintén felfüggesztette szolgáltatását.
- (27) Az Austrian Airlines A.G. (Osztrák Légitársaság) arra utal még, hogy az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének és az EGT-Szerződés 61. cikkének a légi közlekedési szektorban nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló iránymutatásaiban megállapított szabályokat ebben az esetben nem tartották be.

IV. A SPANYOL KIRÁLYSÁG ÉSZREVÉTELEI

- (28) A spanyol hatóságok jelzik, hogy 2002 decemberében, közvetlenül a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását követően az Intermednek nyújtott támogatás kifizetését felfüggesztették, és következtésképpen 2002 decemberében e légitársaság kénytelen volt felfüggeszteni a Gerona–Madrid légi járatot, mivel képtelen volt fedezni annak költségeit, ami arra utal, hogy a szóban forgó légi járat egy légitársaság számára sem kifizetődő.
- (29) A Gerona–Madrid légi útvonal részbeni finanszírozása időben korlátozott, mindaddig amíg az konszolidálódik, és képes lesz ön maga biztosítani saját jövedelmezőségét.
- (30) A spanyol hatóságok úgy vélik, hogy az Intermed társaság kiválasztásában követett eljárás nem felel meg a 2408/92/EK rendelet (4) cikkében előírt, egy adott légi útvonal esetében közszolgáltatási kötelezettségek előírásáról szóló eljárásnak.
- (31) Katalónia autonóm kormánya hivatalos kérelmet nyújtott be a spanyol területfejlesztési minisztériumhoz, hogy a 2408/92/EGK rendelet rendelkezéseinek megfelelően, a Gerona–Madrid légi útvonalon előírja a közszolgáltatási kötelezettségvállalást. Ugyanakkor a minisztérium ezt a kérést elutasította, azzal az indokkal, hogy nem lát elegendő okot az említett rendelet 4. cikkének alkalmazására.

⁽⁴⁾ HL L 240., 1992.8.24., 8. o. A legutóbb az 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított rendelet.

Közszolgáltatási megfontolások

- (32) A spanyol hatóságok úgy tekintik, hogy a 2408/92/EGK rendeletben a szolgáltatás közszolgáltatássá vagy közérdekű szolgáltatássá minősítésére előírt anyagi feltételek igenis megvannak.
- (33) Az a körülmény, hogy nincs olyan légitársaság, amely biztosítaná ezt a légi járatot kiemeli az útvonal csekély gazdasági vonzerejét. Ezért csakis a közhatóságok beavatkozása biztosíthatta a Gerona–Madrid légi útvonalon a viszonylag stabil és menetrendszerű légi közlekedést. E tekintetben fontos emlékeztetni arra, a Gerona–Madrid légi útvonal üzemeltetését az Air Catalunya ugyanakkor kezdte meg, mint az Intermed, azaz 2002 áprilisában. Ezt az időpontot megelőzően, és 2001. október 28. óta, amikor az előző légitársaság megszüntette az útvonal üzemeltetését, a Gerona–Madrid útvonalon egyetlen légitársaság sem biztosított légi összeköttetést. Ez a fontosnak minősülő vonal öt hónapon át nem üzemelt, és tekintettel arra, hogy ez az útvonal mennyire fontos a lakosságnak, ez a körülmény indokolta a közhatóságok szükségszerű beavatkozását.
- (34) A spanyol hatóságok kiemelik, hogy a régió gazdasági fejlődésének érdekében mennyire fontos a légi összeköttetés létrehozása Gerona és Madrid között.

A 2408/92/EGK rendelet 4. cikke megsértésének következményei

- (35) Ugyanakkor, mivel a kötelezettség előírására vonatkozó hivatalos feltételeket nem tartották be, azaz a mindenki számára nyitott közbeszerzési eljárást nem folytatták le, és arról nem tájékoztatták a Bizottságot és a tagállamokat, a szubvenció, az EK-Szerződés 87. cikke értelmében, állami támogatásnak tekinthető, következésképpen arra a Szerződés e témára vonatkozó általános rendelkezései az irányadóak. Ezt az elemzést erősítik meg a Szerződés 92. és 93. cikkének és az EGT-Szerződés 61. cikkének a légi közlekedési szektorban nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló bizottsági közleményben a légi közlekedés számára nyújtott állami támogatások értékeléséről szóló iránymutatások⁽⁵⁾, a 23. pontnak megfelelően, miszerint: „a nem a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkének megfelelően kiválasztott légi fuvarozó által elszenvedett veszteségek kompenzációját továbbra is az állami támogatásokra alkalmazandó általános szabályok szerint kell értékelni. Ez azokra a kompenzációkra is érvényes, amelyeket nem a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének h) pontja szerint számítanak ki.”
- (36) A spanyol hatóságok szerint a közszolgáltatási kötelezettség hivatalos bejelentésének hiánya semmiképpen sem érinti a kérdéses légi útvonal közszolgáltatás jellegét.

A kompenzáció összeegyeztethető az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésével

- (37) A spanyol hatóságok szerint, bár az Intermednek nyújtott kompenzáció az EK-Szerződés 87. cikke értelmében állami támogatásnak minősül, és a Bizottságnak való előzetes bejelentése, valamint a 2408/92/EGK rendelet (4) cikke rendelkezéseinek megsértése hiányában jogszerűtlennek tekinthető, a Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének értelmében mégiscsak összeegyeztethető a közös piaccal. Bár nem ez a megfelelő formája a légi közlekedésben előírt közszolgáltatás finanszírozásának, az erre az esetre jellemző elemek, különösképpen az, hogy az kevés hatással volt a versenyre és a Közösségen belüli kereskedelemre, hogy a támogatást a hivatalos vizsgálati eljárás megindítása után azonnal felfüggesztették, hogy ezt követően a járatot az Intermed felfüggesztette, a támogatás csekély összege és a szerződés nyolc hónapra korlátozott rövid időtartama indokolhatja a szóban forgó rendelkezés kivételes alkalmazását.
- (38) Annak érdekében, hogy a 86. cikk (2) bekezdése alkalmazható legyen, a kompenzációnak szükségesnek és arányosnak kell lennie.

⁽⁵⁾ HL C 350., 1994.12.10., 5. o.

A kompenzáció szükségessége

- (39) A szerződésben a menetrendszerűsége, a folytonosságra, a kapacításra, a szolgáltatás díjaira az Intermed számára előírt feltételek a légi járat üzemeltetését bármely légitársaság számára veszteségesé teszik. Ugyanis a közhatóságok által számára kötelezően előírt terhek olyan költségtöbblettel járnak, amelyet egy kereskedelmi alapon működő légitársaság önmaga képtelen fedezni.
- (40) Ennek bizonyítéka, hogy nincs egyetlen olyan jelentős konkurens sem, amely olyan gyakorisággal, olyan kapacitással és olyan folytonossággal biztosítaná a Gerona–Madrid légi összeköttetést, mint amelyeket az Intermed számára kötelezően előírtak. Az a társaság, amely az útvonalat előzőleg üzemeltette, jövedelmezőség hiányában kénytelen volt azt megszüntetni. Tény, hogy számos, az autonóm kormány által e szolgáltatás nyújtása céljából megkeresett légitársaság nem mutatott érdeklődést, és világosan értésre adták, hogy kételkednek annak gazdasági életképességében.
- (41) Ami az Air Catalunyat illeti, nem tekinthető jelentős konkurensnek. Az Air Catalunyat ugyanis felkérték, hogy vegyen részt a kiválasztási eljárásban, de ajánlatát nem lehetett elfogadni, mivel ez a társaság nem rendelkezett légi fuvarozói engedéllyel (AOC) és Spanyolországra érvényes működési engedéllyel⁽⁶⁾. Még abban az esetben is, ha a 2408/92/EGK rendelet (4) cikkében előírt eljárást követték volna, az Air Catalunya nem vehetett volna részt a közbeszerzési eljárásban, mivel ez az eljárás menetrendszerű járatok üzemeltetési engedélyével rendelkező társaságokra volt korlátozva. Mindenesetre, azok a feltételek, amelyekkel nem rendszeres járataira ajánlatot tett, nagymértékben különböznek az Intermed számára előírt gyakoriságtól és kapacitástól. Például amikor az Air Catalunya által bérelt légi jármű férőhely-kihasználtsága minimális volt, a járatot törölték, és a jelen lévő utasokat gyors és hatékony madridi közlekedési lehetőség nélkül hagyták.
- (42) Végül a kérdéses útvonal veszteségeségét emeli ki az a tény, hogy bár az Intermed járatát törölték, egyetlen légitársaság, még az Air Catalunya sem biztosítja ezt a szolgáltatást.

A szubvenció arányossága

- (43) Az Intermednek nyújtott támogatás nem haladja meg azt a minimális kompenzációt, ami a közhatóságok által számára kötelezően előírt követelmények végrehajtása miatti többletköltség fedezéséhez szükséges. Az Intermed számára nyújtott kompenzáció 919 879,98 eurót tesz ki. Amint az a szerződés III. mellékletéből kitűnik, a járatonkénti költség, 32 fő átlagos férőhely kihasználtsággal számolva, 3 980,55 euró. A szerződés érvényességi ideje alatt az Intermed által lebonyolított repülések száma 640, ami 876 934,30 euró bevételt eredményezett. Ebből következik, hogy a szolgáltatás nyújtásából eredő veszteség mintegy 1 670 608,70 euró volt. Ezt a számot úgy kapjuk meg, hogy egy járat költségét, ami 3 980,55 euró, megszorozzuk a teljesített járatok összes számával, melynek eredményeként 2 547 552,00 eurót kapunk, és ebből levonjuk a bevételeket, melynek végeredménye 876 943,30 euró. Következésképpen a közhatóságok által nyújtott támogatás (919 879,98 euró) 2002. április és december között kevesebb volt, mint a társaság vesztesége az általa üzemeltetett Gerona–Madrid légi járaton.
- (44) Amint azt az Európai Községek Bíróságának joggyakorlata megállapítja: „állami támogatás nyújtása a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése értelmében akkor mentes az említett Szerződés 87. cikkében foglalt tilalom alól, ha a szóban forgó támogatás csupán egy közérdekű gazdasági szolgáltatás biztosításával megbízott vállalatra háruló különleges feladat teljesítésével kapcsolatos többletköltség kompenzálását célozza, és annak nyújtása szükségesnek mutatkozik annak érdekében, hogy az említett vállalat pénzügyi egyensúlyban legyen képes eleget tenni közszolgáltatási kötelezettségeinek.”⁽⁷⁾

⁽⁶⁾ Az Air Catalunya az első időszakban (két hónapig) a polgári repülési igazgatóság által a dán North Flying társaság részére kiadott charterengedéllyel, majd azt követően az Oestavi társaság engedélyével üzemelt.

⁽⁷⁾ Lásd a C-174/97. sz. *La Poste* ügyet, EBHT 1998, I-1303. o.

A versenyre és a Közösségen belüli kereskedelemre gyakorolt korlátozott hatás

- (45) Az Intermednek nyújtott támogatás nagysága csekély, mivel kevesebb mint egymillió euró. Ehhez hozzá kell számítani a szerződés viszonylag rövid futamidejét (mindössze nyolc hónap: 2002. áprilistól decemberig).
- (46) Az Air Catalunya, vagy bármely más potenciális versenytárs pozícióját a szóban forgó útvonalon a jövőben semmilyen kár sem éri, mivel a támogatás kifizetése az eljárás megindítását követően azonnal felfüggesztésre került, és az autonóm kormány, valamint a Diputación de Girona kötelezettséget vállaltak, hogy kellő időben hivatalosan felmondják az Intermeddel kötött szerződést.
- (47) Mindezek a körülmények azt eredményezik, hogy az Intermed számára nyújtott támogatásnak a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelmi kapcsolatokra esetleg gyakorolt negatív hatása minimális.

Az Altmark-féle jogi precedens alkalmazása

- (48) A spanyol hatóságok szerint az Altmark-ügyre jellemző jogi precedens (az ügy a spanyol hatóságok észrevételei elküldésének időpontjában az Európai Bíróságnál még folyamatban volt) ez esetben nem alkalmazható, mivel az ebben az esetben tárgyalt ügy a 73. cikk alkalmazására vonatkozik, a szárazföldi szállítások esetében alkalmazandó szabályok által előírt kereteken kívüli közszolgáltatási kötelezettségek kötelező előírását illetően.

A támogatás vissza nem térítése

- (49) A spanyol hatóságok úgy gondolják, hogy az Intermed társaságnak nyújtott szubvenciók nyomán indított eljárás eredménye egy olyan bizottsági határozat lehet, amely, bár a támogatást jogszerűtlennek és felfüggesztendőnek ítéli, mégsem rendeli el a kifizetett támogatás visszatérítését, hanem úgy tekinti, hogy az a 86. cikk (2) bekezdése alapján összeegyeztethető a közös piaccal.

V. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

Jelen támogatás értékelése a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint

- (50) A Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése megállapítja, hogy amennyiben az hatással van a tagállamok közötti kereskedelemre, a közös piaccal összeegyeztethetetlen bármely állami forrás felhasználásával nyújtott bármilyen támogatás, amely torzítja a versenyt, vagy amely alkalmas annak torzítására azzal, hogy bizonyos vállalatokat vagy bizonyos termékeket előnyben részesít.

Pénzügyi előny

- (51) Az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének és az EGT-Szerződés 61. cikkének a légi közlekedési szektorban nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény 18. pontjában a támogatás hiányát állapítja meg abban az esetben, amikor a közszolgáltatási kötelezettség előírását és az azzal kapcsolatos kompenzáció kiszámítását a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 2408/92/EGK rendelet 4. cikkében előírt eljárással összhangban állapították meg. A közszolgáltatási kompenzációkban a támogatás jelenlétének a megállapítására szolgáló kritériumokat az Altmark ügyben ⁽⁸⁾ 2003. július 24-én hozott ítélet egyértelművé teszi.
- (52) Amint e határozat 9–23. preambulumbekzdésében e határozat 2.3. pontjában leírt gazdasági szereplő kiválasztásánál kifejtésre kerül, Katalónia autonóm kormányának hatóságai úgy választották ki a társaságot, hogy nem tartották be azokat a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkében előírt kötelezettségeket, amelyek lényegesek az egyenlő bánásmód és az eljárás megfelelő lebonyolítása érdekében.

⁽⁸⁾ Lásd a C-280/00. sz. Altmark ügyet, EBHT 2003, I-7747. o.

(53) Különösen

- a Bizottság nem kapott értesítést arról, hogy a Girona–Madrid–Girona légi útvonalra közszolgáltatási kötelezettséget írtak elő,
 - e kötelezettséget nem tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*,
 - nem konzultáltak a többi tagállammal,
 - a közbeszerzési pályázatot nem tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, és
 - a légi fuvarozók által tett ajánlatokat nem ismertették az érintett tagállamokkal és a Bizottsággal sem.
- (54) A spanyol hatóságok úgy tekintik, hogy a szóban forgó intézkedés ennek ellenére az Intermed társaság számára kötelezően előírt közszolgáltatási kötelezettség kompenzációja.
- (55) A Bizottság úgy tekinti, hogy a légi forgalomban a közszolgáltatási kötelezettségek egyetlen megállapítási módja a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkének az alkalmazása. Ebben a rendeletben a Tanács azonos és megkülönböztetésmentes szabályokat állapított meg a légi közlekedési jogok koncessziójára azokra a légi útvonalakra, ahol közszolgáltatási kötelezettséget kötelezően előírnak. A kompenzáció kiszámításának kritériumait egyértelműen meghatározták. Az említett rendelet 4. cikke (1) bekezdésének h) pontja szerint kiszámított visszatérítés lehetővé tette annak vélelmezését, hogy eltérő jelzések hiányában nincs szó a légi fuvarozó javára fennálló pénzügyi előnyről⁽⁹⁾.
- (56) A 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének h) pontja előírja, hogy „Az f) pont értelmében kiválasztott légi fuvarozónak a tagállam kompenzációt fizethet, hogy az megfeleljen az e bekezdés értelmében ráháruló közszolgáltatási kötelezettség normáinak; e kompenzációnak számításba kell vennie a szolgáltatás költségeit és jövedelmét.” A Bizottság úgy tekinti, hogy a spanyol hatóságok részéről az Intermed társaság számára tervezett intézkedés nem felel meg az említett rendelet 4. cikke rendelkezéseinek.
- (57) Ebből következik, hogy a támogatás annak alapján feltételezett hiánya ebben az esetben nem alkalmazható.
- (58) A légi közlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatások 23. pontja felhívja a figyelmet arra, hogy a „nem a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkének megfelelően kiválasztott légi fuvarozó által elszenvedett veszteségek kompenzációját továbbra is az állami támogatásokra alkalmazandó általános szabályok szerint kell értékelni. Ez azokra a kompenzációkra is érvényes, amelyeket nem a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének h) pontja szerint számítanak ki”. A 17. pont hasonlóképpen megállapítja, hogy „A megtérítés megengedhetőségét az Európai Bíróság joggyakorlatából következő, az állami támogatásokra vonatkozó elvek fényében kell értékelni.”

⁽⁹⁾ Lásd az Elsőfokú Bíróságnak a P&O *European Ferries* ügyben 2003. augusztus 5-én hozott ítéletét (EBHT 2003, T-116/01 és T-118/01, 118. o.), amely felhívta a figyelmet arra, hogy „a Bizottság állandó joggyakorlata szerint egy tagállam által lefolytatott, a beszerzést megelőző ilyen közbeszerzési eljárás meglete általában elegendő oknak minősül annak kizárásához, hogy ez a tagállam előnyt próbál nyújtani egy adott vállalkozásnak [lásd különösen a kutatásra és fejlesztésre biztosított állami támogatások kereteiről szóló bizottsági közlemény (HL C 45., 1996., 5. o.) 2.5. pontját és ebben az értelemben a tengeri szállítások állami támogatásáról szóló közösségi iránymutatások (HL C 205., 1997., 5. o.) 9. fejezetét]”.

- (59) A Bizottság véleménye szerint, amikor egy sajátos szektorban a közösségi szabályozás egy verseny-eljárás révén kötelező közszolgáltatási kötelezettségvállalást ír elő, e szabályozás betartásának elmaradása azzal jár, hogy az így nyújtott kompenzáció általában a Szerződés 87. cikke szerinti támogatásnak minősül. A Bizottság ugyanakkor elemzi, hogy a szóban forgó intézkedés pénzügyi előnyt biztosított-e az Intermed társaságnak, és különösen, hogy a szóban forgó kompenzáció kimeríti-e a Bíróság által, különösen a 2003. július 24-i, az Altmark-ügyben hozott ítéletében kialakított joggyakorlat kritériumait.
- (60) Ez az ítélet megerősíti, hogy a közszolgáltatási kötelezettség kompenzálása céljából kifizetett összegek akkor nem minősülnek állami támogatásnak, ha több feltétel is teljesül. A Bíróság szerint a joggyakorlatból⁽¹⁰⁾ az következik, hogy „amennyiben egy állami intervenciót úgy kell tekinteni, mint a kedvezményezett vállalkozások által teljesített közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása céljából teljesített szolgáltatások ellenértékét, úgy hogy e vállalkozások a valóságban ne élvezzenek anyagi előnyt és hogy az említett intervenciónak így ne legyen az a hatása, hogy e vállalatokat kedvezőbb versenyhelyzetbe hozza a velük konkurens más vállalatokkal szemben, az ilyen intervenció nem tartozik a Szerződés 92. cikkének (1) bekezdése alá. Ugyanakkor annak érdekében, hogy egy konkrét esetben egy ilyen kompenzáció ne minősüljön állami támogatásnak, bizonyos feltételeknek teljesülniük kell.”⁽¹¹⁾
- (61) A Bíróság négy feltételt határozott meg. Az első három feltétel minden esetben alkalmazandó. A negyedik feltétel két alternatívát kínál, hogy kiküszöbölje a kompenzáció nyújtotta legcsekélyebb anyagi előnyt is.
- (62) A Bíróság által meghatározott első feltétel, hogy a kedvezményezett vállalatot valóban megbízták-e közszolgáltatási kötelezettségek ellátásával, és hogy ezeket a kötelezettségeket egyértelműen meghatározták-e. A második feltétel szerint a kompenzáció kiszámításának alapját képező paramétereket előre, objektív és átlátható módon kell megállapítani.
- (63) Ebben az esetben a kedvezményezett vállalatot a szerződésben meghatározott bizonyos kötelezettségek végrehajtásával bízták meg. Ezek a kötelezettségek, valamint a kompenzáció kiszámításának a paraméterei, amelyeket a III., IV. és V. melléklet tartalmaz, az illetékes regionális hatóságok és a légi közlekedési szolgáltatás nyújtására már kiválasztott társaság között lefolyt tárgyalásoknak az eredményei. Tulajdonképpen Katalónia autonóm kormánya a 2001. július és november közötti időszakban külön levélben több légi fuvarozót megkeresett, hogy ismertesse azt a kezdeményezését, miszerint szorgalmazza ennek a légi összeköttetésnek a létrehozását, és felkéri azokat, hogy nyújtsák be ajánlatukat vagy nyilatkozzanak, hogy készek e járat üzemeltetésére. E kapcsolatfelvétel során a regionális hatóságok csupán arra szorítkoztak, hogy a légitársaságoktól ajánlatokat kérjenek. E levelekben nincs semmilyen részletes leírás a vállalatokra háruló kötelezettségekről és a kompenzáció paramétereiről. Nem zárható ki, hogy azok a légitársaságok, amelyek elhárították a regionális hatóságok kérését, érdeklődtek volna a szerződés megkötése iránt, ha kötelezettségeikről és a kompenzáció kiszámításának a paramétereiről több konkrét részlet állt volna rendelkezésre, már a regionális hatóságok által elküldött kéressel egyidejűleg.
- A Bizottság úgy tekinti, hogy ebben az esetben a közszolgáltatási kötelezettségeket nem határozták meg egyértelmű és átlátható módon és ennek következtében az Altmark ítéletben megállapított első feltétel nem teljesült.
- (64) Ezenkívül a Generalitat de Catalunya, a Diputación de Girona, a Geronai Kereskedelmi és Iparkamara és az Intermediación Aérea SL (Intermed) társaság között 2002. március 26-án kötött szerződés tényéről csupán egy sajtónyilatkozat számolt be, azt hivatalosan nem tették közzé, és az a Bizottság információi szerint nem volt hozzáférhető érdekelt harmadik felek számára. Pedig a légi közlekedés területén a kompenzáció előzetesen, objektív és átlátható módon történő kiszámításának paramétereit a közösségi jogalkotó által a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkében előírt módon kell megállapítani, amit nem tartottak be.

⁽¹⁰⁾ Lásd a Bíróság 240/83. sz., az ADBHU-ügyben hozott 1985. február 7-i ítéletét, EBHT 1985, 531. o., 3. pont utolsó mondata és 18. pont, és a C-53/00 sz., Ferring-ügyben hozott 2001. november 22-i ítéletét, EBHT 2001, I-9067, 27. o.

⁽¹¹⁾ Az Altmark-ítélet 87. és 88. pontja.

- (65) Ezenkívül a Bizottság úgy látja, hogy nem alkották meg előzetesen, objektív és átlátható módon azokat a paramétereket, amelyeknek az alapján ebben az esetben a kompenzációt ki kell számolni. Az Altmark-ítéletben felállított második feltétel tehát nem teljesült.
- (66) A Bíróság által felállított harmadik feltétel szerint a kompenzációnak nem szabad meghaladnia sem azt a szintet, ami ahhoz szükséges, hogy a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével kapcsolatos költségek egészét vagy egy részét fedezze, figyelembe véve az abból adódó bevételeket, továbbá a kötelezettségek teljesítéséért számított ésszerű nyereséget. E feltétel teljesítése nélkülözhetetlen garancia ahhoz, hogy a kedvezményezett vállalkozás semmiféle olyan előnyben ne részesüljön, ami e vállalkozás versenyhelyzetének a megerősítésével eltorzítaná a versenyt, vagy annak eltorzításával fenyegetne. E feltétel célja elkerülni, hogy a vállalkozások túlzott összegű kompenzációt kapjanak és hogy a kompenzációk nyújtása ne olyan formában, vagy olyan összegben történjék, aminek köszönhetően a vállalkozás pótlólagos likvid forrással rendelkezne, amit a versenyt eltorzító tevékenységek folytatására fordíthatna. A légi közlekedési szektorban a jogalkotó által az ilyen túlzott kompenzációk elkerülésére, valamint a piachoz jutás korlátozása káros hatásainak a csökkentésére használt módszer a 2408/92/EGK rendelet (4) cikkében előírt közbeszerzési pályázati eljárás szigorú betartása.
- (67) A Bizottság véleménye szerint az ilyen, valamely tagállam által történő beszerzést megelőző közbeszerzési pályázati eljárás általában elegendőnek tekinthető annak kizárására, hogy ez a tagállam előnyben kívánna részesíteni egy vállalkozást. Az elsőfokú bíróság megerősítette ezt a megközelítést ⁽¹²⁾. Közbeszerzési pályázat hiányában a Bizottság szerint nehéz pontosan megállapítani, hogy az Intermed vállalat által kapott összeg megfelel-e a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatos költségeknek, vagy túlkompensációt és e vállalat számára nyújtott előnyt jelent-e.
- (68) A spanyol hatóságok szerint a nyújtott szubvenció összege alacsonyabb, mint a szolgáltatás üzemeltetési hónapjai alatt felhalmozott veszteség, és ennek következtében nincs szó túlkompensációról. A Bizottság véleménye szerint a Tanács által létrehozott szabályok alkalmazásával a kompenzáció szintjének megállapítására szolgáló objektív eszközök hiányában nem zárható ki, hogy más társaságok is ajánlatot tehettek volna a szolgáltatásra, alacsonyabb kompenzációs szint mellett.
- (69) A Bizottság úgy tekinti, hogy az Altmark-ítéletben felállított harmadik feltétel ebben az esetben nem teljesült.
- (70) A negyedik feltétel két alternatív módszert tartalmaz:
- a) „amikor egy adott esetben a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, ami lehetővé tenné, hogy azt a jelöltet válasszák, aki a Közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani”;
- b) vagy „a szükséges ellentételezés mértékét olyan költségelemzés alapján kell megállapítani, amelyet egy átlagos, jól vezetett és közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál a szükséges közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésénél – amikor ezeket a kötelezettségeket teljesíti –, felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és a kötelezettség teljesítéséből folyó méltányos nyereségre”.

⁽¹²⁾ Lásd az Elsőfokú Bíróság T-116/01 és T-118/01 sz., a P&O European Ferries ügyben 2003. augusztus 5-én hozott ítéletét, EBHT 2003, 118. o. Lásd még a 9. lábjegyzetet.

- (71) A negyedik feltétel első alternatívája ebben az esetben nem teljesült. A spanyol hatóságok által lefolytatott kiválasztási eljárás nem felel meg az objektivitás és átláthatóság bármely közbeszerzési eljárás esetében nélkülözhetetlen, e határozat 51. és 52. pontjaiban kifejtett követelményeinek ahhoz, hogy valóságos versenytárgyalásos eljárásnak lehessen tekinteni, és ebből adódóan nem tekinthető kellően átláthatónak ahhoz, hogy „a Közösség számára a legkisebb költséget” jelentse.
- (72) A negyedik feltételnek a (70) bekezdés b) pontjában említett második alternatívája elvben csak akkor alkalmazható, ha nem áll fenn kötelező előírás közbeszerzési eljárás lefolytatására, és nem arra az esetre, amikor van ilyen kötelező előírás, de azt nem tartották be. Ugyanakkor, fenntartva azt a hipotézist, hogy erre az esetre a negyedik feltétel második alternatíváját kellett volna alkalmazni, a Bizottság kénytelen megállapítani, hogy ezt a feltételt sem tartották be. Ugyanis a kompenzációt nem „egy jól vezetett és az igényelt közszolgáltatási elvárások teljesítéséhez elegendő szállítóeszközzel rendelkező közép vállalkozás által e kötelezettségek teljesítésére fordított kiadásainak a költségelemzésével, figyelembe véve az ezzel kapcsolatos bevételeket, továbbá az e kötelezettségek teljesítéséért számított ésszerű nyereséget” előírás alapján számították ki. Hiszen, amint az a második feltétel elemzése során kifejtésre került, a hatóságok semmilyen előzetes költségelemzést sem végeztek, és arra vonatkozó elemzést sem, hogy az összeegyeztethető-e vagy sem ezzel az normával, mindössze arra szorítkoztak, hogy kompenzálták a szóban forgó vállalkozás tényleges költségeit. A spanyol hatóságok nem adtak át olyan adatokat, amelyek lehetővé tették volna a Bizottság számára, hogy ilyen ellenőrzést lefolytasson. Ilyen körülmények között nyilvánvaló, hogy az Altmark-ítéletben meghatározott negyedik feltétel nem teljesült.
- (73) A Bizottság megállapítja tehát, hogy ebben az esetben az Altmark-ítélet egyetlen feltétele sem teljesült. A fentiek alapján az intézkedés előnyt jelent a kedvezményezett számára.

Állami források áthelyezése

- (74) Az állami támogatás Szerződés szerinti fogalma és annak az Európai Bíróság általi értelmezése minden olyan előnyre hivatkozik, amelyet közvetlenül vagy közvetve állami források révén nyújtanak, vagy amely az állam, vagy az erre kijelölt vagy létrehozott szervek számára plusz terhet jelent.
- (75) Ebben az esetben a szerződés előírja, hogy a kedvezményezett társaság a szerződés teljes időszakában a Generalitat de Catalunya és a Diputación de Girona által finanszírozott maximum 4 337 086,18 euró összeget kapja. Amint azt a spanyol hatóságok megerősítették, a támogatás ténylegesen kifizetett összege 919 879,98 euró. Mivel ezt az összeget közvetlenül a spanyol hatóságok fizették ki, ez világosan állami források jelenlétére utal.

Az intézkedés szelektív jellege

- (76) A szóban forgó intézkedések csak egy közlekedési szektorra, azaz a légi közlekedésre, és csak egy légi útvonal, a Gerona–Madrid–Gerona légi útvonal üzemeltetésére vonatkoznak.
- (77) A szerződést egyetlen légi fuvarozóval kötötték meg. A spanyol hatóságok által kapott információk alapján nem lehet arra következtetni, hogy ugyanazok a feltételek lennének érvényesek egyéb légitársaságokra, amelyek esetleg úgy döntenének, hogy biztosítják a menetrendszerű légi forgalmat Madrid és Gerona között.
- (78) A szóban forgó intézkedést ezért szelektívnek kell tekinteni.

A versenyre és a Közösségen belüli kereskedelemre gyakorolt hatás

- (79) A verseny eltorzításának a megállapításához elegendő, ha az állami intervenció mesterségesen megváltoztatja egy vállalat termelési költségeinek egyes elemeit, és a Közösségen belüli kereskedelembe megerősíti ennek a vállalatnak a pozícióját a többi konkurens vállalathoz képest⁽¹³⁾. A Bíróság szerint⁽¹⁴⁾ egyáltalán nem zárható ki, hogy egy olyan vállalatnak nyújtott állami szubvenció, amely csak helyi vagy regionális közlekedési szolgáltatást végez és származási országán kívül nem nyújt közlekedési szolgáltatást, ennek ellenére mégis hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre. Másrészt a Bíróság azt is kiemelte, hogy egy támogatás még akkor is alkalmas lehet a tagállamok közötti kereskedelem befolyásolására és a versenyfeltételek eltorzítására, ha a más tagállamok vállalataival konkurens kedvezményezett vállalat önmaga nem is végez határon átnyúló gazdasági tevékenységet. Ha ugyanis egy tagállam egy vállalatnak támogatást nyújt, ez fenntarthatja vagy növelheti a belső kínálatot, és ez azzal a következménnyel járhat, hogy a más tagállamokban bejegyzett vállalatok szolgáltatásainak a piacrajutási esélyei ebben a tagállamban csökkennek⁽¹⁵⁾.
- (80) Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a *de minimis* támogatásokra való alkalmazásáról szóló, 2001. január 12-i 69/2001/EK bizottsági rendelet⁽¹⁶⁾ harmadik preambulumbekzdése és 1. cikkének a) bekezdése alapján nem alkalmazható a közlekedési szektorra. A Bíróság joggyakorlata szerint nem létezik küszöbérték vagy százalékos érték, amely alatt ki lehetne zárni a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatást. Ugyanis az a tény, hogy egy támogatás viszonylag csekély, vagy hogy a kedvezményezett vállalat viszonylag kicsi, nem zárja ki eleve azt a lehetőséget, hogy az mégis befolyással van a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre⁽¹⁷⁾.
- (81) Ebben az esetben a Gerona és Madrid közötti légi összeköttetést két légitársaság biztosítja, közülük az egyik kap állami támogatást, a másik pedig nem kap állami támogatást.
- (82) Igaz, hogy a szerződés tartalmaz egy olyan felmondási záradékot, amely arra az esetre érvényes, ha egy másik légi fuvarozó, állami támogatás vagy más állami finanszírozás nélkül indítana be légi járatot Gerona és Madrid között, hasonló jellemzőkkel, mint a szerződés tárgyát képező légi járat elsősorban a repülőgép típusa, a járatok gyakorisága, a menetdíjak és a szolgáltatási időtartam tekintetében.
- (83) Ugyanakkor, ha az esetleges konkurens légitársaság olyan szolgáltatásokat nyújt, amelyek nem felelnek meg az előzőleg bejelentett feltételeknek (például kisebb repülőgépet használ), a szelektív jelleg ezzel még inkább előtérbe kerülne, mivel két légitársaság működne ugyanazon az útvonalon, az egyik kapna támogatást, a másik pedig nem. Jelen ügy panaszosa állami támogatás nélkül biztosít légi összeköttetést a Gerona–Madrid–Gerona útvonalon. A spanyol hatóságoktól kapott információk szerint a panaszos charterjáratot közlekedtet a Gerona–Madrid–Gerona útvonalon, 20 üléssel kevesebb férőhellyel rendelkező repülőgép igénybevételével, és ez nem felel meg a szerződés követelményeinek.
- (84) Ezenkívül a vitatott intézkedések hatással vannak a tagállamok közötti kereskedelemre, mivel egy olyan vállalatra vonatkoznak, amelynek a közlekedés terén folytatott tevékenysége, ami jellegénél fogva közvetlenül érinti a kereskedelmet, kiterjed a közös piac egy részére. Ezenkívül a piacon belül torzítják a versenyt, mivel csak egy vállalatra vonatkoznak, amely ugyanakkor versenyhelyzetben van egy másik közösségi légitársasággal, különösen mióta 1993. január 1-én hatályba lépett a légi közlekedés liberalizációjának a harmadik szakasza („a harmadik csomag”). Ilyen körülmények között a spanyol hatóságok által az Intermednek nyújtott előnyök az EK-Szerződés 87. cikke értelmében támogatásnak minősülnek.

⁽¹³⁾ Lásd a Bíróság 173/73 sz., az *Olaszország kontra Bizottság* ügyben 1974. július 2-án és 730/79 sz., a *Philip Morris* ügyben 1980. szeptember 17-én hozott ítéleteit (EBHT 1974, 709. o. és EBHT 1980, 2671. o.).

⁽¹⁴⁾ Az *Altmark*-ítélet 77–82. pontja.

⁽¹⁵⁾ A Bíróság C-303/88. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben, 1991. március 21-én hozott ítélete (EBHT 1991, I-1433. o., 27. pont), a Bíróság 102/87. sz., *Franciaország kontra Bizottság* ügyben 1988. július 13-án hozott ítélete (EBHT 1988, I-4067. o., 19. pont) és a Bíróság C-305/89 sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben, 1991. március 21-én hozott ítélete (EBHT 1991, I-1603. o., 26. pont).

⁽¹⁶⁾ HL L 10., 2001.1.13., 30. o.

⁽¹⁷⁾ *Altmark*-ítélet, 81. pont; a Bíróság 142/87 sz., a *Belgium kontra Bizottság*, ún. *Tubemeuse*-ügyben 1990. március 21-én hozott ítélete (EBHT 1990, I-959. o., 43. pont) és a Bíróság C-278/92 – C-280/92 sz., *Spanyolország kontra Bizottság* ügyben, 1994. szeptember 14-én hozott ítélete (EBHT 1994, I-4103, 42. pont).

Promóciós és marketing reklámtevékenységek

- (85) Gerona regionális tanácsa által a szerződés érvényessége alatt e légi útvonallal kapcsolatos összes promóciós és marketingtevékenységének a kidolgozására és finanszírozására összesen 120 202 euró maximális összegben vállalt intézkedéseket is állami támogatásnak kell minősíteni. Ugyanis e közpénzekből finanszírozott intézkedések célja az, hogy megismertessék a nagyközönséggel az új légi járat beindulását.

Következtetés

- (86) Mivel a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésében foglalt feltételek teljesültek, a Bizottság kénytelen arra a következtetésre jutni, hogy ez esetben állami támogatás esetéről van szó, és meg kell vizsgálni, hogy az összeegyeztethető-e a Szerződés rendelkezéseivel.

A támogatás jogszerűsége

- (87) A Bizottság sajnálatát fejezi ki, hogy Spanyolország a támogatást az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében foglalt rendelkezések sérelmére biztosította.

A támogatás összeegyeztethetősége

A 87. cikk (2) és (3) bekezdéseinek az alkalmazása

- (88) A vizsgált intézkedések állami támogatás jellegének a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti megállapítása után, mely értékelést a spanyol hatóságok is megerősítették, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy azok a Szerződés 87. cikkének (2) és (3) bekezdései szerint, valamint a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése szerint összeegyeztethetőnek minősíthetők-e a közös piaccal.
- (89) A Bizottságnak értékelnie kell a támogatás összeegyeztethetőségét a Szerződés 87. cikke (2) bekezdésének a) albekezdése alapján, miszerint a közös piaccal összeegyeztethetőek a szociális jellegű támogatások, amelyeket egyéni fogyasztóknak nyújtanak, azzal a feltétellel, hogy azokat megkülönböztetés nélkül, a termék eredetéhez kötve nyújtsák. A légi közlekedési szektorban nyújtott állami támogatásokról szóló bizottsági közlemény szerint a támogatásnak szociális jellegűnek kell lennie, azaz elvben csak a légi járatot igénybe vevő utasok egy részének szólhat (gyermekek, fogyatékkal élők, alacsony jövedelműek). Ugyanakkor, amennyiben egy hátrányos helyzetű régióval való légi összeköttetésről van szó, különösen szigetek esetében, a támogatás a régió lakosságának egészére kiterjedhet. Ugyancsak e közlemény szerint a támogatást a szolgáltatás eredetét illetően megkülönböztetés nélkül kell nyújtani, vagyis függetlenül attól, hogy az Európai Gazdasági Térség mely légi fuvarozója üzemelteti ezt a járatot. Ez azt is magába foglalja, hogy az érintett légi útvonalhoz való hozzáférést egyetlen közösségi légi fuvarozó számára sem lehet korlátozni.
- (90) Az adott esetben a támogatásokat kizárólag egy, a szóban forgó útvonalat kiszolgáló légitársaságnak nyújtják, kizárva ebből a konkurens társaságot. Ennek a támogatásnak a jogalapja, úgy tűnik, nem teszi lehetővé, hogy a támogatáshoz más légitársaságok is hozzájuthassanak. Következésképpen e támogatás nem tesz eleget az elvárt feltételeknek, vagyis annak, hogy ne alkalmazzon megkülönböztetést a gazdasági szereplők között.
- (91) A 87. cikk (2) bekezdésének b) pontjában foglalt mentesség nem alkalmazható, mivel ez esetben nem természeti csapások vagy más rendkívüli események által okozott károk enyhítéséről van szó.
- (92) A 87. cikk (3) bekezdése felsorolja azokat a támogatásokat, amelyeket a közös piaccal összeegyeztethetőnek lehet tekinteni.

- (93) A közös piac jó működésének fenntartása érdekében és tekintettel a Szerződés 3. cikkének g) pontjában foglalt elvekre, a 87. cikk (1) bekezdésében foglalt rendelkezések alóli mentességeket, melyeket a 87. cikk (3) bekezdése határoz meg, a támogatási rendszerek, vagy bármely egyedi intézkedés vizsgálata esetében szorosan kell értelmezni. Ezenkívül, mivel a légi közlekedés liberalizációjával kapcsolatban megnőtt a konkurencia, a Bizottságnak szigorúan ellenőriznie kell az állami támogatásokat, elkerülendő, hogy azok a közérdekkel ellentétes másodlagos hatásokkal járjanak:
- az a) és c) pontok mentességeket engedélyeznek olyan támogatások esetében, amelyek célja egyes régiók fejlődésének az előmozdítása⁽¹⁸⁾. A Bizottság megjegyzi, hogy Gerona régiója nem tartozik a 87. cikk (3) bekezdésének a) albekezdése alá, és ezért ez a mentesség nem alkalmazható. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Gerona régiója, a Pireneusokban található körzetek kivételével, nem sorolható a 87. cikk (3) bekezdése a) albekezdésének mentességi kedvezményezettjei közé, melyek ennek az ügynek a szempontjából érdektelenek,
 - a b) és d) pontok nem alkalmazhatók, mivel nem egy jelentős közérdeket megtestesítő projekt előmozdítására, vagy egy tagállam gazdaságában fellépő súlyos zavar elhárítására, vagy a nemzeti kultúra és örökség előmozdítására szánt támogatásokról van szó, és a spanyol hatóságok egyébként sem hivatkoztak mentességre,
 - a c) pontban előírt mentesség egyes gazdasági tevékenységek fejlődését megkönnyítő támogatásokra vonatkozik. A Bizottság úgy látja, hogy az üzemeltetési jellegű támogatások, amelyek nem beruházások elősegítését célozzák, nem képezhetik kivételes engedélyezés tárgyát. Ezzel kapcsolatban megállapítja, hogy a támogatásoknak nincs környezetvédelmi, vagy a képzést előmozdító céljuk. Ezenkívül a Bizottság mentességet adhat abban az esetben, ha vállalati átszervezésről van szó. Az Intermed esetében nincs szó erről.
- (94) Ugyanakkor a támogatások tevékenységindítási támogatásnak is tekinthetők, ennek elemzése a 101 pontban található.

A Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az alkalmazása

- (95) A spanyol hatóságok által hivatkozott egyetlen alátámasztó indok a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdésére vonatkozik. Ezzel kapcsolatban a Bizottság szerint ahhoz, hogy a támogatást a Szerződés e rendelkezése alapján összeegyeztethetőnek lehessen tekinteni, két feltételnek kell teljesülnie, ezek a támogatás szükségessége és a támogatás arányossága.
- (96) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a spanyol hatóságok nem vitatják, hogy a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkének rendelkezéseit nem tartották be. Ez a helyzet azt a körülményt emelhetné ki, hogy a spanyol hatóságok nem tartották fontosnak, hogy a szóban forgó légi útvonalra közszolgáltatási kötelezettséget írjanak elő. Ez megerősítést nyert még akkor is, amikor a Bizottság által megindított igazgatási eljárás már folyamatban volt, mivel a katalóniai regionális hatóságok 2002. június 13-i kérésére az illetékes spanyol hatóságok elutasították a kötelező közszolgáltatás előírását célzó eljárás megindítását „azzal az indokkal, hogy nem volt elégséges ok a rendelet 4. cikkének az alkalmazására”⁽¹⁹⁾. Ilyen körülmények között ellentmondásosnak tűnne fenntartani egyrészt azt, hogy a szolgáltatás a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése alapján szükséges, másrészt pedig úgy tekinteni, hogy a szóban forgó szolgáltatás, tekintettel a légi közlekedési szolgáltatások területén fennálló kötelezettségekre alkalmazandó normál jogi keretre, nem szükséges.

⁽¹⁸⁾ A regionális célú állami támogatásokról szóló iránymutatásokra vonatkozó bizottsági közlemény (HL C 74., 1998.3.10., 10. o.). E regionális támogatásokra a légi közlekedési szektornak nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatások 36. pontja is hivatkozik. Lásd még az 5. lábjegyzetet.

⁽¹⁹⁾ A spanyol hatóságok által küldött 2003. március 18-i, a Bizottság Főtitkárságánál 2003. március 19-én iktatott levélben tett észrevételek.

- (97) Miután a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkében előírt eljárást nem tartották be, a támogatás arányosságát sem lehet megállapítani. A spanyol hatóságok szerint a nyújtott szubvenció összege alacsonyabb, mint a szolgáltatás üzemeltetési hónapjai alatt felhalmozott veszteség, és ennek következtében nincs szó túlkompenzációról. A Bizottság nem vitatja, hogy a támogatás összege alacsonyabb, mint a szolgáltatás által produkált veszteség, de véleménye szerint a Tanács által létrehozott szabályok alkalmazásával a kompenzáció szintjének megállapítására szolgáló objektív eszközök hiányában nem zárható ki, hogy más társaságok is ajánlatot tehettek volna a szolgáltatásra, alacsonyabb kompenzációs szint mellett.
- (98) A Bíróság joggyakorlata szerint ⁽²⁰⁾ olyan esetekben, amikor bizonyos támogatási formák az EK-Szerződés 87. és 88. cikkeitől eltérő külön rendelkezéseit is sértenék, és ezek elválaszthatatlanul összefonódnának a támogatás tárgyával, olyannyira, hogy nem lehetne azokat elszigetelten értékelni, közös összegegyeztetetlenségi értékelést kell lefolytatni. E hipotézis esetén ezeknek az egyéb rendelkezéseknek a feltételei hozzáadódnának az EK-Szerződés 86. cikkének (2) bekezdésében foglalt feltételekhez. Ezenkívül egyértelmű, hogy valamely, az állami támogatások ügyében indított eljárás sohasem járhat sem a Szerződés egyedi rendelkezéseivel, sem az e rendelkezések alapján elfogadott közösségi szabályokkal ellentétes eredménnyel ⁽²¹⁾.
- (99) Ebben az esetben a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkében foglalt eljárás elválaszthatatlanul összefonódik a támogatással. E joggyakorlatnak megfelelően nem lehet összegegyeztethetőnek nyilvánítani egy olyan támogatást, amelynek az odaítélésére vonatkozó módozatai nem tartják be a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkét. Egyébként a Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének utolsó mondata egy kiegészítő igényt is tartalmaz: „a kereskedelem fejlődésére nem lehet a Közösség érdekeivel ellentétesen hatást gyakorolni”. A Bizottság úgy véli, hogy egy, a jelenlegihez hasonló esetben a Közösség érdekeivel ellentétes lenne olyan támogatások engedélyezése, amelyeket a 2408/92/EGK rendelet figyelmen kívül hagyásával nyújtottak.
- (100) Következésképpen, a szóban forgó támogatások nem tekinthetők a Szerződés 86. cikke (2) bekezdésével összegegyeztethetőnek.

Tevékenységinđítási támogatás

- (101) A vallon régió és a Charleroi Bruxelles Sud repülőtér részéről a Ryanair légitársaságnak, annak a Charleroi-ba ⁽²²⁾ való betelepülésékor nyújtott előnyök tárgyában a 2004. február 12-i 2004/393/EK bizottsági határozata 278. pontjában a Bizottság úgy értékelte, hogy azok a támogatások, amelyek a jelenleg kevésbé kihasznált és a közösségnek pénzügyi terhet jelentő regionális repülőtéri infrastruktúrák fejlesztését és jobb kihasználását segítik elő, valós közösségi érdeket képviselhetnek, és beilleszthetők a közös közlekedési politika célkitűzéseibe.
- (102) E határozatában a Bizottság úgy értékelte, hogy egyes működési támogatások, amelyeknek a célja új légi útvonalak indításának az elősegítése, vagy egyes járatok gyakoriságának a növelése, szükséges eszközei lehetnek a kis regionális repülőterek fejlesztésének. Így valóban lehetőség van arra, hogy meggyőzzék az érdekelt vállalatokat, hogy vállalják az új útvonalakba történő befektetések kockázatát. Ugyanakkor ahhoz, hogy az ilyen támogatásokat a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összegegyeztethetőnek lehessen nyilvánítani, minden egyes esetben meg kell állapítani, hogy ezek a támogatások szükségesek-e és a kitűzött céllal arányosak-e, és hogy nem gyakorolnak-e a kereskedelemre a közös érdekekkel ellentétes mértékű hatást.
- (103) Az üzemeltetéshez nyújtott támogatás ritkán minősíthető a közös piaccal összegegyeztethetőnek, mivel általában eltorzítják a versenyfeltételeket azokban a szektorokban, ahol azokat alkalmazzák, anélkül, hogy jellegüknél fogva képesek lennének a Szerződés mentességi rendelkezéseiben meghatározott célok valamelyikét elérni. Mivel a vállalat műszaki helyzetének vagy struktúrájának semmilyen megváltoztatását sem vonják maguk után, és annak csak kereskedelmi fejlődését szolgálják, csak arra alkalmasak, hogy ügyfeleknek mesterségesen kedvező feltételeket kínáljanak, és minden indok nélkül növeljék hasznosságukat.

⁽²⁰⁾ A Bíróság 74/76 sz., az *Iannelli*-ügyben 1977. március 22-én hozott ítélete, EBHT 1977, 557. o.

⁽²¹⁾ A Bíróság C-225/91 sz., a *Matra kontra Bizottság* ügyben 1993. június 15-én hozott ítélete, EBHT 1991, I-3203. o.

⁽²²⁾ HL L 137., 2004.4.30., 1. o.

- (104) Ez az elv azonban megenged néhány kivételt, és a Bizottság néha összeegyeztethetőnek ítélte ilyen támogatásokat azzal a kitételrel, hogy bizonyos feltételeket teljesíteni kell ⁽²³⁾.
- (105) Ahhoz hogy az ilyen támogatásokat a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethetőnek lehessen nyilvánítani, meg kell állapítani, hogy az ebben az esetben nyújtott támogatások szükségesek és a kitűzött céllal arányosak voltak-e, és hogy nem gyakoroltak-e a kereskedelemre a közös érdekekkel ellentétes mértékű hatást.

Az intézkedés célja és a Közösség érdekének megléte

- (106) A tevékenységindítási támogatás nyújtásának első feltétele, hogy az egy koherens repülőtéri létesítményi fejlesztési tervbe illeszkedjék, és a gyakran nem jövedelmező infrastruktúrák jövedelmezőségének a fejlesztése iránti szándékot tükrözze.
- (107) A régió fejlődésének, a turizmusnak, a helyi gazdaságnak, vagy a régió imázsának az előmozdítása csak következménye lehet ennek a koherens politikának, melynek elsődleges célja a repülőtéri létesítményi infrastruktúrák tartós fejlesztése.
- (108) A regionális repülőterek megoldást is kínálhatnak a közlekedéspolitika egy adott problémájára: a nagyobb repülőterek telítettségére ⁽²⁴⁾.
- (109) Ebben az esetben semmilyen jele sincs annak, hogy más légitársaságok, amelyek járatokat kívánnának indítani Gerona és egyéb célállomások között, részesülhetnének-e hasonló támogatásokban. A Bizottság nem kapott értesítést arról, hogy a repülőtéri létesítmények fejlesztésére létezne-e egy ilyen fejlesztési terv. A spanyol hatóságok mindössze arra a közlésre szorítkoznak, hogy a Gerona és Madrid közötti légi összeköttetés létrejöttéig Gerona repülőterén semmilyen menetrendszerű légi járat sem közlekedett.

A támogatás szükségessége

- (110) A „Ryanair”-határozatban ⁽²⁵⁾ a Bizottság meghatározta a támogatás szükségességének a kritériumát. Ebből a szempontból a tevékenységindítási támogatásoknak a repülőtér fejlesztése szempontjából nélkülözhetetlennek kell lenniük. Ehhez bizonyos feltételeknek kell teljesülniük.
- (111) Először is a légitársaságoknak nyújtott támogatások csak új útvonalak nyitására vagy új járatgyakorlásra vonatkozhatnak, amelyek megnövelik a regionális repülőtérrel induló utasok nettó volumenét, úgy, hogy vállalják a légitársaság által vállalt kockázat egy részét.
- (112) Másodszor, a támogatást nem akkor kell nyújtani, amikor a járatot már üzemeltetik: a vállalat által viselt kockázat kisebb, sőt nulla, és a támogatás szükségessége nem indokolható. Azaz, ha egy légitársaság egy adott repülőtérrel már működtet egy járatot, akkor már nem tarthat igényt közpénzből finanszírozott támogatásra.
- (113) Harmadszor, a támogatásokat egyrésztől nem szabad olyan légitársaságnak nyújtani új járat indítása címén, amelyet egy másik járat helyett és egy tevékenységindítási támogatásban már részesült régi légi járat megszüntetését követően üzemeltetnie. Mivel azonban minden egyéb körülmény változatlan marad, a repülőtérnek ebből semmilyen nettó pozitív eredménye sem származna az ott fogadott utasok számát illetően. Másrésztől támogatás olyan útvonalra sem adható, amelyet a légitársaság egy másik útvonal helyett biztosítana, ha ezt a másik útvonalat korábban egy ugyanabban a gazdasági vagy lakossági vonzáskörben lévő repülőtérrel üzemeltette. A Bizottság fontosnak tartja ugyanis, hogy a tevékenységindítási támogatások ne teremtsenek túlzott szubvenció iránti igényeket, például olyan járatok delokalizációja révén, ahol a maximális támogatást már megadták. Az ilyen gyakorlat ugyanis ellentétes lenne magának a tevékenység indítási támogatásnak a céljával, ami az érintett repülőtérnek fejlesztése a Közösség érdekével összhangban.

⁽²³⁾ A Ryanair-határozat, 281. pont.

⁽²⁴⁾ A Ryanair határozat, 287–296. pont.

⁽²⁵⁾ A Ryanair határozat, 298–307. pont.

- (114) Negyedszer, a támogatásokat olyan új belépő vállalat sem kaphatja, amely már üzemelő járatokat kíván beindítani, és amely közvetlen konkurensként jelenne meg egy olyan már jelen lévő vállalatnak, amely ezt az útvonalat arról a repülőtérrel kiindulva üzemelteti. Az újonnan érkezőnek saját erejéből kell a már jelen lévő vállalattal szembenéznie, nem pedig köztámogatással.
- (115) Ami az első, a második és a negyedik feltételt illeti, emlékeztetni kell arra, hogy a Gerona–Madrid–Gerona útvonalon 2001. október 28-ig egy másik légitársaság már működtetett járatot, de az annak veszteségessége miatt felhagyott azzal. Akkor, amikor 2006. március 26-án az érintett hatóságok és az Intermed közötti szerződést megkötötték, ezen a vonalon légi járat nem üzemelt. Ugyanakkor egy másik szereplő, az Air Catalunya, néhány nappal azután, azaz 2002. április 3-án megkezdte ugyanennek a légi összeköttetésnek a biztosítását. Végül az Intermed 2002. április 15-én kezdte meg járatai üzemeltetését. Az a tény, hogy a két légitársaság a Gerona–Madrid–Gerona útvonalon 12 nap eltéréssel kezdte meg járatainak az indítását, nem enged egyértelműen és véglegesen arra következtetni, hogy az Intermed által nyújtott szolgáltatást új vonalnak lehet tekinteni.
- (116) A harmadik feltétel ebben az esetben teljesült, mert az Intermed által üzemeltetett első járat a Madrid–Gerona–Madrid útvonal volt.
- (117) Az indulásnál jelentkező marketing- és reklámköltségek, melyek célja a légi összeköttetés ismertetése, szükséges költségeknek tekinthetők abból a célból, hogy ismertessék a nagyközönség előtt egy ilyen légi járat létezését.

A támogatás ösztönző jellege

- (118) Egy támogatásnak ösztönzőnek kell lennie: lehetővé kell tennie egy vállalat számára, hogy az egy olyan tevékenységet fejlesszen ki, amelyet állami támogatás nélkül nem tudott volna elvégezni. De ennek a tevékenységnek idővel, támogatás nélkül is jövedelmezőnek kell lennie. Ezért kell az új járatok indítására, vagy a meglévők gyakoriságának a növelésére nyújtott támogatásoknak időben korlátozottaknak lenniük. A támogatás célja egy új útvonal indítása, de a járatok üzemeltetése ezen az útvonalon nem tartható fenn mesterségesen: a légi járatoknak idővel gazdaságilag rentábilisnak kell lenniük.
- (119) A légi közlekedésben a tevékenységindítási támogatások keretében a Bizottság úgy ítélte meg ⁽²⁶⁾, hogy minden egyes új járat megindítása utáni ötéves időszak elegendő, különösképpen a két pont közötti Közösségen belüli járatok esetében.
- (120) Ebben az esetben a Gerona–Madrid légi járat részleges finanszírozása, valamint a reklámcélú intézkedések időben korlátozottak (a szerződés érvényességének ideje három év volt), elsősorban aszerint, ahogy az útvonal maga megerősödik, és képes lesz önmagától jövedelmezővé válni, vagy ha egy másik légi fuvarozó állami támogatás vagy más állami finanszírozás nélkül indítana be légi járatot Gerona és Madrid között a szerződés tárgyát képező légi járatnak megfelelő jellemzőkkel, különösen a repülőgép típusa, a járatok gyakorisága, a menetdíjak és a szolgáltatási időtartam tekintetében.

A támogatás arányossága

- (121) A támogatás és annak összefüggései között kettős arányosságot kell kimutatni. Egyrészt szoros kapcsolatnak kell lennie a repülőtéri létesítmények fejlesztésének célja, amely a nettó utasforgalom fokozásával jár, és a légitársaságnak nyújtott támogatás szintje között. A támogatás összegét tehát utasonként kell kiszámítani. Ezáltal egy olyan légitársaság, amely egy adott repülőtéren nem tudja biztosítani az annak fejlődéséhez szükséges utasszámot, nem részesül indokolatlan előnyben. A másik oldalról az a légitársaság, amely teljesíti a repülőtér fejlesztésére kitűzött célokat, élvezzi az ebből származó előnyöket is.

⁽²⁶⁾ A Ryanair-határozat, 312–314. pont.

(122) Az arányosság második összefüggése a támogatás és a kedvezményezett fél által vállalt költségek között áll fenn. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a támogatás nagysága, amit a tevékenységindítási támogatásoknál a Bizottság 50 %-ra korlátoz, nem alkalmazható az érintett légitársaság összes, bevételekkel csökkentett, működési kiadására.

a) A tevékenységindítási támogatásra csak azok a tevékenység indításával kapcsolatos kiadások lehetnek jogosultak, amelyek a légi fuvarozót nem terhelnék akkor, ha már teljes üzemben működne, és amelyek köztámogatást tesznek szükségessé annak érdekében, hogy megosszák az indulási szakaszra jellemző vállalászási kudarc kockázatát. Az Intermed esetében ezek például az induláskor a járat megismertetéséhez szükséges marketing- és reklámköltségeket jelentik, valamint az Intermed által viselt, a geronai helyszínen való letelepedésével kapcsolatos költségeket.

b) A másik oldalról, a támogatás nem terjedhet ki az Intermedet terhelő rendszeres működési költségekre, mint a repülőgépek bérlete és amortizációja, az üzemanyag, a személyzet bérköltsége, az utasellátási költségek (*catering*).

Átláthatóság, a gazdasági szereplőkkel szemben alkalmazott egyenlő bánásmód és a biztosított támogatások megkülönböztetésmentessége

(123) A valamely légitársaságnak légi közlekedési szolgáltatások fejlesztésére nyújtott támogatás összegének átláthatónak kell lennie, például a beszálló utasok száma szerint kell kiszámítani, hogy könnyen azonosítható és azonosított legyen.

(124) Ha egy repülőtér gazdasági szolgáltatások ellenében, mint például új légi járatok beindítása, kész támogatást biztosítani, ezt a tényt nyilvánosságra kell hozni, mégpedig úgy, hogy az érdekelt légitársaságok jelentkezhesenek, és kiválaszthatók legyenek. A közbeszerzésekre és koncessziókra vonatkozó szabályokat és elveket tehát az adott esetben be kell tartani.

(125) Az a repülőtér, amely a légi közlekedési szolgáltatások fejlesztését segíteni kívánja, köteles objektív kritériumokat kidolgozni a támogatások maximális összege és időtartama tekintetében, hogy biztosítsa a légitársaságokkal szembeni egyenlő bánásmódot.

(126) A tagállamok szintjén fellebbezési mechanizmusokat kell előírni annak biztosítására, hogy a támogatások nyújtásában semmilyen megkülönböztetés se érvényesüljön és hogy egy adott repülőterén egyetlen légitársaság se részesüljön indokolatlan előnyben.

Szankciók és visszatérítési mechanizmusok

(127) Szankciók rendszerét kell létrehozni arra az esetre, ha egy légi fuvarozó nem tartaná be a repülőtérrel szemben a támogatás nyújtásakor általa vállalt kötelezettségeket. Egy támogatás-visszatérítési rendszer biztosíték lehet a repülőtér számára, hogy a légitársaság be fogja tartani az általa vállalt kötelezettségeket. Az ebben az esetben kötött szerződés valóban magában foglal egy mechanizmust a nyújtott támogatások visszatérítésére arra az esetre, ha az Intermed nem tartaná be vállalt kötelezettségeit.

Halmazás

(128) A nyújtott támogatás elvben nem halmazható más, a légi fuvarozók által kapott szubvenciókkal, szociális jellegű támogatással vagy közszolgáltatási kompenzációkkal, ha ezeket támogatásnak minősítik. A fentebb kifejtett arányossági szabályoknak megfelelően ugyanazokra a kiadásokra biztosított más támogatásokkal sem halmazható, még akkor sem, ha azokat egy másik államban nyújtják. Az egy új járat indítására kapott összes támogatás sohasem haladhatja meg ezen új járat beindítási költségeinek az 50 %-át.

(129) Annak érdekében, hogy a légi útvonalak beindításához nyújtott ösztönző támogatásokat, mint kizárólag a regionális repülőterek fejlesztésére szolgáló eszközt tartsák fenn, a Bizottság szükségesnek tartja annak garantálását, hogy e támogatások semmilyen közvetett előnyt se nyújtsanak a nagyméretű, nemzetközi utasforgalom számára és a konkurencia előtt már széles körben nyitott repülőtereknek. A jelen esetben a Geronát a nagy repülőterrel rendelkező Madriddal összekötő légi járatnál különös figyelmet kell tehát fordítani a támogatható költségek behatárolására.

(130) Ilyen jellegű támogatások akkor sem nyújthatók, ha a 2408/92 rendelet 4. cikke és különösen annak (1) bekezdésének d) pontja alapján az adott útvonal egyetlen légi fuvarozó számára van fenntartva.

- (131) Ebben az esetben az Intermed a Geronából induló légi járatai esetében nem részesül az előbbieken jelzett szociális jellegű támogatásban, vagy közszolgáltatási kompenzációban. Továbbá, az Intermed által üzemeltetett útvonal a 2408/92/EGK rendelet 4. cikkében előírt versenyeztetési eljárás címén nincs ennek az egy légi fuvarozónak fenntartva.

A támogatás összeegyeztethetőség tétele érdekében az érintett tagállam által meghozandó intézkedések ismertetése

- (132) A Bizottság megállapítja, hogy a Generalitat de Catalunya, a Diputación de Girona, a Geronai Kereskedelmi és Ipari Kamara által az Intermed számára nyújtott támogatások eleget tesznek a regionális repülőterekről indított légi közlekedési szolgáltatások indítási támogatása bizonyos feltételeinek, de más feltételeknek nem, és egyes esetekben meg kell határozni azokat a feltételeket, amelyek révén az összeegyeztethetőség biztosítható.

- (133) A Generalitat de Catalunya, a Diputación de Girona, a Geronai Kereskedelmi és Ipari Kamara által a Girona és Madrid közötti légi útvonal finanszírozására nyújtott hozzájárulások új légi útvonalak indításához nyújtott támogatásként a közös piaccal összeegyeztethetőnek minősíthetők, az alábbi feltételekkel:

- a) A hozzájárulásoknak a Girona repülőtérre kidolgozott fejlesztési program keretébe kell beilleszkedniük.
- b) Minden hozzájárulásnak időben behatároltnak kell lennie. Ez az időtartam nem lehet több a szóban forgó légi útvonal megnyitásától számított maximum öt évnél.
- c) E hozzájárulások nem fizethetők ki akkor, ha a támogatásokat olyan új belépő vállalat kapná, amely már üzemelő járatokat kíván beindítani, és amely egy olyan, már jelen lévő vállalat közvetlen konkurenseként jelenne meg, amely ezt az útvonalat Girona repülőtéréről kiindulva hasonló feltételek mellett üzemelteti.
- d) A hozzájárulásokat egy, az Intermed által összeállított fejlesztési tervvel kell alátámasztani, és azt az érintett légi útvonal esetében illetékes hatóságoknak előzetesen jóvá kell hagyniuk. E tervben megjelölik a vállalt és a támogatható kiadásokat, amelyeknek közvetlenül az érintett útvonal promóciójára kell vonatkozniuk, azzal a céllal, hogy a járat a szerződés végén támogatások nélkül életképesé váljon. A támogatható kiadások a közvetlenül a beindítással kapcsolatos kiadások, amint az e határozat 122. pontjában szerepel. Az illetékes hatóságok adott esetben ehhez a feladathoz igénybe vehetik független könyvvizsgáló segítségét.
- e) Az egy új légi útvonal esetében nyújtható összes támogatás sohasem haladhatja meg a járatra vonatkozó beindítási és reklámköltségek 50 %-át. Hasonlóképpen, a kifizetett hozzájárulások nem haladhatják meg e járat tényleges költségeinek az 50 %-át.
- f) Azokat a Generalitat de Catalunya, a Diputación de Girona, a Geronai Kereskedelmi és Ipari Kamara által kifizetett hozzájárulásokat, amelyekről a szerződésben előírt beindítási időszak végén kiderül, hogy meghaladják az így felállított kritériumokat, az Intermednek vissza kell térítenie.
- g) Spanyolországnak be kell vezetnie egy megkülönböztetésmentes és átlátható támogatási rendszert, melynek célja a Girona repülőtéréről kiinduló új légi közlekedési szolgáltatások fejlesztésében érdekelt légitársaságokra vonatkozó egyenlő bánásmód biztosítása, az e határozatban meghatározott objektív kritériumok alapján.

- (134) Amennyiben ezek a feltételek nem teljesülnek, Spanyolország köteles az előző preambulumbekedésben hivatkozott összes támogatást visszatéríttetni.

VI. KÖVETKEZTETÉSEK

A Bizottság megállapítja, hogy Spanyolország a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével jogtalan támogatást nyújtott az Intermediación Aérea SL légitársaság számára. Ugyanakkor, tekintettel arra a hozzájárulásra, amit ezek a támogatások új légi közlekedési szolgáltatások indításában és egy regionális repülőtér tartós fejlesztésében nyújthatnak, e támogatások egy része, a 133. pontban kifejtett feltételek mellett, a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítható,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Spanyol Királyság által az Intermediación Aérea SL légitársaság számára egyrészt 919 879,98 euró, másrészt 120 202 euró összegben biztosított állami támogatás a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja alapján új légi útvonalak indítási támogatásaként az alábbi feltételek mellett a közös piaccal összeegyeztethetőnek minősül.

2. cikk

(1) A hozzájárulásoknak a Girona repülőtérre kidolgozott fejlesztési program kereteibe kell beilleszkedniük.

(2) Minden hozzájárulásnak időben behatároltnak kell lennie. Ez az időtartam nem lehet több a szóban forgó légi útvonal megnyitásától számított maximum öt évnél.

(3) E hozzájárulások nem fizethetők ki akkor, ha a támogatásokat olyan új belépő vállalat kapná, amely már üzemelő járatokat kíván beindítani, és amely egy olyan, már jelen lévő vállalat közvetlen konkurenseként jelenne meg, amely ezt az útvonalat Girona repülőtéréről kiindulva hasonló feltételek mellett üzemelteti.

(4) A hozzájárulásokat egy, az Intermed által összeállított fejlesztési tervvel kell alátámasztani, és azt az érintett légi útvonal esetében illetékes hatóságoknak előzetesen jóvá kell hagyniuk. E tervben megjelölik a vállalt és a támogatható kiadásokat, amelyeknek közvetlenül az érintett útvonal promóciójára kell vonatkozniuk, azzal a céllal, hogy a járat a Generalitat de Catalunya, a Diputación de Girona, a Geronai Kereskedelmi és Ipari Kamara és az Intermed közötti szerződés lejártakor támogatások nélkül életképessé váljon.

(5) A tevékenység indításához kapcsolódó támogatható kiadásoknak az alábbi feltételeknek kell megfelelniük:

a) azoknak a tevékenység indításával kapcsolatos kiadásoknak a fedezése, amelyek a légi fuvarozót nem terhelnek akkor, ha már teljes üzemben működne, és amelyek köztámogatást tesznek szükségessé annak érdekében, hogy megosszák a vállalkozás kudarcának az indulási szakaszra jellemző kockázatát;

b) a másik oldalról, a támogatás nem terjedhet ki az Intermedet terhelő rendszeres működési költségekre, úgymint a repülőgépek bérlete és amortizációja, az üzemanyag, a személyzet bérköltsége, vagy az utasellátási költségek (*catering*).

Az illetékes hatóságok adott esetben igénybe vehetik független könyvvizsgáló segítségét.

(6) Az egy új légi útvonal esetében nyújtható összes támogatás sohasem haladhatja meg a járatra vonatkozó beindítási és reklámköltségek 50 %-át. Hasonlóképpen, a kifizetett hozzájárulások nem haladhatják meg e járat tényleges költségeinek az 50 %-át.

(7) Azokat a Generalitat de Catalunya, a Diputación de Girona, a Geronai Kereskedelmi és Ipari Kamara által kifizetett hozzájárulásokat, amelyekről a szerződésben előírt indítási időszak végén kiderül, hogy meghaladják az így felállított kritériumokat, az Intermednek a maga részéről vissza kell térítenie.

(8) Spanyolországnak be kell vezetnie egy megkülönböztetésmentes és átlátható támogatási rendszert, melynek célja a Gerona repülőtéréről kiinduló új légi közlekedési szolgáltatások fejlesztésében érdekelt légitársaságok egyenlő bánásmódjának a biztosítása, az e határozatban meghatározott objektív kritériumok alapján.

3. cikk

(1) A Spanyol Királyság minden szükséges intézkedést megtesz annak érdekében, hogy az 1. cikk (2) bekezdésében hivatkozott, a közös piaccal ellentétes, és jogtalanul rendelkezésre bocsátott támogatásokat annak kedvezményezettjétől visszatéríttesse.

(2) A visszatérítés, e határozat azonnali és tényleges végrehajtását lehetővé téve, a nemzeti jogban előírt eljárásoknak megfelelően azonnal esedékes. A visszatérítendő támogatások kamatos kamatot tartalmaznak attól az időponttól kezdődően, amikor azokat a kedvezményezett rendelkezésére bocsátották, azok behajtásának időpontjáig. A kamatokat a regionális célú támogatások keretében a hasonló szubvencióknál alkalmazott kalkulációk referencia-árfolyamán számítják ki.

4. cikk

A Spanyol Királyság e határozat értesítésétől számított két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot azokról az intézkedésekről, amelyeket ennek teljesítése érdekében hozott.

5. cikk

E határozat címzettje a Spanyol Királyság.

Kelt Brüsszelben, 2004. október 20-án.

a Bizottság részéről

Loyola DE PALACIO

alelnök
