



Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

RENDELETEK

- ★ A Bizottság (EU) 2023/1682 végrehajtási rendelete (2023. június 29.) a dimetilglicin-nátriumsó brojlércsirkék takarmány-adalékanyagaként történő engedélyezésének megújításáról (az engedély jogosultja: Taminco BV), valamint a 371/2011/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről ⁽¹⁾ 1

HATÁROZATOK

- ★ A Bizottság (EU) 2023/1683 határozata (2022. július 26.) a Franciaország által a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetője és az e repülőtéren működő bizonyos légitársaságok javára végrehajtott SA.26494 2012/C (korábbi 2012/NN) számú intézkedésről (az értesítés a C(2022) 5145. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 5
- ★ A Bizottság (EU) 2023/1684 végrehajtási határozata (2023. augusztus 31.) az afrikai sertéspestis olaszországi előfordulásával összefüggő egyes ideiglenes vészhelyzeti intézkedésekről (az értesítés a C(2023) 5984. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 123

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1682 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2023. június 29.)

a dimetilglicin-nátriumsó brojlercsirkék takarmány-adalékanyagaként történő engedélyezésének megújításáról (az engedély jogosultja: Taminco BV), valamint a 371/2011/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a takarmányozási célra felhasznált adalékanyagokról szóló, 2003. szeptember 22-i 1831/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 9. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az 1831/2003/EK rendelet rendelkezik az adalékanyagok takarmányokban történő felhasználásának engedélyezéséről, valamint az engedélyek megadásának vagy megújításának feltételeiről és eljárásairól.
- (2) A dimetilglicin-nátriumsó brojlercsirkék takarmány-adalékanyagaként történő felhasználását a 371/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet ⁽²⁾ 10. évre engedélyezte.
- (3) Az 1831/2003/EK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének megfelelően kérelmet nyújtottak be a dimetilglicin-nátriumsó brojlercsirkék takarmány-adalékanyagaként történő engedélyezésének megújítása iránt, az adalékanyagok az „állattenyésztésben alkalmazott adalékanyagok” adalékanyag-kategóriába és az „egyéb, állattenyésztésben alkalmazott adalékanyagok (a tenyésztéstechnikai paraméterek javítása)” funkcionális csoportba való sorolását kérelmezve. A kérelemhez csatolták az említett rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében előírt adatokat és dokumentumokat.
- (4) Az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság (a továbbiakban: Hatóság) 2021. május 5-i véleményében ⁽³⁾ megállapította, hogy a kérelmező bizonyítékokkal szolgált arra vonatkozóan, hogy az adalékanyag a jelenleg engedélyezett felhasználási feltételek mellett továbbra is biztonságos a brojlercsirkék esetében, valamint a fogyasztók és a környezet szempontjából. Megállapította továbbá, hogy az adalékanyag nem bőrirritáló, de szemirritáló és bőrszenzibilizáló hatása lehet.

⁽¹⁾ HL L 268., 2003.10.18., 29. o.

⁽²⁾ A Bizottság 371/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. április 15.) a dimetilglicin-nátriumsó brojlercsirkék takarmány-adalékanyagaként való engedélyezéséről (HL L 102., 2011.4.16., 6. o.).

⁽³⁾ EFSA Journal 2021; 19(5):6621.

- (5) A 371/2011/EU végrehajtási rendelet melléklete tévesen adja meg az „állattenyésztésben alkalmazott adalékanyagok (a tenyésztéstechnikai paraméterek javítása)” funkcionális csoportot. Az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság (a továbbiakban: Hatóság) 2010. december 7-i véleményében ⁽⁴⁾ megállapította, hogy az adalékanyag alkalmas a brojlercsirkék teljesítményének növelésére. Az „állattenyésztésben alkalmazott” kifejezés túl általános, és különböző funkciókra utalhat, ugyanakkor nem fejezi ki az adalékanyag konkrét hatásait. Ezért a Hatóság véleményével összhangban a takarmány-adalékanyag funkcionális csoportjának megnevezésénél utalni kell a teljesítményparaméterek javítására. Emellett a Hatóság 2020. december 7-i véleményében ⁽⁵⁾ megállapította, hogy az adalékanyag hatékonyságát 1 000 mg/kg-os szinten alkalmazva fejt ki, ezért meg kell állapítani egy minimális szintet.
- (6) A 378/2005/EK bizottsági rendelet ⁽⁶⁾ 5. cikke (4) bekezdésének c) pontjával összhangban az 1831/2003/EK rendelettel létrehozott referencialaboratórium úgy ítélte meg, hogy az előző értékelés során levont következtetések és ajánlások a jelenlegi kérelem tekintetében alkalmazandók.
- (7) A dimetilglicin-nátriumsó értékelése azt mutatja, hogy az 1831/2003/EK rendelet 5. cikkében előírt engedélyezési feltételek teljesülnek. Ennek megfelelően a szóban forgó adalékanyagra megadott engedélyt meg kell újítani. Ezenfelül a Bizottság úgy véli, hogy megfelelő óvintézkedéseket kell hozni az adalékanyag felhasználóira gyakorolt káros hatások megelőzése érdekében.
- (8) A dimetilglicin-nátriumsó takarmány-adalékanyagként való engedélyezésének megújítása következtében a 371/2011/EU végrehajtási rendeletet hatályon kívül kell helyezni.
- (9) Tekintettel arra, hogy a funkcionális csoportot fel kell tüntetni a takarmány-adalékanyag, valamint az azt tartalmazó előkeverékek és takarmánykeverékek címkéjén, átmeneti időszakot kell biztosítani a takarmányipari vállalkozók számára, hogy elvégezzék a címkék szükséges kiigazításait.
- (10) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Növények, Állatok, Élelmiszerek és Takarmányok Állandó Bizottságának véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az engedély megújítása

A mellékletben meghatározott, az „állattenyésztésben alkalmazott adalékanyagok” adalékanyag-kategóriába és az „egyéb, állattenyésztésben alkalmazott adalékanyagok (a teljesítményparaméterek javítása)” funkcionális csoportba tartozó anyagra megadott engedély a mellékletben meghatározott feltételek mellett megújításra kerül.

2. cikk

3.A 371/2011/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezése

A 371/2011/EU végrehajtási rendelet hatályát veszti.

⁽⁴⁾ EFSA Journal (2011); 9(1):1950.

⁽⁵⁾ EFSA Journal 2021; 19(5):6621.

⁽⁶⁾ A Bizottság 378/2005/EK rendelete (2005. március 4.) a közösségi referencialaboratóriumnak a takarmány-adalékanyagok engedélyezési kérelmeivel kapcsolatos kötelezettségei és feladatai tekintetében az 1831/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet részletes végrehajtási szabályairól (HL L 59., 2005.3.5., 8. o.).

3. cikk

Átmeneti intézkedések

(1) A mellékletben meghatározott anyag és az azt tartalmazó előkeverékek, amelyeket 2024. március 24. előtt állítottak elő és címkéztek a 2023. szeptember 24. előtt alkalmazandó szabályoknak megfelelően, a meglévő készletek kimerüléséig továbbra is forgalomba hozhatók és felhasználhatók.

(2) A mellékletben meghatározott anyagot tartalmazó azon takarmánykeverékek és takarmány-alapanyagok, amelyeket 2024. szeptember 24. előtt állítottak elő és címkéztek a 2023. szeptember 24. előtt alkalmazandó szabályoknak megfelelően, a meglévő készletek kimerüléséig továbbra is forgalomba hozhatók és felhasználhatók, amennyiben azokat brojlercsirkék takarmányozására szánják.

4. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2023. június 29-én.

a Bizottság részéről
az elnök

Ursula VON DER LEYEN

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1683 HATÁROZATA

(2022. július 26.)

a Franciaország által a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetője és az e repülőtéren működő bizonyos légitársaságok javára végrehajtott SA.26494 2012/C (korábbi 2012/NN) számú intézkedésről

(az értesítés a C(2022) 5145. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

miután felkérte az érdekelteket, hogy a fent említett cikkek értelmében nyújtsák be észrevételeiket ⁽²⁾, és tekintettel ezen észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

- (1) A 2008. július 28-i, 2008. szeptember 20-i, 22-i és 23-i, 2008. október 1-jei és 21-i, valamint 2008. november 20-i levelében több polgár panaszt intézett a Bizottsághoz a La Rochelle-Île de Ré-i repülőtéren (a továbbiakban: a repülőtér) a Ryanair részére állítólagosan nyújtott előnyöket és a repülőtér által állítólagosan kapott pénzügyi hozzájárulásokat illetően. A panaszok a Poitou-Charentes-i Regionális Számvevőszéknek (a továbbiakban: CRC) a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara (a továbbiakban: CCI) irányításával kapcsolatos végleges ténymegállapításairól szóló, 2008. május 13-i jelentésre (a továbbiakban: a CRC jelentése) hivatkoztak.
- (2) 2009. március 17-i levelében a Bizottság megküldte a francia hatóságoknak a panaszok betekinthető változatát, és egyúttal felkérte a francia hatóságokat, hogy fűzzenek észrevételeket a szóban forgó intézkedésekhez. Ezt a levelet a Bizottság 2011. május 25-én újra elküldte. A francia hatóságok 2011. június 20-i levelükben a válaszára nyitva álló határidő 2011. július 26-ig történő meghosszabbítását kérték, amit a Bizottság 2011. június 21-i levelében engedélyezett. A francia hatóságok a határidő újabb, 2011. augusztus 26-ig történő meghosszabbítását kérték, amit a Bizottság 2011. július 28-i levelében szintén elfogadott. A francia hatóságok végül 2011. augusztus 30-i levelükben küldték meg a kért válaszokat.

⁽¹⁾ Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkét 2009. december 1-jei hatállyal az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 107., illetve 108. cikke váltotta fel. A megfelelő cikkek rendelkezései tartalmukat tekintve azonosak. E határozat alkalmazásában az EUMSZ 107., illetve 108. cikkére történő hivatkozásokat – adott esetben – az EK-Szerződés 87., illetve 88. cikkére történő hivatkozásként kell érteni. Az EUMSZ bizonyos terminológiai változtatásokat is bevezetett, például a „Közösség” fogalmát az „Unió”, a „közös piac” fogalmát a „belső piac”, az „Elsőfokú Bíróság” fogalmát pedig „Törvényszék” váltotta fel. Ez a határozat az EUMSZ szóhasználatát követi.

⁽²⁾ HL C 130., 2012.5.4., 10. o., valamint HL C 113., 2014.4.15., 30. o.

- (3) 2011. április 11-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért a Ryanairtól, amely 2011. július 22-i levelében válaszolt. A Bizottság 2011. október 14-i levelével továbbította ezeket az észrevételeket Franciaországnak. Válasz hiányában a Bizottság 2011. november 16-án emlékeztetőt küldött. A francia hatóságok 2011. november 21-i levelükben arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy nem kívánnak válaszolni a Ryanair észrevételeire.
- (4) A Bizottság 2012. február 8-i levelében tájékoztatta Franciaországot arról a határozataról, miszerint a CCI által a Ryanair, a Jet2, a Flybe, az Aer Arann, az easyJet és a Buzz légitársaságnak esetlegesen nyújtott támogatás tekintetében megindítja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).
- (5) 2012. február 22-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Franciaországtól. 2012. március 12-i levelében Franciaország a válaszára nyitva álló határidő újabb meghosszabbítását kérte annak érdekében, hogy válaszolni tudjon az eljárás megindításáról szóló határozatban és a 2012. február 22-i levélben megfogalmazott kiegészítő információkérésre. Franciaország 2012. április 13-án nyújtotta be észrevételeit a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban kért információkkal és dokumentumokkal együtt. Mivel bizonyos információk hiányoztak, a Bizottság 2012. április 19-i levelében emlékeztetőt küldött Franciaországnak. A francia hatóságok végül 2012. április 27-i levelükben küldték meg a válaszokat.
- (6) 2012. április 16-án a Ryanair észrevételeket küldött a Bizottságnak más olyan ügyekről, amelyekben a Ryanair érintett, és arra kérte a Bizottságot, hogy a Ryanairt érintő összes állami támogatási ügyben vegye figyelembe az észrevételeit.
- (7) A Bizottság határozatát 2012. május 4-én tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽³⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be a szóban forgó intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket a közzététel időpontjától számított egy hónapon belül.
- (8) 2012. július 16-i levelében a Bizottság ismét további tájékoztatást kért Franciaországtól. Franciaország 2012. augusztus 16-i levelében (valamint annak 2012. szeptember 5-i helyesbítésében) válaszolt.
- (9) A Bizottsághoz észrevételek érkeztek érdekelt felektől. A CCI 2012. július 24-én nyújtotta be észrevételeit. A Ryanair leányvállalata, az Airport Marketing Services (a továbbiakban: AMS) 2012. június 1-jén nyújtotta be észrevételeit. Ezenkívül a Ryanair több észrevételt és gazdasági elemzési tanácsadó cég (Oxera) által készített gazdasági elemzési jelentést is benyújtott 2012. június 1-jén, 2013. június 3-án, 2014. február 3-án és 2015. április 10-én.
- (10) A Bizottság több más érdekelt féltől, köztük közigazgatási intézményektől ⁽⁴⁾, vállalkozásoktól ⁽⁵⁾, társulásoktól ⁽⁶⁾ és magánszemélyektől is kapott észrevételeket.
- (11) Ezenfelül a Ryanair 2013. április 11-én, 2013. december 23-án, 2014. január 9-én és 31-én, 2014. február 7-én, 2014. március 28-án, 2015. január 27-én, 2015. december 7-én, valamint 2019. április 1-jén általános észrevételeket nyújtott be több, a Bizottság által kezdeményezett és a Ryanairt érintő állami támogatási ügygel kapcsolatosan. A Ryanair 2014. szeptember 15-én és 29-én gazdasági elemzési jelentéseket is benyújtott, amelyeket az Oxera készített több, a Ryanairt érintő állami támogatási ügyről.

⁽³⁾ HL C 130., 2012.5.4., 10. o.

⁽⁴⁾ Conseillers du Commerce Extérieur (külkereskedelmi tanácsadók) (2012.5.30.), Charente-Maritime megye (2012.6.8.), Office de Tourisme de La Rochelle (La Rochelle-i Turisztikai Hivatal) (2012.6.4.), Poitou-Charentes-i CCI (2012.6.1.), Angoulême-i CCI (2012.6.4.), Charente-Maritime Tourisme (Charente-Maritime-i Turisztikai Tanács) (2012.6.1.), Communauté d'Agglomération de La Rochelle (a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata) (2012.6.4.), Royani Polgármesteri Hivatal (2012.5.29.), Vendée Tourisme (Vendée-i Turisztikai Tanács) (2012.5.30.), valamint Poitou-Charentes régió (2012.7.10.).

⁽⁵⁾ Doc Services (2012.5.18.), Fontaine Pajot (2012.5.21.), Le Richelieu (2012.5.25.), Atlantis (2012.5.26.), Le Relais du Bois (2012.5.30.), Groupe Cafés Merling (2012.5.31.), Grand Pavois (2012.5.30.), Cuisines Villegier (2012.5.23.), Irium (2012.6.4.), Sogerma (2012.5.29.), La Rochelle Evénements (2012.5.29.).

⁽⁶⁾ Amicale Rivedoux (helyi közösségi társulás) (2012.5.21.), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré (La Rochelle-Ile de Ré-i szállodai szövetség) (2012.5.31.), Envol Vert (környezetvédelmi társulás) (2012.6.3.), Ile de Ré Tourisme (Ile de Ré-i Turisztikai Tanács) (2012.6.1.), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (La Rochelle-i Hajózási Szakemberek Szövetsége) (2012.5.30.), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) (Charente-Maritime-i Turisztikai Tájékoztató Irodák Szövetsége) (2012.6.1.), Destination La Rochelle (2012.5.25.).

- (12) 2012. június 15-i, 2013. május 3-i, 2014. január 9-i és 23-i, 2014. február 4-i, 2014. július 2-i, 2014. szeptember 12-i, 2015. május 19-i, 2015. december 16-i és 2019. május 17-i levelével a Bizottság megküldte Franciaországnak az érdekelt felek által tett észrevételeket. A Bizottság lehetőséget adott Franciaországnak, hogy válaszoljon ezekre az észrevételekre. Franciaország 2012. július 13-án, 2012. július 25-én, 2014. január 29-én, 2014. május 23-án, 2015. december 18-án és 2019. június 24-én válaszolt ezekre a levelekre. 2012. július 13-i levelében Franciaország tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván megjegyzéseket fűzni a benyújtott észrevételekhez annak ellenére, hogy a Marseille Provence repülőtér ügyéhez kapcsolódóan már küldött megjegyzéseket⁽⁷⁾. Ezenkívül Franciaország 2012. július 25-i, 2014. január 29-i, 2014. május 23-i és 2015. december 18-i levelében tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván megjegyzéseket fűzni harmadik felek észrevételeihez.
- (13) A Bizottság Franciaországgal és a már észrevételt benyújtó érdekelt harmadik felekkel közölte, hogy az a szándéka, hogy a szóban forgó támogatási intézkedések belső piaccal való összeegyeztethetőségét a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló uniós iránymutatás⁽⁸⁾ (a továbbiakban: a 2014. évi iránymutatás) rendelkezései alapján értékeli. A Bizottság felkérte e levelek címzettjeit, hogy nyújtsák be az ezzel összefüggő esetleges észrevételeiket. Egyebekben 2014. április 15-én felhívás jelent meg az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*⁽⁹⁾ arra vonatkozóan, hogy az érdekelt harmadik felek nyújtsák be ezzel összefüggő észrevételeiket.
- (14) A Franciaország 2014. március 19-én benyújtotta a 2014. évi iránymutatással kapcsolatos észrevételeit.
- (15) A CCI (2014. június 11.), a Communauté d'Agglomération de La Rochelle (a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata) (2014. június 6.), az Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative (UDOTSI) (Charente-Maritime-i Turisztikai Tájékoztató Irodák Szövetsége) (2014. május 13.), az Angoulême-i CCI (2014. május 7.), az Irium Holding Group SAS (2014. május 2.), a Groupe Cafés Merling (2014. április 30.) és a Transport & Environnement nem kormányzati szervezet (2014. május 13.) részéről érkeztek észrevételek a Bizottsághoz. Franciaország a 2014. július 2-i levélben megkapta a különféle észrevételeket, amelyekre nem kívánt válaszolni.
- (16) 2015. május 19-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Franciaországtól. Franciaország 2015. augusztus 4-i, 2015. november 18-i, 2015. december 4-i és 2016. március 14-i levelében válaszolt.
- (17) 2016. november 18-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Franciaországtól. Franciaország 2016. december 20-i, 2017. február 15-i, 2017. július 11-i és 2017. július 20-i levelében válaszolt.
- (18) 2017. március 29-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Franciaországtól. Franciaország 2017. augusztus 18-i levelében megküldte válaszát.
- (19) 2017. május 19-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Franciaországtól. Franciaország 2017. augusztus 18-i és 2017. november 15-i levelében válaszolt.
- (20) 2017. augusztus 18-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Franciaországtól. Franciaország 2018. április 16-i levelében megküldte válaszát.
- (21) 2017. december 5-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Franciaországtól. Franciaország 2018. február 16-i levelében válaszolt.
- (22) 2019. április 9-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Franciaországtól. Franciaország 2019. június 21-i levelében válaszolt.

2. A LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ-I REPÜLŐTER

- (23) A La Rochelle-Île de Ré-i repülőtér Franciaország Charente-Maritime megyéjében lévő La Rochelle térségében, La Rochelle városától 5 kilométerre északnyugatra és az Île de Ré-hídtól 2 kilométerre található. A repülőtér nyitva áll a belföldi és a nemzetközi kereskedelmi forgalom előtt.

⁽⁷⁾ A Bizottság (EU) 2016/1698 határozata (2014. február 20.) a Marseille Provence repülőtér és a repülőteret használó légitársaságok javára Franciaország által nyújtott SA.22932. (2011/C – korábbi ex NN 37/2007) sz. intézkedésről (HL L 260., 2016.9.27., 1. o.).

⁽⁸⁾ A Bizottság közleménye – Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról (HL C 99., 2014.4.4., 3. o.).

⁽⁹⁾ HL C 113., 2014.4.15., 30. o.

- (24) A francia állam, La Rochelle városa és a CCI 1936-ban repülőtér nyitásáról határozott. Ez a határozat a kereskedelmi kamarákról szóló, 1898. április 9-i törvény módosításáról szóló, 1933. június 20-i törvény alapján engedélyezett hatáskörbe tartozott. A kereskedelmi kamarákról szóló, 1898. április 9-i törvény eredeti szövege szerint „a kereskedelmi és iparkamarák építési beruházásra irányuló koncessziók jogosultjának nyilváníthatók, vagy közszolgáltatásokkal bízhatók meg, különösen a tengeri kikötőkkel és a vízi utakkal összefüggésben”. Az 1933. június 20-i törvény a repülőterekre is kiterjesztette e rendelkezés hatályát. A repülőtér 1939-ben kezdte meg működését.
- (25) A repülőtér fő futópálya 2 255 méter hosszú és 45 méter széles. Franciaország becslése szerint a repülőtér maximális elméleti kapacitása évi 700 000 utas.
- (26) A repülőteret a CCI üzemelteti, amely egyúttal a tulajdonosa is. A „repülőtéri részleg” (a továbbiakban: repülőtéri részleg vagy a CCI repülőtéri részlege) számlái elkülönülnek a CCI gazdálkodási részlegének (a továbbiakban: a CCI gazdálkodási részlege) számláitól ⁽¹⁰⁾.
- (27) A La Rochelle-i repülőtér elmúlt években regisztrált utasforgalmát a 3. táblázat foglalja össze. A repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó, 2005. évi közösségi iránymutatások ⁽¹¹⁾ (a továbbiakban: a 2005. évi iránymutatás) 15. pontja szerint a La Rochelle-i repülőtér D kategóriájú repülőtér, vagyis a „kis regionális repülőterek” közé tartozik.
- (28) A vizsgált időszakban a repülőteret többnyire diszkont légitársaságok használták, nevezetesen a Ryanair, az Airlinair (2013-tól Hop néven), a Flybe, az easyJet, a Jet2 és a Buzz. Az útvonalakat egész éven át vagy idényjelleggel, illetve charterjáratoknál inkább eseti alapon üzemeltetik. A repülőteret szabadidős repüléshez, katonai célú repüléshez és hivatalos szolgálati repüléshez is igénybe veszik.
- (29) Franciaország szerint az alábbiak voltak a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező időszakban üzemeltetett útvonalak:

1. táblázat

Légi forgalom a La Rochelle-i repülőtéren 2001 és 2006 között

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Kereskedelmi célú mozgások	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714
ebből menetrend szerinti útvonalak	3 200 ⁽⁴⁾	2 929	2 741	1 636	1 797	2 487
egyéb	214	185	150	214	152	227
Turisztikai és üzleti célú légi járművek mozgásai	24 919	25 462	26 537	25 333	20 084	23 033
ebből repülőklubokhoz tartozó, magántulajdonban lévő légi járművek	12 382	10 984	12 113	11 329	6 909	8 102
repülőklubokhoz tartozó légi járművek	12 537	14 478	14 424	14 004	13 175	14 931
Katonai repülőgépek és hivatalos szolgálati légi járművek mozgásai	1 890	2 179	2 285	1 616	844	1 298
Egyebek (ideértve a légi járművel folytatott munkavégzést)	4 063	4 516	4 458	4 633	3 696	5 629
Összes mozgás	34 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674

⁽¹⁰⁾ A CCI gazdálkodási részlegének feladat körébe a CCI egyéb tevékenységei tartoznak, például a vállalkozások érdekeinek képviselője La Rochelle térségében. Emellett szolgáltatásokat is nyújt e vállalkozásoknak, többek között segítséget kínál vállalkozás alapításához, fejlesztéséhez és átruházásához, valamint alap- és továbbképzést biztosít.

⁽¹¹⁾ HL C 312., 2005.12.9., 1. o.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Utast forgalom menetrend szerinti útvonalakon	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938
La Rochelle–Párizs	23 312 ⁽⁵⁾	9 132 ⁽⁶⁾	18 785			
La Rochelle–Clermont-Ferrand	20 060	23 263	22 194	5 909		
La Rochelle–London	25 227 ⁽⁴⁾	54 544	51 448 ⁽⁸⁾	72 092	79 373	100 168
La Rochelle–Southampton				17 335 ⁽⁹⁾	17 328	16 290
La Rochelle–Birmingham					19 286 ⁽¹¹⁾	12 229
La Rochelle–Dublin						22 357 ⁽¹²⁾
La Rochelle–Bristol						12 943 ⁽¹³⁾
La Rochelle–Lyon	4 313	2 364		2 185 ⁽¹⁰⁾	9 871	14 951
La Rochelle–Bordeaux		36 ⁽⁷⁾				
Egyéb kereskedelmi utast forgalom	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934
ebből belföldi	2 381	740	497	1 313	367	1 067
nemzetközi	1 331	1 647	878	1 508	1 338	867
A be- vagy kiszállt utastok teljes száma	76 681	91 854	93 802	100 404	127 563	180 888
Ebből átszálló utast (csak egyszer számolva)	57	128	31	62	0	16
Teherforgalom	0	0	0	0	0	0

Forrás: a francia hatóságok

Menetrend szerinti útvonalak indulása:

- (4) A La Rochelle–London útvonal 2001. április 5-én indult.
- (5) A La Rochelle–Párizs útvonalat 2001. október 1-jén felfüggesztették.
- (6) A La Rochelle–Párizs útvonalat 2002. július 15-én az Air Jet, majd 2003 májusában az Air Atlantique vette át, azt követően pedig 2004. december 31-én felfüggesztették.
- (7) A La Rochelle–Bordeaux útvonalat 2002. július 15-től augusztus 19-ig az Air Jet üzemeltette.
- (8) A La Rochelle–London útvonalat 2003 áprilisában (a Buzz Ryanair általi felvásárlásakor) felfüggesztették.
- (9) A La Rochelle–Southampton útvonalat 2004. június 24-én indította a Flybe.
- (10) La Rochelle–Lyon (Poitiers-n keresztül) útvonalat 2004. október 14-én indította az Airlinair.
- (11) A La Rochelle–Birmingham útvonalat 2005. március 27-én indította a Flybe.
- (12) A La Rochelle–Dublin útvonalat 2006. április 29-én indította a Ryanair.
- (13) A La Rochelle–Bristol útvonalat 2006. július 21-én indította az easyJet.

2. táblázat

Légi forgalom a La Rochelle-i repülőtéren 2007 és 2011 között

	2007	2008	2009	2010	2011
Kereskedelmi célú mozgások	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833
ebből menetrend szerinti útvonalak	3 069	3 042	2 320	2 511	3 400
egyéb	329	422	330	414	433
Turisztikai és üzleti célú légi járművek mozgásai	21 699	22 311	21 112	20 041	19 934
ebből repülőklubokhoz tartozó, magántulajdonban lévő légi járművek	7 332	7 162	7 800	7 080	6 705
repülőklubokhoz tartozó légi járművek	14 367	15 149	13 312	12 961	13 229
Katonai repülőgépek és hivatalos szolgálati légi járművek mozgásai	1 376	1 489	1 598	1 760	1 306
Egyebek (ideértve a légi járművel folytatott munkavégzést)	6 501	5 948	4 785	5 010	4 606
Összes mozgás	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679
Utast forgalom menetrend szerinti útvonalakon	217 493	209 668	162 822	186 034	223 396
La Rochelle–Lyon	17 754	18 524	15 196	15 524	18 968
La Rochelle–London (Stansted)	112 257	100 312	60 348	54 773	65 966
La Rochelle–Birmingham	9 824	7 607	4 917	4 681	4 708
La Rochelle–Southampton	16 789	11 786	10 720	12 978	12 413
La Rochelle–Dublin	14 578	19 960	20 198	17 182	13 985
La Rochelle–Bristol	21 572	13 391	14 224	14 572	14 126
La Rochelle–Manchester ⁽¹⁾	5 102	6 498	2 693	3 697	2 679
La Rochelle–London (Gatwick) ⁽²⁾	19 617	14 289	9 158	11 799	16 707
La Rochelle–Glasgow ⁽³⁾		2 692	1 516	1 537	
La Rochelle–Edinburgh ⁽⁴⁾		8 360	6 068	3 158	4 103
La Rochelle–Leeds Bradford ⁽⁵⁾		4 434	4 152	4 404	4 875
La Rochelle–Cork ⁽⁶⁾		1 815	2 881	2 584	
La Rochelle–Brüsszel ⁽⁷⁾			10 546	16 320	17 140
La Rochelle–Nizza ⁽⁸⁾			205		
La Rochelle–Cork ⁽⁹⁾				10 366	10 392
La Rochelle–Oslo ⁽¹⁰⁾				12 459	13 677
La Rochelle–Porto ⁽¹¹⁾					17 167
La Rochelle–Párizs ⁽¹²⁾					6 490
Egyéb kereskedelmi utast forgalom	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452
A be- vagy kiszállt utastok teljes száma	220 577	215 145	168 969	191 599	229 214
Ebből átszálló utast (csak egyszer számolva)	489	807	245	170	366
Teherforgalom	0	0	0	0	0

Forrás: a francia hatóságok

Menetrend szerinti útvonalak indulása:

- (1) A La Rochelle–Manchester útvonalat 2007. május 22-én indította a Flybe.
 - (2) A La Rochelle–London Gatwick útvonalat 2007. július 14-én indította az easyJet.
 - (3) A La Rochelle–Glasgow útvonalat 2008. május 3-án indította az easyJet.
 - (4) A La Rochelle–Edinburgh útvonalat 2008. május 17-én indította a Jet2.
 - (5) A La Rochelle–Leeds Bradford útvonalat 2008. május 24-én indította a Jet2.
 - (6) A La Rochelle–Cork útvonalat 2008. május 24-én indította az Aer Arann.
 - (7) A La Rochelle–Brüsszel útvonalat 2009. június 5-én indította a Ryanair.
 - (8) A La Rochelle–Nizza útvonalat 2009. május 16-án indította az Airlinair.
 - (9) A La Rochelle–Cork útvonalat 2010. június 1-jén indította a Ryanair.
 - (10) A La Rochelle–Oslo útvonalat 2010. április 2-án indította a Ryanair.
 - (11) A La Rochelle–Porto útvonalat 2011. március 28-án indította a Ryanair.
 - (12) A La Rochelle–Párizs útvonalat 2011. április 8-án indította az Airlinair.
-
- (30) A 3. táblázat ismerteti a repülőteret 2000 és 2012 között igénybe vevő érkező és induló utasok számát.

3. táblázat

Forgalom és mozgások a La Rochelle-i repülőtéren

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Utasszám menetrend szerinti útvonalakon	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Egyéb kereskedelmi utasszám	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Kereskedelmi célú mozgások	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Nem kereskedelmi célú mozgások	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Összes mozgás	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Teherforgalom	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Forrás: a francia hatóságok, illetve a 2012. évi számadatok esetében: <http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re> (a 2012. évi számadatok a teljes utasszámra vonatkoznak)

3. AZ INTÉZKEDÉSEK ISMERTETÉSE

- (31) A hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező intézkedések azt alábbiakhoz kapcsolódnak:
- különféle közjogi szervek és hatóságok által 2001-től a hivatalos vizsgálati eljárás 2012. február 8-i megindításáig a repülőtér-üzembentartónak nyújtott pénzügyi támogatás,
 - a repülőtér-üzembentartó által 2001-től a hivatalos vizsgálati eljárás 2012. február 8-i megindításáig légitársaságokkal kötött különféle szerződések.

3.1. Intézkedések a repülőtér javára

3.1.1. Az üzemeltetés finanszírozása

3.1.1.1. Támogatások közfeladatokhoz

- (32) 2001 és 2011 között a hatóságok a La Rochelle-i repülőtér által ellátott különféle biztonsági és védelmi vonatkozású közfeladatokat finanszíroztak (lásd: 4. táblázat). Ez a finanszírozás a hivatalos vizsgálati eljárás hatálya alá tartozik.
- (33) Franciaország szerint ez a finanszírozás a repülőtér-üzembentartók által végrehajtandó közfeladatok állam által fizetendő költségét fedezi. A finanszírozás a nemzeti jogban a francia repülőterek közfeladatainak finanszírozására létrehozott általános rendszer hatálya alá tartozik. Ez a rendszer adóterherre – a repülőtéri illetékre – és kiegészítő finanszírozási eszközre épül. Ezen eszközök hátterét és a rájuk irányadó szabályokat, valamint az általuk finanszírozott feladatokat a Bizottság több közelmúltbeli határozatában ⁽¹²⁾ ismertette. A Bizottság mindazonáltal ki kívánja emelni az e határozat hatálya alá tartozó intézkedések vizsgálatakor mérlegelendő alábbi szempontokat.
- (34) A jogszabályok szerint a repülőtéri biztonsági és védelmi feladatok ellátására a repülőtér-üzembentartók kapnak megbízást ⁽¹³⁾. Meghosszabb az uniós és nemzeti jog szerint szükséges intézkedéseket, és fedezik az ezzel járó költségeket. Ezután a repülőtéri illeték révén visszatérítésben részesülnek, az ebből befolyó bevétel ugyanis kizárólag a biztonsági és védelmi vonatkozású, általános érdekű feladatok költségeinek fedezésére van elkülönítve.
- (35) Az e pénzügyi eszköz működésére irányadó elveket és a fedezhető kiadások kategóriáit két referenciaszöveg ⁽¹⁴⁾ részletezi. A repülőtéri illetéket olyan repülőtereket üzemeltető köz- vagy magánjogi szervezetek szedik be, ahol a regisztrált forgalmi adatok (be- és kiszállás) meghaladják az 5 000 forgalmi egységet (egy forgalmi egység egy utasnak, illetve 100 kg postai küldeménynek vagy teherárúnak felel meg) a legutóbbi naptári évben, amelyre vonatkozóan rendelkezésre állnak számadatok.
- (36) Az általános adótörvénykönyv repülőtéri illetékre vonatkozó 1609w. cikke úgy rendelkezik, hogy az illetékből befolyó bevételt mindegyik repülőtéren a tűzoltó és mentőszolgálatok, a vadveszély-megelőzés, biztonsági intézkedések és környezetvédelmi intézkedések finanszírozására kell fordítani. Az illetékbevételek évente [tárcaközi] rendeletben megállapított százalékos hányadát a repülőtereken telepített, biometrikus azonosítást használó, automatizált határellenőrző berendezések finanszírozására kell fordítani. Az illeték mértékét az egyes repülőterek finanszírozási szükségletei alapján kell megállapítani, különös tekintettel a hatályos előírások teljesítése érdekében nyújtott szolgáltatásokra, valamint a forgalmi adatok, a költségek és az egyéb üzemeltetési bevételek várható alakulására.

⁽¹²⁾ Lásd különösen 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. sz. állami támogatásról szóló, 2014. július 23-i (EU) 2016/633 bizottsági határozat (HL L 113., 2016.4.27., 32. o.) – a továbbiakban: a nîmes-i repülőtérrel szembeni határozat – (32)–(43) preambulumbekzdését. Lásd még a Franciaország által a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara, a Ryanair, az Airport Marketing Services és a Transavia javára nyújtott SA.22614 (C 53/2007) állami támogatásról szóló, 2014. július 23-i (EU) 2015/1227 bizottsági határozat (HL L 201., 2015.7.30., 109. o.) – a továbbiakban: a pau-i repülőtérrel szembeni határozat – (98)–(108) preambulumbekzdését.

⁽¹³⁾ A közlekedési törvénykönyv L.6332-3. és L.6341-2. cikke.

⁽¹⁴⁾ Az általános adótörvénykönyv repülőtéri illetékre vonatkozó 1609w. cikke és a kimutatásoknak az utasokat terhelő repülőtéri illeték mértékének megállapítása céljából a repülőtér-üzembentartók általi közzétételére vonatkozó rendelkezésekről szóló, 2009. december 30-i tárcaközi rendelet.

- (37) Az illeték mértékét tehát évente állapítják meg külön-külön mindegyik repülőtérre vonatkozóan a fedezendő biztonsági és védelmi költségek alapján. E célból a repülőtér-üzembentartók éves kimutatást készítenek a költségekről és a forgalmi adatokról. E kimutatásokat megküldik a helyi polgári repülésbiztonsági hatóságnak, amely a hatályos jogszabályok figyelembevételével ellenőrzi és jóváhagyja őket. Az illeték mértékét a francia polgári légi közlekedési hatóság (*Direction générale de l'aviation civile*) számítja ki, amely további ellenőrzésnek veti alá az összes közölt számadatot, figyelembe véve az előző évek összesített eredményeit. Az illeték mértékét ezután a Francia Köztársaság hivatalos közlönyében közzétett tárcaközi rendelet rögzíti.
- (38) Az általános adótörvénykönyv 1609w. cikke ezenkívül úgy rendelkezik, hogy a francia polgári légi közlekedési hatóság ellenőrzésnek vetheti alá a repülőtér-üzembentartók által közölt számadatokat.
- (39) Az e folyamat lebonyolítására vonatkozó szabályokat eredetileg körlevélben határozták meg, 2010-től pedig a kimutatásoknak az utasokat terhelő repülőtéri illeték mértékének megállapítása céljából a repülőtér-üzembentartók általi közzétételére vonatkozó rendelkezésekről szóló, 2009. december 30-i tárcaközi rendeletben foglalt szabályok alkalmazandók. A szabályokat az összes francia repülőtérre azonos módon kell alkalmazni.
- (40) A La Rochelle-i repülőtér üzemeltetője a repülőtéri illetéken felül a repülőtéri és légiközlekedési intervenciók alapból (FIATA) is kapott állami támogatásokat. A FIATA azzal a céllal jött létre, hogy kiegészítse a repülőtéri illetékből származó bevételt, amely gyakran nem elegendő a kis forgalmú repülőterek számára, mivel nem vethetnek ki túl nagy mértékű illetéket a használóikra. 2008-ban az állam a FIATA helyett a repülőtéri illetékre felszámított pótdíjat vezetett be, aminek következtében az illeték bizonyos repülőtereken meghaladta a biztonsági és védelmi költségek fedezéséhez szükséges mértéket. Az ebből eredő többletet újraosztják a kisebb repülőterek között a repülőtéri illetékből származó bevételül kiegészítésére.
- (41) Franciaország a fent ismertetett szabályozási eljárásra hivatkozva áttekintést küldött a Bizottságnak a La Rochelle-i repülőtér részére állami forrásokból közzétett adatokhoz nyújtott összes támogatásról. Ezeket a támogatásokat a 4. táblázat tartalmazza:

4. táblázat

Közfeladatokkal járó (biztonsági és védelmi) költségek és a repülőtér részére e feladatokhoz nyújtott támogatások

Támogatás jellege (EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Összesen
	FORGALOM												
Utasforgalom (induló)	35 792	38 447	45 550	45 000	49 742	63 879	85 000	110 373	106 558	84 254	97 732	105 000	867 327
	BIZTONSÁGI KÖLTSÉGEK												
Légi járművek tűzvédelmi és biztonsági szolgálata, valamint vadveszély-megelőzés	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	8 528 070
(I) A biztonság részösszege	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	8 528 070
	VÉDELMI KÖLTSÉGEK												
c – Létesítmények és eszközök a feladott poggyászok biztonsági ellenőrzéséhez	0	26 861	82 377	100 260	66 892	70 061	81 959	139 873	153 985	115 817	133 765	162 862	1 134 712
d – A zárt területekhez való hozzáférés ellenőrzése	0	12 156	103 357	116 640	143 567	136 576	291 479	299 638	333 183	252 696	224 432	275 219	2 188 943
e – Személyek és kézipoggyász biztonsági ellenőrzése	26 678	88 383	242 405	292 520	224 156	212 870	278 708	514 374	561 421	408 859	461 662	584 155	3 896 191
(II) A védelem részösszege (c+d+e)	26 678	127 400	428 139	509 420	434 615	419 507	652 146	953 885	1 048 589	777 372	819 859	1 022 236	7 219 856
	BIZTONSÁGI ÉS VÉDELMI ÖSSZKÖLTSÉG												
Biztonsági/védelmi összköltség (I+II)	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 809 823	1 884 466	2 117 123	15 747 916
Általános költségek	–	–	–	–	–	–	–	–	–	180 982	188 447	211 712	581 141
Repülőtér-üzembentartói biztonsági és védelmi díjak	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2 526	8 556	11 082
(A) Összköltség	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 990 805	2 075 439	2 337 391	16 340 139
	REPÜLŐTÉRI ILLETÉK												
Utasonkénti illeték	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	–

Támogatás jellege (EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Összesen
Utasonkénti költség	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	-
Fuvardíj	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	-
	FORRÁSOK												
Az illetékből származó bevétel	123 922	153 602	299 727	386 996	382 047	688 583	881 780	1 165 248	1 177 494	979 163	1 077 272	1 410 860	8 726 694
A pótdíjból származó bevételek 2008-tól	-	-	-	-	-	-	-	-	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	4 431 794
Helyi önkormányzati támogatások	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Egyéb források	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Repülőtéri támogatások (korábban FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	-	-	-	-	2 739 599
(B) Források összesen	287 652	503 158	644 687	543 505	1 054 951	1 255 300	1 269 444	1 545 272	2 149 446	1 932 141	2 168 191	2 826 805	21 739 249
	EGYENLEG												
Éves egyenleg a közfeladatok esetében (B-A)	75 444	35 489	- 132 821	- 304 682	196 055	203 171	- 214 390	- 487 611	- 53 745	- 58 664	489 414	- 935 430	- 1 187 770
Összesített egyenleg	88 765	124 853	- 3 947	- 302 830	- 106 684	84 044	- 134 396	- 618 967	- 678 360	- 763 570	- 696 547	- 231 759	- 3 239 418
Pénzügyi költségek	599	4 021	5 799	90	- 12 443	- 4 050	3 040	- 5 648	- 26 546	- 25 729	- 24 626	- 23 799	- 110 292
Diszkontráta	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	-
Többéves egyenleg a közfeladatok esetében (diszkontált összesített egyenleg)	89 364	128 874	1 852	- 302 739	- 119 127	79 994	- 131 356	- 624 615	- 704 906	- 789 299	- 721 173	- 255 558	- 3 348 689

Forrás: a francia hatóságok

3.1.1.2. A CCI gazdálkodási részlege által a La Rochelle-i repülőtérnek nyújtott szolgáltatások állítólagos alulszámlázása

- (42) A CCI gazdálkodási részlege a különféle részlegei – köztük a repülőtéri részleg – számára közös szolgáltatásokat, különösen számviteli, informatikai és humán erőforrás-szolgáltatásokat nyújt. Az 5. táblázat a CCI által a La Rochelle-i repülőtérnek számlázott szolgáltatásokat tartalmazza.

5. táblázat

A CCI gazdálkodási részlege által a repülőtéri részlegének a vizsgált időszakban számlázott összegek

	Általános ügyvitel	Kommunikáció	HR	Számvitel	Informatika	Vizsgálatok/ projektek	Költségek	Számlázott hozzájárulások
2001								33 160
2002								100 000
2003								100 000
2004								100 000
2005								100 000
2006	100 000		62 000					162 000
2007	33 100	22 500	32 300	105 400	2 700	42 200	238 200	230 000
2008	34 730	23 700	51 090	109 800	2 130	92 750	314 200	314 000
2009	22 907	25 360	32 440	105 477	1 920	23 905	212 009	212 000
2010	36 411	11 489	26 420	96 502	5 274	39 499	215 595	210 000
2011	38 495	12 111	18 223	106 954	5 408	29 048	210 239	210 000
2012	36 120	25 552	12 631	102 988	5 288	29 147	211 726	210 000

Forrás: a francia hatóságok

- (43) A francia hatóságok tisztázták az alábbi pontokat a CCI által a La Rochelle-i repülőtérnek nyújtott szolgáltatásokat illetően:
- Az általános ügyviteli költségek körébe a két részzolgáltatáshoz kapcsolódó költségek – nevezetesen a „választott tisztségviselők” részzolgáltatásnak a feldolgozott napirendek száma alapján kiszámított költsége és a „főigazgatóság” szolgáltatásnak az igazgató által az egyes szolgáltatásokra fordított idő alapján kiszámított költsége – tartoznak.
 - A kommunikációs szolgáltatásokat illetően a CCI repülőtéri részlege nem rendelkezik kommunikációs osztállyal, és a CCI gazdálkodási részlegének kommunikációs szolgáltatását veszi igénybe. A kommunikációs szolgáltatás költségét az egyes szolgáltatásokra és tevékenységekre fordított idő és a velük összefüggésben felmerült költségek alapján számítják ki az év végén.
 - A humán erőforrás-szolgáltatások költsége a kiállított fizetési jegyzékek számától függ.

- A számviteli szolgáltatásokat esetében a könyvelési tételek számát vizsgálják, a szolgáltatás költségét pedig a tételek számának arányában osztják el.
 - Az informatikai szolgáltatás költségét az egyes informatikai tételek költségeinek bontása alapján számítják ki.
 - A tanulmányokkal/projektekkel kapcsolatos szolgáltatást illetően a költség vizsgálatának legfontosabb szempontja az adott projektre, illetve feladatra fordított idő.
- (44) Ezenkívül a francia hatóságok rámutattak arra, hogy a 2001 és 2005 között számlázott összegek átalányösszegek voltak. 2006-ban vezették be az első felosztási kulcsot, majd a 2007–2012-es időszakra vonatkozóan pontosították a felosztási kulcsokat. A felosztási kulcs a költségek felosztására szolgáló eszköz, amellyel a közvetett költség jellegétől függően meghatározott hányad vagy százalékos érték alapján állapítható meg az adott üzleti területnek (illetve szolgáltatásnak) megfelelő részarány. A felosztási kulcsok arányos kapcsolatot feltételeznek a költség és a nyújtott szolgáltatás között. Az 5. táblázat szerinti felosztási kulcsok a CCI gazdálkodási részlege által a La Rochelle-i repülőtérnek nyújtott szolgáltatástól függően hat különböző szemponton alapulnak. A felosztási kulcsok a felhasználási területektől függetlenül feltételezéseken alapulnak. Következésképpen ebben az ügyben a kulcsok nem tekinthetők helytelennek vagy alulértékeltnek, amennyiben nem bizonyítható, hogy a kulcsokhoz kiválasztott tényezők vagy alkalmazott számítási módszerek teljesen irreálisak vagy súlyosan hibásak. A francia hatóságok megerősítették, hogy a felosztási kulcsok alapjául használt szempontok objektívek és lényegesek.
- (45) Végezetül a francia hatóságok a 2001–2012-es időszakra vonatkozóan meghatározták a számlázott összegeket és az utasforgalmi adatok alakulását.
- 2001 és 2005 között a teljes számlázott összeg 433 160 EUR volt. Ugyanebben az időszakban a forgalom nőtt, de az átlagos éves utasszám 100 000 fő alatt maradt.
 - 2006-ban a teljes számlázott összeg 162 000 EUR volt. Ebben az évben a repülőtér utasszáma jelentősen nőtt, elérte a 180 890 főt, ami 42 %-os növekedésnek felel meg 2005-höz képest.
 - 2007 és 2012 között a teljes számlázott összeg 1 386 000 EUR volt. 2007-ben az utasszám meghaladta a 200 000 főt.

3.1.1.3. A CCI által a Rochefort/Saint-Agnant-i repülőtérnek nyújtott szolgáltatások állítólagos túlszámlázása

- (46) A La Rochelle-i repülőtér igazgatója és egy titkár a Rochefort-i Kereskedelmi és Iparkamarával partnerségben kötött szolgáltatási szerződés keretében 2002. január 1-jétől 2006. június 30-ig segítette a Rochefort/Saint-Agnant-i repülőtér (a továbbiakban: a rochefort-i repülőtér) irányításában és üzemeltetésében ⁽¹⁵⁾. A La Rochelle-i CCI 2001. július 11-én közbeszerzési eljárás útján elnyerte a rochefort-i repülőtér irányítását.
- (47) A szolgáltatási szerződés tárgyát a rochefort-i repülőtér irányítása és üzemeltetése képezte, és többek között általános ügyviteli szolgáltatásokra, építési beruházásokkal kapcsolatos szolgáltatásokra, valamint berendezések és felhasználóknak szánt szolgáltatások beszerzésére terjedt ki.
- (48) A nyújtott szolgáltatások összköltsége a szerződés teljes időtartama (2002–2006) alatt 991 235 EUR volt ⁽¹⁶⁾. A La Rochelle-i CCI e szolgáltatásokért 293 264 EUR-t kapott.

⁽¹⁵⁾ Ezeket a szolgáltatásokat a Rochefort-i CCI és a La Rochelle-i CCI által alkotott konzorcium és a Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort (a rochefort-i repülőtér közös hatósága) közötti szerződés szerint nyújtották.

⁽¹⁶⁾ 21. táblázat a CRC jelentésében.

3.1.1.4. A CCI gazdálkodási részlege által nyújtott, visszafizetendő előlegek

6. táblázat

A 2001 és 2012 közötti, visszafizetendő előlegek bontása

(EUR-ban)

Év	Előlegek
2001	405 887
2002	233 872
2003	–
2004	875 355
2005	1 756 644
2006	–
2007	718 708
2008	1 419 571
2009	1 015 624
2010	131 034
2011	179 406
2012	325 098
2001 és 2012 között ÖSSZESEN	7 061 199

Forrás: a francia hatóságok

- (49) A CCI gazdálkodási részlege 2001 és 2012 között visszafizetendő előlegeket fizetett ki a repülőtérnek, az előlegek összesített teljes összege 7 061 199 EUR volt. Ezeket a visszafizetendő előlegeket tőkemegtérülési követelmény nélkül nyújtotta. Franciaország szerint ezeket a kölcsönöket a repülőtérnek vissza kell fizetnie. Az előlegeket a CCI gazdálkodási részleg mérlegében eszközként, a repülőtér mérlegében pedig kötelezettségként számolták el, és a CCI a repülőtér ingatlanállományát használta fedezetül a kölcsönök visszafizetésének biztosítékeként.
- (50) A francia hatóságok állítása szerint a visszafizetendő előlegek célja a szükséges likviditás biztosítása volt a repülőtér számára egyrészt ahhoz, hogy infrastrukturális beruházási projekteket indítson, másrészt ahhoz, hogy egyensúlyba hozza a költségvetését, ezáltal – az előlegek jellegéből adódóan ideiglenesen – fedezze a repülőtér üzemi veszteségét.

3.1.1.5. A helyi önkormányzatok pénzügyi hozzájárulásai a La Rochelle-i repülőtér által végrehajtott promóciós intézkedésekhez

- (51) A CCI a La Rochelle-i repülőtér által végrehajtott promóciós intézkedésekhez való hozzájárulásként támogatásokat kapott Poitou-Charentes régiótól, Charente-Maritime megyétől és a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzatától. A 7. táblázat áttekintést nyújt a különböző támogatásokról.

7. táblázat

A különböző helyi önkormányzatoktól várt és általuk ténylegesen kifizetett pénzügyi hozzájárulások a La Rochelle-i repülőtér által végrehajtott promóciós intézkedésekhez

(EUR-ban)

Várt pénzügyi hozzájárulások	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 ⁽¹⁾	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Charente-Maritime megye			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
A La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Poitou-Charentes régió			115 000	42 500	42 500								
ÖSSZESEN			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Ténylegesen kifizetett pénzügyi hozzájárulások	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Charente-Maritime megye			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
A La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Poitou-Charentes régió			115 000		85 000								
ÖSSZESEN			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Forrás: a francia hatóságok

(¹) A francia hatóságok által nyújtott tájékoztatás szerint 2007 és 2009 között a La Rochelle-i repülőtér nem kapott pénzügyi hozzájárulásokat az általa végrehajtott promóciós intézkedésekhez.

- (52) Ezeket a hozzájárulásokat az egyrészt a CCI, másrészt Charente-Maritime megye, a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata és Poitou-Charentes régió közötti szerződések alapján fizették ki.
- (53) A francia hatóságok csak két, 2010-ben kötött szerződést tudtak a Bizottság rendelkezésére bocsátani: az egyik Charente-Maritime megyével, a másik a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzatával jött létre ⁽¹⁷⁾.
- (54) Charente-Maritime megye, illetve a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata mindkét 2010-es szerződés keretében vállalta, hogy finanszírozza a CCI által indítani tervezett promóciós intézkedéseket, amelyek célközönségét a külföldi turisták alkotják, különösen a londoni, dublini, oslói és brüsszeli piacokon, mivel üzemelnek útvonalak ezekbe a városokba ⁽¹⁸⁾. A szerződések azonban nem határozzák meg pontosan, milyen jellegű promóciós intézkedéseket hajt végre a CCI vagy a szolgáltatók. Kiemelendő, hogy a szerződések nem tesznek említést arról, hogy légitársaságok vagy azok leányvállalatai lesznek a szolgáltatók.

3.1.2. Beruházási támogatások

- (55) 2001 és 2005 között több helyi önkormányzat és az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) nyújtott támogatást a La Rochelle-i repülőtérnek különféle beruházások finanszírozására (a továbbiakban: a beruházási támogatások), mintegy 3 millió EUR összértékben (lásd: 8. táblázat):
- a Charente-Maritime Megyei Tanács 2001-ben berendezésekre fordítandó, 46 000 EUR összegű költségvetési juttatásban, 2005-ben pedig 744 000 EUR összegű költségvetési juttatásban részesítette a repülőtér,
 - a Poitou-Charentes Regionális Tanács 2005-ben berendezésekre fordítandó, 744 000 EUR összegű költségvetési juttatásban részesítette a repülőtér,
 - a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata 2005-ben berendezésekre fordítandó, 967 000 EUR összegű költségvetési juttatásban részesítette a repülőtér,
 - az ERFA 2005-ben 485 000 EUR összegű támogatást nyújtott a repülőtérnek.
- (56) Ezek a támogatások több beruházást finanszíroztak, köztük az alábbiakat:
- új indulási és érkezési csarnok kivitelezése,
 - a futópálya megerősítése, meghosszabbítása és kiszélesítése,
 - a gurulóút megerősítése és kiszélesítése,
 - a légi jármű-állóhelyek megerősítése és bővítése,
 - valamint ülepítőmedence létesítése a vízügyi törvény rendelkezéseinek a repülőtér történeti teljesítése érdekében.
- (57) A francia hatóságok azt is előadták, hogy a beruházások különösen az európai légitársaságok által általánosan használt légi járművek (B737, A320) biztonságos üzemeltetésének biztosítására irányultak a futópálya szélességének 45 méterre (a La Rochelle-i repülőtér volt a néhány, 30 méter széles futópályával rendelkező kereskedelmi repülőtér egyike) és hosszúságának nyugati irányban 115 méterrel történő bővítésével (részben a beljebb helyezett külső leszállási úthosszra gyakorolt hatásának kezelése érdekében), valamint a gurulóutaknak és a forgalmi előtereknek a légi járművek biztonságos mozgását lehetővé tevő átalakításával. Ezenkívül bizonyos beruházások révén a repülőtér teljesíthette környezetvédelmi kötelezettségeit (vízügyi törvény).
- (58) A francia hatóságok állítása szerint a La Rochelle-i repülőtér a díjköteles gépkocsiparkoló 2006-os létesítésére és 2008-as bővítésére nem kapott támogatást.
- (59) A 8. táblázat áttekintést nyújt az összes olyan beruházási intézkedésről, amely beruházási támogatásban részesült.
- (60) A francia hatóságok szerint a beruházások támogatásokkal nem érintett részét a repülőtér tulajdonosa és üzemeltetője, a CCI finanszírozta.

⁽¹⁷⁾ Ezeket a szerződéseket 2012. június 4-én küldték meg a Bizottságnak.

⁽¹⁸⁾ A CCI és Charente-Maritime megye, illetve a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata által 2010. június 29-én, illetve 2010. július 16-án aláírt szerződés bevezető megjegyzései.

8. táblázat

A beruházási támogatással érintett összes intézkedés áttekintése

(EUR-ban)

A beruházás jellege	Összes beruházási költség	A támogatás nyújtásának időpontja	Hozzájáruló közjogi szerv	A támogatás jellege
Felújítás és korszerűsítés (ideértve a futópályát is)	5 876 000	2001.1.4.	Megyei Tanács	46 000
		2005.12.2.	ERFA	485 000
		2004.10.29.	Megyei Tanács	744 000
		2005.3.14.	Regionális Tanács	744 000
		2005.3.23.	Communauté d'agglomération	967 000
ÖSSZESEN				2 986 000

Forrás: a francia hatóságok

3.2. A légitársaságok javára hozott intézkedések3.2.1. *Megjegyzések a repülőtéri díjakról*

- (61) Franciaország szerint a repülőtér-üzembentartó által a különböző repülőtér-használóknak nyújtott összes szolgáltatás árát a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó díjszabásnak megfelelően állapítják meg. Mindegyik javasolt díjat a Gazdasági Tanácsadó Bizottság (a továbbiakban: Coccoeco) elé terjesztik véleményezésre, ezzel lehetővé téve az egyeztetést a repülőtér-használókkal (légitársaságok, szakszervezetek, légi járművel munkavégzést folytató vállalkozások, társulások) a hatályos díjakról. Franciaország szerint tehát a nem légiforgalmi díjak emelését minden évben a Coccoeco elé terjesztik. Mindegyik, üzemeltető által javasolt mindegyik díjat a Coccoeco véleményével együtt megküldik a megye prefektusának, mielőtt hatályba lépne.
- (62) Franciaország megküldte a Bizottságnak a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó díjszabásokat, amely 2001 és 2013 között volt hatályban. Franciaország a Coccoeco által 2001 és 2013 között kiadott összes véleményt is megküldte a Bizottságnak, a 2005. év kivételével, abban az évben ugyanis nem tartott ülést a Coccoeco.
- (63) Franciaország továbbá előadta, hogy a futópálya-világítási díjat attól függően fizetik a légitársaságok, hogy alkalmazandó-e az éjszakai vagy kedvezőtlen időjárási körülmények közötti mozgásokra irányadó szabályok (ilyen esetekben a léginavigációs szolgálat feladata eldönteni, hogy szükség van-e világításra), vagy a pilóta kér-e világítást. A francia hatóságok szerint a La Rochelle-i léginavigációs szolgálat közli a szükséges információkat arról, hogy légijármű-mozgás közben használtak-e világítást, ezzel lehetővé téve, hogy az üzemeltető kiszámlázza az összeget a légitársaságnak.
- (64) Franciaország állítása szerint a repülőtér a következő nem légiforgalmi díjakat szedi be: i. állami tulajdon használatáért felszámított díj (állandó részből és az árbevétel alapján változó részből tevődik össze) a következőket érintő tevékenységek esetében: gépkocsi-parkolók, gépkocsikölcsönző vállalkozások, légijármű-hangárok, étterem, üzletek, hirdetés, valamint ii. különféle, díj ellenében nyújtott szolgáltatások.

3.2.2. *Szerződések a légitársaságokkal*

- (65) A Bizottság vizsgálata a repülőtér által a légitársaságok légiforgalmi tevékenységeihez nyújtott szolgáltatások kifizetését szabályozó szerződésekre (a továbbiakban: repülőtéri szolgáltatási szerződések) és a légitársaságok által a repülőtérnek nyújtott marketingszolgáltatások kifizetését szabályozó szerződésekre terjed ki, amelyek 2001-től a hivatalos vizsgálati eljárás 2012. február 8-i megindításáig jöttek létre a CCI és a légitársaságok között.

- (66) A Bizottság azokat a repülőtéri díjakról szóló szerződéseket, illetve marketingszolgáltatási szerződéseket vizsgálta, amelyeket a CCI a következő légitársaságokkal kötött: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz és easyJet.

3.2.2.1. A Ryanairrel/AMS-szel kötött szerződések

- (67) Franciaország szerint az alábbi táblázat a vizsgált időszakban a CCI által a Ryanairrel és az AMS-szel kötött összes szerződést tartalmazza:

9. táblázat

A CCI és a Ryanair/AMS között létrejött szerződések jegyzéke

Szám	Megállapodások	Alírási időpontja	A szerződéssel érintett időszak
1.	A CCI és a Ryanair között létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés	2003.12.10.	2003.5.1.–2006.4.30.
A	A CCI és a Ryanair között létrejött marketingszolgáltatási szerződés (Egyesült Királyság és egyéb országok)	2003.12.1.	2003.5.1.–2003.12.31.
B	A CCI és a Ryanair között létrejött marketingszolgáltatási szerződés (Egyesült Királyság és egyéb országok)	2004.6.3.	2004.1.1.–2006.4.30.
C	A CCI és az AMS között létrejött 1. sz. marketingszolgáltatási szerződés (Egyesült Királyság)	2006.4.1.	2006.5.1.–2009.4.31.
D	A CCI és az AMS között létrejött 2. sz. marketingszolgáltatási szerződés (Írország)	2006.4.1.	2006.5.1.–2009.4.31.
2.	A CCI és a Ryanair között létrejött 1. sz. repülőtéri szolgáltatási szerződés (Egyesült Királyság)	2006.5.1.	2006.5.1.–2009.4.30.
3.	A CCI és a Ryanair között létrejött 2. sz. repülőtéri szolgáltatási szerződés (Írország)	2006.5.1.	2006.5.1.–2009.4.30.
4.	A CCI és a Ryanair között létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés	2007.2.1.	2007.2.1.–2009.4.30.
E	A CCI és az AMS között létrejött marketingszolgáltatási szerződés módosítása	2007.6.1.	2007.6.1.–2007.9.30.
F	A CCI és az AMS között létrejött marketingszolgáltatási szerződés módosítása	2007.9.21.	2007.10.28.–2008.3.29.
G	A CCI és az AMS között létrejött 1. sz. marketingszolgáltatási szerződés (Egyesült Királyság)	2009.9.17.	2009.1.1.–2011.12.31.
H	A CCI és az AMS között létrejött 2. sz. marketingszolgáltatási szerződés (Belgium)	2009.9.17.	2009.1.1.–2011.12.31.
I	A CCI és az AMS között létrejött 3. sz. marketingszolgáltatási szerződés (Írország)	2009.9.17.	2009.1.1.–2011.12.31.
J	A CCI és az AMS között létrejött marketingszolgáltatási szerződés módosítása	2009.9.17.	2009.1.1.–2011.12.31.
5.	A CCI és a Ryanair között létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés	2010.1.13.	2009.5.1.–2012.4.30.
6.	A CCI és a Ryanair között létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés 1. sz. módosítása	2010.2.1.	2010.2.1.–2013.3.31.
K	A CCI és az AMS között létrejött marketingszolgáltatási szerződés	2010.2.25.	2010.3.31.–2013.3.30.
L	A CCI és az AMS között létrejött marketingszolgáltatási szerződés 1. sz. módosítása	2010.6.23.	2010.6.23.–2013.3.30.
7.	A CCI és a Ryanair között létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés 2. sz. módosítása	2011.1.28.	2011.1.28.–2012.4.30.

Szám	Megállapodások	Aláírás időpontja	A szerződéssel érintett időszak
M	A CCI és az AMS között létrejött marketingszolgáltatási szerződés 2. sz. módosítása	2011.2.11.	2011.3.28.–2013.3.30.
N	A CCI és az AMS között létrejött marketingszolgáltatási szerződés 3. sz. módosítása	2011.2.11.	2011.3.31.–2013.3.30.

a) A CCI és a Ryanair között létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződések

- (68) A 9. táblázat szerint a CCI és a Ryanair a vizsgált időszakban több szerződést kötött a repülőtéri díjak és a földi kiszolgálási díjak megállapításáról.
- (69) Franciaország az e szakaszban tárgyalt összes repülőtéri szolgáltatási szerződésről az alábbiakat állította:
- a repülőtéri díjak szerződésekben rögzített mértéke megegyezik a Cocioeco által jóváhagyottal, és az összes légitársaságra vonatkozik,
 - a CCI az üzemanyagtöltésen kívül földi kiszolgálást nem nyújt,
 - a Ryanairnek nem számlázták ki a futópálya-világítási díjat, mivel csak nappal üzemeltetett járatokat, ezért nem volt szükség világítás használatára.
- (70) E szerződések vizsgálatából tehát egyértelmű, hogy az egyes szerződések szerint a Ryanairre vonatkozó repülőtéri díjak megfeleltek a Cocioeco által jóváhagyott általános díjszabásban foglaltaknak.
- 1. sz. szerződés: a 2003. december 10-i szerződés
- (71) Ez a CCI és a Ryanair által 2003. december 10-én kötött, visszamenőleges hatállyal 2003. május 1-jétől hároméves időtartamra alkalmazandó első szerződés rögzítette a repülőtéri díjak Ryanairre vonatkozó összegét. A szerződés keretében a Ryanair vállalta, hogy napi útvonalat üzemeltet a La Rochelle-i repülőtér és London Stansted között, valamint esetlegesen elindít egy vagy több útvonalat Brüsszel-Charleroi, Frankfurt-Hahn vagy bármely egyéb repülőtér irányába, feltéve, hogy a szóban forgó útvonalak lehetővé teszik, hogy a Ryanair a szerződés hatálya alá tartozó mindegyik évben legalább évi 340 napon üzemeltessen járatokat a La Rochelle-i repülőtérrel.
- (72) A 2003. december 10-i 1. sz. szerződés 2. cikkének b) pontja szerint a Ryanairnek mindegyik BAe 146-300 repülőgép után [...] EUR, mindegyik Boeing 737-300 után [...] EUR és mindegyik Boeing 737-800 után [...] EUR összegű földi kiszolgálási díjat is fizetnie kellett. Franciaország a 2011. augusztus 30-i levelében eredetileg azzal érvelt, hogy a CCI az üzemanyagtöltésen kívül nem nyújt földi kiszolgálást, és a repülőtér-használók közvetlenül kötnék szerződést magánszektorbeli harmadik féllel földi kiszolgálásra. 2012. április 12-i válaszában Franciaország azt is kifejtette, hogy a CCI mindössze közvetítőként járt el a Ryanair és a földi kiszolgálást végző Atlantica között. A CCI szerint a CCI és a Ryanair közötti, 2003. december 10-i repülőtéri szolgáltatási szerződés csupán rögzítette az Atlantica által megállapított árszabást. Franciaország és a CCI állítása szerint a Ryanair 2007-től közvetlen üzleti kapcsolatban volt az Atlanticával. E feladat Atlanticára való átruházásáról a 2007. február 1-jei földi kiszolgálási szerződés rendelkezett, amely változatlanul hagyta az előző szerződésben a Ryanair Boeing 737-800 repülőgépei számára nyújtott földi kiszolgálásra vonatkozóan megállapított díjat.
- 2. sz. szerződés: a 2006. május 1-jei szerződés
- (73) Ezt a szerződést 2006. május 1-jén kötötte a CCI és a Ryanair három évre. A szerződés keretében a Ryanair vállalta, hogy évente legalább 95 000 fős utasforgalmat bonyolító útvonalat üzemeltet a La Rochelle-i repülőtér és London Stansted között.
- 3. sz. szerződés: a 2006. május 1-jei szerződés
- (74) Ezt a szerződést 2006. május 1-jén kötötte a CCI és a Ryanair három évre. A szerződés keretében a Ryanair vállalta, hogy évente legalább 45 000 fős utasforgalmat bonyolító útvonalat üzemeltet a La Rochelle-i repülőtér és Dublin között.

– 4. sz. szerződés: a 2007. február 1-jei szerződés

(75) Ez a szerződés a CCI és a Ryanair között jött létre 2007. február 1-jén, hallgatólagosan a 2. sz. szerződés helyébe lépett, és 2009. április 30-án járt le. A szerződés keretében a Ryanair vállalta, hogy napi útvonalat üzemeltet a La Rochelle-i repülőtér és London Stansted között, valamint esetlegesen elindít egy vagy több útvonalat Brüsszel-Charleroi, Frankfurt-Hahn vagy bármely egyéb repülőtér irányába. Vállalta továbbá, hogy a szerződés hatálya alá tartozó mindegyik évben legalább évi 340 napon üzemeltet járatokat a La Rochelle-i repülőtérről. 2007. február 1-jétől az Atlantica biztosított földi kiszolgálást a Ryanair számára a (71) preambulumbekzdésben említett földi kiszolgálási szerződés alapján.

– 5. sz. szerződés: a 2010. január 13-i szerződés

(76) Ez szerződés 2010. január 13-án jött létre a CCI és a Ryanair között, és visszamenőleges hatállyal 2009. május 1-jétől hároméves időtartamra szól. A szerződés keretében a Ryanair vállalta, hogy napi útvonalat üzemeltet a La Rochelle-i repülőtér, illetve London Stansted, Dublin és Brüsszel-Charleroi között, valamint esetlegesen elindít egy vagy több útvonalat a Ryanair által kiszolgált bármely egyéb repülőtér irányába.

(77) E szerződést kétszer módosították az alábbi két szerződéssel:

– 6. sz. szerződés: a 2010. január 13-i 5. sz. szerződés 2010. február 1-jei 1. sz. módosítása

(78) A 2010. január 13-i 5. sz. szerződés e 2013. március 31-ig hatályban lévő módosítása meghatározta, hogy a Ryanair mely útvonalakat üzemelteti a La Rochelle-i repülőtérről a 2010. nyári időszakban az alábbi feltételek szerint:

- London Stansted: legalább 53 000 fős (érkező és induló) utasforgalom mindegyik teljes évben,
- Dublin (csak nyáron): legalább 17 000 fős (érkező és induló) utasforgalom mindegyik teljes évben,
- Brüsszel-Charleroi (csak nyáron): legalább 17 000 fős (érkező és induló) utasforgalom mindegyik teljes évben,
- Oslo Rygge (csak nyáron): legalább 17 000 fős (érkező és induló) utasforgalom mindegyik teljes évben.

(79) Ez a módosítás a 2010. január 13-i 5. sz. szerződést egészítette ki.

– 7. sz. szerződés: a 2010. január 13-i 5. sz. szerződés 2011. január 28-i 2. sz. módosítása

(80) A 2010. január 13-i 5. sz. szerződés e módosítása útján a Ryanair vállalta, hogy a 2011. nyári időszaktól csak nyári útvonalat üzemeltet Portóba legalább 17 000 fős (érkező és induló) utasforgalommal mindegyik teljes évben.

b) A CCI és a Ryanair/AMS között létrejött marketingszolgáltatási szerződések

(81) A 9. táblázat szerint a CCI több marketingszerződést is kötött. A CCI 2003 és 2006 között a Ryanairrel, 2006-tól pedig a Ryanair 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalatával, az AMS-szel kötötte ezeket a szerződéseket.

– A. szerződés: a Ryanairrel 2003. december 1-jén kötött szerződés

(82) A CCI és a Ryanair 2003. december 1-jén szerződést kötött, amely visszamenőleges hatállyal a 2003. május 1. és 2003. december 31. közötti időszakra vonatkozott. A Ryanair vállalta, hogy 2003. május 1-jétől napi útvonalat üzemeltet a La Rochelle-i repülőtér és London Stansted között, valamint esetlegesen elindít egy vagy több további útvonalat Frankfurt-Hahn, Brüsszel-Charleroi vagy bármely egyéb repülőtér irányába, hogy legalább évi 340 napon üzemeltessen járatokat.

(83) E szerződés keretében a Ryanair vállalta, hogy honlapján elhelyez három internetes hivatkozást a La Rochelle térségével kapcsolatos turisztikai honlapokra, valamint kampányt indít a La Rochelle-i repülőtérre irányuló útvonalainak népszerűsítése céljából.

(84) A CCI [...] EUR-t fizetett a Ryanairnek:

- [...] EUR-t a szerződés aláírásakor,

- [...] EUR a végrehajtott marketingkampányok és legalább [...] EUR összegű költségeik összefoglalójának Ryanair általi bemutatásakor.
 - *B. szerződés: a Ryanairrel 2004. június 3-án kötött szerződés*
- (85) A CCI és a Ryanair 2004. június 3-án szerződést kötött a 2004. január 1-jétől 2006. április 30-ig tartó időszakra. A Ryanair vállalta, hogy 2004. január 1-jétől napi útvonalat üzemeltet a La Rochelle-i repülőtér és London Stansted között, valamint esetlegesen elindít egy vagy több további útvonalat Frankfurt-Hahn, Brüsszel-Charleroi vagy bármely egyéb repülőtér irányába, hogy legalább évi 340 napon üzemeltessen járatokat. A Ryanair azt is vállalta, hogy a járatai férőhely-kihasználtsága legalább 60 % lesz.
- (86) E szerződés keretében a Ryanair vállalta, hogy honlapján internetes hivatkozásokat helyez el a La Rochelle térségével kapcsolatos turisztikai honlapokra.
- (87) A CCI évi [...] EUR-t fizetett a Ryanairnek; ez az összeg csökkenthető volt, ha a Ryanair nem érné el a férőhely-kihasználtsági céljait. Ezt az összeget aztán a szállított utasok száma alapján újraszámították. A kifizetéseket negyedévente kellett teljesíteni, az esetleges túlfizetés pedig levonható volt a következő évi kifizetésekből.
- (88) A Bizottsághoz nem érkeztek olyan dokumentumok, amelyekben szerepelt volna a CCI által a Ryanairnek a következő két évben fizetett pontos összeg.
- *C. szerződés: az Egyesült Királyság tekintetében az AMS-szel 2006. április 1-jén kötött szerződés*
- (89) A CCI és az AMS 2006. április 1-jén hároméves szerződést kötött, amely 2006. május 1-jén lépett hatályba. Ez a szerződés a Ryanair azon vállalásához kapcsolódik, hogy évente legalább 95 000 fős utasforgalmat bonyolító útvonalat üzemeltet a La Rochelle-i repülőtér és London Stansted között.
- (90) E szerződés keretében az AMS évi [...] EUR vagy havi [...] EUR összegért vállalta, hogy különféle marketingszolgáltatásokat nyújt a www.ryanair.com honlapon. Ezek az alábbiakat foglalták magukban:
- a CCI által megjelölt honlapra mutató hivatkozás elhelyezése a www.ryanair.com angol nyelvű kezdőlapján⁽¹⁹⁾ 56 napra, [...] EUR összeg ellenében,
 - négy, egyenként 150 szavas bekezdés szerepeltetése a „Five things to do” (Öt programlehetőség) című szakaszban a Ryanair honlapjának La Rochelle célállomással foglalkozó oldalán, [...] EUR összeg ellenében,
 - a CCI által megjelölt honlapra mutató két hivatkozás elhelyezése az állapotsorban a Ryanair weboldalának La Rochelle célállomással foglalkozó oldalán, [...] EUR összeg ellenében,
 - a CCI által megjelölt honlapra mutató hivatkozás elhelyezése a „Five things to do” (Öt programlehetőség) című szakaszban a Ryanair weboldalának La Rochelle célállomással foglalkozó oldalán, [...] EUR összeg ellenében,
 - La Rochelle-t népszerűsítő e-mail küldése a Ryanair honlapján feliratkozó egyesült királysági és írországi felhasználóknak, [...] EUR összeg ellenében.
- (91) A feleknek lehetőségük volt további szolgáltatásokról megállapodni. A CCI a szolgáltatásokért havi kifizetéseket teljesített az AMS által küldött számla ellenében.
- *D. és E. szerződés: a 2006. április 1-jei szerződés és annak Írország tekintetében történő módosításáról az AMS-szel 2007. június 1-jén kötött szerződés*
- (92) A CCI és az AMS 2006. április 1-jén megkötötte a hároméves időtartamra szóló D. szerződést, amely 2006. május 1-jén lépett hatályba. Ez a szerződés a Ryanair azon vállalásához kapcsolódik, hogy évente legalább 45 000 fős utasforgalmat bonyolító útvonalat üzemeltet a La Rochelle-i repülőtér és Dublin között.
- (93) E szerződés keretében az AMS évi [...] EUR vagy havi [...] EUR összegért vállalta, hogy a CCI által készített honlapra mutató hivatkozást helyez el a Ryanair www.ryanair.com címen elérhető honlapján az év 212 napján. A feleknek lehetőségük volt további szolgáltatásokról megállapodni. A CCI a szolgáltatásokért havi kifizetéseket teljesített az AMS által küldött számla ellenében.

⁽¹⁹⁾ Az eredeti angol szöveg: „the www.ryanair.com English language homepage”.

- (94) A D. szerződés módosításáról 2007. június 1-jén kötöttek szerződést (E. szerződés), amely a marketingszolgáltatásokat érintő változtatásokat írt elő 2007-re: az AMS [...] EUR összegért vállalta, hogy a CCI által készített honlapra mutató hivatkozást évi 212 nap helyett 45 napra, 2007. június és szeptember között helyezi el a Ryanair www.ryanair.com címen elérhető honlapján.
- F. szerződés: az Egyesült Királyság tekintetében az AMS-szel 2007. szeptember 21-én kötött szerződés
- (95) 2007. szeptember 21-én a CCI repülőtéri részlege aláírta az F. szerződést, amely a Ryanair egyesült királysági honlapján nyújtott marketingszolgáltatásokra vonatkozott. Az F. szerződés módosította a C. szerződést, és a már tervezeteken felül kiegészítő marketingszolgáltatásokról – különösen a Ryanair levelezőlistájára feliratkozott 255 000 angol nyelvű felhasználónak a 2007–2008-as téli időszakban öt további promóciós e-mail küldéséről – rendelkezett. E kiegészítő szolgáltatások költsége [...] EUR volt.
- G. szerződés: az Egyesült Királyság tekintetében az AMS-szel 2009. szeptember 17-én kötött szerződés
- (96) A CCI és az AMS 2009. szeptember 17-én hároméves szerződést kötött, amely visszamenőleges hatállyal 2009. január 1-jétől volt alkalmazandó. Ez a szerződés a Ryanair azon vállalásához kapcsolódik, hogy évente legalább 53 000 fős utasforgalmat bonyolító útvonalat üzemeltet a La Rochelle-i repülőtér és London Stansted között.
- (97) E szerződés keretében az AMS évi [...] EUR összegért vállalta, hogy különféle marketingszolgáltatásokat nyújt. Ezek az alábbiakat foglalták magukban:
- a CCI által megjelölt honlapra mutató hivatkozás elhelyezése a Ryanair www.ryanair.com címen elérhető honlapjának egyesült királysági kezdőlapján 22 napra, [...] EUR összeg ellenében,
 - egy bekezdés szerepeltetése a Ryanair honlapjának La Rochelle célállomással foglalkozó oldalán, [...] EUR összeg ellenében,
 - a CCI által megjelölt honlapra mutató hivatkozás elhelyezése az állapotsorban a Ryanair weboldalának La Rochelle célállomással foglalkozó oldalán, [...] EUR összeg ellenében.
- (98) Az e szolgáltatások összértéke [...] EUR volt, amelyre kedvezmény járt. A feleknek lehetőségük volt további szolgáltatásokról megállapodni.
- H. és J. szerződés: a 2009. szeptember 17-i szerződés és annak Belgium tekintetében történő módosításáról az AMS-szel kötött szerződés
- (99) A CCI és az AMS 2009. szeptember 17-én hároméves szerződést kötött, amely visszamenőleges hatállyal 2009. január 1-jétől volt alkalmazandó (H. szerződés). Ez a szerződés a Ryanair azon vállalásához kapcsolódik, hogy az első évben legalább 9 000 fős, az azt követő két évben pedig 16 000 fős utasforgalmat bonyolító útvonalat üzemeltet a La Rochelle-i repülőtér és Brüsszel-Charleroi között.
- (100) E szerződés keretében az AMS vállalta, hogy a CCI által megadott hivatkozást helyez el a Ryanair honlapjának (www.ryanair.com) hollandiai/belgiumi kezdőlapján ⁽²⁰⁾ az első évben 95 napra, az azt követő két évben pedig 160 napra. A szolgáltatások költsége [...] EUR, illetve [...] EUR volt; a CCI-t az első évben [...] EUR, az azt követő években pedig [...] EUR díj terhelte. A feleknek lehetőségük volt további szolgáltatásokról megállapodni.
- (101) E szerződést ugyanazon a napon módosították a J. szerződéssel, amelynek keretében az AMS vállalta, hogy a CCI által megjelölt honlapra mutató hivatkozást helyez el a Ryanair www.ryanair.com címen elérhető honlapjának hollandiai/belgiumi kezdőlapján 2009-ben további 10 napra. E kiegészítő szolgáltatás költsége [...] EUR volt.
- I. szerződés: az Írország tekintetében az AMS-szel 2009. szeptember 17-én kötött szerződés
- (102) A CCI és az AMS 2009. szeptember 17-én újabb hároméves szerződést kötött, amely visszamenőleges hatállyal 2009. január 1-jétől volt alkalmazandó (I. szerződés). Ez a szerződés a Ryanair azon vállalásához kapcsolódik, hogy évente legalább 17 000 fős utasforgalmat bonyolító útvonalat üzemeltet a La Rochelle-i repülőtér és Dublin között.

⁽²⁰⁾ Az eredeti angol szöveg: „the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage”.

- (103) E szerződés keretében az AMS vállalta, hogy a CCI által megjelölt honlapra mutató hivatkozást helyez el a Ryanair www.ryanair.com címen elérhető honlapjának ír kezdőlapján 200 napra. E szolgáltatás díja [...] EUR volt, amelyet [...] EUR összegű éves költségként számláztak ki a CCI-nek. A feleknek lehetőségük volt további szolgáltatásokról megállapodni.
- K. szerződés: az AMS-szel 2010. február 25-én kötött szerződés
- (104) A CCI és az AMS 2010. február 25-én hároméves szerződést kötött, amely 2010. március 31-én lépett hatályba (K. szerződés). Ez a szerződés felváltotta és hatályon kívül helyezte a felek között létrejött korábbi szerződéseket.
- (105) 2009-ben három marketingszolgáltatási szerződést kötöttek az egyes piacokra vonatkozóan, ahol promóciós intézkedéseket terveztek végrehajtani, nevezetesen az Egyesült Királyság, Írország és Belgium tekintetében. 2010-ben viszont a felek egyetlen szerződést kötöttek mindhárom piacra.
- (106) Ez a szerződés a La Rochelle-i repülőtérrel az Egyesült Királysággal, Írországgal, Belgiummal és Norvégiával összekötő útvonalak (ez utóbbi új útvonal) Ryanair általi üzemeltetéséhez kapcsolódott. Noha a szerződés az utasszámra vagy a járatgyakoriságra vonatkozóan semmilyen követelményt nem tartalmaz, előírja, hogy a járatgyakoriság csökkenése vagy a szóban forgó útvonalak egyikének megszüntetése esetén a marketingszolgáltatási csomagot értelemszerűen módosítani kell.
- (107) E szerződés keretében az AMS évi [...] EUR összegért vállalta, hogy különféle marketingszolgáltatásokat nyújt. Ezek az alábbiakat foglalták magukban:
- öt bekezdés szerepeltetése a Ryanair honlapjának „Five things to do” (Öt programlehetőség) szakaszában,
 - három hivatkozás elhelyezése a Ryanair honlapján,
 - hivatkozás elhelyezése a Ryanair honlapjának ír, norvég és holland kezdőlapján 90 napra,
 - hivatkozás elhelyezése a Ryanair honlapjának egyesült királysági kezdőlapján 50 napra.
- (108) A feleknek lehetőségük volt további szolgáltatásokról megállapodni.
- (109) E szerződést az alábbi három szerződéssel módosították:
- L. szerződés: a 2010. február 25-én kötött K. szerződés Írország tekintetében történő 1. sz. módosítása
- (110) A 2010. február 25-i K. szerződés első módosítását 2010. június 23-án írták alá. Ez a módosítás a Ryanair azon vállalásához kapcsolódik, hogy útvonalat üzemeltet La Rochelle és Cork között. E szerződés keretében az AMS [...] EUR összegért vállalta, hogy 70 nappal meghosszabbítja azt az időszakot, amely alatt a CCI által választott honlapra mutató hivatkozás látható a Ryanair www.ryanair.com címen elérhető honlapján.
- M. szerződés: a 2010. február 25-én kötött K. szerződés Portugália tekintetében történő 2. sz. módosítása
- (111) E 2011. február 11-én aláírt szerződés keretében az AMS [...] EUR összegű éves költségként számlázandó [...] EUR összegért vállalta, hogy különféle marketingszolgáltatásokat nyújt. Ezek az alábbiakat foglalták magukban:
- a CCI által megjelölt honlapra mutató hivatkozás elhelyezése az „Airports and Tourism” (Repülőterek és turizmus) szakaszban a Ryanair www.ryanair.com címen elérhető honlapjának portugál kezdőlapján évi 365 napra,
 - La Rochelle bemutatása (a CCI által választott szöveg, képek és hivatkozás) a Ryanair honlapjának portugál kezdőlapján évi négy hétre.
- N. szerződés: a 2010. február 25-én kötött K. szerződés Norvégia tekintetében történő 3. sz. módosítása
- (112) A 2010. február 25-i K. szerződés harmadik módosítását 2011-ben írták alá. E szerződés keretében az AMS az első évben [...] EUR, a második évben pedig [...] EUR összegű költségként számlázandó [...] EUR összegért vállalta, hogy különféle marketingszolgáltatásokat nyújt.

(113) Az első évben (2011. március 31-től 2011. október 31-ig) az alábbi szolgáltatásokat nyújtotta:

- La Rochelle bemutatása (a CCI által választott szöveg, képek és hivatkozás) a Ryanair honlapjának norvég kezdőlapján évi hat hétre,
- a CCI által választott szalaghirdetés elhelyezése a jobb oldali állapotsorban a Ryanair honlapjának norvég kezdőlapján évi négy hónapra.

(114) A második évben (2012. március 31-től 2012. október 31-ig) az alábbi szolgáltatásokat nyújtotta:

- La Rochelle bemutatása (a CCI által választott szöveg, képek és hivatkozás) a Ryanair honlapjának norvég kezdőlapján évi három hétre,
- a CCI által választott szalaghirdetés elhelyezése a jobb oldali állapotsorban a Ryanair honlapjának norvég kezdőlapján évi három hónapra.

3.2.2.2. A Flybe, az Aer Arann és a Jet2 légitársasággal kötött szerződések

a) A 2008. március 27-i díjszabási határozat

(115) A Coccoo elé terjesztett, 2008. március 27-i díjszabási határozat ösztönzőket határoz meg új, menetrend szerinti útvonalak indításához. Ez az árképzési határozat a légiforgalmi díjak tekintetében fokozatosan csökkenő kedvezmények rendszeréről rendelkezik, amely az új útvonalak indítása vagy a meglévő útvonalaknak a téli menetrendi időszakban is folytatódó üzemeltetése esetében legfeljebb három évre terjed ki. Az árképzési határozat meghatározza e kedvezmények nyújtásának feltételeit:

- az új, menetrend szerinti útvonalak indítása utáni kedvezmény ⁽²¹⁾ a következő feltételekkel jár: i. új, menetrend szerinti (idényjellegű vagy éves) útvonal indítása, ii. az üzemeltetés 2008-ban történő megkezdése, valamint iii. több mint 2 000 férőhely kínálása az IATA tavaszi-nyári menetrendi időszakában,
- téli útvonalak üzemeltetése utáni kedvezmény a következő feltételekkel jár: i. az IATA téli menetrendi időszakában 2008 előtt még nem üzemeltetett, meglévő útvonal, valamint ii. a csak a téli időszakra vonatkozó intézkedések.

(116) Az ezen ösztönző intézkedések révén rendelkezésre álló kedvezményeket a 10. táblázat tartalmazza.

10. táblázat

A 2008. március 27-i árképzési határozat alapján repülőtéri díjakra nyújtott kedvezmények

	1. év	2. év	3. év
Leszállási díj	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Futópálya-világítás	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Parkolás	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Utasszolgálati díj	– 75 %	– 50 %	– 25 %

Forrás: a francia hatóságok

b) A Jet2 légitársasággal kötött szerződés

(117) A CCI 2008. július 4-én repülőtéri díjakról szóló szerződést kötött a Jet2 légitársasággal az Edinburgh-be és Leedsbe irányuló járatok ⁽²²⁾ tekintetében, mely szerződés visszamenőleges hatállyal 2008. május 12-től hároméves időtartamra szól.

⁽²¹⁾ Franciaország szerint az új, menetrend szerinti útvonal fogalom meghatározása megegyezik a 2005. évi iránymutatásban használt meghatározással.

⁽²²⁾ A CCI és a Jet2 között 2008. május 12-én létrejött szerződés La Rochelle és Belfast közötti útvonalra is utal, amelyet a 2009-es időszakra terveztek. Azonban a francia hatóságok szerint a La Rochelle–Belfast útvonal nem indult el.

- (118) Ez a szerződés a repülőtéri díjakra vonatkozó jelentős kedvezmények nyújtásáról is rendelkezik, amelyek megegyeznek a 10. táblázat szerinti kedvezményekkel. A Jet2 vállalta, hogy legalább 2 000 férőhelyet kínál mindegyik időszakban, ellenkező esetben a kedvezmények mértéke 5 %-kal csökken a következő évben.
- (119) A szerződés keretében a CCI [...] EUR összegű hozzájárulást nyújt a marketingtevékenységek támogatásához az 1. évben (2008), a 2. és 3. évben (elvileg 2009-ben és 2010-ben) pedig a menetrend alapján kiigazított összegű marketing-hozzájárulást fizet. A szerződés értelmében a marketing-hozzájárulás összege az elért férőhely-kihasználtságon és a menetrendet érintő fejleményeken alapuló módosítással igazítható ki. A hozzájárulás megfizetése érdekében a szerződés arról rendelkezett, hogy a Jet2 köteles igazoló dokumentumokkal (marketingterv, a vállalt promóciós tevékenységek számlái) kísért számlát benyújtani. Ezenkívül ahhoz, hogy a jogosult legyen a támogatásra, a Jet2 vállalta, hogy útvonalanként legalább 2 000 férőhelyet kínál az IATA mindegyik tavaszi-nyári menetrendi időszakában. A szerződés alapján akkor, ha a fent említett férőhelyszámot nem éri el a szóban forgó időszakban, a Jet2 nem jogosult marketing-hozzájárulásra az adott évben.
- (120) 2011. augusztus 30-i levelében Franciaország tájékoztatta a Bizottságot, hogy a CCI 2008-ban és 2009-ben [...] EUR összeget fizetett, 2010-ben viszont semmilyen kifizetést nem teljesített a Jet2 részére.

c) A Flybe és az Aer Arann légitársasággal kötött szerződések

- (121) A Bizottság vizsgálata az alábbi, egyrésről a CCI, másrésről a Flybe és az Aer Arann között a repülőtéri díjakról létrejött szerződésekre terjed ki:
- a Flybe légitársasággal 2009. március 18-án a Glasgow-ba irányuló járat tekintetében kötött, visszamenőleges hatállyal 2008. május 3-tól hároméves időtartamra szóló szerződés,
 - az Aer Arann légitársasággal a Corkba irányuló járat tekintetében kötött, 2008. május 24-i hatállyal hároméves időtartamra szóló szerződés (az aláírás időpontja nem szerepel a szerződésben).
- (122) Ez a két szerződés a repülőtéri díjakra vonatkozó jelentős kedvezmények nyújtásáról is rendelkezik, amelyek megegyeznek a 10. táblázat szerinti kedvezményekkel. A két szerződés keretében a légitársaságok vállalták, hogy legalább 2 000 férőhelyet kínálnak mindegyik időszakban, ellenkező esetben a kedvezmények mértéke 5 %-kal csökken a következő évben.
- (123) Franciaország szerint ezek a kedvezményeket a díjakra vonatkozó, 2008. március 27-i árképzési határozatban foglalt feltételeknek megfelelően nyújtották.

3.2.2.3. A Buzz légitársasággal kötött szerződés

- (124) A CRC jelentése szerint a KLM leányvállalata, a Buzz légitársaság indította az első diszkont útvonalat La Rochelle és London Stansted 2001 tavaszán⁽²³⁾. A CRC jelentésében azt állítja, hogy a Buzzt az akkoriban hatályos díjszabásoknak megfelelő repülőtéri díjak terhelték. A CRC jelentése azt is megjegyzi, hogy a Buzz 2001-ben és 2002-ben 59 068,51 EUR összértékben részesült promóciós intézkedésekben és kommunikációs kiadásokban. Végezetül a CRC jelentése rámutat arra, hogy a Ryanair ténylegesen átvette az útvonalat 2003-ban, a CCI pedig ugyanazokkal a feltételekkel számlázott a Ryanairnek a szolgáltatásaiért, amelyek a Buzzra is vonatkoztak az év végéig.
- (125) Franciaország rámutat arra, hogy a Buzz légitársasággal egyetlen – 2002. november 8-án kötött – szerződés jött létre. A CCI és a Buzz között 2002. november 8-án létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés a Buzz által a La Rochelle-i repülőtérre üzemeltetett, menetrend szerinti légi járatokra vonatkozott, az infrastruktúra használatának feltételeit határozta meg, és hároméves időtartamra szólt.
- (126) Franciaország arra is felhívja a figyelmet, hogy a CRC jelentésében a Buzz kapcsán említett promóciós intézkedések és kommunikációs kiadások valójában a Maison de la France-szal, nem pedig a Buzz légitársasággal kötött szerződés alapján folytatott kommunikációs tevékenységekhez kapcsolódnak. Így a CCI szerint a Buzz nem részesült marketingcélú kifizetésben.

⁽²³⁾ A CRC szerint a La Rochelle–London Stansted útvonal 2001-es elindítására 2002. november 8-án kötött, visszamenőleges hatályú szolgáltatási szerződés tárgyát képezte, amely [...] 2001. március 25-i hatállyal hároméves időtartamra szólt.

3.2.2.4. Kapcsolat az easyJet légitársasággal

- (127) A CRC jelentése említést tesz arról, hogy az easyJet [...] EUR összegű marketingtámogatást igényelt a bristoli útvonalra vonatkozóan 2006-ban, és erről a támogatásról a jelentés véglegesítésének időpontjáig állítólag szóbeli megállapodás született.
- (128) Franciaország rámutat arra, hogy a CRC jelentésében szereplő információkkal ellentétben az easyJet nem részesült marketing- vagy hirdetési szolgáltatásokra nyújtott finanszírozásban. Franciaország szerint az ilyen hozzájárulás lehetőségét ugyan informálisan megvitatták a repülőtér és az easyJet közötti tárgyalások során, de sosem valósult meg, így marketingtámogatási szerződés sem született az easyJet légitársasággal.

4. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁHOZ VEZETŐ OKOK ISMERTETÉSE

- (129) A Bizottság egyrészt azért ítélte szükségesnek a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását, hogy megvizsgálja a különböző közjogi hatóságok és szervek által a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetője, vagyis a CCI részére 2001-től az eljárás megindításáról szóló határozat napjáig nyújtott – és a 3.1. szakaszban leírt pénzügyi – hozzájárulásokat, másrészt azért, hogy értékelje a CCI és a légitársaságok között 2001-től az eljárás megindításáról szóló határozat napjáig (2012. február 8.) létrejött – és a 3.2.2. szakaszban ismertetett – összes szerződés alapján a légitársaságok részére nyújtott lehetséges támogatásokat.

4.1. Intézkedések a repülőtér javára

- (130) A La Rochelle-i repülőtér üzemeltetője, vagyis a CCI részére nyújtott pénzügyi hozzájárulások elemzése alapján a Bizottság arra az álláspontra helyezkedett, hogy lehetséges az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatás megléte, továbbá kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy bármely támogatás az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető lenne a belső piaccal.

4.1.1. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatás megléte

- (131) A francia hatóságok állítása szerint az állam által nyújtott finanszírozás egy része olyan közfeladatok költségeinek fedezését szolgálta, amelyek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek gazdasági tevékenységnek. Azonban az ilyen finanszírozás kizárólag az e feladatokból eredő költségek fedezésére használható fel, más gazdasági tevékenységhez pedig nem csoportosítható át⁽²⁴⁾. A Bizottság megítélése szerint nem rendelkezett elegendő információval a közfeladatok költségeinek pontos jellegéről, és azt sem zárhatta ki, hogy a repülőtér e költségek fedezése révén előnyhöz jutott.
- (132) Franciaország azt is előadta, hogy a szóban forgó finanszírozás nem minősül előnynek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében. Franciaország emellett úgy véli, hogy a La Rochelle-i repülőtér egészének üzemeltetése általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősül. A Bizottság ezért az Altmark-ügyben kialakított ítélkezési gyakorlat⁽²⁵⁾ fényében vizsgálta a CCI javára hozott pénzügyi támogatási intézkedéseket. A Bizottság megítélése szerint Franciaország az Altmark-ügyben hozott ítéletben foglalt négy feltétel egyikének teljesülését sem bizonyította; ezeknek a feltételeknek teljesülniük kell ahhoz, hogy kizárható legyen az előny megléte az általános gazdasági érdekű szolgáltatásból eredő költségek ellentételezése esetén.
- (133) A CCI javára nyújtott pénzügyi hozzájárulásoknak a piacgazdasági szereplő elvének fényében való összeegyeztethetőségét illetően a Bizottság nem tudta kizárni, hogy a szóban forgó pénzügyi hozzájárulások szelektív előnyhöz juttatták a CCI-t a határozattal érintett teljes időszak során. Következésképpen azt sem tudta kizárni, hogy ezek az intézkedések állami támogatásnak minősülnek.

4.1.1.1. Az infrastruktúra és közfeladatok finanszírozása

- (134) A Bizottság állítása szerint nem áll rendelkezésre olyan bizonyíték, amely alapján megállapítható volna, hogy a közjogi szervek által nyújtott infrastrukturális támogatások pénzügyileg jövedelmezők voltak, vagy volt pénzügyi megtérülés iránti elvárás.

⁽²⁴⁾ A Bíróság 1997. március 18-i ítélete, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; a Bizottság határozata (2003. március 19.) az N309/2002. sz. állami támogatásról (HL C 148., 2003.6.25.); valamint a Bizottság határozata (2002. október 16.) az N438/2002. sz. állami támogatásról – A kikötői hatóságok részére közfeladatok ellátásáért nyújtott támogatások (HL C 284., 2002.11.21.).

⁽²⁵⁾ A Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (135) A közfeladatok finanszírozásához nyújtott támogatást illetően a Bizottságnak az előzőleg leírtak szerint kétségei voltak az állam által viselt költségek pontos jellegét illetően, amely költségek a francia hatóságok szerint hatósági hatáskör gyakorlásához kapcsolódnak.

4.1.1.2. Az üzemeltetés finanszírozása

- (136) A Bizottság a CRC jelentése alapján végezte el az értékelést, figyelembe véve, hogy a CCI gazdálkodási részlegének és repülőtéri részlegének számlái közötti bizonyos pénzügyi transzfereket a jelek szerint nem tisztán kereskedelmi jellegű ügyletként hajtották végre.
- (137) Először is úgy tűnik, hogy a CCI gazdálkodási részlege az általa a repülőtérnek nyújtott szolgáltatások egy részét alulszámolt, mivel a repülőtér számlái nem a szolgáltatások valódi költségét tükrözik. A Bizottság nem zárta ki, hogy az állítólagos alulszámolás célja a repülőtér által 2001 és 2006 között elszenvedett veszteség mérséklése volt.
- (138) Továbbá úgy tűnik, hogy a repülőtér üzemeltetését a CCI általános költségvetéséből folyósított, visszafizetendő előlegekkel finanszírozták, amelyek költségmentesen biztosított pénzügyi forrásoknak minősülhetnek.
- (139) A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy a CCI-nek a rochefort-i repülőtér irányításáért és üzemeltetéséért fizetett összegek a jelek szerint meghaladták a szokásos piaci feltételek mellett elvárható mértéket, tekintettel a forgalom hiányára a repülőtéren.
- (140) Ezenkívül a La Rochelle-i repülőtér által e szolgáltatások nyújtásáért kapott összegből 40 000 EUR nem a CCI-nél a szolgáltatások nyújtásával összefüggésben felmerült költségeket fedezte, hanem valójában „szolgáltatói díj” volt, és az e szolgáltatásokért kiszámlázott teljes összeg átlagosan 16 %-ának felel meg.
- (141) A bizonyos útvonalak üzemeltetéséhez való pénzügyi hozzájárulásként különféle hatóságok által a CCI-nek fizetett összegeket illetően a Bizottság megkérdejezte, hogy ezek az intézkedések valóban a repülőtérnek teljesített kifizetések voltak-e, tekintettel arra, hogy ezek a kifizetések átmentek a repülőtér számláin, vagy a szóban forgó légitársaságoknak nyújtott támogatásnak minősülnek-e.

4.1.2. A támogatás összeegyeztethetősége az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében

- (142) A Bizottság a beruházási intézkedések belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékeléséhez a 2005. évi iránymutatást alkalmazta ⁽²⁶⁾. A Bizottság megítélése szerint nem állt rendelkezésre minden szükséges információ ahhoz, hogy a 2005. évi iránymutatásban foglalt feltételek alapján értékelhesse a szóban forgó intézkedések összeegyeztethetőségét.
- (143) A Bizottság a közfeladatok esetlegesen túlzott mértékű ellentételezésének és a CCI esetlegesen működési támogatásban részesítésének a belső piaccal való összeegyeztethetőségét is kétségbe vonta.

4.2. A légitársaságok javára hozott intézkedések

- (144) A Bizottság a légitársaságok javára hozott intézkedések értékelését illetően is arra az álláspontra helyezkedett, hogy lehetséges az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatás megléte, továbbá kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy ilyen támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető lenne a belső piaccal.

4.2.1. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatás megléte

- (145) A Bizottság a szelektív előny légitársaságokkal között szerződésben való meglétének értékeléséhez megvizsgálta, hogy szokásos piacgazdasági feltételek mellett működő magánszektorbeli repülőtér-üzembentartó hasonló körülmények között kötött volna-e a CCI által kötött kereskedelmi megállapodásokhoz hasonló kereskedelmi megállapodásokat.

⁽²⁶⁾ A 2005. évi iránymutatás közzététele előtt elfogadott bizonyos intézkedések elemzésekor a Bizottság korábbi döntéshozatali gyakorlatát kell figyelembe venni. A korábbi döntéshozatali gyakorlat során kialakult feltételeket egységes szerkezetbe foglalták a 2005. évi iránymutatásban, így az iránymutatás közvetlenül alkalmazandó ezekre az intézkedésekre.

- (146) Először is a Bizottság megjegyezte, hogy a repülőtér a vizsgált időszak során mindegyik pénzügyi évben veszteségesen üzemelt, és a repülőtér által felszámított díjak a CRC jelentése ⁽²⁷⁾ szerint megkülönböztetéshez vezettek a légitársaságok között ⁽²⁸⁾. Mindezen okokból a Bizottság kétségbe vonja, hogy a repülőtér körültekintő befektetőként járt volna el a La Rochelle-i repülőteret kiszolgáló légitársaságokkal fennálló üzleti kapcsolataiban.
- (147) Annak meghatározásához, hogy a repülőtér-üzembentartó nyereségkiszárolások által motivált, körültekintő piaccgazdasági befektetőként járt-e el ⁽²⁹⁾, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kötött szerződések minden egyes érintett időszak – azaz az aláírásuk időpontja – tekintetében értékelni kell.

4.2.1.1. Szelektív előny megléte a Ryanairrel/AMS-szel kötött szerződésekben

- (148) A Bizottság úgy vélte, hogy a repülőtéri szolgáltatási és a marketingszolgáltatási szerződéseket együtt kell értékelni, mert a Ryanair és az AMS a szóban forgó intézkedések egyedüli kedvezményezettje. Ezenkívül a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a marketingszolgáltatási szerződések aláírásának feltétele repülőtéri szolgáltatási szerződések kötése volt, a marketingszolgáltatási szerződések egyedüli várható előnye pedig a repülőteret igénybe vevő Ryanair-utasok számának növekedése volt.
- (149) A Bizottság kétségeinek adott hangot azzal kapcsolatban, hogy a repülőtér-üzembentartó a repülőtéri szolgáltatási és a marketingszolgáltatási szerződések megkötésével olyan körültekintő piaccgazdasági szereplőként járt-e el, amely – akár globális, akár ágazati – strukturális politikát követ, és közép- vagy hosszú távon nyereségkiszárolások motiválják. A Bizottság megállapította, hogy nem készült olyan, a Ryanairrel és az AMS-szel kötött különböző szerződésekkel kapcsolatos piaci tanulmány, illetve üzleti terv, amely gazdaságilag indokolta volna a repülőtér azon döntését, hogy ilyen kötelezettségvállalásokat tegyen a Ryanair/AMS felé.
- (150) Franciaország szerint e szerződések megkötésének gazdasági indoka az volt, hogy előnyökkel járnak az üzleti tevékenység és a turisztika szempontjából a térségben. Azonban a Bizottság arra is rámutatott, hogy regionális fejlesztési megfontolásokat nem lehet figyelembe venni a körültekintő befektető teszt céljából ⁽³⁰⁾.
- (151) A Bizottságnak kétségei voltak a Ryanairnek felszámított repülőtéri díjakat illetően, különös tekintettel a 2003. december 10-én aláírt szerződésre, amely mentesítette a Ryanairt a futópálya-világítási díj megfizetése alól.
- (152) A Bizottság megjegyezte, hogy különböző közigazgatási intézmények vettek részt a marketingszolgáltatási szerződések költségének finanszírozásában. Ezért megvizsgálta, hogy helyénvaló volt-e a repülőtér magatartását az állam vagy a repülőtér-üzembentartót felügyelő vagy annak finanszírozásában részt vevő egyéb hatóságok magatartásával együtt értékelni.
- (153) A Bizottság azt is megkérdőjelezte, hogy a Ryanairrel kötött, egymást követő szerződések – különösen Ryanair és a CCI között 2003. december 10-én létrejött földi kiszolgálási szerződés – tárgyát képező földi kiszolgálás valóban megtörtént. 2011. augusztus 30-i válaszában Franciaország azt állította, hogy a CCI földi kiszolgálást nem nyújt.
- (154) Mindezen okokból a Bizottság kétségbe vonta, hogy a repülőtér és a Ryanair működési költségeihez hozzájárult vagy hozzájáruló közigazgatási intézmények körültekintő piaccgazdasági befektetőként jártak volna el a vizsgált szerződések megkötésével.

⁽²⁷⁾ A CRC 2008. május 13-i jelentésében közzétette a repülőtér 2001 és 2006 közötti pénzügyi eredményeit. 2011. augusztus 30-i levelében Franciaország említést tesz arról, hogy a repülőtér 2006 után is veszteséges volt.

⁽²⁸⁾ A CRC jelentése szerint az Airlinair volt az egyetlen légitársaság, amely világítási díjat fizetett, míg a diszkont légitársaságok a téli időszakban – sőt a légiközlekedési szabályokban foglalt meghatározás szerint éjjel üzemeltetett járatok esetében nyáron is – mentesültek a díj megfizetése alól (lásd a jelentés 3.1. szakaszát).

⁽²⁹⁾ A Bíróság 1991. március 21-i ítélete, Olaszország kontra Bizottság (Alfa Romeo), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 20. pont; az Elsőfokú Bíróság 2000. december 12-i ítélete, Alitalia kontra Bizottság, T-296/97, ECLI:EU:C:2000:289, 84. pont.

⁽³⁰⁾ Az Elsőfokú Bíróság 1999. január 21-i ítélete, Neue Maxhütte Stahlwerke és Lech-Stahlwerke kontra Bizottság, T-129/95., T-2/96. és T-97/96. egyesített ügyek, ECLI:EU:T:1999:7, 120. pont.

4.2.1.2. Szelektív előny megléte a Jet2, a Flybe és az Aer Arann légitársasággal kötött szerződésekből

- (155) A Bizottság megjegyezte, hogy a Jet2, a Flybe és az Aer Arann légitársasággal kötött szerződések jelentős díjkedvezményeket eredményeztek ⁽³¹⁾, és Franciaország szerint ezeket a kedvezményeket megkülönböztetésmentesen biztosították minden légitársaságnak, amely megfelelt a 2008. március 27-i árképzési határozatban meghatározott kritériumoknak (lásd a 3.3.2.2. szakaszt).
- (156) Azonban a Bizottság megállapította, hogy a Franciaország által előadottak szerint a repülőtér veszteséges volt a vizsgált időszakban. Ezeknek az ösztönzőknek a jövedelmezőségét a becsült működési költségek alapján számították ki, ezzel mentesítve a légitársaságokat azon kötelezettség alól, hogy hozzájáruljanak az általuk igénybe vett infrastruktúra finanszírozásához. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy ezek az ösztönzők alkalmasak voltak arra, hogy megfosszák a repülőtérre a pénzügyi életképességéhez elengedhetetlen működési bevételtől.

4.2.1.3. A marketingszolgáltatások ellenében a Jet2, az easyJet és a Buzz részére fizetett összegekből eredő szelektív előny megléte

- (157) A kiegészítő információk kérésére válaszul Franciaország a Jet2 részére a marketingszolgáltatásaiért 2009-ben [...] EUR összértékben kifizetett összegeket hozta fel. Ezenfelül a CRC jelentése említést tesz arról, hogy az easyJet 2006-ban [...] EUR összegű marketingtámogatást igényelt a bristoli útvonal tekintetében ⁽³²⁾, a Buzz pedig 2001-ben és 2002-ben 59 068,51 EUR összértékben részesült promóciós intézkedésekben és kommunikációs kiadásokban.
- (158) A Bizottság úgy vélte, hogy nem áll rendelkezésére elegendő információ, amely alátámasztaná, hogy a kifizetett összegek nem minősülnek támogatásnak, vagy a kifizetéseket a körültekintő befektető elvének megfelelően teljesítették, és a kifizetések ellenében nyújtott marketingszolgáltatások megfeleltek-e a kifizetett összegeknek.

4.2.2. A támogatás összegegyeztetetősége az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében

- (159) A Bizottság úgy vélte, hogy a 2005. évi iránymutatás közzétételét követően hozott intézkedések összegegyeztetetőségét azon iránymutatásra figyelemmel, az iránymutatás közzététele előtt hozott intézkedések összegegyeztetetőségét pedig a Bizottság által az intézkedések meghozatala idején alkalmazott döntéshozatali gyakorlatnak megfelelően kell értékelni. A Bizottság ugyanakkor azt is megjegyezte, hogy a 2005. évi iránymutatás elfogadásával egységes szerkezetbe foglalta a repülőtér-üzembentartóknak nyújtott támogatások összegegyeztetetőségének értékelésével kapcsolatos döntéshozatali gyakorlatát, és az iránymutatásban meghatározott feltételek az iránymutatás közzététele előtt hozott intézkedésekre is alkalmazandók.
- (160) A Bizottság a rendelkezésre álló információkra figyelemmel kétségbe vonta a légitársaságok javára hozott intézkedések belső piaccal való összegegyeztetetőségét.

5. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(161) A Bizottság az alábbi érdekelt felektől kapott észrevételeket:

- a CCI, a Ryanair és az AMS,
- a következő vállalkozások: Doc Services, Fontaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma és La Rochelle Evénements,
- a következő társulások: Amicale Rivedoux (helyi közösségi társulás), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré (La Rochelle-Ile de Ré-i szállodai szövetség), Envöl Vert (környezetvédelmi társulás), Ile de Ré Tourisme (Ile de Ré-i Turisztikai Tanács), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (La Rochelle-i Hajózási Szakemberek Szövetsége), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) (Charente-Maritime-i Turisztikai Tájékoztató Irodák Szövetsége), Destination La Rochelle,

⁽³¹⁾ 75 % az első évben, 50 % a második évben és 25 % a harmadik évben.

⁽³²⁾ A CRC jelentésének 5.1.1. szakasza.

- a következő közigazgatási intézmények: Conseillers du Commerce Extérieur (külkereskedelmi tanácsadók), Charente-Maritime megye, Office de Tourisme de La Rochelle (La Rochelle-i Turisztikai Hivatal), Poitou-Charentes-i CCI, Angoulême-i CCI, Charente-Maritime Tourisme (Charente-Maritime-i Turisztikai Tanács), Communauté d'Agglomération de La Rochelle (a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata), Royani Polgármesteri Hivatal, Vendée Tourisme (Vendée-i Turisztikai Tanács) és Poitou-Charentes régió,
- valamint magánszemélyek.

5.1. A CCI észrevételei

(162) A CCI észrevételei a Franciaország által 2012. április 12-én küldött észrevételekre épülnek, mivel a CCI kiegészítő információkat közölt Franciaország észrevételeihez kapcsolódóan.

– Észrevételek a repülőtér javára hozott intézkedésekről

(163) Először is a CCI úgy véli, hogy a Bizottság által vizsgált intézkedések nem voltak alkalmasak a verseny befolyásolására, ugyanis a La Rochelle-i repülőtér vonzáskörzetében található két repülőtér (Rochefort/Saint-Aignan és Niort) közül egyik sem kínált kereskedelmi járatokat. Azt a feltételezést is vitatja, hogy az angoulême-i repülőtér a La Rochelle-i repülőtér vonzáskörzetében lenne, mivel gépkocsival kétórányi útra fekszik tőle.

(164) A beruházási támogatást illetően a CCI úgy véli, hogy a vizsgált beruházási támogatás egy részét biztonsági és védelmi vonatkozású közfeladatokra különítették el, következésképpen nem minősül állami támogatásnak. Ez a biztonsági díjból finanszírozott feladatokra és infrastruktúrára, valamint a következő, nem gazdasági jellegű tevékenységekhez használt infrastruktúrára vonatkozik: biztonsági ellenőrzőpont, vámellenőrzések és a három tűzoltókocsi számára parkolóhelyet biztosító hangár.

(165) A CCI továbbá úgy véli, hogy általános gazdasági érdekű szolgáltatásra kapott megbízást. A kereskedelmi törvénykönyv L 170-1. cikke szerint a CCI a térség gazdasági fejlődésének, vonzerejének és területrendezésének biztosítására kapott megbízást, a területén található repülőtér üzemeltetése pedig előmozdítja e célok elérését. A CCI kiemeli, hogy La Rochelle elszigetelt. Ez az egyetlen olyan, több mint 150 000 lakosú francia agglomeráció, amely nem rendelkezik autópályával. Ezenkívül nagy sebességű vasúti összeköttetése sincs, és a tervek között sem szerepel ilyen összeköttetés létesítése, így jelenleg több mint háromórányi utazással érhető el Párizs vasúton.

(166) Másodlagosan a CCI úgy ítéli meg, hogy az infrastruktúra finanszírozása összeegyeztethető támogatásnak minősül, tekintettel a Bizottság 2000 és 2005 közötti gyakorlatára és a 2005. évi iránymutatásra.

(167) A CCI gazdálkodási részlege által a CCI repülőtéri részlegének nyújtott szolgáltatások alulszámlázását illetően a CCI hangsúlyozza, hogy a szóban forgó szolgáltatásokat a CCI különféle részlegei számára közösen nyújtják, és a szolgáltatások strukturális jellegűek (számvitel, informatika, humán erőforrások), költségeiket pedig felosztják a CCI összes részlege között. Ezért számítani lehet arra, hogy a szolgáltatások számlázása mögött nincs kereskedelmi logika, és a kiszámlázott összegek alacsonyabbak, mint külső szervezet esetében lennének. A CCI szerint ez összhangban van a Bíróság ítélezési gyakorlatával, amely elfogadja, hogy az azonos hálózaton belüli szervezeteknek történő szolgáltatásnyújtás nem mindig követ tisztán kereskedelmi megközelítést ⁽³³⁾.

(168) A Rochefort/Saint-Agnant-i repülőtérnek nyújtott szolgáltatások túlszámlázását illetően a CCI arra az álláspontra helyezkedik, hogy a vitatott összegek még akkor sem képezték kiegészítő számlázás tárgyát, amikor a forgalom meghaladta a szolgáltatások leírásában foglalt járatszámot.

(169) A visszafizetendő előlegeket illetően a CCI előadta, hogy nem tekinthetők támogatásnak, mivel kölcsönök, amelyeket a repülőtérnek vissza kell fizetnie. Az előlegek valójában a CCI egyik belső költségvetési soráról a másikra áthelyezett finanszírozást képeznek, ami megmagyarázza, miért nem számítottak fel rá kamatot. Ezenkívül a CCI megítélése szerint a repülőtérre likviditási szükségleteinek kielégítésével úgy járt el, ahogy magánszereplő tette volna.

⁽³³⁾ A Bíróság 2003. július 3-i ítélete, Chronopost SA, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

(170) Így az a CCI álláspontja, hogy még ha a Bizottság állami támogatásnak is tekinti a működés finanszírozását, a 2014. évi iránymutatás alapján összeegyeztethető támogatásnak minősül.

– *Észrevételek a légitársaságok javára hozott intézkedésekről*

(171) A repülőtér és a légitársaságok közötti szerződéseket illetően a CCI először is úgy véli, hogy a szerződések a Stardust-ítéletben ⁽³⁴⁾ meghatározott feltételek alapján nem tekinthetők az államnak betudhatónak.

(172) A CCI emellett úgy ítéli meg, hogy a repülőtér által a marketing-szolgáltatási szerződésai alapján fizetett ár nem haladja meg a piaci árat. Különösen arra mutat rá, hogy a La Rochelle-i repülőtér által a marketing-szolgáltatásaiért fizetett ár megfelelt a piaci árnak, vagy annál akár alacsonyabb is volt, és az AMS honlapján elérhető díjszabáson alapult.

(173) A CCI megítélése szerint az AMS-szel kötött szerződések jövedelmezőségre törekedve jöttek létre azzal a céllal, hogy növeljék a repülőtér vonzerejét, és javítsák általános kapcsolatát a Ryanairrel. A CCI álláspontja szerint a 2003–2018-as időszakra vonatkozó üzleti terv, amely a repülőtér Ryanairrel fennálló kapcsolatának értékelése érdekében a marketing-költségek figyelembevételével készült, hosszú távú jövedelmezőségi kilátásokat mutatott.

(174) A különféle légitársaságok által fizetett repülőtéri díjakat illetően a CCI rámutat arra, hogy a Ryanair világítási díj alóli mentesülése azzal magyarázható, hogy a légitársaság csak nappali járatokat üzemeltet, így nincs szüksége világításra.

(175) A bizonyos légitársaságoknak a repülőtéri díjakból adott kedvezményeket illetően a CCI úgy véli, hogy a kedvezmények kizárólagos célja az volt, hogy új útvonalak induljanak, emellett a kedvezmények időben korlátozottak és megkülönböztetésmentesek voltak. Ezenkívül megjegyzi, hogy a repülőtéri díjak kedvező befolyásolták a repülőtér jövedelmezőségét.

(176) A Jet2 részére marketing-szolgáltatásokért fizetett összegek tekintetében a CCI érvelése megegyezik a Ryanair és az AMS esetében fent leírtakkal. A CCI rámutat arra, hogy a CRC jelentésében megfogalmazott állításokkal ellentétben az easyJet nem részesült ellentételezésben marketing-szolgáltatásokért.

(177) A közigazgatási intézmények által a repülési útvonalak üzemeltetéséhez nyújtott pénzügyi hozzájárulásokat illetően a CCI vitatja, hogy a marketing-szerződések helyi önkormányzat általi finanszírozását figyelembe vették a repülőtér üzleti tervében. Álláspontja szerint az érintett helyi önkormányzatok a helyi térségük népszerűsítésével kapcsolatos általános érdekű feladatukkal összefüggésben írták alá ezeket a marketing-szolgáltatási szerződéseket.

5.2. A Ryanair és az AMS észrevételei

(178) A Ryanair vitatja a Bizottság eljárást megindító határozatban foglalt elemzését. A Ryanair úgy véli, hogy a Bizottságnak az összehasonlító módszert kellene alkalmaznia a körülmektől befektető teszt elvégzéséhez. A Ryanair emellett több, az összehasonlító módszeren alapuló pénzügyi tanulmányt is benyújtott annak alátámasztására, hogy a Ryanair és a La Rochelle-i repülőtér között létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződések összhangban voltak a piacgazdasági szereplő elvével.

(179) A Ryanair a Bizottság azon döntését is bírálta, hogy a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodásokat együtt értékeli. A Ryanair továbbá cáfolja, hogy a CCI által végrehajtott intézkedések az államnak voltak betudhatók, vagy állami források felhasználásával jártak.

(180) Ezenkívül a Ryanair gazdasági tanulmányt is benyújtott annak alátámasztására, hogy a Ryanair által a La Rochelle-i repülőtérrel kötött szerződések az előzetes többletnyereségesség-elemzési módszer alkalmazása esetén összhangban voltak a piacgazdasági szereplő elvével. A tanulmány szerint az elemzés nem korlátozódhat a szerződések tényleges időtartamára, hanem az elméleti időtartamukra is ki kell terjednie, tekintettel a magukban a szerződésekben biztosított esetleges szerződés-hosszabbítási lehetőségekre. A tanulmány a Ryanair forgalmi adataiban bekövetkezett átlagos változtatásokat veszi alapul több olyan repülőtér tekintetében, ahonnan a légitársaság útvonalakat üzemeltet.

⁽³⁴⁾ A Bíróság 2002. május 16-i ítélete, Francia Köztársaság kontra Bizottság (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

- (181) A Ryanair egyúttal úgy véli, hogy az AMS árai összhangban vannak a piaci árakkal, és a köztulajdonban lévő repülőtér által az AMS szolgáltatásainak megvásárlására vonatkozó döntése összeegyeztethető a piacgazdasági szereplő teszttel.
- (182) A Ryanair gazdasági jelentést is benyújtott annak alátámasztására, hogy a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződések együttesen elemezve (a Ryanair által vitatott megközelítés) összhangban voltak a piacgazdasági szereplő elvével.
- (183) Végezetül a Ryanair kifogásolja a Bizottság AMS-szel kötött marketingszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatos azon értékelését, miszerint e szerződések egyedüli értéke abban rejlik, hogy növekedhet a Ryanairrel repülő utasok száma a szerződések hatálya alatt, így lejártuk után nincs végső értékük. A Ryanair szerint a repülőtéri szolgáltatási szerződések és a marketingszolgáltatási szerződések hatályuk alatt többletbevételt termelnek, lejártuk után pedig végső értékük van. A marketingszolgáltatási szerződések végső értéke abban rejlik, hogy lejártuk után fellendül a repülőtérre irányuló forgalom a hírneve növekedésének köszönhetően.
- (184) Az AMS szintén vitatja a Bizottság elemzését. Először is az AMS úgy véli, hogy a marketingszolgáltatási szerződéseinek a repülőterek számára várható előnyei nem korlátozódnak csupán a Ryanairrel repülő utasok számának növekedésére. Az AMS szerint a Ryanair honlapjának látogatói, akikre valószínűleg hatással van az általa közzétett hirdetés, nem kizárólag a Ryanair ügyfelek köréből kerülnek ki, és feltehetőleg más légitársaságokkal utaznak. Az AMS azt is megjegyzi, hogy az adott repülőtér és a Ryanair közötti marketingszolgáltatási szerződés megléte nem befolyásolja az arról a repülőtérrel üzemeltetett légi járműveinek férőhely-kihasználtságát.
- (185) Az AMS a Bizottság azon döntését is vitatja, hogy a Ryanairrel és az AMS-szel kötött megállapodásokat együtt értékeli. Végezetül az AMS előadta, hogy a Ryanair honlapján közzétett hirdetéssel a repülőtér több érkező utast megnyerhet, akik nagyobb valószínűséggel költenek pénzt, mint az induló utasok, ezzel növelve a nem légiforgalmi bevételt.

5.3. Más érdekelt felek észrevételei

- (186) Több magánszemély és az Envol Vert társulás arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy támogatja az elindított eljárást, és elítéli a Ryanair által kapott támogatásokat. Egyes magánszemélyek a La Rochelle-i repülőtér által nyújtott gazdasági hasznok valódi terjedelmét is megkérdőjelezték.
- (187) Más érdekelt felek egyöntetűen kiemelik a La Rochelle-i repülőtér hozzájárulását a térség turizmusának és gazdaságának fejlődéséhez. Azt is hangsúlyozzák, hogy a repülőtér bezárása káros hatással lenne különösen egyes érdekelt felekre a saját gazdasági tevékenységüket illetően.
- (188) Az Angoulême-i CCI rámutatott arra, hogy nincs verseny az angoulême-i és a La Rochelle-i repülőtér között.
- (189) A Poitou-Charentes-i CCI támogatását fejezte ki az Unió regionális repülőtereinek és légi szolgáltatásainak jövőjéről szóló európai parlamenti állásfoglalás⁽³⁵⁾ iránt, amely a regionális repülőterek által a helyi gazdaságok fejlődésében betöltött szerep elismerésére irányul.
- (190) Poitou-Charentes régió hangsúlyozza, hogy csak a CCI-nek fizetett ki közvetlen támogatásokat, hogy lehetővé tegye feladatainak sikeres ellátását, a repülőtérnek viszont nem.
- (191) Az UDOTSI döntő fontosságúnak tartja olyan finanszírozás fenntartását, amely lehetővé teszi a finanszírozásban részesülő légitársaságoknak, hogy a La Rochelle-i repülőtéren folytassák és bővítsék a tevékenységeiket. Az UDOTSI megjegyzi, hogy a finanszírozás csökkenése a turizmus visszaesését eredményezné Charente-Maritime megyében, ami kedvezőtlenül befolyásolná a helyi gazdaságot.
- (192) A La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata és Charente-Maritime megye megjegyzi, hogy a CCI-vel kötött marketingszerződések keretében lebonyolított marketingkampányok a hatáskörükbe tartoztak, és összhangban voltak a térségük népszerűsítésére irányuló küldetésükkel. A Communauté d'Agglomération megjegyzi, hogy általános marketingszerződés keretében együttműködésre lépett a CCI-vel, ezáltal pedig az AMS által felszámított

⁽³⁵⁾ Az Európai Parlament 2012. május 10-i állásfoglalása az Unió regionális repülőtereinek és légi szolgáltatásainak jövőjéről (2011/2196(INI)).

díjak csökkentésében részesülhetett. Végezetül a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata azt is megjegyzi, hogy nincs közvetlen érdekeltsége a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetésében, ezért megítélése szerint a pénzügyi részesedésének nem kell szerepelnie a repülőtér üzleti tervében.

6. FRANCIAORSZAG ESZREVETELI ES MEGJEGYZESEI

6.1. Intézkedések a repülőtér javára

– *A repülőtérhez fűződő általános érdek*

- (193) Franciaország előadta, hogy a repülőtér valamennyi tevékenysége (beleértve a kereskedelmi repülési tevékenységeket is) általános érdekű szolgáltatásnak minősül, különösen a térség gazdaságának és turizmusának fejlesztése tekintetében, így a repülőtér üzemeltetői részére nyújtott egyik összeg sem tekinthető állami támogatásnak.

– *Beruházási támogatások*

- (194) France nem osztja a Bizottság azon véleményét⁽³⁶⁾, hogy az Aéroports de Paris-ügyben⁽³⁷⁾ kialakított ítélkezési gyakorlat alkalmazható a 2005. évi iránymutatás közzététele előtt hozott infrastruktúratámogatási intézkedésekre. Megítélése szerint az 1994. évi iránymutatást⁽³⁸⁾ kellene alkalmazni, különös tekintettel annak 12. pontjára, amelynek értelmében az infrastruktúratámogatás nem képezi az állami támogatások bizottsági ellenőrzésének tárgyát. Franciaország szerint a repülőtér irányításával és üzemeltetésével kapcsolatos tevékenységeket gazdasági tevékenységként azonosító Aéroports de Paris ítéletben a korábbi ítélkezési gyakorlattól való eltérés az egyik legnagyobb európai csomópontot érintette, és a repülőtér-finanszírozástól független jogi kérdéshez kapcsolódott, ezért nem minősülhet a tagállamokra nézve közvetlenül kötelező erejűnek a repülőtéri infrastruktúra finanszírozása tekintetében, míg az akkoriban hatályos egyetlen jogi szöveg, az 1994. évi iránymutatás egyértelműen megfogalmazta, hogy a repülőtéri infrastruktúrával kapcsolatos projektek általános gazdaságpolitikai intézkedésnek minősülnek, így nem terjed ki rájuk az állami támogatások ellenőrzése. Ezenkívül Franciaország úgy véli, hogy a Bizottság gyakorlata összhangban volt az 1994. évi iránymutatással⁽³⁹⁾. Erre a jogbizonytalanságra tekintettel Franciaország úgy ítéli meg, hogy az akkoriban hatályos egyetlen dokumentum, vagyis az 1994. évi iránymutatás szerint járt el.
- (195) Ezenkívül Franciaország úgy véli, hogy egyik vitatott beruházási támogatási intézkedés sem alkalmas a verseny befolyásolására, ezért ki kell zárni őket a bizottsági vizsgálat köréből.
- (196) Franciaország szerint a beruházások összhangban vannak a körültekintő piaczgazdasági befektető elvével. Franciaország azt állítja, hogy a repülőtér elégtelen kiszolgálási kapacitással kapcsolatos krónikus problémái teszik indokolttá a különféle beruházási intézkedéseket. Franciaország szerint a CCI úgy döntött, hogy ezeket a korlátokat a repülőtér kiszolgálási kapacitásának bővítésébe való beruházással szünteti meg. Franciaország fenntartja, hogy a különféle beruházási döntéseket következetesen az előrejelzési vizsgálatok eredményei, valamint a 2000-ben, 2002-ben és 2008-ban előzetesen készített üzleti tervek határozták meg. E vizsgálatokra figyelemmel Franciaország úgy véli, hogy a CCI észszerű feltételezések alapján járt el, amikor a 2003. február 21-i határozat útján úgy döntött, hogy a fent említett különféle hatóságokhoz fordul finanszírozásért.
- (197) Franciaország megítélése szerint a beruházásai korlátozottak voltak, és pénzügyi szempontból a repülőtér által követett megközelítés mindig nagyon megfontolt volt a beruházások végrehajtásakor, mivel megvárta a telítettségi pontot, mielőtt úgy döntött, hogy végrehajtsa a nélkülözhetetlenné vált beruházásokat.

⁽³⁶⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (162) és (163) preambulumbekkezdése.

⁽³⁷⁾ A Bíróság 2000. december 12-i ítélete, Aéroports de Paris kontra Bizottság, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

⁽³⁸⁾ 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.).

⁽³⁹⁾ A Bizottság határozata (1999. március 30.), Olaszország, repülőtér Elba szigetén, NN 638/1998. sz. állami támogatás (HL C 67., 2004.3.17., 9. o.); a Bizottság határozata (1999. június 14.), Egyesült Királyság, manchesteri repülőtér, NN 109/98. sz. állami támogatás (HL C 65., 2004.3.13., 5. o.), (6) preambulumbekkezdés.

- (198) Másodlagosan Franciaország úgy véli, hogy ha a Bizottság állami támogatásnak minősítené a vizsgált intézkedéseket, akkor a belső piaccal összeegyeztethetőnek kellene tekintenie őket, mivel az intézkedéseket az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésében foglalt feltételeknek megfelelő, általános gazdasági érdekű feladatok végrehajtása érdekében hozták. A francia hatóságok álláspontja szerint a La Rochelle-i repülőtér egésze általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekinthető, mivel fő feladatai közé tartozik az általa kiszolgált térség megközelíthetőségének biztosítása, a gazdasági és társadalmi fejlődés lehetővé tétele, valamint a turizmus fellendítése.
- (199) Ezenfelül Franciaország még azzal érvel, hogy az infrastruktúratámogatás a 2005. évi iránymutatás alapján összeegyeztethető a belső piaccal.
- *Az üzemeltetés finanszírozása*
- (200) Először is Franciaország úgy ítéli meg, hogy a légi járművek tűzbiztonsági szolgáltatásai és a vadveszély-megelőzési szolgáltatások a repülőterek biztonsága szempontjából nélkülözhetetlen, hatósági hatáskörbe tartozó feladatok, ezért ki kell zárni őket a La Rochelle-i repülőtér bizottsági vizsgálat köréből.
- (201) Franciaország emellett azt állítja, hogy a La Rochelle-i repülőtérnek nyújtott finanszírozás nem alkalmas a verseny befolyásolására az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében, így az értékelt intézkedések nem minősülnek állami támogatásnak.
- (202) Másodlagosan Franciaország úgy véli, hogy ha a Bizottság állami támogatásnak minősítené a vizsgált intézkedéseket, akkor a 2014. évi iránymutatásra figyelemmel a belső piaccal összeegyeztethetőnek kellene tekintenie őket.

6.2. A légitársaságok javára hozott intézkedések

- *A Jet2, a Flybe és az Aer Arann részére biztosított díjkedvezmények*
- (203) Franciaország megjegyzi, hogy a Jet2, a Flybe és az Aer Arann légitársaságra vonatkozó kedvezményrendszer fokozatos csökkenést mutatott, időben korlátozott volt, és kiterjedt bármely olyan légitársaságra, amely megfelelt a CCI rendszert létrehozó 2008. március 27-i díjszabási határozatában meghatározott feltételeknek.
- (204) Franciaország szerint az ilyen jellegű kedvezmény, amely mindenki számára hozzáférhető, és korlátozott időre szól, nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatásnak, mivel az intézkedés nem szelektív, és nem befolyásolja a versenyt.
- *Marketingtámogatási intézkedések*
- (205) Franciaország megjegyzi, hogy a fejlődő regionális repülőtereknek marketingkampányok útján népszerűsíteniük kell a szolgáltatásaikat és a térségüket az utasaik számának növelése érdekében.
- (206) Franciaország továbbá azt is előadta, hogy ha valamely szolgáltatásért piaci árat fizetnek, akkor a bizottsági gyakorlat szerint nem állapítható meg állami támogatás.
- (207) Franciaország hangsúlyozza, hogy a marketingszolgáltatások piaci árainak értékelése összetett feladat, amelynek keretében figyelembe kell venni a nyújtott szolgáltatás pontos jellegét, a felügyeleti intézkedéseket, a forgalomra gyakorolt hatást és az elért előnyöket. A francia hatóságok szeretnék átfogó értékelésnek alávetni ezeket a gyakorlatokat, hogy bizonyos repülőterek ne kerüljenek hátrányba másokkal szemben.
- (208) A francia hatóságok egyetértenek a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozat (205) és (214) preambulumbekzdésében megfogalmazott azon véleményével, hogy együttesen kell értékelni a repülőtéri szolgáltatási szerződéseket és a marketingszolgáltatási szerződéseket, valamint közös megközelítésre van szükség a különféle hatóságok és a CCI esetében a marketingszolgáltatási szerződések finanszírozását illetően.
- (209) Franciaország megítélése szerint nem áll módjában bizonyítani, hogy a Ryanairrel/AMS-szel kötött marketing-szerződések megfelelnek a piaccgazdasági magánbefektető elvének, mivel ez az elv kizárja a regionális fejlesztési szempontokat, miközben a különféle helyi és regionális önkormányzatok regionális fejlesztési szempontok alapján döntöttek az említett szerződések finanszírozásában való közreműködésről. Ezenkívül Franciaország úgy véli, hogy a piaccgazdasági magánbefektető teszt nem alkalmazható az évi egymillió főnél kevesebb utasforgalommal rendelkező repülőterek esetében, amelyeknek a saját jövedelmezőségükön kívül más szempontokat kell mérlegelniük.

- (210) Franciaország hangsúlyozza, hogy a repülőtér tevékenységei pozitív hatást gyakorolnak a térség fejlődésére, ezért természetesnek tartja, hogy a területükön a gazdaság és a turizmus fejlesztésére törekvő helyi és regionális önkormányzatok olyan szolgáltatásokat vesznek igénybe, amelyek lehetővé teszik számukra a területük népszerűsítését és látogatók megnyerését.
- (211) Franciaország kiemeli a repülőtér gazdasági előnyeit. Például 2010-ben a diszkont légitársaságokkal a La Rochelle-i repülőtérre érkezett utasok megközelítőleg 30 millió EUR-t költöttek.
- (212) A CCI-t illetően a francia hatóságok a következő indoklással támasztották alá a marketingszolgáltatások igénybevételét: „a CCI-t a vizsgált szerződések megkötésére készített megfontolások tekintetében a La Rochelle-i repülőtérre és térségére, valamint a repülőtér által kiszolgált valamennyi célállomásra vonatkozó hirdetéseknek a Ryanair-hez hasonló látogatottságú honlapon való elhelyezhetősége további ügyfelek megnyerésére adódó lehetőséget teremtett, amelyet a repülőtér forgalmának és ezáltal bevételeinek természetes módon történő növelésére törekvő CCI természetesen megragadott”. Franciaország hozzáteszi, hogy „a La Rochelle-i repülőtér szempontjából a marketingtámogatási stratégiája eredményes volt, mivel az időszak során az utasok számának jelentős növekedését eredményezte, ami a repülőtéri díjak és a nem légiforgalmi bevételek folyamatos emelkedéséhez vezetett [...]”.
- (213) A Jet2 részére marketingszolgáltatásokért fizetett összegek tekintetében a francia hatóságok érvelése megegyezik a Ryanair/AMS esetében fent leírtakkal.
- (214) Franciaország arra is rámutat, hogy a CRC 2008. évi jelentésében foglalt, és a Bizottság eljárás megindításáról szóló határozatának (39) preambulumbekzdésében szereplő információkkal ellentétben az easyjet nem részesült marketing- vagy hirdetési szolgáltatásokra nyújtott finanszírozásban.

7. AZ INTEZKEDÉSEK ERTEKELESE

7.1. Intézkedések a repülőtér javára

- (215) A Bizottság ebben a részben elemzi a 3.1. szakaszban leírt, a repülőtér javára hozott különböző pénzügyi támogatási intézkedéseket.

7.1.1. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatás megléte

- (216) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Szerződéssel 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.
- (217) Ahhoz, hogy egy intézkedés állami támogatásnak minősüljön, az alábbi feltételek mindegyikének teljesülnie kell:
- a kedvezményezettnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak kell lennie, ami azt feltételezi, hogy a kedvezményezett gazdasági tevékenységet folytat,
 - a szóban forgó intézkedést állami forrásból kell biztosítani, és annak az államnak betudhatónak kell lennie,
 - az intézkedésnek szelektív előnyt kell biztosítania a kedvezményezettje vagy a kedvezményezettje számára,
 - a szóban forgó intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és valószínűsíthetően érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.1.1.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

a) Általános keret

- (218) Ahogy a Bizottság a 2014. évi iránymutatásban ⁽⁴⁰⁾ ismételten megfogalmazta, az Aéroports de Paris ügyben hozott ítélet ⁽⁴¹⁾ elfogadásától kezdődően (2000. december 12.) a repülőtéri infrastruktúra kiépítését és üzemeltetését olyan feladatnak kell tekinteni, amely az állami támogatások ellenőrzésének hatáskörébe tartozik. Ugyanakkor az azon időpontot megelőző bizonytalanság miatt az állami hatóságok akkoriban joggal ítélték meg úgy, hogy a repülőtéri infrastruktúra finanszírozása nem minősül állami támogatásnak, és ennek megfelelően az ilyen intézkedéseket nem kell bejelenteni a Bizottságnak. Ebből következik, hogy a Bizottság most már nem kérdőjelezheti meg az állami támogatási szabályok alapján a 2000. december 12-ét megelőzően nyújtott finanszírozási intézkedéseket.

⁽⁴⁰⁾ A 2014. évi iránymutatás 28. és 29. pontja.

⁽⁴¹⁾ A Bíróság 2000. december 12-i ítélete, Aéroports de Paris kontra Bizottság, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

- (219) Ebben az ügyben a beruházási támogatásokat 2000. december 12. után nyújtották, ahogy a potenciális működési támogatást is, amelynek vizsgálata a 2001. január 1-jétől kezdődő időszakra terjed ki. A francia hatóságok ezért nem hivatkozhatnak jogbizonytalanságra a La Rochelle-i repülőtér tevékenységének nemgazdasági jellegűnek minősítését illetően, mivel a szóban intőzkedéseket 2000. december 12. után hozták.
- (220) Mindazonáltal a 2014. évi iránymutatásban is leszögezi, hogy a repülőtereknek nem feltétlenül az összes tevékenysége gazdasági jellegű⁽⁴²⁾. Az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során a rendszeren a hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és általában nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá.
- (221) A 2001-ben és 2005-ben nyújtott beruházási támogatások (lásd a 8. táblázatot) különösen az indulási és az érkezési csarnokkal, a futópályával, a gurulóúttal és a légi jármű-állóhelyekkel kapcsolatos beruházások finanszírozására szolgáltak. Ezt az infrastruktúrát és eszközöket kereskedelmileg a CCI üzemelteti, amely a repülőtér-üzembentartó, és amely díjat számít fel a használóknak ezen eszközök költségeiért. Ezek a beruházások tehát eleve a repülőtér kereskedelmi tevékenységének szerves részét képezik. A 2001 és 2005 közötti beruházási támogatások így gazdasági tevékenységek javát szolgálták.
- (222) Ami vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalmát illeti, a repülőtéri infrastruktúra finanszírozása és a potenciális működési támogatás tehát elsősorban arra szolgált, hogy a CCI által végzett, a repülőtér kereskedelmi üzemeltetésével kapcsolatos gazdasági tevékenységet finanszírozza, ezért az állami támogatásra vonatkozó szabályok hatálya alá tartozik.

b) A hatósági hatáskörbe tartozó feladatokhoz nyújtott támogatások különleges esete

- (223) Amint a 4. táblázatban látható, a hivatalos vizsgálati eljárás olyan (különösen a FIATA által nyújtott) támogatásokra terjed ki, amelyek különféle biztonsági vonatkozású – nevezetesen a feladott poggyászok biztonsági ellenőrzésére szolgáló létesítményekkel és eszközökkel, a zárt területekhez való hozzáférés ellenőrzésével, valamint személyek és kézipoggyász biztonsági ellenőrzésével kapcsolatos – beruházásokat finanszíroztak. A beruházások további célja volt a biztonság fokozása, tekintettel arra, hogy a légi járművek tűzvédelmi és biztonsági szolgálata számára vásároltak járműveket. Ezeket a támogatásokat a (32) és azt követő preambulumbekendésekben ismertetett, a francia repülőterek közfeladatainak finanszírozására szolgáló általános rendszer keretében nyújtották.
- (224) Amint arra a Bizottság a 2014. évi iránymutatásban rámutatott, a Bíróság szerint az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során rendszeren a hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és általában nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá⁽⁴³⁾. A 2014. évi iránymutatás szerint egy repülőtéren általában nem gazdasági jellegű tevékenységeknek számítanak olyan tevékenységek, mint a légi forgalom irányítása, rendszet, vámügy, tűzoltóság, a polgári repülés jogellenes beavatkozások elleni védelméhez szükséges tevékenységek, az ilyen tevékenységek végzéséhez szükséges infrastruktúrával és berendezéssel összefüggő beruházások⁽⁴⁴⁾.
- (225) A 2014. évi iránymutatás azt is rögzíti, hogy az ilyen nem gazdasági jellegű tevékenységek állami finanszírozása akkor nem minősül állami támogatásnak, ha szigorúan a tevékenységekkel összefüggésben felmerülő költségek ellentételezésére korlátozódik, és nem vezet a repülőterek közötti indokolatlan megkülönböztetéshez. A második feltételt illetően az iránymutatás kimondja, hogy bár egy adott jogrend szerint normális, hogy a polgári repülőtereknek az üzemeltetésükből eredő bizonyos költségeket viselniük kell, míg más polgári repülőtereknek nem, ez utóbbiak előnyben részesülhetnek, függetlenül attól, hogy ezek a költségek egy általánosságban nem gazdasági jellegűnek tartott tevékenységhez kapcsolódnak-e⁽⁴⁵⁾.

– A finanszírozott tevékenységek nem gazdasági jellege

⁽⁴²⁾ A 2014. évi iránymutatás 34. és 35. pontja.

⁽⁴³⁾ A Bíróság ítélete, Bizottság kontra Olaszország, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7. és 8. pont; valamint a Bíróság 1988. május 4-i ítélete, Bodson kontra Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, 18. pont.

⁽⁴⁴⁾ Lásd a 2014. évi iránymutatás 35. pontját.

⁽⁴⁵⁾ A 2014. évi iránymutatás 36. és 37. pontja.

(226) A francia repülőtereken a közfeladatok általános finanszírozási rendszere által finanszírozott, a (32) és azt követő preambulumbekendésekben ismertetett tevékenységek magukban foglalják a polgári légi közlekedés védelmét a jogellenes beavatkozásoktól⁽⁴⁶⁾, a rendészeti feladatokat⁽⁴⁷⁾, a légijármű-mentési és -tűzoltási feladatokat⁽⁴⁸⁾, a légi közlekedés biztonságát⁽⁴⁹⁾, valamint az emberi és természeti környezet védelmét⁽⁵⁰⁾. Ezek a tevékenységek jogosan tekinthetők az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során az állam hatáskörébe tartozó tevékenységeknek. Franciaország ezért jogosan tekintheti ezeket a feladatokat „hatósági hatáskörbe” tartozó feladatoknak, más szóval nem gazdasági jellegű feladatoknak az állami támogatásra vonatkozó szabályok értelmében. Ebből következik, hogy Franciaország előírhatja az állami finanszírozást a repülőtér-üzembentartók részéről az említett feladatok teljesítése során felmerülő költségek ellentételezésére, amennyiben a nemzeti jogszabályok rájuk ruházzák ezeket a feladatokat, és feltéve, hogy a finanszírozás nem vezet túlkompenzációhoz vagy a repülőterek közötti megkülönböztetéshez.

– *Szigorúan korlátozott ellentételezés és megkülönböztetésmentes finanszírozás*

(227) A (32) és azt követő preambulumbekendésekben leírtakból egyértelműen kiderül, hogy a francia jogszabályok által meghatározott rendszer a költségek szigorú, előzetes és utólagos ellenőrzésén alapul, és biztosítja, hogy a repülőtér-üzembentartó a repülőtéri illetékből és a kiegészítő finanszírozási eszközökből csak akkor összeszt kapjon, amekkora feltétlenül szükséges a költségek fedezéséhez.

(228) Továbbá mivel ez a rendszer mind az ellentételezést eredményező feladatok körét, mind a finanszírozási mechanizmusokat tekintve minden franciaországi polgári repülőterre vonatkozik, a megkülönböztetésmentességi feltétel teljesül. Bár a francia jog a közfeladatok ellátásával a repülőtér-üzembentartókat bízta meg, az említett feladatok finanszírozásának kötelezettségét az államra hárítja, és nem a repülőtér-üzembentartókra. Így az említett feladatok ellátásából eredő költségeket ellentételező állami támogatás nem csökkenti a francia jog szerint rendszeresen a repülőtér-üzembentartók által viselt költségeket.

(229) E nemzeti rendszer vonatkozott a La Rochelle-i repülőterre a vizsgált időszak kezdete óta. Következésképpen az ebben a rendszerben kapott pénzforrások nem minősülnek a repülőtér javára nyújtott állami támogatásnak.

7.1.1.2. Állami források és az államnak való betudhatóság

(230) A következő helyi önkormányzatok és hatóságok nyújtottak támogatásokat a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetőjének: a francia állam, Poitou-Charentes régió, Charente-Maritime megye, a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata és a La Rochelle-i CCI gazdálkodási részlege.

a) A La Rochelle-i CCI gazdálkodási részlege

(231) Annak megállapításával összefüggésben, hogy a kereskedelmi és iparkamarák forrásai állami forrásoknak minősülnek-e, és felhasználásuk betudható-e az államnak, a Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a kereskedelmi törvénykönyv L 710-1. cikke „közreműködő állami hatóságnak” minősíti a kereskedelmi és iparkamarákat. Konkrétabban fogalmazva: a kereskedelmi és iparkamarák a francia jog értelmében állami szervezetek. A jelenleg hatályos kereskedelmi törvénykönyv L 710-1. cikke rögzíti, hogy „a Francia Kereskedelmi és Iparkamara, a regionális kereskedelmi és iparkamarák, a helyi kereskedelmi és iparkamarák, valamint a kamaraközi csoportok az állam által felügyelt és választott vezetők által irányított állami szervek”.

(232) A kereskedelmi törvénykönyv L 710-1. cikke a kereskedelmi és iparkamarák feladatait is meghatározza: „[a kereskedelmi és iparkamarákból álló] hálózat és ezen belül minden létesítmény vagy megyei kamara hozzájárul a gazdaságfejlesztéshez, a térség vonzerejének növekedéséhez és területfejlesztéséhez, illetve a vállalkozások és társulásaik támogatásához úgy, hogy teljesíti a rendelet által meghatározott feltételek mellett a közszolgáltatási feladatokat és az ezen feladatok elvégzéséhez szükséges közérdekű feladatokat.

⁽⁴⁶⁾ Ebbe a kategóriába tartozik a feladott poggyász, az utasok és a kézipoggyász biztonsági ellenőrzése, valamint a zárt területekhez való hozzáférés ellenőrzése.

⁽⁴⁷⁾ Ebbe a kategóriába tartozik a biometrikus azonosítást használó, automatizált határellenőrzés.

⁽⁴⁸⁾ A fentiek szerint kifejezetten ezt a három kategóriát említi a 2014. évi iránymutatás a nem gazdasági jellegű tevékenységek szemléltetésére.

⁽⁴⁹⁾ Ebbe a kategóriába tartozik a vadveszély megelőzése.

⁽⁵⁰⁾ Ebbe a kategóriába tartoznak a környezetvédelmi ellenőrzési intézkedések.

E célból a hálózatba tartozó minden egyes megyei kamara vagy létesítmény a vonatkozó ágazati terveknek megfelelően végezheti az alábbiakat:

1. általános érdekű, a törvények és rendeletek által ráruházott feladatok;
2. támogatási, mentorálási, kapcsolattartói és tanácsadói feladatok az induló vállalkozások vagy más vállalkozásokat átvevő vállalkozások, illetve általánosságban a vállalkozások tekintetében, a vonatkozó versenyjogi törvényeknek és rendeleteknek megfelelően;
3. támogatási és tanácsadói feladatok a nemzetközi üzletfejlesztés és az export előmozdítása érdekében, partnerkapcsolatban a 2003. augusztus 1-jei 2003-721. sz. törvény 50. cikkében említett ügynökséggel;
4. a kezdeti vagy a folyamatban lévő, különösen az általa felállított, irányított vagy finanszírozott állami és magántulajdonban lévő oktatási intézményekben folytatott szakképzés elősegítésével kapcsolatos feladatok;
5. egyes létesítmények, különösen kikötői és repülőtéri létesítmények felállításának és üzemeltetésének feladata;
6. profittermelő feladatok, amelyeket valamely nyilvánosan működő gazdálkodó egység ruházott rá, vagy amelyek szükségesnek bizonyulhatnak a többi feladata teljesítése érdekében;
7. az iparral, kereskedelemmel, szolgáltatásokkal, gazdaságfejlesztéssel, szakképzéssel vagy területfejlesztéssel kapcsolatos kérdésekben az állami hatóságok által kérelmezett szakértői értékelés, konzultáció vagy kutatás azon munkák sérelme nélkül, amelyekhez vezethet”.

(233) A kereskedelmi és iparkamarák feladatainak a kereskedelmi törvénykönyv L 710-1. cikkében szereplő és fent idézett meghatározása szerint tehát a kereskedelmi és iparkamarák létezésének oka és elsődleges célja a jogszabályok által rájuk ruházott általános érdekű feladatok elvégzése, azaz az ipar, a kereskedelem és a szolgáltatások képviselője az állami hatóságok előtt, a helyi vállalkozások támogatása, valamint a térségük vonzerejének növelése és területfejlesztése. A kereskedelmi és iparkamarák ipari és kereskedelmi tevékenységei az általános érdekű feladatokhoz viszonyítva kiegészítő jellegűek, és arra irányulnak, hogy elősegítsék ezen feladatok elvégzését.

(234) Ez a jogszabály a 2005-ös kidolgozása óta módosításokon ment keresztül, míg elnyerte a jelenlegi formáját, alapelvei azonban változatlanok maradtak. Ehhez hasonlóan a kereskedelmi törvénykönyv L 710-1. cikke előtt hatályban lévő szabályok is ugyanazon elvek alapján készültek. A vizsgált időszakban a kereskedelmi és iparkamarák, köztük a CCI is jogszabályi úton felállított, a választott igazgatók által irányított, az állam által felügyelt állami szervek maradtak. Másrészt közvetítő állami hatóságként továbbra is általános érdekű feladatokra van megbízásuk, vagyis arra, hogy képviseljék az ipar, a kereskedelem és a szolgáltatások érdekeit az egyéb nemzeti és külföldi hatóságok előtt, valamint hogy járuljanak hozzá az adott térség vonzerejének növeléséhez és területfejlesztéséhez, továbbá hogy támogassák a vállalkozásokat.

(235) A Bizottság azt is kiemeli, hogy a kereskedelmi törvénykönyv R 712-2. és azt követő cikkei szerint a kereskedelmi és iparkamarák az állam képviselőinek felügyelete alá tartoznak. A felügyeletet gyakorló hatóság ebben a minőségében részt vehet a CCI valamennyi közgyűlésén és újabb pontokat adhat hozzá a napirendhez. A felügyeleti hatóságnak emellett bizonyos, a jogszabályokban meghatározott fontos határozatok címzettjének kell lennie (például a költségvetés, a hitelek felvétele, a harmadik feleknek nyújtott garanciák, illetve a civil vagy kereskedelmi vállalatokban való pénzügyi részesedés átruházása, megszerzése vagy kiterjesztése vonatkozásában). A kezdeti, a módosított és a végrehajtott költségvetésekkel kapcsolatos döntések csak azután lesznek kötelező érvényűek, hogy azokat – akár hallgatólagosan is – jóváhagyta a felügyeletet gyakorló hatóság.

(236) Ezenkívül a kereskedelmi és iparkamarák általános költségvetése a cégjegyzékben nyilvántartott társaságoktól beszedett adóbevételt foglalja magában. A kereskedelmi és iparkamarák forrásait ezért különösen az alábbiak alkotják: adóbevételek (a kereskedelmi és iparkamarák költségeinek fedezésére szolgáló adó, amelyet az általános törvénykönyv 1600. cikke ír elő), támogatások vagy a képzéshez és közlekedési infrastruktúra kezeléséhez kapcsolódó tevékenységekből származó kereskedelmi források. Ennek eredményeképpen a kereskedelmi és iparkamaráknak nem kell kizárólagosan a kereskedelmi bevételeikre támaszkodniuk a költségeik fedezése érdekében. Ez megerősíteni látszik azt a következtetést, hogy a kereskedelmi és iparkamarák ipari és kereskedelmi tevékenységei az általános érdekű feladataikhoz viszonyítva kiegészítő jellegűek, és arra irányulnak, hogy elősegítsék ezen feladatok elvégzését.

(237) A fentieket tekintve a CCI-hez hasonló kereskedelmi és iparkamarák állami hatóságnak tekintendők, és valamennyi határozatuk, a nemzeti kormány és a helyi hatóságok határozataihoz hasonlóan „az államnak betudható” az állami támogatásokra vonatkozó ítélkezési gyakorlat értelmében ⁽⁵¹⁾, és a forrásaik állami forrásoknak minősülnek. A Törvényszék több, a Nîmes-i, az Angoulême-i és a Pau-i CCI által légitársaságoknak nyújtott támogatásokkal kapcsolatosan hozott ítéletében is megerősítette ezt a megközelítést ⁽⁵²⁾.

b) Helyi önkormányzatok

(238) A repülőtérnek támogatásokat nyújtó helyi önkormányzatok, nevezetesen Poitou-Charentes régió, Charente-Maritime megye és a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata forrásai az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami forrásoknak minősülnek ⁽⁵³⁾. Továbbá az ilyen önkormányzatok magatartása a központi hatóságok intézkedéseivel azonos módon e cikk hatálya alá tartozik, ha a rendelkezésben foglalt feltételek teljesülnek ⁽⁵⁴⁾. Ennek megfelelően az állami támogatásokra vonatkozó ítélkezési gyakorlat értelmében az ebben az ügyben vizsgált helyi önkormányzatok határozatait a (széles értelemben vett) államnak betudhatónak kell tekinteni.

(239) A rochefort-i repülőtér irányításáért és üzemeltetéséért teljesített kifizetések a repülőtér közös hatóságától (Syndicat Mixte de l'Aéroport) származtak, amelyet különböző helyi önkormányzatok alkottak ⁽⁵⁵⁾, ezért e kifizetések állami forrásoknak minősülnek, amelyek nyújtása betudható az államnak.

c) Az állam

(240) A „közfeladatok” fedezésére szolgáló támogatásokat az állam által kezelt alap, a FIATA vagy közvetlenül az államháztartás finanszírozta, ezért állami forrásoknak minősülnek, amelyek felhasználása az államnak tudható be.

(241) Az infrastruktúrafejlesztést részben az ERFA finanszírozza. Ez a finanszírozás állami forrásnak tekinthető, mivel az érintett tagállam ellenőrzése alatt nyújtják ⁽⁵⁶⁾. Együttal betudható az államnak, amennyiben a felhasználásáról a francia hatóságok hoznak határozatot.

(242) Ennek eredményeképpen az e vizsgálat tárgyát képező, a La Rochelle-i repülőtér javára hozott összes intézkedés az államnak tudható be, és állami forrásokból finanszírozott.

7.1.1.3. Szelektív előny

(243) Annak értékeléséhez, hogy egy állami intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdés alapján előnyhöz juttatja-e valamely vállalkozást, meg kell állapítani, hogy a szóban forgó vállalkozás olyan gazdasági előnyt élvez-e, amelynek segítségével elkerül bizonyos költségeket, amelyeket egyébként a saját pénzügyi forrásaiból kellene fedeznie, vagy

⁽⁵¹⁾ Például az Elsőfokú Bíróság 1996. december 12-i ítélete, *Compagnie nationale Air France kontra Bizottság*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 58–61. pont; valamint a Törvényszék 2011. május 12-i ítélete, *Région Nord-Pas-de-Calais és Communauté d'agglomération du Douaisis kontra Bizottság*, T-267/08. és T-279/08. egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2011:209, 108. pont.

⁽⁵²⁾ A Törvényszék 2018. december 13-i ítélete, *Ryanair DAC kontra Bizottság*, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, 85–89. pont; a Törvényszék 2018. december 13-i ítélete, *Ryanair DAC kontra Bizottság*, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, 89. pont; a Törvényszék 2018. december 13-i ítélete, *Ryanair DAC kontra Bizottság*, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, 97–106. pont.

⁽⁵³⁾ A Bíróság 2011. május 12-i ítélete, *Région Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08. és T-279/08. egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2011:209, 108. pont.

⁽⁵⁴⁾ Az Elsőfokú Bíróság 2002. március 6-i ítélete, *Diputación Foral de Álava és társai kontra Bizottság*, T-127/99., T-129/99. és T-148/99. egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2002:59, 142. pont.

⁽⁵⁵⁾ 2007-ig a közös hatóság tagja volt a Charente-Maritime Megyei Tanács, a rochefort-i agglomeráció önkormányzata, valamint a royanais-i, az Ile d'Oléron-i, a Sud Charente-i és a Bassin de Marennes-i települések közös önkormányzatai.

⁽⁵⁶⁾ Az ERFA-források állami támogatásnak minősítését illetően lásd a dél-yorkshire-i Digitális Régió nevű széles sávú projekt részére nyújtott, N 157/2006. sz. állami támogatásról szóló, 2006. november 22-i bizottsági határozat (HL C 80., 2007.4.13., 1. o.) (29) preambulumbekzdését, valamint a Krievu Sala infrastruktúrájának a kikötői tevékenység városon kívülre történő áthelyezése érdekében történő fejlesztéséhez nyújtott, N 44/2010. sz. állami támogatásról szóló, 2006. június 15-i bizottsági határozat (HL C 215., 2011.7.21., 21. o.) (69) és (70) preambulumbekzdését.

olyan előnyt élvez, amelyet szokásos piaci feltételek mellett nem kapott volna meg⁽⁵⁷⁾. Azt is meg kell állapítani, hogy a szóban forgó intézkedés az Altmark-ügyben hozott ítéletben⁽⁵⁸⁾ foglalt feltételeknek megfelelő, közszolgáltatásért járó kompenzációnak tekinthető-e.

a) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatás fogalma és az Altmark-ügyben hozott ítélet

- (244) Először is meg kell győződni arról, hogy a különféle értékelendő intézkedések tekinthetők-e közszolgáltatásért járó kompenzációnak, amelyet valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás ért nyújtottak.
- (245) E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az Altmark-ügyben hozott ítéletben a Bíróság kimondta, hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak, amennyiben négy feltétel együttesen teljesül. Először is, a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és e kötelezettségnek egyértelműen meghatározottnak kell lennie. Másodszor, az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket objektív és átlátható módon előre meg kell állapítani. Harmadszor, az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az észszerű nyereségre. Végezetül, amikor egy adott esetben a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt a jelöltet válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál felmerülnének.
- (246) E feltételek alkalmazása céljából az első megvizsgálandó kérdés a valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás megléte.
- (247) Ebben az ügyben Franciaország megítélése szerint a repülőtér egészének üzemeltetése általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekintendő. Franciaország a La Rochelle-i repülőtér egészét tekintve valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás megléte melletti érvelését főként arra alapozta, hogy a repülőtér hozzájárul a helyi gazdasági fejlődéshez. Franciaország úgy véli, hogy a légitforgalom fejlesztésének feladata, amellyel a CCI a CCI repülőtéri részlegét bízta meg, „az Altmark-ügyben hozott ítéletben kialakított ítélkezési gyakorlat értelmében vett közszolgáltatási kötelezettségnek tekinthető”. Franciaország szerint e feladat „a térség gazdasági és idegenforgalmi fejlesztését” érinti, amely Franciaország szerint „i. a regionális gazdaság számára bevételeket és munkahelyeket teremtő utasforgalom fokozását [...]; valamint ii. a repülőtér körül elhelyezkedő tevékenységi zóna fejlesztését” igényli. E tevékenységi zóna kapcsán Franciaország előadta, hogy több vállalkozás is működik ott, és azt állítja, hogy a kereskedelmi törvénykönyv L. 170-1. cikke szerint a CCI feladatkörébe tartozik „egyes létesítmények, különösen kikötői és repülőtéri létesítmények felállításának és üzemeltetésének feladata”⁽⁵⁹⁾.
- (248) A Bizottság nem osztja ezt az álláspontot. Annak értékeléséhez, hogy egy repülőtér üzemeltetése milyen mértékben minősül általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, meg kell vizsgálni azt az általános érdekű szükségletet, amelynek e tevékenység kielégíti.
- (249) A 2014. évi iránymutatás 69. pontja rögzíti, „hogy egy tevékenység általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítése érdekében annak a rendes kereskedelmi tevékenységekkel szemben sajátos jellemzőket kell felmutatnia”. A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint az általános gazdasági érdekű szolgáltatás olyan szolgáltatás, amely meghatározott jellemzőkben különbözik más gazdasági tevékenységektől⁽⁶⁰⁾, és az általános gazdasági érdekű szolgáltatással kapcsolatos feladattal megbízott vállalkozások „sajátos feladatra” kapnak megbízást⁽⁶¹⁾. A „sajátos közszolgáltatási feladattal” való megbízás általában olyan szolgáltatások nyújtására vonatkozik, amelyeket egy vállalkozás saját üzleti érdekeinek figyelembevétele mellett nem, vagy nem olyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezne el⁽⁶²⁾.

⁽⁵⁷⁾ A Bíróság 1990. február 14-i ítélete, Franciaország kontra Bizottság, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, 41. pont.

⁽⁵⁸⁾ A Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁵⁹⁾ Franciaország észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatra.

⁽⁶⁰⁾ Lásd: a Bíróság 1991. december 10-i ítélete, Merci convenzionali porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, 27. pont; a Bíróság 1997. július 17-i ítélete, GT-Link A/S, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, 53. pont; valamint a Bíróság 1998. június 18-i ítélete, Corsica Ferries France SA, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, 45. pont.

⁽⁶¹⁾ Lásd különösen az 1974. március 27-i ítéletet, BRT kontra SABAM, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

⁽⁶²⁾ Lásd az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.) 46. és 47. pontját.

- (250) A 2014. évi iránymutatás 69. pontja azt is rögzíti, „hogy a hatóságok által megcélzott közérdek nem nyilvánulhat meg kizárólag a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődésének előmozdításában”⁽⁶³⁾. Nem vitatott, hogy egy térség megközelíthetőségének javításával, különösen, ha megszünteti annak elszigeteltségét, a repülőtér pozitív hatást gyakorolhat a helyi gazdasági fejlődésre. Ugyanakkor az a pusztán tény, hogy egy repülőtér jelenléte és tevékenysége közvetlen és közvetett állásokat teremt, valamint különösen a turisztikai ágazatban ösztönzi a helyi vállalkozások tevékenységét, nem tekinthető releváns szempontnak a valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás fennállásának megállapításánál.
- (251) Következésképpen a La Rochelle-i repülőtér helyi gazdasági fejlődéshez való hozzájárulása, amelyet Franciaország elsődlegesen kiemelt a valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás fennállásának alátámasztására irányuló állításának igazolása érdekében, önmagában nem releváns tényező, amennyiben azt az e repülőtér által a térség megközelíthetőségéhez nyújtott hozzájárulástól függetlenül vizsgáljuk.
- (252) Ezenkívül az iránymutatás 72. pontja szerint „[a] repülőterek tekintetében elmondható, hogy a Bizottság véleménye szerint a repülőterek általános üzemeltetését – megfelelően indokolt esetekben – általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak lehet tekinteni. [...] [A] Bizottság véleménye szerint ez csak akkor fordulhat elő, ha a repülőtér által kiszolgálható terület egy része a repülőtér nélkül oly mértékben elszigetelődne az Unió többi részétől, hogy az hátrányosan befolyásolná a terület társadalmi és gazdasági fejlődését. Ennek megállapításakor figyelembe kell venni a többi közlekedési mód, így különösen a nagy sebességű vasúti szolgáltatások és a kompok által nyújtott tengeri útvonalak elérhetőségét”⁽⁶⁴⁾.
- (253) A La Rochelle-i repülőtérnek a térség megközelíthetőségéhez való hozzájárulását illetően megjegyzendő, hogy La Rochelle-t gyakori vasúti szolgáltatás köti össze például Párizssal és Lyonnal, körülbelül 3 óras, illetve 2 óra 30 perces menetidővel. Ami a közúti hálózatot illeti, La Rochelle az A837, az A10 és az A83 autópálya közelében található, amely közvetlenül összeköti több francia nagyvárossal, különösen Bordeaux-val és Nantes-tal. E körülményekre figyelemmel nem lehet azt állítani, hogy a La Rochelle-i repülőtér által kiszolgálható terület egy része a repülőtér nélkül oly mértékben elszigetelődne az Unió többi részétől, hogy az hátrányosan befolyásolná a terület társadalmi és gazdasági fejlődését.
- (254) Végezetül Franciaország megjegyzéseiben nem tért ki arra az eljárás megindításáról szóló határozatban megfogalmazott észrevételre, amely megkérdőjelezi a La Rochelle-i repülőtér egészét tekintve valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás megléte mellett Franciaország által megfogalmazott érvelést. A Bizottság megállapítása szerint a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetése „olyan kereskedelmi tevékenységekre is kiterjed, amelyek nem közvetlenül kapcsolódnak a repülőtér alaptevékenységeihez, ideértve telkek kialakítását és ingatlanok megépítését, finanszírozását, működtetését és bérletét irodák és tárolók, valamint a repülőtér vonzáskörzetében működő szállodák és ipari vállalkozások, továbbá üzletek, éttermek és parkolók céljára egyaránt. Végezetül a francia hatóságok megítélése szerint ugyan minden szóban forgó repülőtéri tevékenység közszolgáltatási kötelezettségnek minősül, mégsem rendelkeztek külön számlákról a kereskedelmi tevékenységekből származó bevétel számára”. Azzal, hogy Franciaország a közszolgáltatási kötelezettségek részének tekintette ezeket a repülőtér alaptevékenységeihez közvetlenül nem kapcsolódó tevékenységeket, figyelmen kívül hagyta, hogy e tevékenységek nem különböznek meghatározott jellemzőkben más gazdasági tevékenységektől, és hogy a gazdasági szereplők ugyanezen szolgáltatásokat azonos terjedelemben és azonos feltételek mellett vállalják a repülőtéren kívül és belül egyaránt. Következésképpen azzal, hogy Franciaország a repülőtér összes tevékenységét közszolgáltatási kötelezettségnek tekintette, Franciaország nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el az általános gazdasági érdekű szolgáltatás meghatározásakor.
- (255) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a repülőtérre vonatkozóan benyújtott számviteli nyilvántartás – különösen a 2001 és 2014 közötti időszakra vonatkozó pénzügyi terv – nem tesz különbséget a repülőtér alaptevékenységei és egyéb tevékenységek között. Éppen ellenkezőleg, úgy tűnik, hogy a vizsgált időszakra kimutatott üzemi veszteséget később ellensúlyozták a CCI gazdálkodási részlege által nyújtott és egyúttal a jelen határozat tárgyát képező készpénzelőlegek. Ez a fizetési mérleg kiegyensúlyozására irányult a repülőtér alaptevékenységei közötti különbségtétel nélkül.
- (256) Ennek eredményeképpen, a fentiekre és a Franciaország által előterjesztett érvekre figyelemmel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Franciaország nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el, amikor azt állította, hogy a La Rochelle-i repülőtér egészének üzemeltetése általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősül. Különösen a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetőjének azon tevékenysége nem tekinthető valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, hogy kereskedelmi utasszállító járatokat fogadott a repülőtéren. Ebből következik, hogy mivel a jelen vizsgálat

⁽⁶³⁾ Lásd még a Pyrénées-Atlantiques megyében nagy kapacitású távközlési hálózat kiépítésére irányuló projekthez nyújtott, N 381/2004. sz. állami támogatásról (Franciaország) szóló 2004. november 16-i bizottsági határozat (HL C 162, 2005.7.2., 5. o.) (53) preambulumbekzdését.

⁽⁶⁴⁾ Lásd a 2014. évi iránymutatás 72. pontját.

tárgyat képező különböző pénzügyi támogatási intézkedések az egész repülőtér tevékenységének finanszírozását célozták, nem tekinthetők valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás működtetése érdekében nyújtott pénzügyi ellentételezésnek.

(257) Egyébként még ha fel is tételeznénk, hogy a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetése részben vagy egészben érvényesen általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak lenne minősíthető, a szóban forgó intézkedések akkor sem felelnének meg az Altmark-ügyben hozott ítélet kumulatív feltételeinek. Nem felelnek meg ezen ítélet első, második és negyedik feltételének, ahogy az az alábbiakban bizonyítást nyer az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló közlemény⁽⁶⁵⁾ (a továbbiakban: az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló közlemény) fényében.

– *A vállalkozás által teljesített, egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek (első feltétel)*

(258) Az Altmark-ügyben hozott ítélet szerint a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és e kötelezettségnek egyértelműen meghatározottnak kell lennie.

(259) Mivel Franciaország nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el, amikor a repülőtér egészének üzemeltetését általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítette, valamint mivel a mostani vizsgálat tárgyát képező intézkedések a repülőtér egészének finanszírozását szolgálták, az első Altmark-feltétel nem teljesült.

(260) Ezenfelül, az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló közlemény⁽⁶⁶⁾ szerint az első Altmark-feltétel teljesülése érdekében a közszolgáltatási feladatra egy vagy több olyan aktus keretében kell megbízást adni, amely a tagállamok jogszabályainak függvényében jogszabályalkotó vagy szabályozási instrumentumok vagy szerződések formáját öltheti. Az egy vagy több aktusnak továbbá legalább a következőket kell meghatároznia: a közszolgáltatási kötelezettségek tartalma és időtartama; a vállalkozás, és adott esetben az érintett terület; bármilyen olyan kizárólagos vagy különleges jog jellege, amellyel a szóban forgó hatóság felruházta a vállalkozást; az ellentételezés kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei, valamint a túlkompensáció elkerülésére és visszafizetésére szolgáló mechanizmusok. A Franciaország által benyújtott egyedüli olyan aktusok, amelyek esetleg betölthették ezt a szerepet, a kereskedelmi törvénykönyv L. 170-1. cikke, a CCI 2003. február 21-i és 2004. június 25-i határozata, valamint a repülőtér költségvetésének elfogadására vonatkozóan az 1992. március 30-i 111. sz. körlevélben⁽⁶⁷⁾ (a továbbiakban: a 111. sz. körlevél) meghatározott eljárás voltak, amelyek garanciát voltak hivatottak nyújtani a túlkompensáció elkerülése érdekében.

(261) Azonban úgy tűnik, hogy egyik ilyen aktus sem határozza meg egyértelműen a közszolgáltatási kötelezettségeket. Kiemelendő, hogy az aktusok nem adják meg sem a közszolgáltatási kötelezettségek tartalmát és időtartamát, sem a pénzügyi ellentételezési mechanizmus számítási és ellenőrzési módszereit. Következésképpen az aktusok nem felelnek meg az első Altmark-feltételnek, még annak figyelembevétel nélkül sem, hogy a CCI repülőtéri részlege számára előírt kötelezettségek nem minősülnek valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak.

– *Előzetesen, tárgyilagos és átlátható módon megállapított ellentételezési feltételek (második feltétel)*

(262) A CCI repülőtéri részlege által kapott eseti támogatások és visszafizetendő előlegek mind eseti intézkedések, amelyeket a szükséges beruházási költségek fedezése és a repülőtér üzemi veszteségének finanszírozása érdekében nyújtottak. Tehát nem az előzetesen megállapított számítási feltételekből következnek.

(263) Megjegyzendő, hogy a CCI repülőtéri részlegének a 2000 és 2012 közötti időszakra vonatkozó feladatait az alapjogiaktusai határozták meg. Márpedig ezek az aktusok nem rendelkeznek a CCI pénzügyi ellentételezését szolgáló, tárgyilagos és átlátható módon, előzetesen megállapított feltételeken alapuló mechanizmusról.

⁽⁶⁵⁾ 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.).

⁽⁶⁶⁾ Uo., 52. pont.

⁽⁶⁷⁾ Az ACFCI-re (francia kereskedelmi és iparkamarák gyűlése), a CRCI-re (regionális kereskedelmi és iparkamarák), a CCI-kre (kereskedelmi és iparkamarák) és a GIC-kre (kamaraközi csoportokra) alkalmazandó költségvetési, könyvelési és pénzügyi szabályokat rögzítő, 1992. március 30-i 111. sz. körlevél.

- (264) A – Franciaország álláspontja szerint – a repülőtér költségvetésének elfogadására vonatkozóan a 111. sz. körlevélben meghatározott eljárásban foglalt ellentételezés-megállapítási eljárás sem rendelkezett az üzemeltartó pénzügyi ellentételezését szolgáló mechanizmusról.
- (265) Ekképpen a CCI repülőtéri részlegének javára hozott pénzügyi támogatási intézkedések nem felelnek meg a második Altmark-feltételnek.
- *A közszolgáltatási kötelezettségekből eredő költségek méltányos ellentételezése (harmadik feltétel)*
- (266) Az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre.
- (267) Nincs rendelkezés arra vonatkozóan, hogy a CCI kiegészítő ellentételezést fizet a térség által finanszírozott kiegészítő infrastruktúra kereskedelmi célú használatáért.
- (268) Franciaország állítása szerint ez a kiegészítő infrastruktúra a közszolgáltatási feladatok ellátásához szükséges, és kiépítése elősegíti a repülőtér pénzügyeinek kiegyensúlyozását. Azonban úgy tűnik, hogy ezek a létesítmények a repülőtér üzemeltetését felölelő gazdasági tevékenység szerves részét képezik, és különösen a repülőtér fejlesztésére irányul. A létesítmények tehát nem felelnek meg a fent ismertetett, általános érdekléssel kapcsolatos feltételnek.
- (269) Ennek eredmény az ellentételezés nem teljesíti az Altmark-ügyben hozott ítélet harmadik feltételét. Noha az Altmark-ügyben hozott ítélet feltételeinek együttesen kell teljesülniük, és elegendő, ha csak az egyik nem teljesül, hogy a Bizottság ne tudja kizárni a repülőtér-üzemeltartó javára nyújtott előny meglétét, mindazonáltal a Bizottság a negyedik Altmark-feltételt is elemzi.
- *A szolgáltató kiválasztásának szabályai (negyedik feltétel)*
- (270) A negyedik Altmark-feltétel szerint a nyújtott ellentételezésnek egy közbeszerzési eljárásból kell erednie, amely lehetővé teszi, hogy azt a jelöltet válasszák, amely a közösségnek legkevesebb költséggel járó kapcsolódó szolgáltatást tudja nyújtani (első alszempont), vagy egy átlagos, jól vezetett és megfelelően felszerelt, az igényelt közszolgáltatás követelményeinek megfelelni képes vállalkozással való összehasonlító elemzésből kell származnia (második alszempont).
- (271) A CCI kiválasztása a repülőtér irányítására nem közbeszerzési eljárás keretében történt, és a Bizottság nem rendelkezik olyan bizonyítékkal, amelyből kitűnne, hogy a CCI javára hozott pénzügyi támogatási intézkedések összegét meg lehetne állapítani azon költségek elemzése alapján, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál felmerülnének.
- (272) Következésképpen a CCI repülőtéri részlegének javára hozott pénzügyi támogatási intézkedések nem felelnek meg a negyedik Altmark-feltételnek.
- (273) Mivel a négy Altmark-feltétel nem teljesül, a repülőtér-üzemeltartó javára hozott különféle intézkedések nem tekinthetők közszolgáltatásért járó kompenzációnak, amelyet valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásért nyújtottak. A Bizottság tehát ebben a szakaszban nem tudja kizárni a repülőtér-üzemeltartó javára nyújtott előny meglétét.

b) A szelektív gazdasági előny meglétének értékelése

1. Beruházási támogatások

- (274) Új indulási és érkezési csarnok kivitelezéséhez, a futópálya megerősítéséhez, meghosszabbításához és kiszélesítéséhez, a gurulóút megerősítéséhez és kiszélesítéséhez, a légitámaszpontok megerősítéséhez és bővítéséhez, valamint a vízügyi törvény rendelkezéseinek a repülőtéren történő teljesítése érdekében ülepítőmedence létesítéséhez nyújtott 3 millió EUR összértékű beruházási támogatásokat illetően Franciaország nem hozott fel érveket azon álláspontjának alátámasztására, miszerint az említett támogatásokat nyújtó különféle hatóságok a beruházások olyan megtérülésére számíthatnak, amely kielégítő lett volna a helyükben eljáró piacgazdasági szereplő számára. Ehelyett úgy tűnik, hogy a beruházási támogatásokat azért nyújtották a különféle hatóságok, hogy hozzájáruljanak a térség fejlődéséhez. A hatóságok tehát a közszolgáltatási feladataik ellátása keretében jártak el.

(275) A fentiek alapján a beruházási támogatások nem felelnek meg a piacgazdasági szereplő teszten. A beruházási támogatások tehát gazdasági előnyhöz juttatták a CCI repülőtéri részlegét. Ezek a támogatások csökkentették a beruházási költségeket, amelyeket a CCI repülőtéri részlegének viselnie kellett volna, és a támogatásokat nyújtó hatóságok nem számíthattak a beruházásuk elégséges megtérülésére. Emellett ezek a támogatások egyetlen vállalkozásnak nyújtottak előnyöket, ezért szelektívek.

2. Visszafizetendő előlegek

(276) A 8,77 millió EUR összértékű visszafizetendő előlegeket illetően először is megjegyzendő, hogy egyenértékűek a CCI gazdálkodási részlege által a CCI repülőtéri részlegének nyújtott kamatmentes kölcsönökkel. Franciaország szerint az előleg részvényes által a leányvállalatának teljesített folyósámla-hozzájárulásnak tekintendő. Franciaország hozzáteszi, hogy magánrészvényes nem végez többletnyereségesség-elemzés ilyen előlegek esetében, mivel azok valójában azzal a céllal nyújtott kölcsönök, hogy a leányvállalat fejleszthesse tevékenységeit a részvényes javára. Franciaország álláspontja szerint ebben az ügyben ez még inkább igaz, mivel ugyanazon jogalany – nevezetesen a CCI – részei közötti pénzügyi transferről van szó. Franciaország szerint ezek az előlegek tehát nem járnak pénzügyi kockázattal a CCI számára, mivel a tulajdonában van a földterület és az infrastruktúra, amelynek értéke jóval meghaladja az előlegek összegét⁽⁶⁸⁾. Az ilyen érv csak akkor lehet releváns, ha ezeknek a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetésének folytatását célzó előlegeknek a nyújtásával a CCI arra számíthatott, hogy a repülőtér közép vagy hosszú távon nyereséges lesz, ami nemcsak azt teszi lehetővé a CCI számára, hogy visszaszerezze ezeket az előlegeket, hanem ezenfelül azt is, hogy „megtérüljön a beruházása”, a repülőtér által esetlegesen elért nyereség révén ellentételezve a befektetett tőkét.

(277) A Bizottság tehát kérdést intézett Franciaországhoz azon előnyöket illetően, amelyeket a CCI várhatott e visszafizetendő előlegek nyújtásából. Válaszában⁽⁶⁹⁾ Franciaország nem ismertetett olyan vizsgálatot vagy elemzést, amelyben megállapítást nyert, hogy feltételezett előny származhatott e támogatások nyújtásából. Franciaország mindössze olyan dokumentumokra hivatkozott, amelyek azt támasztják alá, hogy a tulajdonos minden eszközzel a repülőtér hosszú távú fejlődésének biztosításán volt.

(278) Amikor a különböző visszafizetendő előlegeket nyújtotta, a CCI nem rendelkezett elegendő garanciával arra, hogy a repülőtér üzemeltetése nyereségesé válik, és lehetővé teszi a CCI repülőtéri részlege a kapott előlegek visszafizetését, miközben kellően nagy haszonkulcsa marad ahhoz, hogy ellentételezze a CCI gazdálkodási részlege által befektetett tőkét. A visszafizetendő előlegeket 2001-től nyújtották. Akkor a repülőtér számviteli eredménye már negatív volt. Végezetül, a visszafizetendő előlegek hiányában a CCI repülőtéri részlegének eredményei még rosszabbak lettek volna, ilyen módon kizárva a befektetett tőke megtérülésének bármilyen reményét.

(279) E tényezők összességére figyelemmel a CCI nem tekinthette valószínűnek, hogy az általa a CCI repülőtéri részlegének nyújtott előlegek révén befektetett tőke rövid vagy középtávon megtérül. A CCI-nek még azzal kapcsolatban is komoly és jogos kételyei lehettek, hogy a CCI repülőtéri részlege egyáltalán valaha vissza tudja-e téríteni a kapott forrásokat.

(280) Ezenkívül, az előlegek visszafizetését ugyan 2014-ben meg kellett volna kezdeni, nem volt arra vonatkozó rendelkezés, hogy a repülőtéri részlegnek olyan kamatot kellett volna fizetnie, amellyel megfelelően ellentételezte volna a számára a CCI által nyújtott kölcsönt.

(281) A fentiekre figyelemmel a CCI a repülőtéri részlegével szemben nem úgy járt el, mint hiteles és dokumentált jövedelmezőségi kilátások által motivált piacgazdasági szereplő tette volna.

(282) Következésképpen a visszafizetendő előlegek gazdasági előnyt biztosítottak a CCI repülőtéri részlege számára. Emellett e támogatások mindegyike egyetlen vállalkozást juttatott előnyhöz, ezért szelektív.

3. A CCI által a Rochefort/Saint-Agnant-i repülőtérnek nyújtott szolgáltatások állítólagos túlszámlázása

(283) A CCI által a Rochefort/Saint-Agnant-i repülőtérnek nyújtott szolgáltatások állítólagos túlszámlázását illetően Franciaország azt állítja, hogy ez a Rochefort-i CCI-vel partnerségben kötött szolgáltatási szerződés keretében történt. Franciaország szerint a CCI 2001. július 11-én közbeszerzési eljárás útján elnyerte a rochefort-i repülőtér irányítását.

⁽⁶⁸⁾ Franciaország 2015. november 18-i levele.

⁽⁶⁹⁾ Franciaország 2014. május 26-i levele.

- (284) Ha a szolgáltatások értékesítése versenyen alapuló, átlátható, megkülönböztetésmentes és feltétel nélküli nem kötött közbeszerzési eljárást követően, EUMSZ közbeszerzésre vonatkozó elveinek megfelelően történik, akkor feltételezhető, hogy az értékesítés a piaci feltételeknek ⁽⁷⁰⁾.
- (285) Ebben az ügyben Franciaországban bizonyítékot szolgáltatott arra, hogy az ajánlattételi felhívás: i. versenyen alapult, mivel minden ajánlattevő benyújthatott pályázatot az ajánlattételi felhívásra; ii. átlátható volt, mivel közzétették a sajtóban, és minden ajánlattevő megfelelő tájékoztatást kapott; iii. megkülönböztetésmentes volt, mivel objektív és előre meghatározott kiválasztási szempontokon alapult; valamint iv. feltétel nélküli volt, mivel nem volt meghatározott feltételekhez kötött. Ezenkívül a kiválasztási szempont az árhoz kapcsolódott.
- (286) A fentiek alapján a Bizottság rendelkezésére bocsátott információk bizonyítják, hogy a közbeszerzési eljárás nyílt, átlátható és feltétel nélküli volt. A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a CCI által nyújtott szolgáltatások ára valójában nem minősül olyan piaci árnak, amely nem juttatja előnyhöz a CCI-t.

4. A CCI gazdálkodási részlege által a repülőtérnek nyújtott szolgáltatások állítólagos alulszámlázása

– A 2001 és 2005 közötti időszak

- (287) A Bizottság rendelkezésre bocsátott információkból az derül ki, hogy 2001 és 2005 között a kifizetések átalányösszegek voltak, és nem volt objektív szempontokon alapuló analitikai felosztási kulcs. Noha Franciaország magyarázatai arra utalnak, hogy az átalányösszegeket piaci feltételek mellett nyújtották, több tényező – különösen az analitikai felosztási kulcs hiánya – kétséget vet fel az állami támogatás hiányát illetően.
- (288) Kiemelendő, hogy 2001 és 2005 között a CCI gazdálkodási részlege által nyújtott szolgáltatásokért a CCI repülőtéri részlege által teljesített kifizetések megközelítőleg 50 %-kal alacsonyabb összegűek voltak, mint az ugyanazokért a szolgáltatásokért 2006 és 2012 közötti időszakban teljesített kifizetések (lásd az 5. táblázatot), a felosztási kulcs bevezetésekor pedig jelentős növekedés volt tapasztalható. Így az analitikai felosztási kulcs 2006-tól történő bevezetésével kiderült, hogy a CCI gazdálkodási részlege által nyújtott szolgáltatások nyilvánvalóan alulszámlázottak voltak. A Bizottság ezért megállapította, hogy a CCI gazdálkodási részlege által a repülőtérnek nyújtott szolgáltatások 2001 és 2005 közötti állítólagos alulszámlázása szelektív gazdasági előnyhöz juttatta a CCI repülőtéri részlegét.

– A 2006 és 2012 közötti időszak

- (289) A CCI gazdálkodási részlege által a repülőtérnek nyújtott szolgáltatások 2006 és 2012 közötti állítólagos alulszámlázását illetően Franciaország azt állítja, hogy a CCI különféle részlegei által közösen igénybe vett szolgáltatások – például számvittel, informatikával, humán erőforrásokkal stb. kapcsolatos, strukturális jellegű szolgáltatások – analitikai felosztási kulcs szerint oszlottak meg e részlegek között, így felosztásuk objektív szempontokon alapult. Franciaország állítása szerint a CCI részletes elemzést készített a változó üzleti forgalmak szerint, és a felosztási kulcs teljes mértékben összhangban van a repülőtér forgalmában bekövetkezett vállalkozásokkal. Ezenkívül Franciaország azt is előadta, hogy a felosztási kulcs használatát évente ellenőrizték, mivel a CCI számláit a CCI-csoport számláinak összevonása következtében társkönyvvizsgáló hagyta jóvá.
- (290) A Bizottság úgy véli, hogy a 2006 és 2012 közötti időszakra vonatkozóan Franciaország bizonyította, hogy felosztási kulcsot vezettek be, amely a CCI gazdálkodási részlege által a CCI részére nyújtott szolgáltatások szerint az alábbi hat objektív és lényeges szemponton alapult:
- a repülőtér általános ügyvitelét illetően a „választott tisztségviselők” részszerzési költségeit az irányítóbizottság és a közgyűlés ülései esetében feldolgozott napirendek száma alapján számították ki, és a kapott százalékos arányt alkalmazták a CCI elnökségének költségeire; a „főigazgatóság” szolgáltatás költségeit a főigazgató által döntéshozó üléseken, a személyzet képviselőivel, a beruházások figyelemmel kísérésével stb. töltött idő arányában számították ki. A fenti megfontolások alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a szolgáltatásokat a szükségletek szerint nyújtják, és a költségeiknek megfelelően számlázzák. Ezenkívül a Bizottság rendelkezésére bocsátott információk bizonyítják, hogy a felosztási kulcsot helyesen alkalmazták,

⁽⁷⁰⁾ Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény (HL C 262., 2016.7.19., 1. o.) 89. és azt követő pontjai.

- kommunikáció: a szolgáltatás költségét a CCI egyes részlegeire fordított idő alapján számították ki,
- számvitel és irányítás-ellenőrzés: a szolgáltatás költségét a könyvelési tételek számának százalékos arányában számították ki,
- informatika: a szolgáltatás költségét a telepített informatikai munkaállomások száma (beszerzés, karbantartás, hardverelemzés és -kiépítés, szoftverek fejlesztése stb.) alapján számították ki,
- humán erőforrások: a szolgáltatás költségét a repülőtér állandó személyzete alapján számították ki,
- projektekkel kapcsolatos szolgáltatás: a szolgáltatás költségét a projektektől és ajánlati felhívásoktól függően, eseti alapon, nagyberuházásokat (ideértve az indulási csarnok és a terminál bővítését) követően a szolgáltatásra fordított idő alapján számították ki.

(291) Ezek objektív és lényeges szempontok, mivel az időráfordításhoz és a ténylegesen elvégzett munkához kapcsolódnak.

(292) Továbbá a Bizottság megítélése szerint Franciaország bizonyította, hogy a felosztási kulcsot helyesen alkalmazták, mivel a kulcsokat minden évben ellenőrizték a legrealisabb eredmény elérése érdekében. Ezen túlmenően a szempontok kidolgozását és kiválasztását, valamint a számítási módszert is könyvvizsgálók ellenőrzik.

(293) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapította, hogy a CCI gazdálkodási részlege által a repülőternek nyújtott szolgáltatások 2006 és 2012 közötti állítólagos alulszámolása nem juttatta előnyhöz a repülőteret, ezért nem minősül támogatásnak.

5. A különböző helyi önkormányzatoktól származó pénzügyi hozzájárulások a La Rochelle-i repülőtér által végrehajtott promóciós intézkedésekhez

(294) A Bizottság úgy véli, hogy a La Rochelle-i repülőtér által végrehajtott promóciós intézkedésekhez a helyi önkormányzatoktól származó pénzügyi hozzájárulásokat a repülőtér üzemeltetésének finanszírozásához – nem pedig a légitársaságok finanszírozásához – nyújtott támogatásnak kell tekinteni.

(295) Ezzel szemben a francia hatóságok és a CCI megítélése szerint ezeket a hozzájárulásokat marketingszolgáltatások helyi önkormányzatok általi beszerzésének – ezáltal pedig légitársaságok finanszírozásának – kellene tekinteni. A CCI azt állítja, hogy az önkormányzatok azért váltak a marketingszerződések részesévé, hogy elérjék az általános érdekű feladataikkal összefüggésben saját maguk által meghatározott célokat, és különösen, hogy csoportos beszerzés révén árcsökkentésben részesüljön az AMS-től ⁽⁷¹⁾. Ehhez hasonlóan a francia hatóságok úgy vélik, hogy a repülőtér központi beszerző szervként szolgált ⁽⁷²⁾.

(296) A tények elemzése nem erősíti meg a francia hatóságok és a CCI által előadott változatot. Több tényező arra utal, hogy a helyi önkormányzatoktól származó hozzájárulásokat a repülőtér üzemeltetéséhez nyújtott finanszírozásának kell tekinteni.

(297) A 2014. évi iránymutatásban foglaltak szerint nem ritka, hogy a repülőtér-üzembentartók marketingtámogatás formájában ösztönzőket kínálnak légitársaságok számára. Ez különösen igaz a regionális repülőterekre, amelyeknek nagyobb nehézséget okoz, hogy megnyerjenek légitársaságokat, mint a nagyvárosok közelében található repülőterek számára. A légitársaságokkal kötött marketingszerződésekhez kapcsolódó költségek tehát a repülőtér-üzembentartó szokásos működési költségeinek tekinthetők ⁽⁷³⁾. Ennek eredményeképpen a helyi önkormányzatok hozzájárulásait arra használták fel, hogy fedezzék a La Rochelle-i repülőtér szokásos működési költségeinek egy részét.

(298) Ezenkívül a helyi önkormányzatoktól származó hozzájárulásokat a La Rochelle-i repülőternek nyújtották, amely a gazdasági tevékenységének fejlesztésére használta fel őket azáltal, hogy a saját nevében marketingszolgáltatási szerződéseket kötött légitársaságokkal. Továbbá az alábbi tényezők is arra utalnak, hogy a hozzájárulások nem minősülnek marketingszolgáltatások helyi önkormányzatok általi beszerzésének.

⁽⁷¹⁾ A CCI 2014. június 10-i észrevételei, 27. o.

⁽⁷²⁾ A francia hatóságok 2018. április 11-i feljegyzése, 9. o.

⁽⁷³⁾ Lásd a klagenfurti repülőtéren a Ryanair és más légitársaságok javára nyújtott, SA.24221. sz. támogatásról szóló, 2016. november 11-i bizottsági határozat (237) preambulumbekendését.

- (299) Először is, a 3.1.1.5. szakaszban foglaltak szerint a hozzájárulásokat az egyrészt a CCI, másrészt Charente-Maritime megye, a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata és Poitou-Charentes régió közötti szerződések alapján fizették ki. A szerződések nem határozzák meg pontosan, milyen jellegű promóciós intézkedéseket hajt végre a CCI vagy a szolgáltatók, amelyeket e tevékenységekkel megbíznak. Kiemelendő, hogy a szerződések nem tesznek említést arról, hogy légitársaságok vagy azok leányvállalatai lesznek a szolgáltatók. 2012. június 4-i észrevételeiben a CCI azt is előadta, hogy „a repülőtér kiemeli, hogy a La Rochelle-i repülőtér végzett a marketingpromóciós tevékenységek támogatásának vállalásakor a hatóságok semmilyen módon nem szándékoznak meghatározott marketing szolgáltatóhoz kötni magukat. Ez egyértelműen kiderül az általuk kötött marketing szerződésekből, hiszen az adott szolgáltatásokat nyújtó szolgáltató neve nem is szerepel bennük”⁽⁷⁴⁾. Tehát a CCI a jelek szerint jelentős önállóságot élvezett a promóciós intézkedések és az adott szolgáltatásokat nyújtó szolgáltatók kiválasztása terén.
- (300) Másodszor, a CCI által különböző légitársaságokkal és azok leányvállalataival kötött különféle marketing szerződésekben nem szerepel a helyi önkormányzatok közreműködése a CCI marketing intézkedéseinek finanszírozásában.
- (301) Végezetül a jelek szerint a CCI bizonyos esetekben anélkül kötött marketing szerződéseket légitársaságokkal, hogy jogi biztosítéka lett volna arra, hogy támogatásokat kap a hatóságoktól. Például a CCI 2004 és 2006 között több marketing szerződést kötött légitársaságokkal olyan üzleti terv alapján, amely 144 500 EUR éves pénzügyi hozzájárulást tartalmazott Charente-Maritime megyétől. Charente-Maritime megye végül azonban nem fizetett pénzügyi hozzájárulást.
- (302) Ezek a különböző tényezők így arra utalnak, hogy a különféle helyi önkormányzatoktól származó hozzájárulásokat a repülőtér működési költségeinek fedezéséhez nyújtott finanszírozásának kell tekinteni.

7.1.1.4. Versenytorzulás, valamint a tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt hatás

- (303) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban kétségeinek adott hangot a La Rochelle-i repülőtér és más közeli – például az angoulême-i, a rochefort-i és a niort-i – repülőterek közötti potenciális versenyt illetően.
- (304) A 2014. évi iránymutatás 25. pontjában foglalt fogalom meghatározás szerint a repülőtér vonzáskörzete a földrajzi piac határa, amely rendes körülmények között nagyjából 100 kilométeres sugarú körnek, illetve gépjárművön, buszon, vonaton vagy nagy sebességű vonaton 60 perc utazással töltött időnek felel meg. Azonban a 25. pont továbbá azt is rögzíti, hogy egy adott repülőtér vonzáskörzete ettől eltérő lehet, és figyelembe kell venni mindegyik repülőtér sajátosságait. A vonzáskörzet mérete és alakja repülőterenként eltérő, a repülőtér különféle jellemzőinek, többek között i. üzleti modelljének, ii. elhelyezkedésének, valamint iii. az általa kiszolgált célállomásoknak a függvényében.
- (305) Az angoulême-i repülőteret illetően a Bizottság mindenekelőtt rámutat arra, hogy a repülőtér gépkocsival több mint két órára és 150 kilométerre van a La Rochelle-i repülőtértől. A két repülőtér közötti távolság így jelentősen nagyobb a 2014. évi iránymutatás 25. pontjában megadottnál. Ezzel elvileg az angoulême-i repülőtér valószínűleg a La Rochelle-i repülőtér vonzáskörzetén kívül van. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a La Rochelle-i és az angoulême-i repülőtér viszonylag eltérő üzleti modellel rendelkezik. A figyelembe vett időszakban (2001–2012) a La Rochelle-i repülőtér tevékenységei főként a diszkont légitársaságok – például a Ryanair és az easyJet – által üzemeltetett, menetrend szerinti járatokkal európai célállomásokra végzett utasszállításra épült (lásd a (29) preambulumbekendést). Ezzel szemben az angoulême-i repülőtér tevékenységei jelentősen változtak ugyanazon időszak során: i. 2004 és 2007 között egyetlen belföldi, menetrend szerinti (közszolgáltatási kötelezettségek tárgyát képező) járat üzemelt Angoulême és Lyon között; ii. 2008 és 2009 között a Ryanair egyetlen, menetrend szerinti járatot üzemeltetett London Stanstedre áprilistól októberig; iii. 2010 és 2011 között nem üzemelt menetrend szerinti járat az angoulême-i repülőtérrel⁽⁷⁵⁾.

⁽⁷⁴⁾ A CCI 2012. június 4-i észrevételeinek 34. pontja.

⁽⁷⁵⁾ Lásd az Angoulême-i Kereskedelmi és Iparkamara, az SNC-Lavalin, a Ryanair és az Airport Marketing Services javára Franciaország által nyújtott SA.33963. (2012/C –korábbi 2012/NN) sz. állami támogatásról szóló, 2014. július 23-i bizottsági határozat (HL L 201., 2015.7.30., 48. o.) (15) és (16) preambulumbekendését.

- (306) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a figyelembe vett időszak (2001–2012) alatt az angoulême-i repülőtér által kiszolgált két célállomást (Lyon és London Stansted) egyidejűleg a La Rochelle-i repülőtérrel is kiszolgálták. London Stanstedet illetően a Bizottság rámutat arra, hogy a Ryanair 2008 és 2009 között mindkét repülőtérrel üzemeltetett járatot arra a célállomásra, ami arra utalhat, hogy a légitársaságok különálló piacoknak tekintik őket. Ezenkívül az Angoulême-be irányuló útvonal megszűnése nem eredményezte azt, hogy az utasok a La Rochelle–London Stansted járatra váltottak volna.
- (307) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a La Rochelle-i repülőtér nincs az angoulême-i repülőtér vonzáskörzetében.
- (308) A niort-i és a rochefort-i repülőteret illetően a Bizottság rámutat arra, hogy e repülőterek gépkocsival 60 percre (75 km), illetve 50 percre (54 km) találhatóak a La Rochelle-i repülőtértől. Azonban a (304) preambulumbekkezdésben is leírtak szerint egy adott repülőtér vonzáskörzete eltérő lehet, és a repülőtér egyéb tulajdonságait – például az üzleti modelljét és az általa kiszolgált célállomásokat – is figyelembe kell venni. Ami az üzleti modellt illeti, a La Rochelle-i repülőtér – főként a nagy kereskedelmi légitársaságok, például a Ryanair és az easyJet által üzemeltetett, menetrend szerinti járatokkal végzett, európai célállomásokra irányuló utasszállításra épülő – tevékenységei alapvetően eltérnek a niort-i és a rochefort-i repülőtér tevékenységeitől. Amint arra Franciaország is felhívta a figyelmet, a niort-i és a rochefort-i repülőtér főként repülőklubok és könnyű légi járművek tevékenységeihez vehető igénybe, nyilvánosan működő légitársaságokat nem szolgál ki. Ezenkívül egyik repülőtér rendelkezik szolgáltatásokkal menetrend szerinti útvonalakat üzemeltető légitársaságok kiszolgálására ⁽⁷⁶⁾, szemben a La Rochelle-i repülőtérrel, amely több, különféle franciaországi és európai célállomásokra irányuló, menetrend szerinti járatokat kínáló légitársaságot is kiszolgál.
- (309) Így a Bizottság megítélése szerint a niort-i és a rochefort-i repülőtér nem helyettesíti a La Rochelle-i repülőteret a nagy kereskedelmi légitársaságok által üzemeltetett, menetrend szerinti járatokhoz igénybe vett személyforgalmi repülőtérként.
- (310) Mindazonáltal a Bizottság úgy véli, hogy a La Rochelle-i repülőtér versenyben áll más repülőterekkel, még ha azok a vonzáskörzetén kívül is vannak. Az uniós repülőtér-üzembentartók versenyeznek egymással a légitársaságok megnyerése érdekében. A légitársaságok több szempont alapján döntenek el, hogy mely útvonalakat üzemeltetik, és milyen gyakorisággal. Nemcsak az érintett útvonalakon várható potenciális utaslétszám, hanem az útvonal két végén lévő repülőtér jellegzetességei is e szempontok közé tartoznak.
- (311) A légitársaságok olyan szempontokat is figyelembe vesznek, mint a repülőtéren nyújtott szolgáltatástípusok, a repülőtér környékének népessége vagy gazdasági tevékenysége, terheltség, a szárazföldi megközelíthetőség biztosított-e, illetve a repülőtér infrastruktúrájának és szolgáltatásainak használatáért fizetendő díjak mértéke és ezek általános üzleti feltételei (ideértve a légitársaságok által kínált ösztönzők és marketingtámogatási intézkedések meglétét és összegét is). A díjak, az ösztönzők és a támogatási intézkedések mértéke meghatározó tényező, mivel a repülőtérnek nyújtott közfinanszírozás légitársaságok megnyerésére is felhasználható, ezáltal jelentős mértékben torzíthatja a versenyt.
- (312) A légitársaságok ezért úgy osztják szét az erőforrásaikat – különösen a repülőgépeket és a személyzetet – az egyes útvonalak között, hogy figyelembe veszik egyéb szempontok mellett a repülőtér-üzembentartók által nyújtott szolgáltatásokat és az azokért felszámított díjakat.
- (313) A fentiekből nyilvánvaló, hogy a jelen vizsgálat tárgyát képező, a La Rochelle-i repülőtér javára hozott különféle intézkedések valószínűleg erősítették a helyzetét más európai repülőtér-üzembentartókhöz képest azzal, hogy gazdasági előnyhöz juttatták a vállalkozást. Következésképpen ezek az intézkedések potenciálisan torzíthatják a versenyt, és befolyásolták a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.1.1.5. A támogatás meglétére vonatkozó következtetés

- (314) A közfeladatokhoz nyújtott támogatások és a CCI gazdálkodási részlege által a repülőtérnek nyújtott szolgáltatások 2006 és 2012 közötti állítólagos alulszámálása nem minősül állami támogatásnak. A beruházási támogatások, a CCI gazdálkodási részlege által a La Rochelle-i repülőtérnek nyújtott szolgáltatások 2001 és 2005 közötti alulszámálása, a La Rochelle-i repülőtér által kapott visszafizetendő előlegek és a helyi önkormányzatok által a La Rochelle-i repülőtér tevékenységeit népszerűsítő intézkedésekhez való hozzájárulásként nyújtott támogatások a La Rochelle-i repülőtérnek nyújtott állami támogatásnak minősülnek.

⁽⁷⁶⁾ E szolgáltatások közé tartoznak a földi kiszolgálási szolgáltatások, a biztonsági szolgáltatások és az 1. szintű léggijármű-mentési és -tűzoltási szolgáltatások.

7.1.2. Az állami támogatás jogellenes jellege

- (315) A beruházási támogatások, a 2001 és 2005 közötti alulszámlázás, a visszafizetendő előlegek és a promóciós intézkedésekhez való hozzájárulásként nyújtott támogatások, amelyeket a CCI Charente-Maritime megyétől, Poitou-Charentes régiótól és a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzatától kapott, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével, bejelentés nélkül valósultak meg.
- (316) Az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról szóló, 2005. november 28-i 2005/842/EK bizottsági határozat (a továbbiakban: az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 2005. évi határozat) írja elő azokat a feltételeket, amelyek mellett bizonyos, közszolgáltatásért járó kompenzáció útján nyújtott támogatások mentesülhetnek az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében foglalt bejelentési követelmény alól. Franciaország szerint a CCI repülőtéri részlegének javára hozott intézkedések megfelelnek e feltételeknek. A Bizottság szerint nem ez a helyzet.
- (317) Először is, a La Rochelle-i repülőtér egészének üzemeltetése nem tekinthető valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, amint az a (261) preambulumbekkezdésben bizonyítást nyert. Következésképpen, mivel a fent hivatkozott különböző intézkedéseket az egész repülőtér üzemeltetésének finanszírozása érdekében nyújtották, azok nem felelnek meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 2005. évi határozatban előírt kritériumoknak.
- (318) Másodszor, a fent leírtak szerint, még ha a repülőtér egészének üzemeltetését általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak is lehetne minősíteni, a szóban forgó intézkedések egyike sem minősülne olyan, közszolgáltatásért járó kompenzációnak, amelynek feltételeit objektív és átlátható módon, előzetesen állapították meg. Amint arra a (273) preambulumbekkezdés rámutatott, a szóban forgó intézkedések nem felelnek meg az Altmark-ügyben hozott ítélet feltételeinek.
- (319) A fentiekre tekintettel a beruházási támogatások, a 2001 és 2005 közötti alulszámlázás, a visszafizetendő előlegek és a promóciós intézkedésekhez való hozzájárulásként nyújtott támogatások, amelyeket a CCI Charente-Maritime megyétől, Poitou-Charentes régiótól és a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzatától kapott, jogellenes támogatásnak minősülnek.

7.1.3. A támogatás összeegyeztethetősége a belső piaccal

7.1.3.1. A beruházási támogatások összeegyeztethetősége

- (320) A szóban forgó intézkedések a különféle hatóságok (Poitou-Charentes régió, Charente-Maritime megye és a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata) által, illetve az ERFA keretében a CCI repülőtéri részlege részére kifizetett beruházási támogatásokra vonatkoznak. A fent leírtak szerint ezek a beruházási támogatások csökkentették a beruházási költségeket, amelyeket a CCI-nek egyébként viselnie kellett volna, ezért beruházási támogatásnak minősülnek.
- (321) A beruházási támogatásokat a 2014. évi iránymutatás alkalmazásának kezdete, azaz 2014. április 4. előtt nyújtották. Az iránymutatás szerint a Bizottság a támogatások odaítélése idején hatályban lévő szabályokat alkalmazza a repülőtereknek nyújtott jogellenes beruházási támogatásokra ⁽⁷⁷⁾.
- (322) Ami a 2005-től nyújtott támogatásokat illeti, akkor a 2005. évi iránymutatás volt hatályban, ezért azt kell alkalmazni.
- (323) A 2000 és 2005 között nyújtott támogatásokat azonban a 2005. évi iránymutatás hatálybalépése előtt ítélték oda a CCI repülőtéri részlegének, amikor nem létezett egyedi összeegyeztethetőségi kritérium a repülőtereknek nyújtott beruházási támogatásokra vonatkozóan. A Bizottságnak ezért közvetlenül az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján kell megvizsgálnia e támogatásokat az erre vonatkozó döntéshozatali gyakorlata figyelembevételével. Emlékeztetni kell arra, hogy a 2005. évi iránymutatás egységes szerkezetbe foglalta a repülőtér-üzembentartók számára odaítélt támogatások összeegyeztethetőségének vizsgálatával kapcsolatos bizottsági döntéshozatali gyakorlatot. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a 2000 és 2005 között nyújtott támogatásoknak a belső piaccal való összeegyeztethetőségét a 2005. évi iránymutatásban meghatározott elvek alapján és az ítélkezési gyakorlat ⁽⁷⁸⁾ figyelembevételével kell vizsgálni.

⁽⁷⁷⁾ Lásd a 2014. évi iránymutatás 173. pontját.

⁽⁷⁸⁾ A Bíróság (nagytanács) 2020. szeptember 22-i ítélete, Osztrák Köztársaság kontra Bizottság, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 20. pont.

- (324) A repülőtereknek nyújtott állami támogatásoknak bármilyen más állami támogatáshoz hasonlóan valamilyen gazdasági tevékenység fejlesztéséhez szükségesnek és e céllal arányosnak kell lenniük, hogy a belső piaccal összeegyeztethetőnek legyenek nyilváníthatók az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján. A Bizottság ezért a 2005. évi iránymutatásban szereplő, fent említett szempontokon túl megvizsgálja a szükségességre és arányosságra vonatkozó szempontoknak való megfelelést is.
- (325) A támogatások szükségességének és arányosságának megállapításához a Bizottságnak meg kell győződnie arról, hogy a támogatások összege a kitűzött cél eléréséhez feltétlenül szükséges mértékre korlátozódik ⁽⁷⁹⁾.

a) A beruházási költségek elszámolhatósága

- (326) A Bizottság mindenekelőtt megállapítja, hogy a 2005. évi iránymutatás szerint a repülőtéri beruházási támogatások elszámolható költségei a repülőtéri infrastruktúra (futópályák, terminálok, előterek stb.) beruházási költségeire vagy az őket közvetlenül kiszolgáló létesítmények (tűzoltó létesítmények, utas- és repülésbiztonsági eszközök) költségeire korlátozódnak. Az elszámolható költségek köréből azonban kik kell zárni olyan kereskedelmi tevékenységek költségeit, amelyek nem közvetlenül kapcsolódnak a repülőtér alaptevékenységeihez, ideértve telkek kialakítását és ingatlanok megépítését, finanszírozását, működtetését és bérlését nemcsak az irodák és a tárolás céljára, hanem a repülőtér vonzáskörzetében működő szállodák és ipari vállalkozások, valamint üzletek, éttermek és parkolók céljára is.
- (327) Az ERFA-tól, Poitou-Charentes régiótól, Charente-Maritime megyétől és a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzatától kapott különféle, közel 3 millió EUR összértékű beruházási támogatásokat arra használták fel, hogy finanszírozzák új indulási és érkezési csarnok kivitelezését, a futópálya megerősítését, meghosszabbítását és kiszélesítését, a gurulót megerősítését és kiszélesítését, a légi jármű-állóhelyek megerősítését és bővítését, valamint a vízügyi törvény rendelkezéseinek a repülőtéren történő teljesítése érdekében ülepítőmedence létesítését.
- (328) A futópálya, a gurulót, a légi jármű-állóhelyek, az ülepítőmedence és a terminál a repülőtéri infrastruktúra része, és a (218) preambulumbekkezdésben meghatározott módon az állami támogatások ellenőrzésének tárgyát képezi. Az ilyen infrastruktúra beruházási költségei ezért elszámolhatók.

b) A támogatás előmozdítja bizonyos gazdasági tevékenység fejlődését

- (329) A beruházási támogatásokat új indulási és érkezési csarnok kivitelezésére, a futópálya megerősítésére, meghosszabbítására és kiszélesítésére, a gurulót megerősítésére és kiszélesítésére, a légi jármű-állóhelyek megerősítésére és bővítésére, valamint a vízügyi törvény rendelkezéseinek a repülőtéren történő teljesítése érdekében ülepítőmedence létesítésére fordították.
- (330) A futópálya (45 méteres szélességben és 115 méteres hosszúságban), a gurulót és a légi jármű-állóhelyek átméretezésével lehetővé vált, hogy a La Rochelle-i repülőtér 100–200 férőhelyes légi járműveket, például B737-et és A320-at is kiszolgáljon, és olyan új piacokat célozzon meg, ahol e légi járműveket a leggyakrabban használják (Egyesült Királyság, Belgium, Ibériai-félsziget), azáltal, hogy e légi járművek biztonsági normáihoz igazodik. Ezzel teljesül a regionális gazdasági és turisztikai fejlesztés célja, amely vonzóbbá teszi a La Rochelle-i repülőtérrel, ezáltal pedig a térségbe érkező utasok számának növelésére irányul.
- (331) A terminál bővítésével lehetővé vált a terminál hozzáigazítása a folyamatosan növekvő forgalomhoz, és így az utasok elfogadható biztonsági, védelmi és kényelmi színvonalon történő kiszolgálása, ami az épületekről készült 2000. januári tanulmányban kiemelt módon korábban nem volt adott. A tanulmány rámutatott arra, hogy csúcsidőszakban 100 utas haladt át a nyilvános csarnokon, amelynek mérete így a szükségesnél jóval kisebb volt, ami torlódáshoz és késedelemhez vezetett a biztonsági eljárásokban, emiatt pedig a légi járművekbe való beszállásnál és az onnan való kiszállásnál. A finanszírozás révén tehát javult az infrastruktúra biztonsága és üzemeltetése, ami elengedhetetlen a térség fejlesztésével és a turizmus fellendítésével kapcsolatos célok eléréséhez.

⁽⁷⁹⁾ Lásd a joáninai repülőtér fejlesztéséhez nyújtott NN 26/2009. sz. állami támogatásról (Görögország) szóló, 2011. február 18-i bizottsági határozat (69) és (70) preambulumbekkezdését. Lásd még: a Törvényszék 2012. január 18-i ítélete, Djebel kontra Bizottság, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, 122. és 123. pont, valamint a hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

- (332) Ugyancsak megjegyzendő, hogy a La Rochelle-i repülőtér fontos összeköttetés Európa és La Rochelle térsége között. Erre tekintettel a repülőtér döntő fontosságú a térség gazdasági és turisztikai fejlesztése szempontjából. A La Rochelle-i repülőtér hiánya vagy kiszolgálási potenciáljának jelentős csökkenése valószínűleg aláásná ezt a szerepét, mivel különösen az üzleti utazók általában minimalizálni kívánják az utazásra fordított időt, főleg azért, hogy még aznap vissza tudjanak utazni. Ha a La Rochelle-be érkező és onnan induló üzleti utazóknak ezért olyan repülőteret kellene használniuk, amely nem a város közvetlen közelében található, az a gazdasági tevékenység fejlesztését akadályozó tényezőnek tekinthető.
- (333) A La Rochelle-i repülőtér emellett számottevő turistaforgalmat bonyolít le, különösen a tengerparti üdülőkkel rendelkező Île de Ré közelségével összefüggésben. Ezt a kedvező hatást a CCI az ellenőrzött növekedésre vonatkozó stratégiáról szóló 2008. évi feljegyzésében értékelte. A feljegyzés szerint a repülőtérnek az agglomeráció gazdaságához való hozzájárulása a diszkont légitársaságok utasai által a tartózkodásuk alatt a helyi gazdaságban elköltött összegnek (2007-ben 33 millió EUR) felel meg. Ezenfelül 2008-ban 167 munkahely volt a repülőtéren. Az ODIT France által 2008-ban a légi közlekedés és a turizmus fejlesztéséről készített jelentés tartalmazott egy arányszámot, amely alapján a La Rochelle-i repülőtér helyi gazdasághoz való hozzájárulása összesen 100 millió EUR-ra volt tehető 2008-ban.
- (334) Mindezen okokból a CCI repülőtéri részlege számára nyújtott beruházási támogatások a repülőtér turizmusra és gazdasági tevékenységre gyakorolt általános hatására tekintettel hozzájárultak La Rochelle és térsége gazdasági fejlődéséhez.
- (335) Ezek a támogatások emellett hozzájárultak a térség megközelíthetőségéhez, főként a turisták és az üzleti utazók számára. Ezzel összefüggésben megjegyzendő, hogy a La Rochelle-i repülőtér nincs az angoulême-i repülőtér vonzáskörzetében (lásd a (305)–(307) preambulumbekendést).
- (336) A niort-i és a rochefort-i repülőteret illetően a Bizottság úgy véli, hogy e repülőterek nem helyettesítik a La Rochelle-i repülőteret a nagy kereskedelmi légitársaságok által üzemeltetett, menetrend szerinti járatokhoz igénybe vett személyforgalmi repülőtérként (lásd a (309) preambulumbekendést).
- (337) Ennek eredményeképpen a La Rochelle-i repülőtér kiszolgálási kapacitásának növelését lehetővé tevő beruházási támogatás bizonyos mértékben hozzájárul a térség elérhetőségének javulásához, mert így az utasoknak és a légitársaságoknak nem kell nem megfelelő alternatívákhoz folyamodniuk.
- (338) Ezenkívül a La Rochelle-t az egyik nemzetközi közlekedési csomóponttal, Párizssal összekötő TGV-vonal csak Saint Pierre des Corps-tól nagy sebességű, így három órába telik elérni Párizst e közlekedési móddal. A TGV Atlantique projekt, amely Poitiers, Angoulême és Bordeaux városát köti majd össze teljes sebességű vonalon, nem érinti La Rochelle-t.
- (339) Ezért úgy tűnik, hogy noha a légi közlekedésnek van alternatívája, a beruházási támogatások hozzájárultak a térség megközelíthetőségének javulásához és gazdasági fejlődéséhez.
- c) Az infrastruktúra szükséges a kitűzött célhoz és arányos azzal
- (340) A beruházások a meglévő infrastruktúra üzemeltetésének javítására és optimális használatának biztosítására irányultak, különösen azért, mert az infrastruktúra egy része használhatatlan volt, mivel nem felelt meg a biztonsági normáknak, vagy mert a beruházás lehetővé teszi, hogy a repülőtér alkalmazkodjon az utasszám előre látható növekedéséhez.
- (341) A szükségesnél kisebb méretű és elégtelen repülőtéri futópálya bővítésével kapcsolatos beruházások végrehajtásával a CCI repülőtéri részlege 115 méteres bővítésre szorítkozott, amely elegendő volt a (330) preambulumbekendésben ismertetett piaci célok eléréséhez, vagyis a maximálisan 200 férőhelyes légi járművekhez való alkalmazkodáshoz. Ezt a bővítést már a Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest is ajánlotta a 2000 januárjában készült tanulmányában. Az azt következő években kimutatott forgalom megerősíti ezt a megállapítást.
- (342) A (331) preambulumbekendésben jelzett módon a (szintén a szükségesnél kisebb méretű) terminálon végzett – és a beruházási támogatásokból finanszírozott – munkálatok nem eredményeztek számottevő kapacitásnövekedést, hanem mindössze azt voltak hivatottak biztosítani, hogy a szükségesnél kisebb méretű infrastruktúra ki tudja szolgálni a meglévő forgalmat, és hatékonyabban működjön a csúcsidőszakokban.
- (343) Ezek a beruházások tehát nem haladták meg az ahhoz szükséges mértéket, hogy a repülőtér továbbra is gördülékenyen kiszolgálja a meglévő forgalmat, többek között a csúcsidőszakokban is. A beruházások ezért szükségesek voltak a kitűzött célhoz, és arányosak voltak azzal.

d) Az infrastruktúra kielégítő középtávú kilátásokkal rendelkezik a kihasználtságra vonatkozóan

- (344) Megjegyzendő, hogy a 2005 és 2007 között a La Rochelle-i repülőtér éves utasforgalma megközelítőleg 120 000 és 220 000 fő között alakult, és a forgalom évről évre nőtt. Ezért 2005-ben és 2007-ben is észszerűek voltak a jelentős és megnövekedett kihasználtsággal kapcsolatos kilátások.
- (345) E kilátások ezért indokoltá tették a beruházásokat, amelyek célja egyrészt az infrastruktúrának a meglévő forgalom kiszolgálására alkalmas állapotban tartása, másrészt a repülőtér éves növekedésének kezelése volt, ugyanakkor a kapacitás számottevő növelése nélkül.
- (346) Ezzel összefüggésben szem előtt kell tartani, hogy a La Rochelle-i repülőtér futópályájának átméretezésére irányuló munkálatok arra szolgáltak, hogy lehetővé váljon nagyobb kapacitású légi járművek kiszolgálása és a bizonyos légi járművekre vonatkozó biztonsági normákhoz való alkalmazkodás, a végső cél pedig annak előmozdítása volt, hogy növekedjen a térségbe érkező utasok száma. Ezenkívül a terminál bővítésével lehetővé vált a terminál hozzáigazítása a folyamatosan növekvő forgalomhoz, és így az utasok elfogadható biztonsági, védelmi és kényelmi színvonalon történő kiszolgálása, valamint a torlódás és a késedelem elkerülése a biztonsági eljárásoknál, ezáltal pedig a légi járművekbe való beszállásnál és az onnan való kiszállásnál. A beruházási támogatásokból a futópálya felújítására és korszerűsítésére irányuló munkálatokat finanszíroztak, amelyek célja egyrészt az infrastruktúra állapotának megőrzése volt, hogy továbbra is kiszolgálja a meglévő légi jármű-típusokat és forgalmat a kapacitás jelentős növekedése nélkül, másrészt, hogy hatékonyabbá tegye a repülőtér üzemeltetését csúcsidőszakokban. Következésképpen a finanszírozott infrastruktúra tehát kielégítő középtávú kihasználtsági kilátásokat kínált a beruházási támogatások odaítélése idején.

e) Az infrastruktúrához való egyenlő és megkülönböztetésmentes hozzáférés

- (347) A La Rochelle-i repülőtér különös megszorítások nélkül nyitott bármely, a repülőteret igénybe venni kívánó légitársaság előtt. Az infrastruktúra tehát a 2005. évi iránymutatás értelmében egyenlő és megkülönböztetésmentes módon hozzáférhető.

f) A kereskedelemre a közös érdekekkel ellentétes módon gyakorolt hatás hiánya

- (348) A fent említettek szerint a La Rochelle-i repülőtér a 2005. évi iránymutatás alapján a D kategóriába tartozik. Az iránymutatás 39. pontja rögzíti, hogy „a kis regionális repülőtereknek (D kategória) ítélt támogatások kisebb mértékben torzíthatják a versenyt vagy befolyásolhatják a kereskedelmet a közérdekekkel ellentétes mértékben”.
- (349) Ezenkívül a (304) és (309) preambulumbekzdésből következik, hogy a La Rochelle-i repülőtér a vonzáskörzetén belül nem áll versenyben azonos üzleti modellel rendelkező másik repülőtérrel, amelyet valószínűleg negatívan érintenének a szóban forgó intézkedések. A niort-i és a rochefort-i repülőtér meglehetősen eltérő piaci szegmenseket szolgál ki, és ezért csak részben helyettesítheti egymást. Az angoulême-i repülőtér nincs a La Rochelle-i repülőtér vonzáskörzetében.
- (350) Ezenkívül a szóban forgó beruházási támogatásokból nem olyan jelentős kapacitásnövelés finanszírozására fordították, amely megváltoztatta volna a repülőtér 2005. évi iránymutatás szerinti besorolását. A szóban forgó beruházási támogatások legjelentősebb hatása így a repülőtér fenntartása volt, mivel e támogatások hiányában nem vagy csak rosszabb feltételek mellett üzemelhetett volna tovább. Azonban a 11. táblázatban látható módon a támogatások nem vezettek új kapacitás létrehozásához, amellyel a repülőtér versenyezhetett volna más repülőterekkel.

11. táblázat

Utasszámban kifejezett kapacitáshasználat a 2002 és 2010 közötti időszakban

Év	Kapacitáshasználat
2002	91 726
2003	93 763
2004	100 342

2005	127 563
2006	180 964
2007	220 088
2008	214 338
2009	167 724
2010	191 429

Forrás: a francia hatóságok

(351) Végezetül a beruházási támogatások nyújtása után nem volt tapasztalható a légitársaságok körében jelentős áttérés az angoulême-i repülőtérrel a La Rochelle-i repülőtérre, és járatok sem szűntek meg az angoulême-i repülőtéren, hogy aztán a La Rochelle-i repülőtérrel azonos célállomásokra induló új járatok vegyék át a helyüket.

(352) A szóban forgó támogatások valamennyi pozitív és negatív hatásának átfogó figyelembevételével a Bizottság úgy véli, hogy beruházási támogatások nem befolyásolták a kereskedelmet a közös érdekekkel ellentétes mértékben.

g) A támogatás szükségessége és arányossága

(353) A meglévő infrastruktúra hatékonyabb üzemeltetésébe és optimális használatába való beruházás szükségesnek és arányosnak tekinthető, ha az infrastruktúra egy része azért használhatatlan, mert nem felelt meg a biztonsági normáknak⁽⁸⁰⁾, vagy ha a beruházás lehetővé teszi, hogy a repülőtér alkalmazkodjon az utasszám előre látható növekedéséhez⁽⁸¹⁾.

(354) A szükségesnél kisebb méretű futópályán, gurulóúton és légitámaszpályákon végzett munkálatokat illetően a repülőtér stratégiája az volt, hogy új útvonalakat indít, és növeli a forgalmát, ezért volt szükség ezen infrastruktúra bővítésére.

(355) Ami a terminálon végzett munkálatokat illeti, a repülőtéri infrastruktúra nem volt alkalmas az utasforgalom folyamatos növekedésére, ami késedelmet és torlódást eredményezett. A repülőtér átméretezése ezért szükséges és arányos is volt a beérkező utasok kiszolgálásához.

(356) A beruházási támogatások az 5 876 000 EUR összértékű beruházásból 2 986 000 EUR-t tett ki, vagyis a támogatási intenzitás 50,8 % volt, amely a repülőtér kategóriájára tekintettel elfogadható.

(357) Ezenkívül a rendelkezésre álló összes információ alapján ez a támogatás szükségesnek és arányosnak tekinthető, mivel a CCI e támogatás nélkül nem tudta volna finanszírozni a szóban forgó beruházásokat, és nem állt volna módjában jelentősen nagyobb hozzájárulást nyújtani, mint amekkorát nyújtott.

(358) A 12. táblázat összefoglalja a La Rochelle-i repülőtér 2002 és 2012 közötti időszakban szerzett nettó jövedelmét és az önfinanszírozási képességét, amely a nettó jövedelem és a nem pénzzellegű költségek (alapvetően az értékcsökkenés, valamint a kötelezettségekre és díjakra képzett céltartalékok) összege. Az önfinanszírozási képességet a vállalkozás tevékenységei által generált, a beruházások finanszírozásához rendelkezésre álló összegek, a vállalkozás működőtőkéje, a hiteltörlesztések, a megtakarítások és a részvényeseknek fizetett osztalék adják.

⁽⁸⁰⁾ A Derry város repülőtérének nyújtott NN 21/2006. sz. állami támogatásról (Egyesült Királyság) szóló, 2006. május 16-i bizottsági határozat (HL C 272., 2006.11.9., 13. o.) (57) és (58) preambulumbekzdése.

⁽⁸¹⁾ A rigai repülőtér infrastruktúrájába való beruházásokhoz kapcsolódó N 41/2010. sz. állami támogatásról (Lettország) szóló, 2010. április 27-i bizottsági határozat (HL C 143., 2010.6.2., 22. o.) (35)–(37) preambulumbekzdése.

12. táblázat

A La Rochelle-i repülőtér nettó jövedelme és önfinanszírozási képessége

(ezer EUR)

Év	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Jövedelem	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Kiadás	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Nettó jövedelem	-175	-75	19	-334	-738	-559	-728	-771	-197	-491	-496
Önfinanszírozási képesség	5	228	-84	5	298	-195	-259	-679	46	-2	-30

Forrás: a francia hatóságok

- (359) A táblázatból kiderül, hogy a repülőtér 2002 és 2012 között minden évben veszteségeket halmozott fel. Ezen túlmenően a repülőtér önfinanszírozási képessége évente 298 000 EUR és -679 000 EUR között alakult ebben az időszakban. 2004-ben és 2005-ben, amikor szinte az összes beruházási támogatást nyújtották, a repülőtér önfinanszírozási képessége mindössze -84 000 EUR, illetve 5 000 EUR volt, ami a végrehajtott beruházások költségeihez képest nagyon alacsony (a 2004-ben és 2005-ben végrehajtott beruházások összköltsége: 5 830 000 EUR) ⁽⁸²⁾. A repülőtér tevékenységei által generált források így közel sem voltak elegendőek ahhoz, hogy jelentős mértékben hozzájáruljanak ezeknek a beruházásoknak a finanszírozásához.
- (360) A rendelkezésre álló adatok alapján a pénzügyi eredmény 19 000 EUR volt 2004-ben, és -334 000 EUR 2005-ben, vagyis azokban az években, amikor szinte az összes beruházási támogatást nyújtották. Ezeket az adatokat a repülőtér támogatások utáni nettó jövedelmével kell összehasonlítani, ami 2006-ban -738 000 EUR, 2007-ben pedig -559 000 EUR volt. Így, ha a szóban forgó beruházások egészét vagy akár jelentős részét a repülőtér saját forrásaiból finanszírozzák, az nagymértékben tovább növeli a repülőtér amúgy is jelentős veszteségeit.
- (361) Továbbá a veszteségek hosszú távú jellegét tekintve nem valószínű, hogy a CCI képes lett volna finanszírozni a szóban forgó beruházások jelentős részét, miközben növeli a 2005-ben mintegy 226 000 EUR, 2006-ban pedig mintegy 341 000 EUR összegű adósságát ⁽⁸³⁾.
- (362) A beruházási támogatások ezért szükségesek voltak az általuk finanszírozott beruházások végrehajtásához. Más szóval ösztönző hatásuk volt, mert a CCI a támogatások nélkül nem vállalkozott volna ezekre a beruházásokra. Továbbá megfelelnek az arányosság elvének, mert a CCI nem tudta volna jelentősen növelni a hozzájárulását az ilyen beruházások finanszírozásához.

h) Következtetés a beruházási támogatások összegegyeztetetőségéről

- (363) Az e szakaszban ismertetett okokból a Bizottság úgy véli, hogy a 2001 és 2005 közötti időszakban nyújtott beruházási támogatások az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján a belső piaccal összegegyeztethető támogatásoknak minősülnek.
- (364) Ez a következtetés a repülőtereknek nyújtott beruházási támogatásokra vonatkozóan a 2005. évi iránymutatásban meghatározott szempontokon alapul. Nem érinti a La Rochelle-i repülőtér számára a jövőben nyújtandó beruházási támogatások értékelését, amelyet a Bizottságnak a 2014. évi iránymutatás alapján esetleg el kell végeznie.

⁽⁸²⁾ A francia hatóságok által a 9. kérdésre válaszolva 2017. november 14-én benyújtott táblázat.⁽⁸³⁾ A CCI 2017. november 14-i kiegészítő végleges válaszában 6. melléklete (a 2001–2014-es időszakra vonatkozó üzleti terv, a hitelfelvétel és egyéb pénzügyi kötelezettségek sora).

7.1.3.2. A működési támogatás összeegyeztethetősége

- (365) Amint az már bizonyítást nyert, Franciaország nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el, amikor azt állította, hogy a La Rochelle-i repülőtér egészének üzemeltetése általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősül. Különösen a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetőjének azon tevékenysége nem tekinthető valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, hogy kereskedelmi utasszállító járatokat fogadott a repülőtéren. Mivel az e vizsgálat tárgyát képező különféle pénzügyi támogatási intézkedések az egész repülőtér tevékenységének finanszírozását célozták, ezek nem tekinthetők valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás máködtetése érdekében nyújtott, közszolgáltatásért járó kompenzációknak.
- (366) Ezenfelül, a fent ismertetett módon a jelen vizsgálat tárgyát képező pénzügyi intézkedések akkor sem alkotnának olyan pénzügyi ellentételezési mechanizmust, amelynek feltételeit objektív és átlátható módon, előzetesen állapították meg, és amelyhez az ellentételezés ellenőrzésének és felülvizsgálatának feltételei, illetve a túlkompensáció elkerülésére és visszafizetésére hozott intézkedések kapcsolódnak. Ekképpen a szóban forgó intézkedések nem felelnek meg az ezen ügyre *ratione temporis* alkalmazandó, a közszolgáltatásért járó kompenzáció formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály ⁽⁸⁴⁾ kumulatív feltételeinek.
- (367) Következésképpen ezen intézkedések az EUMSZ 106. cikk (2) bekezdése alapján nem nyilváníthatók összeegyeztethetőnek a belső piaccal.
- (368) A Bizottság az e vizsgálat tárgyát képező intézkedéseket megvizsgálja az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjában található különböző kritériumok alapján.
- (369) A szóban forgó intézkedések a repülőtér üzemeltetéséhez kapcsolódó finanszírozást érintik: kamatmentes visszafizetendő előlegek, a CCI gazdálkodási részlege által a La Rochelle-i repülőtérnek nyújtott szolgáltatások 2001 és 2005 közötti alulszámlázása és a helyi önkormányzatok által a La Rochelle-i repülőtér tevékenységeit népszerűsítő intézkedésekhez való hozzájárulásként a CCI-nek nyújtott támogatások.
- (370) Ezek az intézkedések működési támogatásnak minősülnek, mivel a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetésének, nem pedig a repülőtéren végrehajtott konkrét beruházások finanszírozására irányulnak. Ezt a működési támogatást jogellenesen nyújtották 2014. április 4., vagyis a 2014. évi iránymutatás alkalmazásának kezdőnapja előtt, amely iránymutatásban a Bizottság rögzítette, hogy a benne foglalt elveket fogja alkalmazni a repülőtereknek nyújtott működési támogatással kapcsolatosan folyamatban lévő valamennyi ügyben, még akkor is, ha e támogatást 2014. április 4. előtt nyújtották ⁽⁸⁵⁾.
- (371) A 2014. évi iránymutatás szerint a 2014. április 4. előtt kifizetett támogatások összeegyeztethetőnek nyilváníthatók a fedezetlen működési költségek teljes összegének mértékében, amennyiben az 5.1.2. szakaszban meghatározott feltételek teljesülnek ⁽⁸⁶⁾. Az alábbiakban a 2014. évi iránymutatás 5.1.2. szakaszában meghatározott feltételek elemzését ismertetjük.
- A támogatás előmozdítja bizonyos gazdasági tevékenység fejlődését
- (372) A visszafizetendő előlegek és az alulszámlázás a La Rochelle-i repülőtérüzemi veszteségének finanszírozására szolgált, így lehetővé tette a repülőtér további üzemelését. Ami a helyi önkormányzatok által a La Rochelle-i repülőtér tevékenységeit népszerűsítő intézkedésekhez való hozzájárulásként nyújtott támogatásokat illet, e támogatások célja a repülőtér tevékenységének fejlesztésére irányuló promóciós intézkedések finanszírozása volt.
- (373) A (329) és (332) preambulumbekkezdésben már leírt módon a La Rochelle-i repülőtér tevékenysége pozitív hatással volt La Rochelle térségének gazdasági fejlődésére, különösen az idegenforgalmi ágazatban.
- (374) A helyi gazdasági fejlődés a 2014. évi iránymutatás szerint olyan közös érdekű célnak ismerhető el, amely bizonyos feltételek teljesülése esetén indokolhatja működési támogatás nyújtását repülőtér részére 2014. április 4. előtt.
- (375) Tagadhatatlan, hogy a La Rochelle-i repülőtér jelentős utasforgalmat ért el a La Rochelle térségébe érkező turistáknak köszönhetően, és pozitív hatással volt a térségre és a helyi gazdaságra.

⁽⁸⁴⁾ A Bizottság közleménye – A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály (2011) (HL C 8., 2012.1.11., 15. o.).

⁽⁸⁵⁾ Lásd a 2014. évi iránymutatás 172. pontját.

⁽⁸⁶⁾ Lásd a 2014. évi iránymutatás 137. pontját.

- (376) Ezt a kedvező hatást a CCI az ellenőrzött növekedésre vonatkozó stratégiáról szóló 2008. évi feljegyzésében értékelte. A feljegyzés szerint a repülőtérnek az agglomeráció gazdaságához való hozzájárulása a diszkont légitársaságok utasai által a tartózkodásuk alatt a helyi gazdaságban elköltött összegnek (2007-ben 33 millió EUR) és a repülőtéri munkahelyek számának (2008-ban 167) felel meg.
- (377) Az ODIT France által 2008-ban a légi közlekedés és a turizmus fejlesztéséről készített jelentés tartalmazott egy arányszámot, amely alapján a La Rochelle-i repülőtér helyi gazdasághoz való hozzájárulása összesen 100 millió EUR-ra volt tehető 2008-ban. Ezenfelül 2008-ban 167 munkahely volt a repülőtéren.
- (378) Továbbá az egy utasra jutó kiadást és az összkiadást a 2006 és 2014 között végzett éves felmérések során számították ki, amelyek eredményei az alábbiak voltak:

13. táblázat

Egy utasra jutó kiadás és összkiadás La Rochelle térségében

(EUR-ban)

Év	Egy utasra jutó kiadás	Összkiadás
2006	336	17,8 millió
2007	471	33 millió
2008	367	27,4 millió
2009	Nincs értékelt	Nincs értékelt
2010	532,58	30 millió
2011	548,97	35 millió
2012	558,62	37 millió
2013	482,80	27,4 millió
2014	578,44	33 millió

Forrás: a francia hatóságok

- (379) A 13. táblázat szerint a repülőtér La Rochelle-i térség gazdaságához való hozzájárulása nőtt a 2006 és 2014 közötti időszakban: az egy utasra jutó kiadás 2006-ban 336 EUR volt, 2014-ben pedig 578,44 EUR-ra emelkedett.
- (380) A 2014. évi iránymutatás szerint, amennyiben egy repülőtér ugyanabban a vonzaskörzetben található, mint egy másik, kihasználatlan kapacitású repülőtér, a megalapozott utas- és áruforgalmi előrejelzéseket tartalmazó üzleti tervnek fel kell vázolnia az ugyanabban a vonzaskörzetben található repülőtér forgalmára gyakorolt valószínűsíthető hatást⁽⁸⁷⁾. A La Rochelle-i repülőtér a vonzaskörzetén belül nem áll versenyben azonos üzleti modellel rendelkező másik repülőtérrel. A niort-i és a rochefort-i repülőtér meglehetősen eltérő piaci szegmenseket szolgál ki, és ezért csak részben helyettesítheti egymást (lásd a (308) és (309) preambulumbekendést). Az angoulême-i repülőtér nincs a La Rochelle-i repülőtér vonzaskörzetében. Megállapítható tehát, hogy a La Rochelle-i repülőtér forgalmának a szomszédos repülőterekre gyakorolt valószínűsíthető hatását figyelembe vették, a jelentős hatást pedig kizárták.
- (381) A Bizottság ennél fogva úgy véli, hogy a La Rochelle-i repülőtér részére nyújtott működési támogatás hozzájárult a La Rochelle-i térség gazdaságfejlesztésével és összeköttetésével kapcsolatos cél eléréséhez.

⁽⁸⁷⁾ Lásd a 2014. évi iránymutatás 114. pontját.

b) Az állami beavatkozás szükségessége és az állami támogatás szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága

- (382) A működési támogatásra azért volt szükség, hogy a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetése pénzügyileg életképes legyen, ezáltal pedig tovább üzemeljen. Költségvetési szempontból a szóban forgó támogatás azért volt szükséges, mert a repülőtér nem volt pénzügyileg életképes, és pénzforgalmi veszteséget termelt. Az eredményeire tekintettel a repülőtér nem lett volna képes többet finanszírozni a saját forrásaiból.
- (383) A 2014. évi iránymutatás továbbá elismeri, hogy „a jelenlegi piaci körülmények között előfordulhat, hogy a kisebb repülőterek állami finanszírozás nélkül nehezen biztosítják a működésük finanszírozását”⁽⁸⁸⁾. Az iránymutatás rögzíti, hogy azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente legfeljebb 700 000 főre tehető, esetleg nem tudják fedezni működési költségeik nagy részét. A La Rochelle-i repülőtér a kisebb repülőterek közé tartozik, mivel utasforgalma várhatóan nem haladja a 300 000 főt 2020 előtt, és nem haladta meg a 200 000 főt 2007 előtt.
- (384) A 2014. évi iránymutatás szerint meg kell vizsgálni, hogy az alkalmazottakhoz képest lehetett volna-e más szakpolitikai eszközöket igénybe venni, és ezek kisebb versenytorzítással jártak volna-e⁽⁸⁹⁾. Ahogy már kiemelésre került, a repülőtér jelentős üzemi veszteséget mutatott ki a 2002 és 2012 közötti időszak mindegyik évében (2004 kivételével). További működése és az üzemeltetéséhez szükséges likviditás biztosítása érdekében tehát ebben az összefüggésben nehéz volt más eszközt elképzelni, mint az olyan vissza nem térítendő működési támogatásokat, mint a marketingintézkedésekhez nyújtott támogatások és az alulszámolás, valamint a pontos visszatérítési határidő nélküli, kamatmentes visszafizetendő előlegek.
- (385) A La Rochelle-i repülőtérnek nyújtott működési támogatás így szükséges és helyénvaló.

c) A támogatás ösztönző hatása és arányossága

- (386) A 2014. évi iránymutatás szerint meg kell vizsgálni, hogy a működési támogatások hiányában a repülőtér gazdasági tevékenysége valószínűleg jelentős mértékben csökkent volna-e, valamint hogy a támogatásokat a támogatott tevékenység elvégzéséhez szükséges minimális szintre korlátozták-e⁽⁹⁰⁾.
- (387) Mivel a La Rochelle-i repülőtér nem volt pénzügyileg életképes, a működési költségeit finanszírozó támogatási intézkedések nélkül a pénzügyeinek egyensúlyba hozása érdekében jelentősen csökkenteni kellett volna, vagy akár teljesen be is kellett volna szüntetni a tevékenységét. A támogatások ebből következően a 2014. évi iránymutatás 124. pontja értelmében vett ösztönző hatást gyakoroltak.
- (388) Továbbá a 12. táblázatból kiderül, hogy a különféle működési támogatások a repülőtér pénzügyi életképességének biztosításához szükséges összegekre korlátozódtak, és nem haladták meg azokat. A számviteli eredmény egyedül 2004-ben volt pozitív (19 000 EUR), attól eltekintve mindig negatív volt, ami arra utal, hogy a repülőtérnek nyújtott működési támogatások soha nem haladták meg a kiegyensúlyozott számviteli eredmény fenntartásához szükséges összegeket.
- (389) A CCI gazdálkodási részlege által nyújtott visszatérítendő előlegek sajátos esetén illetően, ezek a CCI számára a koncessziós megállapodásban előírt, arra irányuló kötelezettségből eredtek, hogy kiegyensúlyozott költségvetést nyújtson be a repülőtér számára. Az előlegek összegét minden évben a költségvetés elkészítésekor állapították meg oly módon, hogy kiegyensúlyozott legyen a költségvetés. A kereskedelmi és iparkamarák által üzemeltetett repülőterek költségvetésének elkészítését szigorú eljárások szabályozzák, amelyek alkalmasak annak biztosítására, hogy a költségvetés kiegyensúlyozottságát szolgáló állami hozzájárulások a szükséges minimumra korlátozódjának.
- (390) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a CCI repülőtéri részlegének nyújtott különféle működési támogatások a minimális mértékre korlátozódtak.

d) A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás értékelése

- (391) A 2014. évi iránymutatás szerint a 2014. április 4. előtt nyújtott támogatások összegegyeztetetőségének értékelése céljából a Bizottság figyelembe veszi a verseny torzulását és a kereskedelemre gyakorolt hatást⁽⁹¹⁾.

⁽⁸⁸⁾ Lásd a 2014. évi iránymutatás 117. pontját.

⁽⁸⁹⁾ Lásd a 2014. évi iránymutatás 120. pontját.

⁽⁹⁰⁾ A 2014. évi iránymutatás 124. és 125. pontja.

⁽⁹¹⁾ A 2014. évi iránymutatás 131. és 137. pontja.

- (392) Az egyik uniós repülőtér részére nyújtott állami támogatások potenciálisan negatív hatást gyakorolhatnak az összes többi uniós repülőtérre. A belső légitársasági piacon valamennyi uniós repülőtér versenyben áll egymással a légitársaságok megnyerése terén. Amennyiben olyan működési támogatásokról van szó, amelyek lehetővé teszik a repülőtér számára, hogy gazdaságilag életképes maradjon, ennek a többi repülőtérre gyakorolt általános hatásnak az intenzitása a támogatott repülőtér tevékenységének méretétől függ, ami különösen az utasok, az útvonalak és a gyakoriságok számában nyilvánulhat meg.
- (393) E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a figyelembe vett időszak (2001–2012) során a La Rochelle-i repülőtér végig kisebb repülőtér volt. A La Rochelle-i repülőtér a kisebb repülőterek közé tartozik, mivel utasforgalma várhatóan nem haladja a 300 000 főt 2020 előtt, és nem haladta meg az évi 200 000 főt 2007 előtt. A La Rochelle-i repülőtér tevékenységének volumene tehát csekély maradt. Az e repülőtér részére nyújtott támogatások ezért viszonylag korlátozott általános hatást gyakoroltak az összes többi repülőtérre.
- (394) Ugyanakkor az egy adott repülőtér részére nyújtott működési támogatások által valamely másik repülőtérre gyakorolt hatás erősebb, ha a két repülőtér közel van egymáshoz. Különösen akkor vannak kiélezett versenyben az adott térséget kiszolgálni kívánó légitársaságokra gyakorolt vonzerőt illetően, ha az egyik a másik vonzókörzetében található. Ezenfelül, amennyiben vannak a két repülőtérről azonos célállomás felé tartó járatok, a két repülőtér versenyben van azon utasok megnyerése terén is, akik e célvárosba kívánnak utazni, és akiknek ezen út vonatkozásában megvan a választási lehetőségük a két repülőtér között.
- (395) Az angoulême-i repülőtér nincs a La Rochelle-i repülőtér vonzókörzetében (lásd a (305)–(307) preambulumbekendést).
- (396) A niort-i és a rochefort-i repülőteret illetően a Bizottság a (308) és (309) preambulumbekendésben foglaltakkal azonos okokból úgy véli, hogy a szóban forgó, La Rochelle-i repülőtérnek nyújtott támogatások nem olyan mértékűek, hogy torzítsák a versenyt a niort-i és a rochefort-i repülőtérrel.
- (397) Ennek eredményeképpen a szóban forgó működési támogatások korlátozott hatást gyakoroltak a La Rochelle-i repülőtérrel szomszédos repülőterekre.
- (398) A szóban forgó támogatások valamennyi pozitív és negatív hatásának átfogó figyelembevételével a Bizottság úgy véli, hogy e támogatások nem befolyásolták a kereskedelmet a közös érdekekkel ellentétes mértékben.
- (399) A szóban forgó támogatások által a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt hatással összefüggő fenti körülményekre figyelemmel, valamint tekintettel e támogatásoknak a La Rochelle-i repülőteret magában foglaló térség gazdasági fejlődéséhez való jelentős hozzájárulására, különösen a helyi turizmus és a térségben folytatott üzleti tevékenység szempontjából kedvező hatás miatt a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó támogatások nem befolyásolták a versenyt és a kereskedelmet a közös érdekekkel ellentétes mértékben.

e) Következtetés a működési támogatások összeegyeztethetőségéről

- (400) A fentiekre figyelemmel a visszafizetendő előlegek, az eseti működési támogatások, a CCI gazdálkodási részlege által a La Rochelle-i repülőtérnek nyújtott szolgáltatások 2001 és 2005 közötti alulszámlázása, valamint a promóciós intézkedésekhez nyújtott támogatások az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethető támogatásnak minősülnek.
- (401) Ez a következtetés a 2014. évi iránymutatásban a repülőtereknek 2014. április 4. előtt nyújtott működési támogatások összeegyeztethetőségének értékelése érdekében meghatározott sajátos szempontokon alapul. Nem érinti a La Rochelle-i repülőtér számára a jövőben nyújtandó támogatások értékelését, amelyet a Bizottságnak a 2014. április 4. után nyújtott támogatások tekintetében a 2014. évi iránymutatásban meghatározottak alapján esetleg el kell végeznie.

7.2. A légitársaságok javára hozott intézkedések

7.2.1. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatás megléte

- (402) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy „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 torzíja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

- (403) Ahhoz, hogy egy intézkedés állami támogatásnak minősüljön, az alábbi feltételek mindegyikének teljesülnie kell:
- a kedvezményezettnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak kell lennie, ami azt feltételezi, hogy a kedvezményezett gazdasági tevékenységet folytat,
 - a szóban forgó intézkedést állami forrásból kell biztosítani, és annak az államnak betudhatóknak kell lennie,
 - az intézkedésnek szelektív előnyt kell biztosítania a kedvezményezettje vagy a kedvezményezettjei számára,
 - a szóban forgó intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és valószínűsíthetően érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.2.1.1. A vállalkozás fogalma

- (404) Annak meghatározásához, hogy a vizsgált intézkedések állami támogatásnak minősülnek-e, meg kell határozni, hogy a kedvezményezettek – a Ryanair/AMS és a Jet2 – az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak minősülnek-e. Vitathatatlan, hogy ez a két társaság légi közlekedési és hirdetési szolgáltatásokat nyújtó szervezet. Ilyen minőségükben ezek a társaságok gazdasági tevékenységet folytatnak.

7.2.1.2. Állami források és az államnak való betudhatóság

- (405) A hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező különböző szerződések egyrészt a légitársaságok, másrészt a CCI között jöttek létre.
- (406) A Bizottság először is rámutat arra, hogy a szóban forgó intézkedések (azaz az említett szerződések alapján biztosított állami kifizetések) államnak való betudhatóságának konkrét értékeléséhez a CCI egésze, a CCI gazdálkodási részlege és a CCI repülőtéri részlege közötti különbségtétel nem releváns. A CCI repülőtéri részlege nem rendelkezik a CCI-étől elkülönülő, önálló jogi személyiséggel, és a különböző szerződéseket a CCI elnöke kötötte meg, vagy azok megkötésére az ő ellenőrzése mellett került sor. A CCI repülőtéri részlege nem önálló jogalany, amely kizárólag a repülőtér napi szintű üzemeltetése tekintetében rendelkezik döntéshozatali autonómiával. Következésképpen a piaczgazdasági szereplő teszt alkalmazása érdekében a CCI repülőtéri részlegének és a CCI egészének magatartását együttesen kell értékelni a légitársaságokkal és leányvállalataikkal való kapcsolatuk tekintetében. A Bizottság emlékeztet arra, hogy már a határozathozatali gyakorlatában is ezt a megközelítést követte ⁽⁹²⁾.
- (407) Ahogyan a 7.1.1.2. szakaszban már megállapításra került, a CCI olyan állami hatóság, amelynek minden forrása állami forrásnak tekintendő, és amelynek határozatai az állami támogatásokra vonatkozó ítélkezési gyakorlat értelmében az államnak tudhatók be.
- (408) A CCI és a Ryanair az észrevételeiben azt állítja, hogy a CCI által a légitársaságokkal kötött szerződések nem tekinthetők az államnak betudhatóknak.
- (409) Először is a Ryanair és a CCI arra hivatkozva vitatja a szóban forgó különböző intézkedések államnak való betudhatóságát, hogy az államnak nincs befolyása a kereskedelmi és iparkamarák döntéseire, és csupán felügyeleti szerepet tölt be. A Ryanair és a CCI elsősorban arra a tényre alapozza érvelését, hogy a kereskedelmi és iparkamarák nem épülnek be funkcionálisan az állami struktúrákba, mivel a kereskedelmi és iparkamarák irányító testületeinek valamennyi tagja kereskedő vagy kereskedelmi társaságok ügyvezetője, és az állam egyetlen képviselője számára sem tartanak fenn tisztséget. A Ryanair rámutat továbbá az Államtanács egyik véleményére, amely azt igazolja, hogy a kereskedelmi és iparkamarák függetlenek az államtól. E vélemény szerint az a tény, hogy a kereskedelmi és iparkamarák „az államhoz tartoznak, amennyiben bármely közjogi szervnek technikailag egy jogi személyhez kell tartoznia, önmagában nem jelent alárendeltséget”.
- (410) A Ryanair és a CCI észrevételeiben állítottakkal ellentétben e tekintetben nincs jelentősége annak, hogy a kereskedelmi és iparkamarákat kereskedők és vállalkozásvezetők által megválasztott személyek irányítják, és azokban semmilyen tisztséget nem tartanak fenn az állam képviselői számára. A kereskedelmi és iparkamarák e tekintetben hasonlóak a helyi és regionális önkormányzatokhoz, amelyeket (szigorú értelemben véve) az államtól független helyi, választott tisztviselők, nem pedig más állami hatóságok által kinevezett köztisztviselők irányítanak. Ezenkívül a nemzeti parlamentek is választott képviselőkől állnak. A parlamentek azonban a demokratikus államok egyik alapvető közhatalmi szervét jelentik.

⁽⁹²⁾ A nimes-i repülőtérrel szőlő, a 12. lágjegyzetben említett bizottsági határozat (306) preambulumbekkezdése.

- (411) Ezenfelül a kereskedelmi és iparkamarák tevékenysége felett gyakorolt (szigorú értelemben vett) állami befolyás vagy ellenőrzés mértéke sem releváns, mivel ezek a szervezetek maguk is állami hatóságok. A kereskedelmi és iparkamarák helyzete eltér a közzállalkozások helyzetétől, amelyek tekintetében a Bíróság a Stardust Marine ügyben hozott ítéletben ⁽⁹³⁾ egyértelművé tette az államnak való betudhatóság kritériumait. Egy olyan közzállalkozás által hozott intézkedés esetében, amelynek elsődleges célja gazdasági tevékenység folytatása, meg kell határozni, hogy az adott vállalkozást ellenőrző állami hatóságok – például az említett vállalkozásban fennálló tőkerészesedésük miatt – részt vesznek-e a szóban forgó intézkedés elfogadásában. A kereskedelmi és iparkamarák helyzete abban különbözik, hogy egy ilyen testület maga is a közigazgatás részét képezi vagy „közreműködő állami hatóság” és így a törvény által általános érdekek kielégítése céljából létrehozott állami hatóság. Következésképpen annak meghatározásához, hogy a kereskedelmi és iparkamarák döntése az államnak betudható-e (az állami támogatásokra vonatkozó ítélkezési gyakorlat tág meghatározása szerint), nem szükséges annak meghatározása, hogy a szóban forgó döntés meghozatalában más állami hatóság (például a szó szoros értelmében vett állam vagy egy helyi önkormányzat) is részt vett-e. Egy ilyen döntés valójában szükségszerűen megfelel az államnak való betudhatóság kritériumának.
- (412) A Bizottság a határozathozatali gyakorlatában korábban is ezt a megközelítést követte, amelyet az ítélkezési gyakorlat is megerősített. Ennek megfelelően a Bizottság a Var Megyei Kereskedelmi és Iparkamara tekintetében megállapította, hogy „ – mivel a francia jogszabályok értelmében állami szerv – meghatározott földrajzi területen végzi a tevékenységét, választott tagok irányítják, és a cégjegyzékbe felvett vállalkozásoktól beszedett adók állnak rendelkezésére, ezért a 2000/52/EK bizottsági irányelv értelmében vett »állami hatóságok« közé sorolandó. Ezért nem szükséges meghatározni, hogy az intézkedés a *Stardust Marine* ítélkezési gyakorlatnak értelmében az államnak tulajdonítható-e” ⁽⁹⁴⁾. A Törvényszék a nîmes-i kereskedelmi és iparkamara és a pau-i kereskedelmi és iparkamara által a légitársaságoknak nyújtott támogatásokkal kapcsolatban a közelmúltban hozott ítéleteiben megerősítette ezt a megközelítést: „a Bizottság [...] ezen összes ténybeli körülmény alapján helyesen állapíthatta meg, hogy a CCIPB-hez hasonló kereskedelmi és iparkamarákat olyan állami hatóságoknak kell tekinteni, amelyeknek minden döntése – az állam központi igazgatása vagy a területi önkormányzatok által hozott döntésekkel azonos módon – szükségképpen betudható az államnak” ⁽⁹⁵⁾. Ez az elemzés a jelen ügyben a CCI-re is vonatkozik.
- (413) A CCI továbbá úgy véli, hogy a jelen ügyben folytatott tevékenység – azaz a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetése – magánszektorbeli szereplők közreműködésével, rendes versenyfeltételek mellett folytatott gazdasági tevékenység. Ez az érv azonban felesleges, mivel semmi sem zárja ki, hogy állami szervek ⁽⁹⁶⁾, például kereskedelmi és iparkamarák ⁽⁹⁷⁾ gazdasági tevékenységet folytassanak. Továbbá amint az a 7.1.1.2. szakaszban bizonyításra került, a kereskedelmi és iparkamarák létjogosultsága és elsődleges célja a törvény által rájuk ruházott általános érdekű feladatokban rejlik. A kereskedelmi és iparkamarák ipari és kereskedelmi tevékenységei tehát az általános érdekű feladataikat kiegészítő tevékenységek, és céljuk e feladatok ellátásának elősegítése.
- (414) Valamennyi fenti okból kifolyólag a CCI és a Ryanair érvei nem relevánsak, és a CCI által kötött és az e vizsgálat tárgyát képező különböző szerződéseket az államnak betudhatónak kell tekinteni, amelyek állami források felhasználásával járnak.
- (415) A fentiek alapján a Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az említett szerződések megkötése az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami források felhasználásával jár, és az említett szerződések megkötésére vonatkozó döntések az államnak tudhatók be.

7.2.1.3. A Buzz és az easyJet javára biztosított szelektív előny

- (416) Ami a Buzz légitársaságot illeti, amint arra a 3.2.2.3. szakasz rámutat, Franciaország egyértelművé tette, hogy a Buzz nem részesült marketingcélú kifizetésekben, mivel a CRC jelentésében a Buzz kapcsán említett promóciós intézkedések és kommunikációs kiadások valójában a Maison de la France-szal, nem pedig a Buzz légitársasággal kötött szerződés alapján folytatott kommunikációs tevékenységekhez kapcsolódnak. Ráadásul ezek a promóciós intézkedések nem kapcsolódtak a Buzz légitársasághoz. A hivatalos vizsgálati eljárás így eloszlatta a Bizottságnak a Buzz részére nyújtott lehetséges támogatás meglétével kapcsolatos kétségeit.

⁽⁹³⁾ 2002. május 16-i ítélet, Franciaország kontra Bizottság, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 52. pont.

⁽⁹⁴⁾ Lásd: a Bizottság határozata (2006. június 22.) az N 563/2005. sz. állami támogatásról – Franciaország – A Ryanairnek a Toulon és London közötti légi járatra nyújtott támogatás (HL C 204., 2006.8.26., 4. o.), (16) preambulumbekkezdés.

⁽⁹⁵⁾ Lásd az 53. lábjegyzetben hivatkozott T-53/16. sz., Ryanair DAC kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 85–89. pontját. Lásd az 53. lábjegyzetben hivatkozott T-165/15. sz., Ryanair DAC kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 101. pontját.

⁽⁹⁶⁾ Lásd: a Bíróság 1991. április 23-i ítélete, Höfner és Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, 21. pont.

⁽⁹⁷⁾ Lásd az 53. lábjegyzetben hivatkozott T-53/16. sz., Ryanair DAC kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 90–91. pontját.

- (417) Ami az easyJet légitársaságot illeti, amint arra a 3.2.2.4. szakasz rámutat, Franciaország egyértelművé tette, hogy a CRC jelentésében szereplő információkkal ellentétben az easyJet nem részesült marketing- vagy hirdetési szolgáltatásokra nyújtott finanszírozásban. A hivatalos vizsgálati eljárás így elosztotta a Bizottságnak az easyJet részére nyújtott lehetséges támogatás meglétével kapcsolatos kétségeit.

7.2.1.4. A vizsgált időszakban a CCI-vel kötött szerződések által a Flybe és az Aer Arann javára biztosított szelektív előny

- (418) A Flybe és az Aer Arann légitársaságokkal kötött szerződések jelentős díjkezdményeket eredményeztek, ami a szóban forgó légitársaságok számára biztosított előnyt jelent.
- (419) A szerződések megkötésére a CCI 2008. március 27-i díjszabási határozatában meghatározott feltételek mellett került sor; e határozat a repülőtéri díjak tekintetében fokozatosan csökkenő kedvezmények rendszeréről rendelkezett, amely az új útvonalak indítása vagy a meglévő útvonalaknak a téli menetrendi időszakban is folytatódó üzemeltetése esetében legfeljebb három évre terjed ki.
- (420) Úgy tűnik, hogy ez a kedvezményrendszer a La Rochelle-i repülőtérrel útvonalakat üzemeltető vagy üzemeltetni kívánó, és a 2008. március 27-i díjszabási határozatban meghatározott feltételeknek megfelelő összes légitársaságra vonatkozott. Ezeket a kedvezményeket bármelyik légitársaság igénybe vehette új útvonalak indítása vagy a meglévő útvonalaknak a téli menetrendi időszakban is folytatódó üzemeltetése esetén. Ezenkívül semmi nem utal arra, hogy az adott feltételek hatásaként a kedvezmények bizonyos légitársaságokra korlátozódtak volna.
- (421) Így, mivel a kedvezményrendszer kialakítása és alkalmazása megkülönböztetésmentes módon történt, a Flybe és az Aer Arann javára biztosított előny nem szelektív⁽⁹⁸⁾. Következésképpen a Flybe és az Aer Arann esetében alkalmazott kedvezményrendszer nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatásnak, mivel a szelektivitás feltétele nem teljesül.

7.2.1.5. A Ryanair/AMS és a Jet2 javára biztosított előny fennállása a vizsgált időszakban a CCI-vel kötött szerződésekben

- (422) Ami a Ryanair futópálya-világítási díjak alóli mentességét illeti, a hivatalos vizsgálati eljárás egyértelművé tette, hogy a mentesség abból fakadt, hogy a Ryanair járatait nappal üzemeltették, és ezért nem volt világítás használatára nem volt szükség. Ez a mentesség tehát semmilyen gazdasági előnnyel nem jár a Ryanair számára.
- (423) Ami a Ryanairrel kötött egymást követő szerződésekben, különösen az 1. sz. szerződésben előírt földi kiszolgálást illeti, a hivatalos vizsgálati eljárás elosztotta a Bizottságnak az említett szolgáltatások tényleges létezésével kapcsolatos kétségeit. Amint az a (72) preambulumbekkezdésben szerepel, a CCI csak közvetítőként járt el a Ryanair és az Atlantica (a földi kiszolgálást végző társaság) között, és az 1. szerződés csupán az Atlantica által megállapított árszabást határozta meg. A Ryanairrel kötött egymást követő szerződésekben előírt földi kiszolgálás tehát nem jár gazdasági előnnyel a Ryanair számára.
- (424) Ami a többi intézkedést illeti, annak megállapítása érdekében, hogy a megkötött szerződések előnyt biztosítanak-e az érintett légitársaságok számára, a Bizottságnak elvileg meg kell vizsgálnia, hogy hasonló körülmények között egy rendes piacgazdasági feltételek mellett működő repülőtér-üzembentartó kötött volna-e a CCI által kötött kereskedelmi megállapodásokhoz hasonló vagy azokkal azonos kereskedelmi megállapodásokat.
- (425) A szóban forgó szerződések értékeléséhez megjegyzendő, hogy az e szerződésekben foglalt támogatás meglétéét és összegét is az aláírásuk időpontjában fennálló helyzet fényében kell értékelni⁽⁹⁹⁾. Ezért annak meghatározásához, hogy a repülőtér-üzembentartó nyereségkilátások által motivált, körültekintő piacgazdasági befektetőként járt-e el⁽¹⁰⁰⁾, az aláírt szerződéseket minden egyes érintett időszak tekintetében – azaz az aláírásuk időpontjában – értékelni kell.

⁽⁹⁸⁾ Lásd többek között: a Bíróság 2016. december 21-i ítélete, Bizottság kontra Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, 40–67. pont.

⁽⁹⁹⁾ Lásd a fenti 94. lábjegyzetben hivatkozott T-165/15. sz., Ryanair DAC kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 71–72. pontját.

⁽¹⁰⁰⁾ Lásd a 30. lábjegyzetben említett Alfa Romeo ügyben hozott ítélet 20. pontját, valamint a 30. lábjegyzetben említett, Alitalia kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 84. pontját.

(426) Az egyrészt a körütekintő gazdasági szereplő tesztjének alkalmazására, másrészt az üzleti tervek rekonstruálására alkalmazott módszerre vonatkozó különböző módszertani megfontolások vizsgálatát követően a Bizottság elemezni fogja a szóban forgó különböző intézkedéseket.

a) A körütekintő gazdasági szereplő tesztjének alkalmazásához használt módszerre vonatkozó módszertani megfontolások

(427) A körütekintő gazdasági szereplő tesztjének alkalmazásához használt módszer meghatározása érdekében a következő módszertani kérdéseket kell megvizsgálni:

- 1. A marketingszolgáltatási szerződéseket és a repülőtéri szolgáltatási szerződéseket külön-külön vagy együttesen kell-e elemezni?
- 2. A piaczgazdasági szereplő elvének alkalmazásához a többletnyereségesség elemzése tekintetében mennyire helyénvaló a hivatalos vizsgálati eljárás keretében vizsgált repülőtéri szolgáltatási szerződések feltételeinek és a más repülőtereken kiszámlázott repülőtéri díjaknak az összehasonlító elemzése?
- 3. Milyen előnyöket vehetett volna figyelembe egy feltételezett piaczgazdasági szereplő a marketingszolgáltatási szerződések aláírásakor?
- 4. Milyen időtávot választott volna egy piaczgazdasági szereplő a repülőtéri szolgáltatási szerződés és/vagy a marketingszolgáltatási szerződés aláírásához fűződő érdek értékeléséhez?

1. A repülőtéri szolgáltatási szerződések és a marketingszolgáltatási szerződések együttes elemzése

(428) A körütekintő piaczgazdasági szereplő tesztjének alkalmazásához a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy a CCI által a Ryanairrel és az AMS-szel kötött, a 9. táblázatban említett repülőtéri szolgáltatási szerződéseket és marketing-szolgáltatási szerződéseket együttesen kell-e értékelni ⁽¹⁰¹⁾.

(429) Franciaország kijelentette, hogy egyetért ⁽¹⁰²⁾ az eljárás megindításáról szóló határozatban alkalmazott megközelítéssel, amely a közösen aláírt repülőtéri szolgáltatási szerződések és marketing-szolgáltatási szerződések együttes értékeléséből állt.

(430) A Ryanair azonban vitatja ezt a megközelítést, mivel úgy véli, hogy az AMS-szel kötött marketing-szolgáltatási szerződéseket a Ryanairrel kötött repülőtéri szolgáltatási szerződésektől elkülönítve kell elemezni. Az AMS szintén úgy véli, hogy az általa a CCI-vel kötött szerződéseknek a repülőtéri szolgáltatási szerződésekétől eltérő, önálló üzleti jelentősége van.

(431) Helyénvaló tehát mérlegelni, hogy a marketing-szolgáltatási szerződések a repülőtéri szolgáltatási szerződésektől eltérő jelentőséggel bírnak-e, ahogyan azt a Ryanair állítja. E kérdés megválaszolásához az alábbi kérdésekre kell válaszolni:

- A Ryanairt és leányvállalatát, az AMS-t külön-külön vagy együttesen kell-e figyelembe venni a gazdasági előny fennállásának megállapításához?
- Milyen feladatot látott el a CCI a marketing-szolgáltatások vásárlásakor?
- Van-e elválaszthatatlan kapcsolat a repülőtéri szolgáltatási szerződések és a marketing-szolgáltatási szerződések között?

A Ryanair és az AMS együttes elkülönített elemzése a gazdasági előny fennállásának megállapítása céljából

(432) Ami az egyrészt a CCI, másrészt a Ryanair és az AMS között létrejött szerződéseket illeti, a Bizottságnak először azt kell megvizsgálnia, hogy a Ryanairt és leányvállalatát, az AMS-t önállóan vagy együttesen kell-e figyelembe venni a szerződések megkötésének időpontjában esetlegesen fennálló gazdasági előnyük megállapításához.

⁽¹⁰¹⁾ Pontosítani kell, hogy a repülőtéri szolgáltatási szerződések és a marketing-szolgáltatási szerződések együttes értékelésének kérdése a Jet2 légitársaságra nem vonatkozik. A CCI repülőtéri részlege a Jet2 légitársasággal egyetlen szerződést kötött, amely repülőtéri szolgáltatásokra és marketingcélú hozzájárulás fizetésére vonatkozó rendelkezéseket tartalmazott.

⁽¹⁰²⁾ Franciaország 2012. április 13-i válaszában 253. pontja.

- (433) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a szerződések aláírásakor az AMS a Ryanair 100 %-ban tulajdonolt leányvállalata volt, amelynek vezetői a Ryanair felső vezetői voltak ⁽¹⁰³⁾, és hogy a társaságot kizárólag azzal a céllal hozták létre, hogy marketingszolgáltatásokat nyújtson a Ryanair honlapján, más tevékenységet nem végzett. Az AMS a Ryanair érdekében és ellenőrzése alatt járt el, és nyereségét osztalék, illetve a cégérték növelése formájában juttatta el a Ryanairhez. Következésképpen feltételezhető, hogy a Ryanair döntő befolyást gyakorolt az AMS magatartására.
- (434) Ráadásul míg a marketingszolgáltatások vásárlása eleinte a Ryanairrel kötött két szerződés – egy 2003. december 1-jén kötött és egy 2004. január 1-jén kötött szerződés – alapján történt, a CCI később az AMS-től vásárolt marketingszolgáltatásokat 2006. április 1-jétől kötött szerződések alapján. Az a tény, hogy az AMS felváltotta a Ryanairt a CCI marketingszolgáltatójaként, arra is rávilágít, hogy a Ryanair és leányvállalata, az AMS – a CCI-vel kötött különböző szerződések vonatkozásában – kapcsolatban állnak.
- (435) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az AMS-szel kötött marketingszolgáltatási szerződések mindegyike a szándéknyilatkozatában kiköti, hogy kizárólag a Ryanair azon kötelezettségvállalásához kapcsolódik, hogy járatokat üzemeltet a La Rochelle-i repülőtérrel.
- (436) Így az a tény, hogy az AMS a Ryanair tevékenységétől eltérő tevékenységet folytat, nem fedheti el e két tevékenység – a légitársaságok üzemeltetése és légitársaságok javára végzett hirdetési tevékenység – kifejezetten egymást kiegészítő jellegét.
- (437) Végezetül a Bizottság rámutat, hogy ezt a megközelítést már a közelmúltbeli határozathozatali gyakorlatában ⁽¹⁰⁴⁾ is alkalmazta, és azt az ítélkezési gyakorlat ⁽¹⁰⁵⁾ is alátámasztja.
- (438) Mindezen okokból kifolyólag a Bizottság úgy véli, hogy a Ryanair és az AMS javára hozott intézkedéseket együttesen kell értékelni a gazdasági előny fennállásának meghatározásához, mivel a Ryanair és az AMS a szóban forgó intézkedések egyetlen kedvezményezettje ⁽¹⁰⁶⁾.

A CCI által a marketingszolgáltatások vásárlásakor ellátott feladat

- (439) Az egyik megközelítés annak figyelembevétele lenne, hogy a CCI a marketingszolgáltatási szerződéseket ⁽¹⁰⁷⁾ repülőtér-üzembentartóként írta alá, ezért a magatartását egy nyereségkilitás által motivált, feltételezett repülőtér-üzembentartó magatartásával kellene összehasonlítani.
- (440) Egy másik megközelítés annak figyelembevétele lenne, hogy a CCI egy általános érdekű feladattal – konkrétan La Rochelle és térsége gazdaságfejlesztésével – megbízott szervezetként járt el, és hogy ezeket a marketingszolgáltatásokat e feladat teljesítése érdekében vásárolta, függetlenül attól, hogy a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetője volt. E második megközelítés alapja az a tény, hogy a CCI-t a jogszabályok ilyen gazdaságfejlesztési feladattal bízták meg.

⁽¹⁰³⁾ Lásd az Akvitániai Regionális Számviteli Kamara által Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamaráról 2006. október 19-én kiadott jelentést, amely többek között arra a következtetésre jut, hogy „az AMS egyszerűen a Ryanairhez kötődő vállalkozás, amelyet a Ryanair két vezető tisztségviselője irányít”. A jelentés megtekinthető a következő címen: www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf

⁽¹⁰⁴⁾ E tekintetben lásd a pau-i repülőtérre vonatkozó, a 12. lágjegyzetben említett bizottsági határozatot, különösen annak (290) preambulumbekzdését. Lásd még: a Bizottság (EU) 2017/1861 határozata (2016. július 29.) az SA.33983 (2013/C) (korábbi 2012/NN) (korábbi 2011/N) számú állami támogatásról – Olaszország – Közszolgáltatási kötelezettségekért nyújtott kompenzáció a szardíniai repülőterek számára (HL L 268., 2017.10.18., 1. o.), különösen annak (353) preambulumbekzdése.

⁽¹⁰⁵⁾ Lásd a fenti 53. lágjegyzetben említett T-165/15. sz., Ryanair DAC kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 184. pontját, a T-53/16. sz., Ryanair DAC kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 207–212. pontját.

⁽¹⁰⁶⁾ A Bizottság ezért az értékelés további részében időnként a „Ryanair/AMS” kifejezést használja a szóban forgó intézkedések kedvezményezettjének megjelölésére.

⁽¹⁰⁷⁾ A helyi gazdaságfejlesztésre irányuló bármely olyan közpolitikai célkitűzés sérelme nélkül, amelyet az üzemeltető a szóban forgó szerződések aláírásakor esetlegesen követett.

- (441) Ezen alternatív megközelítés keretében ellenőrizni kell egyrészt azt, hogy a szóban forgó szolgáltatások megfelelnek-e az ajánlatkérő szerv „tényleges szükségletének” (például azért, mert a térségfejlesztésre nyújtott támogatás miatti gazdasági hatás maximalizálására irányuló törekvéshez kapcsolódhatnak), másrészt pedig azt, hogy azokat a „piaci ár” alatti vagy azzal megegyező áron szerezték-e be ⁽¹⁰⁸⁾, függetlenül attól, hogy a piaci árat ajánlati felhívást követően vagy alternatív módszerrel határozták-e meg.
- (442) A Bizottság megjegyzi, hogy sem Franciaország ⁽¹⁰⁹⁾, sem a CCI ⁽¹¹⁰⁾ nem jelezte konkrétan az észrevételeiben, hogy a marketingszolgáltatási szerződések megkötésekor közpolitikai okokból járt el.
- (443) Igaz, hogy Franciaország a (210) preambulumbekkezdésben azzal érvelt, hogy az intézkedések lehetővé tennék, hogy a repülőtér tevékenységei pozitív hatást gyakoroljanak a térség fejlődésére, és ezért „természetesnek” tartja, hogy a területükön a gazdaság és a turizmus fejlesztésére törekvő helyi és regionális önkormányzatok olyan szolgáltatásokat vesznek igénybe, amelyek lehetővé teszik számukra a területük népszerűsítését és látogatók vonzását. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy a CCI nem ért egyet ezzel az állítással (lásd a (445) preambulumbekkezdést), és ezt az állítást ellensúlyozzák a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását követően tett, a (212) preambulumbekkezdésben foglalt észrevételek, amelyekben Franciaország úgy véli, hogy „a CCI-t a vizsgált szerződések megkötésére készített megfontolások tekintetében a La Rochelle-i repülőtérre és térségére, valamint a repülőtér által kiszolgált valamennyi célállomásra vonatkozó hirdetéseknek a Ryanairéhez hasonló látogatottságú honlapon való elhelyezhetősége további ügyfelek vonzására adódó lehetőséget teremtett, amelyet a repülőtér forgalmának és ezáltal bevételeinek természetes módon történő növelésére törekvő CCI természetesen megragadott”. Franciaország hozzáteszi, hogy „a La Rochelle-i repülőtér szempontjából a marketingtámogatási stratégiája eredményes volt, mivel az időszak során az utasok számának jelentős növekedését eredményezte, ami a repülőtéri díjak és a nem légiforgalmi bevételek folyamatos emelkedéséhez vezetett [...]”.
- (444) Ezen túlmenően a Bizottság megjegyzi, hogy a jelen ügyben Franciaország – az előző preambulumbekkezdésben említett, térségfejlesztésre vonatkozó általános megfontolásokon túl – nem pontosította, hogy miként határozta meg a légitársaságok finanszírozását e közérdekű célkitűzés elérése érdekében, amelyet egyébként nem határozott meg pontosan, és amelyhez nem kapcsolt mérhető kritériumokat sem. A Bizottság ezért megjegyzi, hogy Franciaország nem nyújtott be olyan számszerűsített előzetes gazdasági elemzést, amely felhasználható lenne a finanszírozási intézkedések térségfejlesztésre irányuló közérdekű céljának elérésére gyakorolt gazdasági hatás ok-okozati szempontú és egyértelmű megállapítására.
- (445) A CCI a maga részéről az első megközelítést alátámasztó információkat szolgáltatott. A CCI a 2012. június 4-i észrevételeiben azt állította, hogy „a CCI-t a nyereségkilitás készítette a [marketing]szerződések megkötésére”. A CCI továbbá azt állította, hogy „a CCI-t a vizsgált szerződések megkötésére készített megfontolások tisztán üzleti jellegűek voltak, és az adott szerződések által a repülőtér számára biztosított kereskedelmi előny értékelése megfelelő volt. A La Rochelle-i repülőtérre és térségére, valamint a repülőtér által kiszolgált valamennyi célállomásra vonatkozó hirdetéseknek a Ryanairéhez hasonló látogatottságú honlapon való elhelyezhetősége lehetőséget teremtett további külföldi ügyfelek vonzására, amelyet a repülőtér forgalmának és ezáltal bevételeinek természetes módon történő növelésére törekvő CCI nyilvánvalóan megragadott”. Ugyanezen észrevételekben a CCI arra a megállapításra jutott, hogy „a La Rochelle-i repülőtér által az AMS-szel kötött marketingszerződések – amellett, hogy javították a repülőtér arculatát és az általa kiszolgált térség vonzerejét – hozzájárultak a Ryanairrel fennálló kapcsolat általános nyereségességéhez [...], mivel a szóban forgó hirdetési tevékenység további, légiforgalmi és nem légiforgalmi bevételeket eredményezett, amelyeket a Ryanair által a repülőtérre szállított, és a szóban forgó, célzott és hatékony hirdetési tevékenység révén e célállomásra vonzott külföldi utasok generáltak”. Ezek a tényezők arra utalnak, hogy a CCI szerint a magatartását ugyanúgy kell értékelní, mint a repülőtér-üzembentartó magatartását ⁽¹¹¹⁾.
- (446) A Bizottság úgy véli, hogy a fent említett két megközelítés közül az első alkalmazandó. Általános gyakorlat, hogy a repülőtér-üzembentartó gazdasági tevékenysége keretében olyan megállapodásokat köt a légitársaságokkal, amelyek különböző díjakat állapítanak meg, és bizonyos esetekben jelentős ösztönzőket és marketingtámogatást nyújtanak az adott légitársaságoknak ⁽¹¹²⁾. E tekintetben a Bizottság úgy véli, hogy a marketingszolgáltatási szerződések megkötése elvileg a repülőtér-üzembentartók gazdasági tevékenységébe tartozik ⁽¹¹³⁾.

⁽¹⁰⁸⁾ Lásd például: az Elsőfokú Bíróság 1999. január 28-i ítélete, BAI kontra Bizottság, T-14/96, EU:T:1999:12, 75. és 76. pont, valamint az Elsőfokú Bíróság 2003. augusztus 5-i ítélete, P & O European Ferries (Vizcaya), SA és Diputación Foral de Vizcaya kontra Bizottság, T-116/01. és T-118/01. egyesített ügyek, EU:T:2003:217, 117. pont.

⁽¹⁰⁹⁾ Lásd a (205)–(214) preambulumbekkezdést.

⁽¹¹⁰⁾ Lásd a (171)–(177) preambulumbekkezdést.

⁽¹¹¹⁾ Itt tehát nem szükséges megállapítani azt a piaci árat, amelyet Franciaországnak vagy a CCI-nek kellett volna fizetnie azért, hogy a térség gazdaságát a légitársaságok támogatása révén fejlessze, mivel ez utóbbi megközelítés nem Franciaország vagy a CCI által alkalmazott megközelítés.

⁽¹¹²⁾ A 2014. évi iránymutatás 7. pontja.

⁽¹¹³⁾ Megjegyzendő továbbá, hogy a 2014. évi iránymutatás 3.5. pontja előírja, hogy az értékelés során a piaczgazdasági magánszereplő elvének alkalmazásához figyelembe kell venni az ösztönzőket és a marketingtámogatást.

- (447) Ezért a légitársaságok javára biztosított előny meglétének megállapításához a (439) preambulumbekkezdésben említett első megközelítést kell alkalmazni; ennek keretében össze kell hasonlítani a CCI magatartását egy nyereségkialtás által motivált, és a La Rochelle-i repülőteret a CCI helyett üzemeltető feltételezett piacgazdasági szereplő magatartásával. A Bizottság rámutat arra, hogy ez a megközelítés már a 2014. évi iránymutatásban ⁽¹¹⁴⁾ és a közelmúltbeli határozathozatali gyakorlatában is érvényesült ⁽¹¹⁵⁾, amelyet az ítélezési gyakorlat is megerősített ⁽¹¹⁶⁾.
- (448) Ez a következtetés, amely a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződésekre vonatkozik, ugyanezen okok miatt a Jet2-vel kötött szerződésre is vonatkozik.

A marketingszolgáltatási szerződések és a repülőtéri szolgáltatási szerződések egymástól elválaszthatatlan jellege

- (449) A Bizottság két forgatókönyvet határozott meg. Az első forgatókönyvben egy vagy több marketingszolgáltatási szerződés aláírására kerül sor a repülőtéri szolgáltatási szerződéssel egy időben, és azok egyetlen ügyletet alkotnak. Ebben az esetben a piacgazdasági szereplő értékelését az ügylet részét képező összes szerződésre vonatkozóan el kell végezni. A második forgatókönyv szerint a marketingszolgáltatási szerződés(ek) aláírására nem egy repülőtéri szolgáltatási szerződéssel egy időben kerül sor. Ebben az esetben az ügylet értékelése kizárólag a marketingszolgáltatási szerződésekre összpontosít. A piacgazdasági szereplő értékelése azonban figyelembe veszi a marketing-szerződések aláírásakor hatályos repülőtéri szolgáltatási szerződéseket a CCI bevételeinek értékeléséhez.
- (450) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a 9. táblázatban említett marketingszolgáltatási szerződések mindegyikét értékelni kell annak megállapítása érdekében, hogy azok elválaszthatatlanul kapcsolódhatnak-e egy vagy több repülőtéri szolgáltatási szerződéshez, sőt adott esetben más marketingszolgáltatási szerződéshez. E kapcsolat elválaszthatatlan jellegének értékelése céljából a Bizottság a következő észrevételek megtételét tartja szükségesnek.
- (451) Először is az a tény, hogy a CCI egyes marketingszolgáltatási szerződéseket az AMS-szel, nem pedig a Ryanairrel kötött meg, nem akadályozza a marketingszolgáltatási szerződések és a repülőtéri szolgáltatási szerződések együttes értékelését. Mindkét szerződéstípust ugyanazok a felek kötötték, mivel – ahogyan a (432)–(438) preambulumbekkezdés megállapítja – a Ryanair és az AMS egyetlen gazdasági egységnek tekintendő.
- (452) Az alábbiakban ismertetett egyéb tényezők rámutatnak egyes, közösen megkötött marketingszolgáltatási szerződések és repülőtéri szolgáltatási szerződések közötti szoros kapcsolatra.
- (453) Először is a Bizottság megjegyzi, hogy a marketingszolgáltatási szerződések AMS-szel vagy Ryanairrel történő megkötésének folyamata szorosan kapcsolódik a repülőtéri szolgáltatási szerződések Ryanairrel történő megkötésének folyamatához.
- (454) Amint az a 9. táblázatban látható, a marketingszolgáltatási szerződések többségének megkötésére egy repülőtéri szolgáltatási szerződéssel szinte egy időben került sor. A Ryanairrel 2003. december 1-jén és 2004. január 1-jén létrejött marketingszolgáltatási szerződések aláírására például a 2003. december 10-i repülőtéri szolgáltatási szerződés aláírásával gyakorlatilag egy időben került sor. Hasonlóképpen, az AMS-szel 2006. május 1-jén létrejött marketingszolgáltatási szerződések megkötésére a 2006. április 1-jei repülőtéri szolgáltatási szerződés után mindössze egy hónappal került sor, és azok 2006. május 1-jén léptek hatályba, egyformán hároméves időtartamra.
- (455) Ezen túlmenően a CCI nem folytatott közbeszerzési eljárást, és ténylegesen nem vett figyelembe az AMS-től vagy a Ryanairtől eltérő szolgáltatókat, ami megerősíti a két szerződéstípus megkötésének folyamata közötti elválaszthatatlan kapcsolatot.
- (456) Másodszor: a szerződések tartalmának vizsgálata megerősíti a marketingszolgáltatási szerződések és a Ryanair által a La Rochelle-i repülőterről üzemeltetett légi útvonalak közötti szoros függőségi viszonyt.
- (457) Először is az AMS által nyújtott szolgáltatások – noha azok La Rochelle és térsége népszerűsítésére irányulnak – kizárólag a Ryanair által üzemeltetett útvonalakra összpontosítanak, más légitársaságok által üzemeltetett útvonalakra nem.

⁽¹¹⁴⁾ A 2014. évi iránymutatás 53. pontja.

⁽¹¹⁵⁾ Lásd például (EU) 2015/1227 bizottsági határozat (314)–(330) preambulumbekkezdését.

⁽¹¹⁶⁾ Lásd az 53. lábjegyzetben hivatkozott T-165/15. sz., Ryanair DAC kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 329–334. pontját.

- (458) Továbbá az AMS által nyújtandó marketingszolgáltatások értékelése azt is jelzi, hogy e szolgáltatások a szerződések értelmében teljes mértékben a Ryanair honlapjára – több marketingszolgáltatási szerződés⁽¹¹⁷⁾ szerint a „fő marketingeszközre” – és különösen a honlap azon országokból hozzáférhető változataira összpontosítanak, ahonnan a Ryanair La Rochelle-be irányuló útvonalat üzemeltet. A különböző marketingszerződések értelmében az AMS által nyújtandó marketingszolgáltatások a következőkre terjednek ki: i. a Ryanair honlapján a La Rochelle célállomásnak megfelelő oldalra mutató linkek beillesztése; ii. a CCI által megjelölt honlapra mutató linkek beillesztése a Ryanair honlapjának egyesült királysági angol, belga, holland, portugál, ír és norvég honlapjára (a Ryanair La Rochelle-i repülőtérre irányuló útvonalai kiindulópontjainak megfelelően); iii. bekezdések beillesztése a Ryanair honlapja La Rochelle célállomással foglalkozó oldalának „5 teendő” menüpontjába; iv. La Rochelle-t népszerűsítő e-mailek küldése a Ryanair honlapjára regisztrált brit és ír felhasználóknak⁽¹¹⁸⁾; v. La Rochelle bemutatása a Ryanair honlapja norvég és portugál változatának nyitóoldalán⁽¹¹⁹⁾. A Ryanair honlapját azonban elsősorban a Ryanair által üzemeltetett útvonalak jegyértékesítési platformjaként alakították ki, és az csak kifejezetten másodlagos jelleggel szolgál a Ryanair által kiszolgált célállomások – köztük La Rochelle – népszerűsítésére⁽¹²⁰⁾.
- (459) Továbbá amint azt a (81)–(114) preambulumbekkezdés kifejti, a Ryanairrel kötött marketingszolgáltatási szerződések (A. és B. szerződés) a Ryanair bizonyos útvonalak üzemeltetésére vonatkozó kötelezettségvállalását tartalmazzák, míg az AMS-szel kötött D., G., H., I., J. és K. marketingszolgáltatási szerződések konkrétan kimondják, hogy azok „a Ryanair azon kötelezettségvállalásából fakadnak”⁽¹²¹⁾, hogy az alapul szolgáló repülőtéri szolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó légi útvonalakat üzemeltet. E záradékok létezése azt jelzi, hogy a marketingszolgáltatási szerződés nem létezett volna, ha a Ryanair nem üzemeltette volna a marketingszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó útvonalakat. Ezt a következtetést nem kérdőjelezi meg a C., E. és F. szerződés, amelyek csupán a már meglévő szerződések módosítását jelentik, és amelyek új rendelkezései nem kérdőjelezik meg a fent említett útvonalak Ryanair általi üzemeltetése és a marketingszolgáltatások közötti kapcsolatot.
- (460) Végezetül a Ryanairnek egyes marketingszolgáltatási szerződések (A. és B. szerződés) alapján kifizetett összegeket a Ryanair által üzemeltetett járatpárok száma határozza meg. A Ryanairrel kötött A. szerződés 3. cikke például kimondja, hogy „ha a Ryanair naptári évenként legalább 340 járatpár esetében nem éri el a 60 %-os éves átlagos férőhelykihasználtságot [...], a kifizetést a szállított utasok számával arányosan újra kell számítani”⁽¹²²⁾. E rendelkezés beillesztése azt bizonyítja, hogy a marketingszolgáltatási szerződés alapvető célja általában nem La Rochelle és térsége népszerűsítése, hanem konkrétan az, hogy segítse a Ryanairt a La Rochelle-be irányuló utasszállítás számszerűsített célkitűzéseinek elérésében.
- (461) A fenti megfontolásokból következik, hogy a szóban forgó marketingszolgáltatási szerződésekben biztosított szolgáltatások szorosan kapcsolódnak a marketingszolgáltatási szerződésekben hivatkozott, és a kapcsolódó repülőtéri szolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó, Ryanair által kínált légi közlekedési szolgáltatásokhoz. A marketingszolgáltatások célja távolról sem az, hogy általánosságban és különbségtétel nélkül növeljék a La Rochelle-be és térségébe irányuló turisztikai és üzleti célú utazást, hanem kifejezetten azokat a személyeket célozzák meg, akik valószínűleg igénybe veszik Ryanairnek a marketingszolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó szállítási szolgáltatásait, ami azt jelenti, hogy elsődleges céljuk e szolgáltatások népszerűsítése.
- (462) A marketingszolgáltatási szerződések ezért elválaszthatatlanok a közösen aláírt repülőtéri szolgáltatási szerződésektől és az azok hatálya alá tartozó légi közlekedési szolgáltatásoktól. A fent ismertetett tények azt is jelzik, hogy semmi sem támasztja alá azt a feltételezést, hogy a szóban forgó légi útvonalak (és ennél fogva a kapcsolódó repülőtéri szolgáltatási szerződések) hiányában mégis sor került volna a marketingszolgáltatási szerződések aláírására.

⁽¹¹⁷⁾ Az AMS-szel 2006. április 1-jén és 2009. szeptember 17-én kötött szerződések.

⁽¹¹⁸⁾ Az AMS-szel 2006. április 1-jén, 2009. szeptember 17-én és 2010. február 25-én kötött szerződések.

⁽¹¹⁹⁾ A 2010. február 25-i szerződés módosításai.

⁽¹²⁰⁾ A Ryanair honlapján a turisztikai promócióval foglalkozó különösen kis rész, valamint az a tény, hogy La Rochelle térsége csak egyike azon több tucat célállomásnak, amelyekre a Ryanair honlapján kereskedelmi promóciós intézkedések vonatkoznak, sokkal kisebb jelentőséget tulajdonít La Rochelle térsége Ryanair honlapján történő bemutatásának, mint a légitársaság által értékesített jegyek és szolgáltatások értékesítésének.

⁽¹²¹⁾ A marketingszolgáltatási szerződésekben az azok tárgyát ismertető 1. cikk, amely a következőképpen rendelkezik: „E szerződés a Ryanairnek az útvonalak üzemeltetésére vonatkozó kötelezettségvállalásából fakad [...]”.

⁽¹²²⁾ Az angol eredeti szöveg fordítása: „[...] ha a Ryanair naptári évenként legalább 340 járatpár esetében nem éri el a hatvan százalékos (60 %-os) éves átlagos férőhelykihasználtságot [...], a kifizetést a szállított utasok számával arányosan újra kell számítani [...]”.

(463) Megjegyzendő az is, hogy Franciaország maga is kiemelte a marketing-szolgáltatási szerződésekben foglalt kifizetések és a légitársaságok által üzemeltetett útvonalak közötti összefüggést: „Egy repülőtér fejlesztése teljes mértékben az utasforgalom növekedésétől függ, ezért olyan reklámkampányokat kell folytatni, amelyek célja a repülőtér által kiszolgált útvonalaknak, a régió turisztikai célpontjainak stb. ismertebbé tétele. Ezért a hirdetések nagy látogatottságú honlapokon történő közzététele bármely növekvő regionális repülőtér számára nyújtott alapvető szolgáltatásnak minősül. Ez az igény – különösen a diszkont társaságok körében – a repülőtereknek szánt marketing- és hirdetési szolgáltatások kínálatából álló gyakorlatokat eredményezett” ⁽¹²³⁾ (a Bizottság általi utólagos kiemelés). E kijelentés alapján egyértelmű, hogy a marketing-szolgáltatási szerződésekben előírt kifizetések a CCI és a légitársaságok közötti, az útvonalak üzemeltetését és fejlesztését célzó üzleti kapcsolat szerves részét képezték. Ebből az is következik, hogy e kifizetések célja nemcsak a La Rochelle-be és általában véve a térségébe tett látogatások népszerűsítése volt, hanem mindenekelőtt kifejezetten a La Rochelle-i repülőtérrel útvonalakat üzemeltető légitársaságok által üzemeltetett útvonalak népszerűsítése.

(464) A fentiek fényében a Bizottság a fent említett szerződésekre vonatkozó konkrét értékelését a 9. táblázatban említett, többek között a következők azonosságára vagy hasonlóságára vonatkozó bizonyítékokra alapozza: i. a szerződések aláírásának időpontja; ii. a kérdéses földrajzi útvonal(ok); iii. az azokban említett utasforgalom; iv. a marketing- és a személyszállítási tevékenységek közötti kereszthivatkozások; v. a szerződéseket nyilvánvalóan összekapcsoló bármely egyéb tényező. Ebből az értékelésből tehát az következhet, hogy egyes marketing-szolgáltatási szerződések nem egy repülőtéri szolgáltatási szerződéssel közös ügylet részét képezték (és ezért azokat egyenként kell értékelni), míg más szerződéseket együttesen kell értékelni.

– 1-A. szerződés csoport

(465) A Bizottság megjegyzi, hogy a CCI repülőtéri részlege 2003. december 10-én, azaz néhány nappal az A. marketing-szolgáltatási szerződés 2003. december 1-jei aláírását követően repülőtéri szolgáltatási szerződést (1. szerződés) írt alá. Ezenkívül az A. marketing-szolgáltatási szerződés (2003. május 1-jétől 2003. december 31-ig terjedő) időtartamát teljes egészében lefedi az 1. szerződés 2003. május 1-jétől 2006. április 30-ig terjedő alkalmazási időszaka. Végezetül az éves forgalmi kötelezettségek a szerződésekben és az üzemeltetett útvonalakon is azonosak. A Bizottság ezért úgy véli, hogy ez a két szerződés egyetlen ügyletet alkot, és ezért azokat együttesen kell értékelni.

– B. szerződés

(466) A Bizottság megjegyzi, hogy a CCI repülőtéri részlege 2004. június 3-án, azaz az 1. repülőtéri szolgáltatási szerződés aláírása után közel hat hónappal aláírta a B. marketing-szolgáltatási szerződést, annak ellenére, hogy a szerződés kimondja, hogy „ez a szerződés 2004. január 1-jén jön létre” ⁽¹²⁴⁾.

(467) Bár a két szerződés lejáratának dátuma megegyezik, és azok hasonló forgalmi kötelezettségeket és útvonalakat tartalmaznak, a Bizottság megjegyzi, hogy Franciaország nem indokolta meg a szerződés aláírásának 2004. június 3-ig történő elhalasztását, bár azt úgy mutatja be, hogy 2004. január 1-jén jött létre. A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a B. szerződést külön kell értékelni.

– 2-3-C-D. szerződés csoport

(468) A Bizottság megjegyzi, hogy a CCI repülőtéri részlege 2006. május 1-jén, azaz mindössze egy hónappal a C. és D. marketing-szolgáltatási szerződés 2006. április 1-jei aláírását követően két repülőtéri szolgáltatási szerződést írt alá (2. és 3. szerződés). Ez a négy szerződés is ugyanarra az üzemeltetési időszakra, azaz 2006. május 1-jétől 2009. április 30-ig terjedő időszakra vonatkozik. Ezen túlmenően egyrészt a 2. és a C. szerződés, másrészt a 3. és a D. szerződés, amelyek aláírására egy hónap eltéréssel került sor, ugyanazokra a repülőterekre vonatkoznak (a 2. és a C. szerződés a London-Stansted repülőtérre, a 3. és a D. szerződés pedig a dublini repülőtérre), és azonos forgalmi kötelezettségeket tartalmaznak (95 000 utas London-Stansted esetében és 45 000 utas Dublin esetében). Ezenkívül az e két repülőtérre vonatkozó marketing-szolgáltatási szerződések azonosak, kizárólag a forgalmi kötelezettségek, a marketing-szolgáltatásokért fizetett összegek és e marketing-szolgáltatások volumene képez kivételt. Ugyanez vonatkozik a repülőtéri szolgáltatási szerződésekre is, amelyek a forgalmi kötelezettségek kivételével azonosak. A Bizottság ezért úgy véli, hogy ez a négy szerződés egyetlen ügyletet alkot, és ezért azokat együttesen kell értékelni.

⁽¹²³⁾ Franciaország 2012. április 13-i válaszában 247. pontja.

⁽¹²⁴⁾ Az angol eredeti szöveg fordítása: „ez a szerződés 2004. január 1-jén jön létre”.

(469) A Bizottság megjegyzi, hogy az egyik legfontosabb mutató az, hogy mind a négy szerződés aláírására nagyjából ugyanakkor (kevesebb mint egy hónap eltéréssel) került sor, míg a későbbi szerződés (az E. szerződés) aláírására több mint egy évvel később került sor. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a két repülőtéri szolgáltatási szerződés, illetve a két marketingszolgáltatási szerződés aláírására ugyanazon a napon került sor (2006. április 1-jén, illetve május 1-jén). Végeterül a Bizottság hangsúlyozza, hogy az egyrészt a 2. és a C., másrészt a 3. és a D. szerződés külön-külön történő értékelése semmi esetre sem befolyásolná a biztosított előnyre vonatkozóan levont következtetést (lásd: 18. táblázatban).

– E. szerződés

(470) 2007. június 1-jén a CCI repülőtéri részlege aláírta az E. szerződést, amely a Ryanair ír honlapján nyújtott marketing-szolgáltatásokra vonatkozik. A D. szerződés e módosításának aláírására tehát több mint egy évvel a D. szerződés aláírása után került sor, és a fent értékelt többi marketingszolgáltatási szerződéssel ellentétben az aláírására nem egy repülőtéri szolgáltatási szerződéssel együtt került sor. Továbbá a CCI repülőtéri részlege és a Ryanair/AMS által aláírt következő szerződés az F. szerződés, amelynek aláírására az E. szerződés után csaknem négy hónappal kerül sor, és az nem a Ryanair ír honlapjára vonatkozik. Az E. és az F. szerződés is két külön útvonalra (Dublin, illetve London-Stansted) vonatkozik. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az E. szerződést külön kell értékelni.

– F. szerződés

(471) 2007. szeptember 21-én a CCI repülőtéri részlege aláírta az F. szerződést, amely a Ryanair egyesült királysági honlapján nyújtott marketing-szolgáltatásokra vonatkozik. A C. szerződés e módosításának aláírására tehát több mint egy évvel a C. szerződés aláírása után került sor, és – az E. szerződéshez hasonlóan – nem egy repülőtéri szolgáltatási szerződéssel együtt került sor az aláírására. Ezenfelül a CCI repülőtéri részlege és a Ryanair/AMS által aláírt következő szerződés a G. szerződés, amelynek aláírására közel két évvel az F. szerződés után került sor. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az F. szerződést külön kell értékelni.

– G-H-I-J. szerződés-csoport

(472) A Bizottság megjegyzi, hogy a CCI repülőtéri részlege 2009. szeptember 17-én négy marketing-szolgáltatási szerződést írt alá a Ryanair által La Rochelle és London-Stansted (G. szerződés), Brüsszel Charleroi (H. és J. szerződés) és Dublin (I. szerződés) között üzemeltetett útvonalakra vonatkozóan. Ez a négy szerződés ugyanarra az üzemeltetési időszakra, azaz a 2009. január 1-jétől 2011. december 31-ig terjedő időszakra vonatkozik. Ezenkívül a G., H. és I. marketing-szolgáltatási szerződések tartalma azonos, kizárólag a forgalmi kötelezettségek, valamint a marketing-szolgáltatások ára és volumene képez kivételt. Ami a J. szerződést illeti, ez a H. szerződés módosítása, amelynek egyetlen célja az ugyanazon a napon aláírt H. szerződésben már rögzített marketing-szolgáltatások díjának – jóllehet csekély mértékű – emelése. A Bizottság ezért úgy véli, hogy ez a négy szerződés egyetlen ügyletet alkot, és ezért azokat együttesen kell értékelni.

(473) Az 5. repülőtéri szolgáltatási szerződés aláírására 2010. január 13-án került sor. Ez a szerződés a 2009. május 1-jétől 2012. április 30-ig tartó időszakra vonatkozik. A Bizottság megjegyzi, hogy ez a szerződés – a G-H-I-J. szerződés-csoportéhoz hasonlóan – a London-Stansted, a Brüsszel Charleroi és a dublini repülőtérre vonatkozik (és lehetővé teszi a Ryanair számára, hogy egy vagy több további útvonalat üzemeltessen La Rochelle-be). A Bizottság azonban megjegyzi, hogy az 5. szerződés alkalmazási időszaka eltér a G-H-I-J. szerződés-csoport alkalmazási időszakától, és hogy azok aláírására csaknem öt hónappal az említett szerződés-csoport aláírását követően került sor. A Bizottság megjegyzi, hogy az 5. szerződés valójában nem ír elő forgalmi kötelezettségeket a Ryanair számára, és nem tartalmaz a Ryanairnek/AMS-nek kifizetett marketing-szolgáltatásokat. Valójában csupán visszamenőlegesen foglalja szerződésbe a repülőtéri díjak összegét, amelyet a Ryanairnek 2009. május 1-jétől meg kellett fizetnie. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az 5. szerződést nem lehet úgy értékelni, mintha az a G., H., I., J. szerződés-csoport részét képezné.

– 6-K. szerződés-csoport

(474) A Bizottság megjegyzi, hogy a CCI repülőtéri részlege 2010. február 1-jén, azaz a 2006. február 25-én aláírt K. marketing-szolgáltatási szerződés aláírásától számított kevesebb mint egy hónapon belül aláírt egy repülőtéri szolgáltatási szerződést (6. szerződés). A 6. szerződés a Ryanair számára a London-Stansted (Egyesült Királyság), Dublin (Írország), Brüsszel Charleroi (Belgium) és Oslo Rygge (Norvégia) közötti útvonalakon a 2010. március 28. és 2013. március 31. közötti időszakban nyújtandó repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozik. Ez a szerződés a Ryanair számára előírt forgalmi kötelezettségeket is tartalmaz. Eközben a K. szerződés azokra a marketing-szolgáltatásokra irányadó, amelyeket a Ryanair honlapjának ír, norvég, holland és egyesült királysági változatán kellett nyújtani 2010. március 28. és 2013. március 31. között. A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy a 6. szerződést és a K. szerződést együttesen kell értékelni.

(475) Ami az 5. szerződést illeti, bár – a K. szerződéshez hasonlóan – 2010 elején került sor az aláírására, a Bizottság megjegyzi, hogy az a K. szerződés időszakát megelőző időszakokra vonatkozik. Ráadásul az 5. szerződés nem tartalmaz Norvégiába irányuló útvonalakat, míg a Ryanair honlapjának norvég nyelvű változatán nyújtandó marketingszolgáltatásokra a K. szerződés irányadó. Ami a CCI repülőtéri részlege és a Ryanair/AMS által aláírt következő szerződést (L. marketingszolgáltatási szerződés) illeti, annak aláírására a K. szerződés aláírása után csaknem négy hónappal került sor, és az a 6. repülőtéri szolgáltatási szerződés hatályán kívül eső corks repülőtérre vonatkozik. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az 5. és az L. szerződés nem kapcsolható a 6-K. szerződés-csoportozáshoz.

– L. szerződés

(476) 2010. június 23-án a CCI repülőtéri részlege aláírta az L. szerződést, amely a Ryanair ír honlapján nyújtott marketingszolgáltatásokra vonatkozik. A K. szerződés e módosításának aláírására tehát csaknem négy hónappal a K. szerződés aláírása után került sor, és amellet repülőtéri szolgáltatási szerződést nem írtak alá. Továbbá a CCI repülőtéri részlege és a Ryanair/AMS által aláírt következő szerződés (7. szerződés) aláírására az L. szerződés után csaknem hét hónappal kerül sor, és az nem a Ryanair ír honlapjára vonatkozik. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az L. szerződést külön kell értékelni.

– A 7-M. szerződés-csoport és az N. szerződés

(477) A Bizottság megjegyzi, hogy a CCI repülőtéri részlege 2011. január 28-án, azaz mindössze két héttel a 2011. február 11-én aláírt M. és N. marketingszolgáltatási szerződés megkötését megelőzően repülőtéri szolgáltatási szerződést (7. szerződés) írt alá. Ez a három szerződés nem pontosan ugyanarra az üzemeltetési időszakra vonatkozik: a lejárat dátumról nem rendelkező 7. szerződés az 5. szerződés módosítása, amely elvben 2012. április 30-án jár le, míg az M. és az N. szerződés 2013. március 30-án jár le. Ezenkívül a 7. szerződés évi 17 000 utasra vonatkozó forgalmi kötelezettségvállalást határoz meg, míg az M. és az N. szerződés csupán marketingszolgáltatásokat határoz meg, forgalmi kötelezettségvállalást nem.

(478) A Bizottság megjegyzi, hogy a 7. és az M. szerződés közös célja a Ryanair által La Rochelle-ből Portóba (Portugália) indítandó új útvonal. Az egybeeső aláírási dátumokra és útvonalra tekintettel a Bizottság megítélése szerint az a tény, hogy az M. marketingszolgáltatási szerződés rövidebb, mint a repülőtéri szolgáltatási 7. szerződés, nem befolyásolja azt az általános észrevételt, hogy a CCI repülőtéri részlege és a Ryanair nyilvánvalóan úgy döntött, hogy e két szerződés keretében közösen szervezi meg a Portóba indítandó új útvonal üzemeltetési, kereskedelmi és pénzügyi irányítását, ugyanúgy, mint a Ryanair által a La Rochelle-i repülőtérrel üzemeltetett többi célállomás esetében.

(479) Ami az N. szerződést illeti, a 7. és az M. szerződéssel az egyetlen közös tényezője az egybeeső aláírási dátum, mivel az N. szerződés a K. szerződés olyan módosítása, amely csak az Oslo Rygge (Norvégia) repülőtérre üzemeltetett útvonalhoz kapcsolódó marketingszolgáltatásokra vonatkozik (de amelynek aláírására több mint egy évvel később került sor). Ezen túlmenően, amint az a fentiekben megállapításra került, az N. szerződés nem tartalmaz forgalmi kötelezettségeket. Az N. szerződés ezért független az M. szerződéstől és a 7. szerződéstől, amelyekről különválasztható.

(480) Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy a két fél által aláírt, későbbi marketingszolgáltatási szerződés 2012. október 26-án, jóval a 7., az M. és az N. szerződés aláírását követően jött létre⁽¹²⁵⁾. E különböző okok miatt a Bizottság ezért úgy véli, hogy a 7. és az M. szerződés egyetlen ügyletet alkot, és azokat együttesen kell értékelni, míg az N. szerződést külön kell értékelni.

– A CCI repülőtéri részlege által a Ryanairrel/AMS-szel kötött szerződések együttes értékelésének módszerére vonatkozó következtetés

(481) A fentiekből következik, hogy az alábbi szerződés-csoportok mindegyike egyetlen intézkedésként kezelendő a nyereségességük értékeléséhez. Egyes marketingszolgáltatási szerződések nem egy repülőtéri szolgáltatási szerződéssel együtt kötött közös ügyletet alkottak. E marketingszolgáltatási szerződések értékelésére a hatályos repülőtéri szolgáltatási szerződés által generált bevételek figyelembevételével kerül sor.

⁽¹²⁵⁾ Mindenesetre az e határozat által lefedett időszakon kívül.

14. táblázat

A CCI és a Ryanair/AMS között létrejött szerződések jegyzéke

Sors-zám	Megállapodások	Alírási dátuma	A szerződés tárgyidőszaka
1.	A CCI és a Ryanair között létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés	2003.12.10.	2003.5.1. – 2006.4.30.
A	A CCI és a Ryanair között létrejött marketingszolgáltatási szerződés	2003.12.1.	2003.5.1. – 2003.12.31.
B	A CCI és a Ryanair között létrejött marketingszolgáltatási szerződés	2004.1.1.	2004.1.1. – 2006.4.30.
C	A CCI és az AMS között létrejött 1. sz. marketingszolgáltatási szerződés (Egyesült Királyság)	2006.4.1.	2006.5.1. – 2009.4.30.
D	A CCI és az AMS között létrejött 2. sz. marketingszolgáltatási szerződés (Írország)	2006.4.1.	2006.5.1. – 2009.4.30.
2.	A CCI és Ryanair között létrejött 1. sz. marketingszolgáltatási szerződés (Egyesült Királyság)	2006.5.1.	2006.5.1. – 2009.4.30.
3.	A CCI és Ryanair között létrejött 2. sz. repülőtéri szolgáltatási szerződés (Írország)	2006.5.1.	2006.5.1. – 2009.4.30.
4.	A CCI és a Ryanair között létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés	2007.2.1.	2007.2.1. – 2009.4.30.
E	A CCI és az AMS között létrejött marketingszolgáltatási szerződés módosítása	2007.6.1.	2007.6.1. – 2007.9.30.
F	A CCI és az AMS között létrejött marketingszolgáltatási szerződés módosítása	2007.9.21.	2007.10.28. – 2008.3.29.
G	A CCI és az AMS között létrejött 1. sz. marketingszolgáltatási szerződés (Egyesült Királyság)	2009.9.17.	2009.1.1. – 2011.12.31.
H	A CCI és az AMS között létrejött 2. sz. marketingszolgáltatási szerződés (Belgium)	2009.9.17.	2009.1.1. – 2011.12.31.
I	A CCI és az AMS között létrejött 3. sz. marketingszolgáltatási szerződés (Írország)	2009.9.17.	2009.1.1. – 2011.12.31.
J	A CCI és az AMS között létrejött marketingszolgáltatási szerződés módosítása (Belgium)	2009.9.17.	2009.1.1. – 2011.12.31.
5.	A CCI és a Ryanair között létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés	2010.1.13.	2009.5.1. – 2012.4.30.
6.	A CCI és a Ryanair között létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés 1. sz. módosítása	2010.2.1.	2010.2.1. – 2013.3.31.
K	A CCI és az AMS között létrejött marketingszolgáltatási szerződés	2010.2.25.	2010.3.31. – 2013.3.30.
L	A CCI és az AMS között létrejött marketingszolgáltatási szerződés 1. sz. módosítása	2010.6.23.	2010.6.1. – 2010.9.1.
7.	A CCI és a Ryanair között létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés 2. sz. módosítása (Portugália)	2011.1.28.	2011.1.28. – 2012.4.30.
M	A CCI és az AMS között létrejött marketingszolgáltatási szerződés 2. sz. módosítása (Portugália)	2011.2.11.	2011.3.28. – 2013.3.30.
N	A CCI és az AMS között létrejött marketingszolgáltatási szerződés 3. sz. módosítása (Norvégia)	2011.2.11.	2011.3.31. – 2013.3.30.

– A Jet2 légitársasággal kötött szerződés

(482) Amint az a (117)–(120) preambulumbekkezdésben már említésre került, a CCI 2008. július 4-én szerződést írt alá a Jet2 légitársasággal. Ez a szerződés mindenekelőtt repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz, és a repülőtéri díjak tekintetében jelentős kedvezményekről rendelkezik. A szerződés a La Rochelle–Leeds útvonal üzemeltetéséhez kapcsolódó marketingcélú hozzájárulás fizetéséről is rendelkezik. Ez a szerződés tehát egyetlen intézkedésnek tekintendő, amelynek nyereségességét – a CCI által a Ryanairrel/AMS-szel kötött szerződéshez hasonlóan – a Bizottság a 7.1.1.3. szakaszban fogja vizsgálni.

2. Az elemzési módszer (összehasonlító elemzés és többletnyereségesség elemzése) kiválasztása

(483) A 2014. évi iránymutatás szerint a piactudományi szereplő elvének alkalmazásával elvileg kizárható egy adott repülőteret használó légitársaságnak nyújtott támogatás megléte, ha a repülőtéri szolgáltatásokért felszámított ár megfelel a piaci árnak (összehasonlító elemzés), vagy ha előzetes – azaz a támogatás nyújtásakor rendelkezésre álló információkon és az akkor előrelátható fejleményeken alapuló – elemzéssel kimutatható, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás többletnyereséget fog eredményezni a repülőtér számára ⁽¹²⁶⁾ (a többletnyereségesség elemzése).

(484) Először is megjegyzendő, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság – hiba elkövetése nélkül – részletesen elemezheti a piactudományi szereplő teszt alkalmazásához legmegfelelőbb értékelési módszert. Az ítélkezési gyakorlat elismerte, hogy a Bizottság előnyben részesítheti az egyik módszert a másikkal szemben, ha úgy ítéli meg, hogy az adott módszer alkalmasabb ⁽¹²⁷⁾. Az ítélkezési gyakorlat különösen a két módszer közötti hierarchia hiányát ismerte el ⁽¹²⁸⁾.

(485) Ami az első megközelítést (összehasonlító elemzés) illeti, a Bizottságnak komoly kétségei vannak azt illetően, hogy jelenleg meghatározható-e megfelelő referenciaérték a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának megállapításához. Ezért úgy véli, hogy a repülőterek által az egyes légitársaságokkal kötött szerződések értékeléséhez a legmegfelelőbb megközelítés a többletnyereségesség elemzése ⁽¹²⁹⁾.

(486) A Bizottság úgy véli, hogy ezen elemzés keretében helyénvaló megismételni, hogy a 2014. évi iránymutatás elfogadását követően Franciaország és az érdekelt felek is felkérést kaptak arra, hogy nyújtsák be az iránymutatásnak a jelen ügyre való alkalmazásával kapcsolatos észrevételeiket.

(487) E tekintetben megjegyzendő, hogy a piactudományi szereplő teszt más hasonló piacokon megfigyelt átlagáron alapuló alkalmazása (összehasonlító elemzés) általában hasznosnak bizonyulhat, ha a piaci ár észszerűen megállapítható vagy más piaci mutatókból levezethető. Ez a módszer azonban nem lehet ugyanilyen releváns a repülőtéri szolgáltatások esetében. A költségek és bevételek szerkezete általában repülőterenként jelentősen eltér. Ezek a költségek és bevételek a repülőtér fejlettségétől, vonzásokörzetének vonzerejétől, a repülőtérrel/repülőtérre járatokat üzemeltető légitársaságok számától, az utasforgalom tekintetében rendelkezésre álló kapacitástól, az infrastruktúra állapotától és a tagállamonként változó szabályozási kerettől, valamint a repülőtér korábbi tartozásaitól és kötelezettségeitől függenek ⁽¹³⁰⁾.

(488) A légi közlekedési piac liberalizálása továbbá bonyolítja a tisztán összehasonlító jellegű elemzéseket. Ahogyan a jelen ügy is bőségesen szemlélteti, a repülőterek és a légitársaságok közötti kereskedelmi megállapodások nem feltétlenül az egyes szolgáltatások nyilvános árjegyzékén alapulnak. Ezek a kereskedelmi kapcsolatok igen változatosak. Ilyen többek között a forgalom és bármely kapcsolódó kereskedelmi és pénzügyi kötelezettség tekintetében felmerülő kockázatok megosztása, az ösztönző mechanizmusok általános alkalmazása (például az útvonalak vagy a szállított utasok számához kapcsolódó árkedvezmények formájában), valamint a kockázatok megosztásának a szerződések időtartama alatti változásai. Következésképpen az ügyletek nehezen hasonlíthatók össze a járatpáronkénti vagy az utasonkénti ár alapján.

⁽¹²⁶⁾ A 2014. évi iránymutatás 53. pontja.

⁽¹²⁷⁾ Lásd a fenti 53. lábjegyzetben hivatkozott T-165/15. sz., Ryanair DAC kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 143. pontját.

⁽¹²⁸⁾ Lásd a fenti 53. lábjegyzetben hivatkozott T-165/15. sz., Ryanair DAC kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 145. pontját.

⁽¹²⁹⁾ A 2014. évi iránymutatás 59. és 61. pontja.

⁽¹³⁰⁾ Lásd: a Bizottság 2011/60/EU határozata (2010. január 27.) a C 12/08. sz. állami támogatásról – Szlovákia – Megállapodás a pozsonyi repülőtér (Bratislava Airport) és a Ryanair között (HL L 27., 2011.2.1., 24. o.), (88) és (89) preambulumbekkezdés.

- (489) A Ryanair úgy véli, hogy a piaczgazdasági szereplő teszt alkalmazható olyan összehasonlító elemzés elvégzésével, amely bizonyos európai repülőtereket használ hivatkozási alapként. E tekintetben úgy véli, hogy bizonyos európai repülőterek a hasonlóságuk miatt helyettesíthetők a La Rochelle-i repülőtérrel, és benyújtotta az Oxera által összeállított 2012. június 1-jei tanulmányt, amely ⁽¹³¹⁾ összehasonlítja a Ryanair által a La Rochelle-i repülőtérén fizetett repülőtéri díjakat az összehasonlíthatónak tekintett repülőtereken fizetett repülőtéri díjakkal. Azt a következtetést vonja le, hogy a La Rochelle-ben fizetett díjak nem lényegesen alacsonyabbak. A Ryanair benyújtotta a 2012. június 1-jei tanulmány kiegészítését ⁽¹³²⁾ is a Ryanair/AMS által a marketingszolgáltatási szerződések alapján kapott kifizetések figyelembevétele érdekében.
- (490) Az összehasonlító módszer azonban jelen esetben mindenképpen megvalósíthatatlan. Ahogyan a fentiekben bizonyítást nyert, az elemzendő ügyletek egy repülőtéri szolgáltatási szerződésből és egy marketingszolgáltatási szerződésből álló összetett csomagok (amelyek néha ugyanazon a jogi eszközön belül ötvöződnek). Az ilyen ügyletek több „árat” tartalmaznak, nevezetesen a különböző repülőtéri díjakat, a föld kiszolgálási szolgáltatások árát és a marketingszolgáltatások árát; egyes árak az utasok számától függenek, mások a légi jármű-mozgások számától, megint mások rögzített összegeket tartalmaznak. Így ezen ügyletek mindegyike – a repülőtéri díjakból származó bevételekből, a földi kiszolgáláshoz kapcsolódó bevételekből és a marketingszolgáltatásokhoz kapcsolódó bevételekből álló – összetett tőke mozgásokat eredményez a repülőtér-üzembentartó és a légitársaság, illetve a leányvállalatai között.
- (491) Az Oxera által készített és a Ryanair által 2015. április 10-én benyújtott elemzés (a 2012. június 1-jei tanulmány módosítása) ismerteti a repülőtéri díjak és a Ryanair számára a különböző repülőtereken nyújtott marketing-támogatás megfelelő összehasonlításának megállapításával kapcsolatos jelentős nehézségeket.
- (492) Először is az Oxera tanulmánya maga is megállapítja, hogy „nem azonosíthatók azok a Ryanair által figyelembe vett összehasonlítható repülőterek, amelyek minden lehetséges jellemzőjük tekintetében hasonlóak, és amelyek ezenkívül valószínűleg a piaczgazdasági szereplőnek minősülő repülőterekhez hasonlóan viselkednek. Az alkalmazott megközelítés tehát az volt, hogy a La Rochelle-i repülőtérrel összehasonlítható és ahhoz hasonló több repülőteret különféle jellemzők alapján kellett azonosítani” ⁽¹³³⁾. A Bizottság megjegyzi, hogy a jelen ügyben – bár az öt vizsgált repülőtérre vonatkozó kiválasztási kritériumok ⁽¹³⁴⁾ között szerepel a 2014. évi iránymutatás 60. pontjában felsorolt hét kritérium egyike – az összehasonlítható repülőterek a hét kritérium közül ennek ellenére csak egy vagy kettő tekintetében hasonlóak a La Rochelle-i repülőtérhez. Ezenkívül csak a grenoble-i (GNB) és a maastrichti (MST) repülőtérnek van kifejezetten a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetésére jellemző referenciamutatója, nevezetesen az utasforgalom és a Ryanair e repülőtereken végzett tevékenységeinek volumene. A többi vizsgált repülőtér kiválasztása olyan kritériumok (például a tulajdonosi rendszer, a közfinanszírozás megléte, a régió GDP-je vagy a diszkont légitársaságok aránya) történet, amelyek – tekintettel arra, hogy az egyes repülőterek költségeinek és bevételeinek mérésével való összefüggésük túlságosan távoli – önmagukban nem elegendőek ahhoz, hogy a viszonyítás során alkalmazott repülőtéri díjak és marketingszolgáltatások szintjének alapjául szolgáljanak. A Bizottság ezért megkérdőjelezi az összehasonlítható repülőterek kiválasztott mintájának reprezentatív jellegét.
- Másodszor, az Oxera által közölt szám adatok azt mutatják, hogy a Ryanair által az összehasonlításra kiválasztott különböző repülőtereken fizetett nettó díjak jelentősen eltérnek egymástól. Tanulmányában az Oxera kiszámította a Ryanair által ezen öt repülőtérnek fizetett repülőtéri díjak szintjét az AMS-nek és a Ryanairnek fizetett összes marketingcélú hozzájárulás levonásával (ami azt jelenti, hogy a tanulmány a Ryanair által fizetett repülőtéri díjakat a marketingbevételeinek levonása után hasonlítja össze). Ezek a szám adatok azonban jelentős eltéréseket mutatnak az összehasonlítható repülőterek között.
 - Járatpáronkénti átlagos nettó díjak. A Ryanair által La Rochelle-i repülőtérnek járatpáronként fizetett átlagos nettó díjak a Ryanair által az öt összehasonlítható repülőtérén fizetett nettó díjak [100; 150] %-át teszik ki. Az értékek szórása azonban azt mutatja, hogy az összehasonlítható repülőterek nem alkotnak homogén csoportot. Így a Ryanair által a La Rochelle-i repülőtérnek fizetett átlagos nettó díjak évtől függően az Oxera által vizsgált repülőtereken a Ryanair által fizetett átlagos nettó díjak [-50; 0] %-a és [150; 200] %-a között mozognak. Ez a

⁽¹³¹⁾ Az Oxera által 2012. október 8-án készített tanulmány: „Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport” (A piaczgazdasági befektető elvének értékelése, La Rochelle-i repülőtér).

⁽¹³²⁾ Az Oxera által 2012. június 1-jén készített tanulmány 2015. április 10-i módosítása: „Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport” (A piaczgazdasági befektető elvének értékelése: az AMS-re is kiterjedő összehasonlító elemzés, La Rochelle-i repülőtér).

⁽¹³³⁾ Az angol eredeti szöveg fordítása: „a Ryanair által használt és a La Rochelle-i repülőtérhez (LRH) hasonló, illetve azzal összehasonlítható, és valószínűleg a piaczgazdasági szereplőnek minősülő repülőterekhez hasonlóan viselkedő repülőterek nem azonosíthatók minden lehetséges jellemző tekintetében. Az alkalmazott megközelítés tehát az volt, hogy a La Rochelle-i repülőtérrel (LRH) összehasonlítható és ahhoz hasonló több repülőteret különféle jellemzők alapján kellett azonosítani”. Az Oxera 2015. április 10-i elemzése, 3. o.

⁽¹³⁴⁾ Knock (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) és Maastricht (MST).

szórás egyértelműen azt jelzi, hogy a felhasznált minta nem homogén és nem reprezentatív. Hasonlóképpen, egy adott repülőtér esetében a Ryanair által fizetett nettó díjak összege igen változó, és egy év alatt akár megháromszorozódhat, ami további bizonyítéka annak, hogy a nettó repülőtéri díjak összehasonlítása nem lehetséges és nem is helyénvaló.

- Utasonkénti átlagos nettó díjak. A járatpáronkénti nettó díjakhoz hasonlóan az értékek szórása is azt mutatja, hogy az Oxera által kiválasztott repülőterek mintája nem tesz lehetővé stabil vagy észszerű összehasonlítást. A Ryanair által a La Rochelle-i repülőtérnek fizetett átlagos nettó díj az Oxera által kiválasztott repülőtereken a Ryanair által fizetett átlagos nettó díj [-50; 0] %-a és [150; 200] %-a között mozog, és a Ryanair által bármely repülőtéren fizetett utasonkénti nettó díj pedig évtől függően akár ennek háromszorosa is lehet.

(493) Sokatmondó, hogy sem a Ryanair, sem az Oxera nem kísérelt meg olyan piaci árat meghatározni, amely a La Rochelle-i repülőtérhez hasonló repülőterekből álló minta esetében megfelel a repülőtéri díjak nettó árának (a marketingtámogatással csökkentett repülőtéri díjaknak). Ha egy ilyen összehasonlítás lehetővé tenné a piaci ár meghatározását, a Ryanair számos európai repülőtérrel kapcsolatos tapasztalata minden bizonnyal lehetővé tette volna a piaci ár megállapítását.

(494) Végezetül, feltételezve, hogy egy érvényes összehasonlító elemzés alapján megállapítható, hogy az értékelés tárgyát képező különböző ügyletek esetében alkalmazott „árak” megfelelnek az összehasonlító ügyletek esetében alkalmazott „piaci áraknak”, vagy meghaladják azokat, a Bizottság mégsem tudna arra következtetni, hogy ezek az ügyletek megfelelnek a piaci áraknak, ha bizonyítást nyer, hogy a megkötésükkor a repülőtér-üzembentartó esetleg arra számított, hogy a többletbevételeket meghaladó többletköltségekhez vezetnek. Egy piacgazdasági szereplő valójában nem lenne érdekelt abban, hogy „piaci áron” kínáljon árukat vagy szolgáltatásokat, ha ez többletvesztéshez vezetne ⁽¹³⁵⁾.

(495) A fentiek fényében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a jelen ügyre a piacgazdasági szereplő tesztnek a repülőterek és a légitársaságok közötti kapcsolatokra való alkalmazása tekintetében a 2014. évi iránymutatásban általánosan ajánlott megközelítés, nevezetesen a többletnyereségesség elemzése alkalmazandó. Ezt a megközelítést az indokolja, hogy a repülőtér-üzembentartónak objektív érdeke fűződhet ahhoz, hogy ügyletet kössön egy légitársasággal, amennyiben észszerűen elvárhatja, hogy ez az ügylet növelje a nyereségét (vagy csökkentse a veszteségét) egy olyan kontrafaktuális helyzethez képest, amelyben ezen ügylet megkötésére nem kerül sor ⁽¹³⁶⁾, függetlenül a más légitársaságoknak kínált feltételekkel vagy a más repülőtér-üzembentartók által kínált feltételekkel való bármely összehasonlítástól.

3. Valamely piacgazdasági szereplő által a marketingszolgáltatási szerződések légitársaságokkal való aláírásakor esetlegesen figyelembe vehető potenciális haszon

(496) A fentiek alapján egyértelmű, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása érdekében a CCI magatartását a La Rochelle-i repülőteret helyette üzemeltető, feltételezett piacgazdasági szereplő magatartásához viszonyítva kell értékelni. A szóban forgó marketingszolgáltatási szerződéseket a kapcsolódó repülőtéri szolgáltatási szerződésekkel együtt kell értékelni, amennyiben azok egyetlen ügyletet alkotnak (az értékelési kritériumokért lásd a (464) preambulumbekendést) ⁽¹³⁷⁾. Továbbá ahogyan a (481) preambulumbekendésben szerepel, bár egyes marketingszolgáltatási szerződések nem egy repülőtéri szolgáltatási szerződéssel közös ügylet részét képezték, azok értékelésére mégis a hatályos repülőtéri szolgáltatási szerződésből származó bevételek figyelembevételével kerül sor az adott marketingszolgáltatási szerződés nyereségességének méréséhez.

(497) A 14. táblázatban felsorolt ügyletek mindegyikének elemzésekor meg kell határozni azt a hasznot, amelyet ez a nyereségkialakítás által motivált, feltételezett piacgazdasági szereplő elvárhat a marketingszolgáltatásoktól. Ezen elemzés során figyelmen kívül kell hagyni az adott szolgáltatásoknak a régió idegenforgalmára és gazdasági tevékenységeire kifejtett általános hatásait. Kizárólag a szóban forgó szolgáltatásoknak a repülőtér nyereségességére kifejtett hatása vehető figyelembe, mivel az ezen elemzésben használt feltételezett piacgazdasági szereplő kizárólag ezeket venné figyelembe ⁽¹³⁸⁾.

⁽¹³⁵⁾ A fenti 53. lábjegyzetben hivatkozott T-165/15. sz., Ryanair DAC kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 176–178. pontja.

⁽¹³⁶⁾ Másképp fogalmazva: ha az adott ügylettől várt többletnyereségesség pozitív.

⁽¹³⁷⁾ Egy adott marketingszolgáltatási szerződést a kapcsolódó repülőtéri szolgáltatási szerződéssel együtt kell elemezni – úgy, mintha azok egyetlen ügyletet alkotnának. Így ugyanannyi különálló ügylet létezik, mint amennyi marketingszolgáltatási szerződésből és repülőtéri szolgáltatási szerződésből álló „szerződéspár” létezik.

⁽¹³⁸⁾ A 71. lábjegyzetben említett, az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény 77. pontja.

- (498) Bár a marketingszolgáltatások hatásának bizonyítására nem került sor, nem zárható ki, hogy a marketingszolgáltatási szerződések és a kapcsolódó repülőtéri szolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó légi útvonalakon kismértékben fellendíthetik az utasforgalmat, mivel céljuk az adott útvonalak népszerűsítése. A Ryanair azonban jelezte, hogy egy marketingszolgáltatási szerződés meglete csak nagyon korlátozott hatást gyakorol légi járműveinek férőhelykihasználtságára, mivel az eredmény-optimalizálásra (az árak kereslethez igazítására) irányuló intézkedések a férőhelykihasználtságra vonatkozó célértékek eléréséhez igazodtak⁽¹³⁹⁾. A marketingszolgáltatási szerződéseknek az utasforgalom növekedésére kifejtett hatását a Ryanair tehát nem erősítette meg. Következésképpen úgy tűnik, hogy a marketingszolgáltatási szerződések legjelentősebb hatása az, hogy a Ryanairt a La Rochelle-i repülőtérré indított járatok üzemeltetésére ösztönzik.
- (499) Meg kell határozni, hogy a La Rochelle-i repülőteret a CCI helyett üzemeltető feltételezett piacgazdasági szereplő észszerűen számíthatott-e a marketingszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó útvonalak megnyitására, fenntartására és utasforgalmára kifejtett pozitív hatásból fakadó haszontól eltérő haszonra, illetve számszerűsíthette-e a hasznot az ezen útvonalak üzemeltetési időszakára vonatkozóan, a marketingszolgáltatási szerződésben vagy a repülőtéri szolgáltatási szerződésben foglaltak szerint.
- (500) A Ryanair 2014. január 17-i tanulmányában alátámasztotta ezt a feltételezést. Ez a tanulmány azon az elképzelésen alapul, hogy egy repülőtér-üzembentartó – például a CCI – által vásárolt marketingszolgáltatások hozzájárulhatnak a repülőtér márkacsaládjának javításához, és ennek következtében tartósan növelhetik az adott repülőteret használó utasok számát, és nem csak a marketingszolgáltatási szerződés és a repülőtéri szolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó útvonalakat használó utasok számát az útvonalak e szerződésekben foglalt üzemeltetési időszaka alatt. A Ryanair különösen azt állapította meg a tanulmányában, hogy ezek a marketingszolgáltatások még a marketingszolgáltatási szerződés lejáratát követően is tartós pozitív hatást gyakorolhatnak a repülőtér utasforgalmára.
- (501) Először is megjegyzendő, hogy a jelen ügyben semmi nem utal arra, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező marketingszolgáltatási szerződések aláírásakor a CCI valaha is figyelembe vette volna, illetve még kevésbé számszerűsítette volna a marketingszolgáltatási szerződéseknek a hatályuk alá tartozó útvonalakon túlmutató, esetleges pozitív hatásait, vagy a szóban forgó útvonalak várható üzemeltetési időszakán túl jelentkező, időtényezőben megnyilvánuló esetleges pozitív hatásait. Ráadásul sem Franciaország, sem a CCI nem javasolt semmilyen módszert azon lehetséges érték becslésére, amelyet egy, a La Rochelle-i repülőteret a CCI helyett üzemeltető feltételezett piacgazdasági szereplő tulajdonított volna ezeknek a hatásoknak a marketingszolgáltatási szerződések és a repülőtéri szolgáltatási szerződések megkötésének felmérésekor. Végezetül a Ryanairtól/AMS-től vásárolt marketingszolgáltatások elsősorban a marketingszolgáltatási szerződésekben említett légi útvonalakat valószínűleg használó személyeket célozták meg.
- (502) Ez a következtetés, amely a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződésekre vonatkozik, ugyanezen okok miatt a Jet2-vel kötött repülőtéri szolgáltatási és marketingszolgáltatási szerződésekre is vonatkozik.
- (503) Ezen túlmenően e hatások tartós jellege szintén nagyon kétségesnek tűnik. Lehetséges, hogy La Rochelle-nek és térségének a Ryanair honlapján történő hirdetése e honlap látogatóit a hirdetés első közzétételkor vagy közvetlenül azt követően La Rochelle-be szóló Ryanair-jegyek vásárlására ösztönözte. Ugyanakkor valószínűtlen, hogy ez a hirdetés hosszú távú hatást gyakorolt volna a honlap látogatóira, vagy a Ryanair honlapján történő közzététele után néhány hétnél tovább befolyásolta volna a jegyvásárlásaikat. Egy reklámkampány valószínűleg akkor fejt ki tartós hatást, ha a promóciós tevékenységek egy vagy több olyan reklámhordozót érintenek, amelynek a fogyasztók egy adott időszakban rendszeresen ki vannak téve. Például a fősodratú televízió- és rádióadókon folytatott reklámkampány, különféle honlapok és/vagy különböző hirdetőtáblák kültéren vagy nyilvános helyeken történő megjelenítése tartós hatást fejthet ki, ha a fogyasztók rendszeresen ki vannak téve ezeknek a reklámhordozóknak. A kizárólag a Ryanair honlapjának bizonyos oldalaira korlátozódó promóciós tevékenységek azonban valószínűleg nem fejtenek ki olyan hatást, amely jóval a promóciós kampány lezárulása után is tartósan fennáll. Nagyon valószínű, hogy az emberek többsége nem keresi fel a Ryanair honlapját elég gyakran ahhoz, hogy e térség hirdetése tartós benyomást hagyjon bennük.
- (504) Franciaország és a CCI a hivatalos vizsgálati eljárás során nem szolgáltatott olyan információt, amely ellentmondana ennek az észrevételnek. Ezt az észrevételt két tényező is jól alátámasztja.

⁽¹³⁹⁾ Különösen a 2009. december 15-i, a 2014. június 13-i és a 2019. március 29-i beadványok.

- (505) Először is a Ryanairrel/AMS-szel kötött szerződésekben említett marketingtevékenységek közül egyesek elsősorban a Ryanair honlapjának nyitóoldalára vonatkoztak. Ezek a szolgáltatások csupán egy, a CCI által gyakran korlátozott vagy nagyon rövid időre kijelölt honlapra mutató linkből álltak:
- az A. és a B. szerződésben említett linkek esetében nem volt megjelenítési időszak,
 - a C. szerződés szerint a szponzorált link három éven keresztül évente 56 napig történő megjelenítése,
 - a D. szerződés szerint a szponzorált link három éven keresztül évente 212 napig történő megjelenítése, de 2007-ben a megjelenítési időszak 45 napra csökkent a D. szerződést módosító E. szerződés szerint,
 - a G. szerződés szerint a szponzorált linknek a Ryanair egyesült királysági angol honlapján három éven keresztül évente 22 napig történő megjelenítése,
 - a H. szerződés szerint a szponzorált linknek a Ryanair holland/belga honlapján az első évben 95 napig, a második és a harmadik évben pedig 160 napig történő megjelenítése,
 - az I. szerződés szerint a szponzorált linknek a Ryanair ír honlapján három éven keresztül évente 200 napig történő megjelenítése,
 - a J. szerződés szerint a szponzorált linknek a Ryanair belga honlapján három éven keresztül évente 10 napig történő megjelenítése,
 - a K. szerződés szerint a szponzorált linknek a Ryanair ír, norvég és holland honlapján 90 napig, egyesült királysági honlapján pedig három éven keresztül évente 50 napig történő megjelenítése,
 - az L. szerződés szerint a szponzorált linknek a Ryanair ír honlapján évente 70 napig történő megjelenítése,
 - az M. szerződés szerint a szponzorált linknek a Ryanair portugál honlapján két éven keresztül 365 napig történő megjelenítése,
 - az N. szerződés szerint a szponzorált linknek a Ryanair norvég honlapján az első évben hat hétig (hozzávetőleg 42 napig), a második és a harmadik évben pedig négy hétig (azaz 24 napig) történő megjelenítése.
- (506) E promóciós tevékenységek jellege (egyetlen, korlátozott promóciós értékkel rendelkező link megjelenítése), rövidege, valamint a szóban forgó időszak alatti megjelenítésük kiszámíthatatlan gyakorisága (mivel csak a portói útvonalat két éven át folyamatosan népszerűsítették) jelentősen korlátozta volna e tevékenységek hatását a lezárulásukat követően, különösen mivel azok kizárólag a Ryanair honlapjára korlátozódtak, és azokat egyetlen más médiában sem jelenítették meg. Másképp fogalmazva: ezek a promóciós tevékenységek valószínűleg nem tették lehetővé, hogy a szóban forgó hirdetés az e tevékenységeknek kitett személyekben tartós benyomást, valamint La Rochelle és térsége iránt tartós érdeklődést váltson ki.
- (507) Másodsor, a Ryanairrel/AMS-szel kötött szerződésekben előírt többi marketingtevékenység csak a Ryanair honlapjának La Rochelle célállomásra vonatkozó oldalaira vonatkozott. Főszabály szerint ez utóbbi promóciós tevékenység típus csak egy – jellegéből adódóan korlátozott – közönséget céloz meg, de azt nem teszi ki gyakran a hirdetésnek. Ezen túlmenően ami a Ryanair honlapjának La Rochelle célállomásra vonatkozó oldalát illeti, annak gyakori látogatottsága kevésbé valószínű, mint a honlap nyitóoldalé, mivel az a Ryanair egy konkrét célállomásával, nem pedig annak összes tevékenységével foglalkozik. Így, tekintettel arra, hogy a Ryanair honlapja La Rochelle célállomásra vonatkozó oldalának gyakori látogatottsága csekély valószínűségű, az ezen az oldalon megjelenített promóciós tevékenységek valószínűleg nem váltanak ki tartós benyomást La Rochelle és térségének vonzerejéről a honlapot felkereső személyek körében. Ráadásul a Ryanair honlapjának La Rochelle-re vonatkozó oldalát nagy valószínűséggel a szóban forgó célállomás vagy a Ryanair által oda kínált szolgáltatások iránti esetleges érdeklődés miatt keresik fel. Az ezen az oldalon elhelyezett hirdetés tehát kevésbé alkalmas arra, hogy e célállomás vonatkozásában új érdeklődést váltson ki azon személyek körében, akik nem ismerik azt, vagy nem tanúsítanak iránta érdeklődést.
- (508) E tekintetben sokatmondó, hogy a Ryanair által benyújtott, nem repülőtéri magánvállalkozások és az AMS között (autókölcsonzés, helyi turisztikai tevékenységek tárgyában) létrejött marketingszolgáltatási szerződések marketingértéke turisztikai termékeknek vagy szolgáltatásoknak a Ryanair utasai részére történő értékesíthetőségéből fakad. Potenciális utasok azok, akik a Ryanair honlapjának felkeresését (jegyvásárlás, rendelkezésre álló járatok keresése stb.) követően valószínűleg egy egyértelműen meghatározott rendeltetési repülőtérre utaznak, ezért a rendeltetési repülőtérre őket termékek és szolgáltatások vásárlására ösztönző marketingüzenetek célközönségét jelentik. A Ryanair marketingszolgáltatásainak értéke tehát azon alapul, hogy meg tudja-e célozni a Ryanair azon ügyfeleit, akik már kiválasztották rendeltetési repülőtérüket, vagy akik esetében a Ryanair honlapjának felkeresése arra utal, hogy valószínűleg egy meghatározott rendeltetési repülőtérre választanak, és ennek érdekében a végső rendeltetési helyükön turisztikai szolgáltatás vásárlására ösztönzi őket. A Bizottság nem zárja ki annak lehetőségét,

hogy az AMS által a Ryanair honlapján kínált marketingszolgáltatás értéket képviseljen bizonyos, harmadik félnek minősülő olyan vállalkozások számára, amelyek érdekeltek abban, hogy termékeket vagy szolgáltatásokat értékesítsenek a Ryanair ügyfeleinek, például az autókölcsönző vállalkozások vagy a regionális túraszolgáltatók számára. Eltérő helyzet áll fenn azonban azon repülőtér-üzembentartó esetében, amely tartósan növelni kívánja a repülőtérrel használatos utasok számát. Ahogyan azt az (501) preambulumbekzdés kifejti, a Ryanair honlapjának La Rochelle-re vonatkozó oldalát megtekintő személyek nagy valószínűséggel már potenciálisan érdeklődnek az adott célállomás vagy a Ryanair által oda kínált szolgáltatások iránt. Így a CCI számára a Ryanair honlapján La Rochelle célállomásra vonatkozó oldalakon végzett marketingtevékenységeknek az utasok vonzására gyakorolt hatása nagyon csekély, sőt egyáltalán nincs is ilyen hatása.

- (509) Így, bár a marketingszolgáltatások a marketingszolgáltatási szerződések tárgyát képező útvonalakon a szolgáltatások tárgyidőszaka alatt növelhették az utasforgalmat, nagyon valószínű, hogy ez a hatás ezen időszak után vagy más útvonalakon megszűnt vagy elhanyagolható volt.
- (510) A Ryanair 2014. január 17-i és 31-i tanulmányaiban az is szerepel, hogy annak valószínűsége, hogy a marketingszolgáltatási szerződések előnyei túlmutatnak a tárgyukat képező útvonalakon, vagy az említett útvonalak üzemeltetési időszakán túl is tartósan fennállnak – ahogyan az a marketingszolgáltatási szerződésekben és a repülőtéri szolgáltatási szerződésekben szerepel – igen alacsony volt, és nem számszerűsíthető olyan fokú megbízhatósággal, amelyet egy körültekintő piaczdasági szereplő elegendőnek tekintene.
- (511) Ennek megfelelően például a Ryanair 2014. január 17-i tanulmánya megállapítja, hogy „a repülőtéri szolgáltatási szerződés tervezett lejáratát követően keletkező, jövőbeli többletgyereség a jellegéből adódóan bizonytalan”⁽¹⁴⁰⁾. Ez a tanulmány továbbá két módszert javasol a marketingszolgáltatási szerződések pozitív hatásainak előzetes értékelésére: pénzforgalmon alapuló megközelítést és tőkésítésen alapuló megközelítést.
- (512) A pénzforgalmon alapuló megközelítés a marketingszolgáltatási szerződések és a repülőtéri szolgáltatási szerződések előnyeinek értékelését jelenti a marketingszolgáltatási és a repülőtéri szolgáltatási szerződések által a repülőtér-üzembentartó számára generált jövőbeli bevételek formájában, levonva azokból a kapcsolódó költségeket. A tőkésítésen alapuló megközelítés abban áll, hogy a repülőtér márkaculatának a marketingszolgáltatások révén történő javulását a marketingszolgáltatási szerződésben megállapított áron beszerzett immateriális eszközként kell kezelni.
- (513) A tanulmány azonban feltárja a tőkésítésen alapuló megközelítés által felvetett nehézségek mértékét, ezáltal bizonyítva, hogy e módszer eredményei nem megbízhatóak, és maga a tanulmány a pénzforgalmon alapuló megközelítést részesíti előnyben. A tanulmány különösen a következőket közli: „A tőkésítésen alapuló megközelítésnek csak a repülőtér immateriális eszközállományának tulajdonítható marketingkiadások arányát kell figyelembe vennie. Ugyanakkor nehezen állapítható meg a repülőtér várható jövőbeli bevételeinek (azaz a repülőtér immateriális eszközállományára irányuló beruházás) generálását célzó marketingkiadások, illetve a repülőtér folyó bevételeinek generálását célzó marketingkiadások aránya”⁽¹⁴¹⁾. Hangsúlyozza továbbá, hogy „a tőkésítésen alapuló megközelítés alkalmazása érdekében meg kell becsülni azt az átlagos időtartamot, ameddig egy repülőtér az AMS marketingkampánya miatt meg tudná tartani az ügyfelet. A gyakorlatban az AMS kampányát követően nagyon nehéz lenne az ügyfélmegőrzés átlagos időtartamának becslése, mivel nem áll rendelkezésre elegendő adat”⁽¹⁴²⁾.
- (514) A Ryanair 2014. január 31-i tanulmánya a pénzforgalmon alapuló megközelítés gyakorlati alkalmazását javasolta. E megközelítés szerint a marketingszolgáltatási szerződések, valamint az azok lejáratát követően is hatályos repülőtéri szolgáltatási szerződések előnyeit a szerződés lejáratának időpontjában számított „végső értéként” fejezik ki. Ez a végső érték a repülőtéri szolgáltatási szerződésektől és a marketingszolgáltatási szerződésektől a repülőtéri szolgáltatási szerződés utolsó évében várt többletgyereségen alapul. E módszer keretében a repülőtéri szolgáltatási

⁽¹⁴⁰⁾ Az angol eredeti szöveg fordítása: „[...] a repülőtéri szolgáltatási szerződés tervezett lejáratát követően keletkező, jövőbeli többletgyereség a jellegéből adódóan bizonytalan”.

⁽¹⁴¹⁾ Az angol eredeti szöveg fordítása: „A tőkésítésen alapuló megközelítésnek csak a repülőtér immateriális eszközállományának tulajdonítható marketingkiadások arányát kell figyelembe vennie. Ugyanakkor nehezen állapítható meg a repülőtér várható jövőbeli bevételeinek (azaz a repülőtér immateriális eszközállományára irányuló beruházás) generálását célzó marketingkiadások, illetve a repülőtér folyó bevételeinek generálását célzó marketingkiadások aránya”.

⁽¹⁴²⁾ Az angol eredeti szöveg fordítása: „A tőkésítésen alapuló megközelítés alkalmazása érdekében meg kell becsülni azt az átlagos időtartamot, ameddig egy repülőtér az AMS marketingkampánya miatt meg tudná tartani az ügyfelet. A gyakorlatban az AMS kampányát követően nagyon nehéz lenne az ügyfélmegőrzés átlagos időtartamának becslése, mivel nem áll rendelkezésre elegendő adat”.

szerződés érvényességének utolsó évében várt többletnyereséget előrevetítik a repülőtéri szolgáltatási szerződés időtartamával megegyező időszakra, de azt kiigazítják az európai légi közlekedési piac növekedési rátájával és azzal a valószínűségi tényezővel, amely annak kimutatására hivatott, hogy a repülőtéri szolgáltatási szerződés és a marketingszolgáltatási szerződés a lejáratát után képes-e hozzájárulni a repülőtér nyereségességéhez. A 2014. január 31-i tanulmány szerint a tartós előnyök teremtésére való képesség különféle tényezőktől függ, „[...] többek között a nagyobb ismertségtől és a határozottabb márkaarculattól, valamint a hálózati externáliáktól és a visszatérő utasoktól”⁽¹⁴³⁾, bár ezeket a tényezőket nem részletezi. Ez a módszer továbbá figyelembe veszi a többletköltségeket tükröző diszkontrátát.

- (515) A tanulmány 30 %-os valószínűségi tényezővel számol, amelyet óvatosnak tekint. Ez a kifejezetten elméleti jellegű tanulmány azonban sem mennyiségi, sem minőségi szempontból nem támasztja alá komoly bizonyítékkal ezt a tényezőt. A tanulmány a 30 %-os arány alátámasztásához nem a Ryanair tevékenységeire, a légi közlekedési piacokra vagy a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó tényeken alapul. Nem állapít meg összefüggést ezen arány és az általa mellékesen említett tényezők (ismertség, határozott márkaarculat, hálózati externáliák és visszatérő utasok) között, amelyek a repülőtéri szolgáltatási és a marketingszolgáltatási szerződések előnyeit vélhetően azok lejáratát utánra is kiterjesztik. Végezetül semmilyen módon nem hivatkozik az AMS-szel kötött különböző szerződésekben foglalt marketingszolgáltatások konkrét tartalmára annak elemzésekor, hogy ezek a szolgáltatások milyen mértékben befolyásolhatnák a fent említett tényezőket.
- (516) A tanulmány továbbá nem bizonyítja, hogy egy repülőtéri szolgáltatási szerződés és marketingszolgáltatási szerződés lejáratakor fennállna annak valószínűsége, hogy az e szerződések által a repülőtér-üzembentartó számára a szerződések alkalmazásának utolsó évében generált nyereség a jövőben is fennmaradna. Hasonlóképpen arra sem szolgáltat bizonyítékot, hogy az európai légi közlekedési piac növekedési rátája hasznos mutató a repülőtéri szolgáltatási szerződések és a marketingszolgáltatási szerződések adott repülőtérre kifejtett hatásának méréséhez.
- (517) Ezért igen valószínűtlen, hogy a Ryanair által javasolt módszerrel kiszámított „végső értéket” egy körültekintő piaczgazdasági szereplő figyelembe venné egy szerződés megkötésének eldöntésekor.
- (518) A 2014. január 31-i tanulmányból tehát kiderül, hogy a pénzforgalmon alapuló megközelítés csak nagyon bizonytalan és megbízhatatlan eredményekhez vezetne, csakúgy, mint a tőkésítésen alapuló módszer.
- (519) Továbbá sem Franciaország, sem más érdekelt harmadik fél nem szolgáltatott arra vonatkozó bizonyítékot, hogy a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetőjével összehasonlítható regionális repülőtér-üzembentartók ténylegesen alkalmazzák a Ryanair által e tanulmányban javasolt módszert vagy bármely más olyan módszert, amelynek célja a repülőtéri szolgáltatási szerződések és marketingszolgáltatási szerződések lejáratát után is jelentkező előnyök figyelembevétele és számszerűsítése. Franciaország e tekintetben nem tett észrevételt a 2014. január 17-i és 31-i tanulmányokkal kapcsolatban, így azok következtetéseit sem hagyta jóvá.
- (520) Továbbá ahogyan a fentiekben szerepelt, a marketingszolgáltatások egyértelműen olyan személyeket céloznak meg, akik valószínűleg használni fogják a marketingszolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó útvonalakat. Ha a repülőtéri szolgáltatási szerződés lejáratakor nem újítják meg ezeket az útvonalakat, nem valószínű, hogy a marketingszolgáltatások a lejáratát időpontot követően is pozitív hatást gyakorolnak a repülőtér utasforgalmára. A repülőtér-üzembentartók nagyon nehezen tudják felmérni annak valószínűségét, hogy egy légitársaság továbbra is üzemeltetni fog-e egy-egy útvonalat az általuk a repülőtéri szolgáltatási szerződésben vállalt időtartam lejáratát után. Különösen a diszkont légitársaságok bizonyultak nagyon dinamikusnak az útvonalak indítása és visszavonása tekintetében. Az Oxera által az ACI Europe számára készített jelentés szerint 2011-ben az 5 milliónál kisebb utasforgalmú európai repülőterekre üzemeltetett útvonalak 15–20 %-a szűnt meg⁽¹⁴⁴⁾. Ezért a jelen hivatalos vizsgálati eljárás keretében vizsgálatokhoz hasonló ügylet megkötésekor egy körültekintő piaczgazdasági szereplő nem számíthatna arra, hogy egy légitársaság a szerződés lejáratát követően hajlandó meghosszabbítani a szóban forgó útvonal üzemeltetését.

⁽¹⁴³⁾ Az angol eredeti szöveg fordítása: „[...] többek között a nagyobb ismertségtől és a határozottabb márkaarculattól, valamint a hálózati externáliáktól és a visszatérő utasoktól”.

⁽¹⁴⁴⁾ Az Oxera által készített, 2017. szeptember 15-i tanulmány, „The continuing development of airport competition in Europe” (A repülőtéri verseny folyamatos fejlődése Európában), 4.8. ábra, 41. o. <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf>

- (521) Megjegyzendő továbbá, hogy a Ryanair 2014. január 31-i tanulmányában javasolt módszer alkalmazásával kiszámított végső érték csak akkor lesz pozitív (és ezáltal csak akkor lesz pozitív hatása a repülőtéri szolgáltatási szerződés és a marketingszolgáltatási szerződés várható jövedelmezőségére), ha a repülőtéri szolgáltatási szerződés alkalmazásának utolsó évében az e szerződésektől várt többletnyereség is pozitív. Ez a módszer a repülőtéri szolgáltatási szerződés alkalmazásának utolsó évében várt többletnyereségből indul ki, és azt az alábbi két tényező alkalmazásával vetíti előre. Az első tényező az európai légi közlekedési piac általános növekedése, amely a várt forgalomnövekedést tükrözi. A második egy 30 %-os tényező, amely nagyjából azt jelenti, hogy az esedékes lejáratú szerződések ilyen valószínűséggel ösztönzik a feltehetőleg hasonló tőkemozgásokat kiváltó, hasonló szerződések aláírását. Így, ha a repülőtéri szolgáltatási szerződés alkalmazásának utolsó évében várt jövőbeli többletnyereség negatív lesz, a végső érték szintén negatív lesz (vagy legfeljebb nulla lesz), ami azt tükrözi, hogy a közelmúltban lejárt szerződésekhez hasonló szerződések szintén minden évben csökkentenék a repülőtér nyereségességét.
- (522) A Ryanair 2014. január 31-i tanulmánya nagyon röviden irányozza elő ezt a forgatókönyvet, és mindössze egy lábjegyzetben, megjegyzés vagy magyarázat nélkül a következőket közli: „[...] végső érték nem számítható ki, ha az AMS kifizetéseivel csökkentett többletnyereség a szóban forgó időszak utolsó évében negatív”⁽¹⁴⁵⁾. Ahogyan azonban az (580)–(642) preambulumbekzdésben részletesebben kifejtésre kerül, ebben az esetben valamennyi szerződés olyan előrevetített többlet-tőkemozgásokat tartalmaz, amelyeknek minden évben, és nem csak összességében negatív a negatív nettó jelenértéke. Így e szerződések esetében a Ryanair által javasolt módszer szerint kiszámított „végső érték” nulla, sőt negatív is lehet. Ilyen végső érték figyelembevétele tehát nem kérdőjelezné meg azt a megállapítást, hogy a különböző szerződések gazdasági előnnyel járnak.
- (523) Végezetül egy 2014. szeptember 26-i, harmadik tanulmányban a Ryanair megismételte, hogy a repülőtéri szolgáltatási szerződések és a marketingszolgáltatási szerződések az érvényességi időtartamuk alatt többletnyereséget, lejáratuk után pedig végső értéket generálnak. Ezért a Ryanair szerint a Ryanairrel kötött eredeti szerződés aláírása még inkább lehetővé teszi, hogy annak lejáratakor a Ryanairrel vagy más légitársaságokkal új szerződés megkötésére kerüljön sor. Ezenkívül a marketingszolgáltatási szerződések végső értéke abban áll, hogy a repülőtér jobb hírnevének köszönhetően a szerződések lejáratát követően növekszik a repülőtérre irányuló forgalom. Bár a Ryanair javasol egy módszert feltételezéseinek empirikus úton történő tesztelésére, azt nem tudja alkalmazni, mivel nem rendelkezik a szükséges adatokkal. Végezetül a jelentés az elemzésében nem veszi figyelembe a lehetséges hálózati externáliákat.
- (524) Következésképpen a fentiekből egyértelműen kitűnik, hogy csak két olyan előny merülne fel, amelyet egy körültekintő piaccgazdasági szereplő elvárna egy marketingszolgáltatási szerződéstől, és amelyet számszerűsítene annak eldöntésekor, hogy köt-e ilyen szerződést egy repülőtéri szolgáltatási szerződéssel együtt: i. egyrészt a La Rochelle-i repülőtéren járatokat üzemeltető légitársaságok azon repülőtéri szolgáltatási szerződések szerinti kilátásai, amelyek megkötésére a légitársaságok a marketingszolgáltatási szerződések miatt voltak motiváltak, másrészt ii. a marketingszolgáltatások esetleges csekély pozitív hatása a szóban forgó szerződések hatálya alá tartozó útvonalakat használó utasok számára (a marketingszolgáltatási szerződések és a kapcsolódó repülőtéri szolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó útvonalak forgalmának csekély mértékű ösztönzése). Bármely egyéb előny túlságosan bizonytalan minősülne ahhoz, hogy azokat számszerűsítettnek lehessen tekinteni, és semmi nem utal arra, hogy azokat a CCI figyelembe vette volna.

4. Milyen időtávot választott volna egy piaccgazdasági szereplő a repülőtéri szolgáltatási szerződés és/vagy a marketingszolgáltatási szerződés aláírásához fűződő érdek értékeléséhez?

- (525) A repülőtéri szolgáltatási szerződés és/vagy a marketingszolgáltatási szerződés megkötéséhez fűződő érdek értékelésekor egy piaccgazdasági szereplő a szóban forgó szerződések időtartamát választotta volna az értékelés időtávjaként. Másképp fogalmazva: a többletköltségeket és -bevételeket a szerződések időtartama esetében elemezte volna.

⁽¹⁴⁵⁾ A 2014. január 31-i tanulmány 17. lábjegyzete. Az angol eredeti szöveg fordítása: „[...] végső érték nem számítható ki, ha az AMS kifizetéseivel csökkentett többletnyereség a vizsgált időszak utolsó évében negatív”.

- (526) Ennél hosszabb időtartam választása nem tűnik indokoltnak. A szerződések aláírásának időpontjában egy körütekintő piacgazdasági szereplő nem hagyatkozott volna arra, hogy ezek a szerződéseket a lejáratukkor megújításra kerülnek, mivel – amint azt az (520) preambulumbekzdés kifejti – a Ryanairhez és a Jet2-hoz hasonló diszkont légitársaságok nagyon dinamikusak az útvonalak indítása és visszavonása, illetve a járatsűrűség növelése és csökkentése tekintetében.
- (527) Továbbá egyes szerződések esetében az azok hatálya alá tartozó tevékenységek tényleges kezdő időpontja nem a szerződés aláírásának időpontja volt. Ebben az esetben a tényleges kezdő időpont, nem pedig az aláírás időpontja volt a kiindulópont olyan helyzetekben, amikor az aláírás időpontja megelőzi a tényleges kezdő időpontot ⁽¹⁴⁶⁾.
- (528) Azokban a helyzetekben, amikor a Ryanair nem üzemeltetett bizonyos útvonalakat a szerződés által lefedett teljes időszak alatt, a piacgazdasági szereplő értékelése a szerződés tervezett időtartamán alapul, mivel a szerződések idő előtti felmondása nem volt ismert, és nem is volt előre látható a megkötésük időpontjában. Egy repülőter-üzembentartó a forgalmi előrejelzéseit a Ryanair által a szerződés aláírásakor vállalt kötelezettségekre alapozta volna, amelyek kötelezőek voltak a társaságra nézve.
- (529) A következőkben a Bizottság az egyes légitársaságokkal kötött szerződéseket a feltételezések fényében vizsgálja a forgalom, a bevételek és a többletköltségek tekintetében, majd ismerteti e szerződések elemzésének eredményét.

5. A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásának módszerére vonatkozó következtetések

- (530) Valamennyi fenti megállapításból következik, hogy a piacgazdasági szereplő tesztnek a szóban forgó intézkedésekre való alkalmazása érdekében a Bizottságnak minden egyes marketingszolgáltatási szerződést elemeznie kell a kapcsolódó repülőter-i szolgáltatási szerződéssel együtt (függetlenül attól, hogy ez utóbbi a 14. táblázatban felsorolt szerződés csoportok részét képezi-e, vagy csak a marketingszerződés megkötésének időpontjában volt hatályos ⁽¹⁴⁷⁾), és értékelnie kell, hogy egy nyereségkilátás által motivált, a La Rochelle-i repülőteret a CCI helyett üzemeltető feltételezett piacgazdasági szereplő aláírta volna-e ezeket a szerződéseket. E célból meg kell határozni a szerződések többlet nyereségességét, ahogyan azt a piacgazdasági szereplő a szerződések aláírásakor felmérte volna, a szerződések alkalmazásának teljes időszakára megbecsülve a következőket:
- az e szerződések végrehajtásától várt jövőbeli többlet forgalom, lehetőleg figyelembe véve, hogy a marketingszolgáltatások milyen hatást gyakorolnak a szerződések tárgyát képező útvonalak férőhelykihasználtságára,
 - az e szerződések végrehajtásától várt jövőbeli többletbevételek, ideértve a szerződések tárgyát képező útvonalak által generált, repülőter-i díjakból és földi kiszolgálásból származó bevételeket, valamint az e szerződések végrehajtása által generált forgalomnövekedésből származó, nem légiforgalmi bevételeket,
 - az e szerződések végrehajtásától várható jövőbeli többletköltségek, beleértve a működési költségeket és az e szerződések hatálya alá tartozó útvonalak által generált beruházási többletköltségeket, valamint a marketingszolgáltatások költségeit.
- (531) Ezek a számítások adják a jövőbeli éves tőke mozgásokat, amelyek a többletbevételek és többletköltségek különbségének felelnek meg, amelyet szükség esetén a repülőter-üzembentartó tőkeköltségét tükröző rátával kell diszkontálni. A pozitív nettó jelenérték elvben azt jelzi, hogy a szóban forgó szerződések nem biztosítanak gazdasági előnyt, míg a negatív nettó jelenérték ilyen előny meglétét mutatja.
- (532) Megjegyzendő, hogy ezen értékelés keretében nem relevánsak a CCI és a Ryanair azon érvei, amelyek szerint a CCI által vásárolt marketingszolgáltatások ára megegyezik az ilyen szolgáltatások „piaci árának” tekinthető összeggel, vagy annál alacsonyabb. A nyereségkilátás által motivált, feltételezett piacgazdasági szereplő ugyanis még a „piaci árnál” alacsonyabb vagy azzal megegyező áron sem lenne hajlandó ilyen szolgáltatásokat vásárolni, ha azt jelezne előre, hogy e szolgáltatásoknak az érintett útvonalakra kifejtett pozitív hatása ellenére a szerződésekből fakadó többletköltségek diszkontált értéken meghaladják a többletbevételeket. Ilyen esetben nem lenne hajlandó a „piaci árat” megfizetni, és ezért logikusan úgy döntene, hogy lemond a szóban forgó szolgáltatásokról.

⁽¹⁴⁶⁾ Lásd: 9. táblázat.

⁽¹⁴⁷⁾ Lásd a (496) preambulumbekzdést.

b) Az üzleti tervek rekonstruálásával kapcsolatos módszertani megfontolások

(533) Az eljárás során a Bizottság felkérte Franciaországot, hogy nyújtsa be a CCI és a Ryanair/AMS között létrejött különböző szerződések esetében felmerülő többletköltségekre, bevételekre és nyereségessegre vonatkozó, esetlegesen e szerződések aláírása előtt készült becsléseket. E felhívásra válaszul Franciaország azt állította, hogy a la Rochelle-i repülőtér nem végzett elemzést a marketingszerződések aláírása előtt, és ezért benyújtotta a 9. táblázatban említett marketingszolgáltatási szerződések mindegyikéhez tartozó üzleti tervek visszamenőleges rekonstruálását, valamint a Jet2 légitársasággal kötött szerződés üzleti tervének rekonstruálását (az e két légitársasággal kötött szerződések elemzéséhez figyelembe véve a repülőtéri szolgáltatási szerződések releváns paramétereit). Ennek a visszamenőleges elemzésnek azonban az a célja, hogy megismételje az a pénzügyi elemzést, amelyet a marketing-szolgáltatási szerződések aláírása előtt kellett volna elvégezni a repülőtér számára akkor rendelkezésre álló adatok figyelembevételével.

1. Az üzleti tervek rekonstruálásához használt modell

(534) Franciaország visszamenőlegesen rekonstruálta az üzleti terveket egy olyan „alapfogatókönyv” alkalmazásával, amely tartalmazta azokat a feltételezéseket, amelyeket egy piacgazdasági szereplő észszerűen megfogalmazott volna. Ez az elemzés a forgalomra, a légi járművek férőhelykihasználtságára, az egy utasra jutó légiforgalmi és nem légiforgalmi bevételekre, az egy utasra jutó működési költségekre, marketingkiadásokra és a szerződések időtartamára vonatkozó feltételezéseken alapul. Az egyes szerződések nettó jelenértékének kiszámítása érdekében Franciaország a következő bevételi és költségtételeket tartalmazó üzleti tervet rekonstruálta:

15. táblázat

Az üzleti tervek rekonstruálásához használt modell

Szerződés [x]			
	N. év	N + 1. év	stb.
Éves járatpárok száma (a)	Lásd a szerződést		
A légi járművek üléseinek száma (b)	Lásd a 7.2.1.5. szakasz b) pontjának 2. alpontját		
A kínált ülések száma (c)	$c = a \times b \times 2$		
Átlagos férőhelykihasználtság (d)	Lásd a 7.2.1.5. szakasz b) pontjának 2. alpontját		
Az utasok összlétszáma (érkező és induló utasok) (e)	$e = c \times d$		
Leszállási díj (f)	$f = a \times a$ CCI által elfogadott vagy a repülőtéri szolgáltatási szerződésben foglalt egységnyi díj		
Légi járművek parkolási díja (g)	0 (lásd a 7.2.1.5. szakasz b) pontjának 3. alpontját)		
Világítási díj (h)	0 (lásd a 7.2.1.5. szakasz b) pontjának 3. alpontját)		
A fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek utáni díj (i)	$i = e \times a$ CCI által elfogadott vagy a repülőtéri szolgáltatási szerződésben foglalt egységnyi díj/2		
Utasdíj (j)	$j = e \times a$ CCI által elfogadott vagy a repülőtéri szolgáltatási szerződésben foglalt egységnyi díj/2		
Földi kiszolgálás (k)	0		
Légiforgalmi bevételek összesen (l)	$l = f + g + h + i + j + k$		
Nem légiforgalmi bevételek (m)	$M = e \times$ egységnyi haszonkulcs többlet (lásd a 7.2.1.5. szakasz b) pontjának 3. alpontját)		

Szerződés [x]			
	N. év	N + 1. év	stb.
Összes bevétel (n)	$n = l + m$		
Többletköltségek (o)	$o = e \times$ egységnyi többletköltség (lásd a 7.2.1.5. szakasz b) pontjának 4. alpontját)		
Marketingköltségek (p)	Lásd a marketingszerződést		
Összes költség (q)	$q = o + p$		
Többlet-pénzforgalom (r)	$r = n - q$		
Nettó jelenérték	$\sum_{v=0}^u \frac{r_v}{(1+t)^v}$ <p>ahol:</p> <ul style="list-style-type: none"> – v a szóban forgó szerződés évére vonatkozik, $v = 0$ a szerződés kezdetének felel meg – u a szerződés (években kifejezett) teljes időtartamára vonatkozik – r_v a szerződés évére (v) számított többlet-pénzforgalom (r) – t a kiválasztott diszkontráta ⁽¹⁾ 		

(¹) Franciaország az összes szerződés esetében 6 %-os diszkontrátát alkalmazott. Ez a ráta megfelel a Franciaország által hasonló ügyekben javasolt rátának, amely ügyekről a Bizottságnak már határoznia kellett (lásd például a pau-i repülőterrről szóló, a 12. lábjegyzetben hivatkozott bizottsági határozatot). Másrészt, mivel az üzleti tervek Bizottság általi rekonstruálása (az alapforgatókönyvben) évente többlet-pénzforgalmat eredményez, amelyek a vizsgált időszakban mind negatívak, a szerződések nettó jelenértéke szükségszerűen negatív, függetlenül az alkalmazott diszkontrátától.

- (535) Bár a Bizottság általában észszerűnek tartja a Franciaország által az egy utasra jutó bevételre és a szerződések időtartamára vonatkozóan megfogalmazott feltételezéseket, Franciaország egyéb feltételezései nem mindig észszerűek vagy reálisak. Először is Franciaország az összes rekonstruálás esetében közös módszertani hibákat követett el (például alulbecsülte a légiforgalmi többletköltségeket, és a helyi önkormányzatok által az általános marketingkiadások fedezésére nyújtott hozzájárulásokat többletbevételként vette figyelembe). Másodsor, amint az a szerződések egyedi értékeléséről szóló részben megállapításra kerül, a Franciaország által végzett összes rekonstruálás esetében közös módszertani hibák mellett bizonyos üzleti tervek rekonstruálására további, sajátos módszertani problémák is jellemzőek.
- (536) Következésképpen a Bizottság – a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása érdekében – elvégezte a saját elemzését, amelynek során egy alapforgatókönyvben rekonstruálta a különböző szerződés csoportok többletköltségeit és -bevételeit, ahogyan azokat egy piacgazdasági szereplő előzetesen kiszámította volna.
- (537) A Bizottság – néhány feltételezés megváltoztatásával – érzékenységi elemzést is végzett arra vonatkozóan, hogy miként történt a szerződések nettó jelenértékének kiszámítása. Ennek érdekében a Bizottság szándékosan olyan feltételezéseket alkalmazott, amelyek jellegükből adódóan nem reálisak, mivel az alapforgatókönyvben nem alkalmazta azokat (ez egy olyan forgatókönyv, amely már most is kedvező megközelítést alkalmaz a légitársaságra). E feltételezések bekövetkezésének valószínűsége, illetve annak valószínűsége, hogy azok jelentős és azonnali változásokat igényelnek a repülőter üzemeltetésében, nagyon alacsony (lásd az (575)–(578) preambulumbekendést). Az e paraméterek megváltoztatásából következő nettójelenérték-számítás (amely paraméterek egyidejű előfordulása statisztikailag is több mint valószínűtlen) a „nem körültekintő forgatókönyv” (lásd az (574)–(578) preambulumbekendést). Mindenesetre ez a forgatókönyv nyilvánvalóan nem lenne reális egy észszerű és körültekintő befektető számára, akinek nem lenne más választása, mint kizárni azt.
- (538) A Franciaország és a Bizottság által végzett értékelés különbségei (különösen a működési költségekre és a marketingkiadásokra vonatkozó feltételezések) jelentős eltéréseket eredményeznek a szerződés csoportok nettó jelenértékének kiszámításakor kapott eredményekben. A forgalomra vonatkozó különböző feltételezések jelentős hatást gyakorolnak bizonyos szerződésekre, míg a férőhelykihasználtságra vonatkozó feltételezések csak korlátozott hatást gyakorolnak a szerződések nettó jelenértékének kiszámításakor kapott eredményre, ugyanakkor nem módosítják a Bizottság arra vonatkozó következtetését, hogy a nettó jelenérték negatív vagy pozitív-e.

1. A többletforgalom és az előrevetített járatpárok száma (a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződések)

- (539) A Bizottság által végzett elemzés azon a többletforgalmon (azaz a további utasok számán) alapul, amelyet a La Rochelle-i repülőtér a CCI helyett üzemeltető piacgazdasági szereplő prognosztizálhatott volna a szerződések aláírásakor. A 2006. évi szerződés csoportok (a C. és D. marketingszerződés, valamint a 2. és 3. repülőtéri szolgáltatási szerződés) esetében ennek keretében például meg kell határozni azon utasok számát, akik a Ryanair által üzemeltetett La Rochelle–London Stansted útvonalat a szerződés időtartama alatt a La Rochelle-i repülőtér üzemeltetőjének számításai szerint 2006-ban használták.
- (540) A többletforgalom-előrejelzés kiszámítása a különböző repülőtéri szolgáltatási szerződésekben és marketingszolgáltatási szerződésekben foglalt útvonalak száma és járatsűrűség, valamint az éves járatpárok ennek alapján kapott száma alapján történt. Egyes szerződések a járatpárok számára, más szerződések pedig az utasok számára vonatkozó célértékeket tartalmaznak, míg mások nem említenek célértéket.
- (541) A végrehajtási időpont után aláírt, visszamenőleges hatályú szerződések (például az A. szerződés) esetében csak az aláírás után generált forgalmat vették figyelembe, mivel egy szerződés az aláírása előtt nem generálhat forgalmat.
- (542) A Bizottság forgalmi előrejelzései többnyire alacsonyabbak, mint a CCI által az utólagos üzleti terveinek rekonstruálásához használt forgalmi előrejelzések, különösen egyes, forgalomra vonatkozó célértékek nélkül aláírt marketingszerződések esetében. Egy esetben a Bizottság által figyelembe vett előrejelzések magasabbak a repülőtér által figyelembe vett előrejelzéseknél. Ezeket a korrekciókat e határozat minden egyes intézkedés (a 14. táblázatban bemutatott szerződés vagy szerződés csoport) esetében részletezni fogja.
- (543) A Bizottság általánosságban megjegyzi, hogy a forgalom túlbecslése az alábbi elemzési problémákhoz kapcsolódik. Először is a Franciaország által rekonstruált forgalom meghaladja a szerződésekben szereplő forgalmat. Egy körülmekintő gazdasági szereplő nem végezne ilyen túlbecslést további magyarázat nélkül (amelyet Franciaország a szerződések egyike esetében sem közölt).
- (544) Másodszor, bizonyos visszamenőleges hatályú szerződések esetében (amikor a szerződés kezdő időpontja megelőzi a szerződés aláírásának időpontját) Franciaország a szerződés aláírása előtt már elért forgalomra alapozta a rekonstruálást. Kétséges, hogy egy körülmekintő gazdasági szereplő számára a már üzemeltetett járatokkal kapcsolatban marketingszolgáltatási kiadások merülnének fel. Egy körülmekintő gazdasági szereplő inkább a marketingszolgáltatási szerződés által generált jövőbeli forgalomra hagyatkozna. Végezetül az az érv, amely szerint egy körülmekintő befektető a szerződés szigorú időtartamánál hosszabb ideig is figyelembe vehette volna az üzleti kapcsolatot, nem alapul semmilyen, az (525)–(529) preambulumbekzdésben bemutatott gazdasági tanulmányon vagy bizonyítékon.
- (545) A Bizottság továbbá figyelembe vette a Ryanair által használt légi járművek – főként a Boeing 737-800s típusú (189 üléses) és kisebb mértékben a Boeing 737-300s típusú (148 üléses) vagy a BAe 146-300s típusú (110 üléses) légi járművek – kapacitását.
- (546) A Bizottság évente változó, és az előző két év átlagának megfelelő férőhelykihasználtságot alkalmazott (2003-ra és 2004-re átlagosan 80 %-os arányt, ahogyan a CCI is tette). Ez a feltételezés a leginkább hitelt érdemlő, mivel egy olyan repülőtér-üzembentartó megközelítést alkalmazza, amely az üzleti terv kidolgozásakor a rendelkezésére álló legközvetlenebb releváns információkat használja fel. Ez a módszer 2005-től kezdődően lehetővé teszi a marketing-szerződések érvényességének időtartama alatt megfigyelt férőhelykihasználtság alapulvételét, és így a marketingszolgáltatások által az útvonalakat használó utasokra kifejtett kedvező hatás tükrözését is. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy 2003 és 2013 között a Ryanair La Rochelle-i repülőtér kiszolgáló légi járműveinek férőhelykihasználtsága 81 %-ról 70 %-ra csökkent, míg a La Rochelle-i repülőtér az üzleti terveinek elkészítéséhez jóval optimistább feltételezéseket alkalmazott (75–85 %).

16. táblázat

A légi járművek férőhelykihasználtsága

Év	A légi járművek férőhelykihasználtsága	A T időpontot megelőző két évre vonatkozó átlagos arány ⁽¹⁾
2003	0,81	0,8
2004	0,78	0,8
2005	0,78	0,80
2006	0,74	0,78
2007	0,72	0,76
2008	0,72	0,73
2009	0,78	0,72
2010	0,74	0,75
2011	0,73	0,76
2012	0,71	0,74
2013	0,70	0,72

⁽¹⁾ A 2003. és 2004. év esetében az előző két év nem releváns (a Ryanair nem üzemeltetett járatokat). A 80 %-os forgatókönyv (Franciaország alapforgatókönyve) alkalmazására került sor.

(547) Amennyiben valamely szerződés alkalmazási időszaka nem esett egybe teljes naptári évekkel, a Bizottság ezt úgy vette figyelembe, hogy a szerződés alkalmazásának minden egyes évére kiszámította a tervezett forgalmat a szerződés alkalmazásának évére eső napok számával arányosan.

1. Többletbevételek (a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződések)

(548) A Bizottság az általa elemzett ügyletek mindegyike esetében törekedett a többletbevételek, azaz az ügylet által generált bevételek meghatározására, ahogyan azokat egy piacgazdasági szereplő is prognosztizálta volna.

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

– *Légiforgalmi bevételek*

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

- a leszállási díj, azaz járatpáronkénti összeg,
- az utasdíj, azaz járatpáronkénti összeg,
- a földi kiszolgálásért fizetett díj, amely a különböző repülőtéri szolgáltatási szerződésekben járatpáronként rögzített összeg formájában jelenik meg,
- a „leszállási díj”, azaz járatpáronkénti összeg,
- „futópálya-világítási díj”, azaz éjszaka vagy rossz látási viszonyok közötti mozgás esetén a polgári légi közlekedésre vonatkozó szabályok alkalmazása alapján fizetendő összeg,
- a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyeknek történő segítségnyújtás díja.

- (551) A CCI által alkalmazott leszállási díj és utasdíj elvileg a repülőtéri infrastruktúrához való hozzáférésért felszámított, szabályozott díjak, amelyeket egy egyeztetési folyamatot követően valamennyi repülőtér-használó légitársaságra alkalmaznak és közzétesznek. A különböző repülőtéri szolgáltatási szerződések esetében a Bizottság a leszállási díj és az utasdíj tervezett egységösszegeként a szerződések aláírásakor hatályos, közzétett díjakat, illetve azokra évi 2 %-os indexálást alkalmazott, amennyiben ésszerűen előrejelezhető volt, hogy a szabályozott díjak minden évben inflációkövető módon emelkedni fognak. A szabályozott repülőtéri díjak rendszere nem ír elő automatikus indexálást, az üzemeltartók számára azonban lehetővé teszi, hogy idővel – egyeztetési eljárást követően – kiigazítsák a díjakat. E körülmények között a Bizottság úgy véli, hogy egy piacgazdasági szereplő azt feltételezte volna, hogy a díjak minden évben inflációkövető módon emelkednek, és 2 %-os inflációs rátát, azaz az Európai Központi Bank (EKB) euróövezetre vonatkozó célrátáját alkalmazta volna ⁽¹⁴⁸⁾.
- (552) A földi kiszolgálás díja nem szabályozott, de kétoldalú tárgyalások tárgyát képezi. A La Rochelle-i repülőtéren az Atlantica végez földi kiszolgálást. Következésképpen ezeket a szolgáltatásokat a repülőtér figyelmen hagyja a repülőtér üzleti tervében, és csak az Atlantica által a La Rochelle-i repülőtérnek fizetett bérleti díjakat veszi figyelembe (a „nem légiforgalmi nyereség” alatt).
- (553) A parkolási díjak – a magáninfrastruktúra kivételével – a parkolási infrastruktúra és berendezések légi járművek általi használatának felelnek meg. A díjak a parkolás időtartamától és a légi jármű jellemzőitől függenek. A Ryanairrel és a Jet2-vel kötött szerződések nyereségességének értékelése céljából kidolgozott üzleti tervek azonban elméletileg azért nem írják elő a parkolási díj megfizetését, mert a parkolás időtartama két óránál rövidebb, amelyre a légitársaságoknak nem díjat fizetniük.
- (554) A futópálya-világítási díjat – futópálya-világítás használatát igénylő – éjszakai vagy rossz látási viszonyok közötti légi jármű-mozgások esetére a repülőtér által közzétett díjszabás határozza meg. A Ryanairrel és a Jet2-vel kötött szerződések nyereségességének értékelése céljából kidolgozott üzleti tervek azonban nem írnak elő világítási díjat, mivel a járatokat nappal üzemeltetik.
- (555) Végezetül figyelembe kell venni a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyeknek történő segítségnyújtás díját; ez minden induló utasra vonatkozik (2008 júniusától utasonként 0,50 EUR).
- (556) A fent említett repülőtéri díjakból származó – egy piacgazdasági szereplő által minden egyes szerződéstől elvárt – bevételek kiszámításához a Bizottság a járatpárok számára (a leszállási díj esetében) és a megfelelő utasok számára (az utasdíj, valamint a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyeknek történő segítségnyújtás díja esetében) vonatkozó, az egyes szerződések tekintetében meghatározott előrejelzéseket használta fel, és ezeket megszorozta az egyes díjak egységösszegével.

– *Nem légiforgalmi bevételek*

- (557) A La Rochelle-i repülőtér értékelte az utasforgalomhoz kapcsolódó, nem légiforgalmi többlet-árréseket. Ezek az árrések fedezik a parkolókat, az éttermek és a repülőtéren található egyéb üzletek tevékenységeit, valamint az üzemanyag-értékesítéssel és a bérleti díjakkal kapcsolatos árréseket. Ezek árrések, nem pedig bevételek, mivel azokból az előállítási költségek levonásra kerülnek. Ezért az üzleti tervek rekonstruálásakor nem kell költségeket levonni a repülőtér-üzemeltartó többlet-árrésének megállapításához.
- (558) A Bizottság általában véve valószínűnek tartja, hogy egy körültekintő piacgazdasági szereplő egy új szerződés megkötésekor a nem légiforgalmi árrést az előző évi – a legjobb ismert becslésnek megfelelő – nem légiforgalmi többlet-árrés alapján határozta volna meg. Ez a La Rochelle-i repülőtér által készített értékelés. A La Rochelle-i repülőtér konkrét esetében azonban a Bizottság figyelembe veszi a 2003 és 2013 között végrehajtott, parkolókat, éttermeket és üzletek építésével járó beruházásokat. Ha egy új szerződés nyereségességének értékelésekor a Bizottság csak a korábbi árréseket venné figyelembe, az azt jelentené, hogy figyelmen kívül hagyja a nem légiforgalmi tevékenységek fejlesztésére irányuló (például elindított új beruházásokkal kapcsolatos) ismert projekteket, és így

⁽¹⁴⁸⁾ „Az árstabilitás érdekében az EKB arra törekszik, hogy a középértékre meghatározott 2 % alatt, de ahhoz közeli szinten tartsa az inflációt”. Lásd: <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>

túlságosan szigorúan korlátozná a nem légiforgalmi többletbevételek növekedésének kilátásait. A Bizottság ezért rekonstruálta az üzleti terveket, és úgy vélte, hogy egy-egy új szerződés aláírásának időpontjában a figyelembe veendő, utasonkénti nem légiforgalmi árás megfelel az előző évi átlagos nem légiforgalmi árás, valamint az új beruházások (parkolók, kereskedelmi területek) várható kilátásait tükröző „tervezett” korrekciós együttható szorzatának. A korrekciós együttható a repülőtér által tervezett projektektől függően évről évre változik, és a tervezett nem légiforgalmi árás megfelel a repülőtér-üzembentartó által több évre (és nem csak a következő évre) észszerűen elvárható nem légi forgalmi árásnak:

17. táblázat

Átlagos nem légiforgalmi árás

Év	n – 1. évi nem légiforgalmi árás (EUR/utas)	„Tervezett” korrekciós együttható	A Bizottság által alkalmazott átlagos „tervezett” nem légiforgalmi árás
2003	1,09	30 %	1,42
2004	1,40	10 %	1,54
2005	1,59	20 %	1,91
2006	1,33	60 %	2,13
2007	1,74	30 %	2,26
2008	2,14	10 %	2,35
2009	2,15	10 %	2,36
2010	2,29	10 %	2,52
2011	2,36	10 %	2,59
2012	2,45	5 %	2,57
2013	2,48	5 %	2,61

(559) Az egyes években alkalmazott korrekciós együttható növekedése azt tükrözi, hogy az időszak alatt új, nem légiforgalmi szolgáltatásokat vezettek be (2006-ban parkolók, 2008-ban éttermek, 2009-ben üzletek létesültek). Mivel a CCI nem bocsátott rendelkezésre az új szerződések aláírásakor várható, nem légiforgalmi árásokra vonatkozó értékelést, ez a megközelítés az új, nem légiforgalmi tevékenységek várható árása értékelésének módja. A Bizottság által alkalmazott, utasonkénti nem légiforgalmi többlet-árások átlagosan [15–20] %-kal magasabbak, mint a CCI által benyújtottak, ezért a Bizottság által végzett rekonstrukciók maximalizálják a repülőtér és a Ryanair által kötött szerződés csoportok többletgyerességét. A Bizottság megjegyzi, hogy az átlagos éves áraskorrekció még magasabb az Oxera által a 2015. december 4-i tanulmányban⁽¹⁴⁹⁾ javasoltnál, amely szerint egy 29 repülőtérből álló mintában a Ryanair működésének megkezdése az egy induló utasra jutó, nem légiforgalmi bevételek esetében reálértéken körülbelül 12,0–13,7 %-os növekedést eredményez.

⁽¹⁴⁹⁾ Az Oxera „The impact of Ryanair’s operations on airports’ non-aeronautical revenues” (A Ryanair működésének hatása a repülőtér nem légiforgalmi bevételeire) című tanulmánya, 2015. december 4.

- (560) A Bizottság továbbá úgy véli, hogy egy piacgazdasági szereplő – az infláció tükrözése érdekében – ezen árrés időbeli indexálását az új szerződés csoportok által lefedett évek mindegyikére előrevetítette volna. A Bizottság e tekintetben évi 2 %-os rátát alkalmazott ⁽¹⁵⁰⁾.
- (561) A Bizottság mindenesetre úgy döntött, hogy a parkolási, vendéglátási és kereskedelmi tevékenységek 2003 és 2013 közötti alakulásának figyelembevétele érdekében a La Rochelle-i repülőtér által alkalmazott nem légiforgalmi nyereségre vonatkozó feltételezéseknél magasabb nyereséget alkalmaz.

1. Többletköltségek (a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződések)

- (562) A CCI helyett a repülőtér üzemeltető piacgazdasági szereplő minden egyes (repülőtéri szolgáltatási szerződésből és marketing-szolgáltatási szerződésből álló) ügyletével kapcsolatban előzetesen várható többletköltségek a következő kategóriákba sorolhatók:
- marketing-szolgáltatások vásárlásának költségei,
 - az ügylet eredményeként végrehajtott beruházások miatt felmerült beruházási többletköltségek,
 - működési többletköltségek, nevezetesen azok a működési költségek (személyzeti költségek, egyéb beszerzések), amelyek valószínűleg az ügylet eredményeként keletkeznek.
- (563) A marketing-szolgáltatási szerződések költségeit illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Franciaország tévesen zárta ki a marketing-költségekből a helyi önkormányzatok (Charente-Maritime megye és a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata) által a CCI repülőtéri részlege általános marketingkiadásainak fedezésére nyújtott hozzájárulásokat.
- (564) Amint azt a (294)–(302) preambulumbekzdés megállapítja, Franciaországnak a CCI repülőtéri részlege által a Ryanair részére kifizetett valamennyi összeget figyelembe kellett volna vennie, mivel a különböző helyi önkormányzatok hozzájárulásai a repülőtér szokásos működési költségeinek finanszírozását jelentik. Így a CCI repülőtéri részlege rendelkezett a marketing-szolgáltatások finanszírozására szánt költségvetési előirányzatokkal, és viselte a kapcsolódó összes irányítási kockázatot.
- (565) Emlékeztetni kell továbbá arra, hogy annak meghatározása érdekében, hogy a La Rochelle-i repülőtér által a Ryanairrel és a Jet2-val kötött szerződések e társaságok számára előnyt biztosítottak-e, a La Rochelle-i repülőtér magatartását össze kell hasonlítani egy szokásos piacgazdasági feltételek mellett működő repülőtér-üzembentartó magatartásával. A piacgazdasági szereplőnek – jellegénél fogva – finanszíroznia kell a saját műveleteit. A 2014. évi iránymutatás 63. pontja ráadásul kimondja, hogy ahhoz, hogy egy légitársasággal kötött megállapodás megfeleljen a piacgazdasági szereplő elvének, „[a repülőtérnek] ki kell tudnia mutatni, [...] hogy [...] képes [...] fedezni a megállapodásból eredő díjakat”.
- (566) A 2014. évi iránymutatás azt is kimondja, hogy „[a]nnak felmérése érdekében, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás megfelel-e a piacgazdasági szereplő tesztjének, a légitársaság tevékenységéhez kapcsolódó, várható nem repüléstechnikai bevételeket – a kamattámogatások, marketingtámogatások vagy ösztönző programok figyelmen kívül hagyásával – a repülőtéri díjakkal együtt kell figyelembe venni” ⁽¹⁵¹⁾, valamint megállapítja, hogy „[u] gyanígy figyelembe kell venni minden olyan állami finanszírozást, például a hatóságok és a légitársaságok között közvetlenül kötött marketingmegállapodást, amelynek célja a repülőtérnél a repülőtér/légitársaság közötti megállapodás kapcsán felmerült szokásos költségek ellensúlyozása” ⁽¹⁵²⁾.

⁽¹⁵⁰⁾ Ugyanezen okból a Bizottság a repülőtéri díjakra és a működési többletköltségekre 2 %-os indexálást alkalmazott.

⁽¹⁵¹⁾ A 2014. évi iránymutatás 64. pontja.

⁽¹⁵²⁾ A 2014. évi iránymutatás 62. lábjegyzete.

- (567) Végezetül, ha az állami pénzügyi hozzájárulásokat ki lehetne zárni az üzleti tervekben szereplő marketingköltségekből, az azt jelentené, hogy bármely nem nyereséges projektet vagy ügyletet egyszerűen megfelelő állami támogatás nyújtásával összhangba lehetne hozni a piacgazdasági szereplő teszttel. Ez a megközelítés megfosztaná a hatékony érvényesüléstől az EUMSZ 107. cikkét, és ellentétes lenne azzal az elvvel, hogy az állami támogatás meglétének vizsgálata magában foglalja annak meghatározását, hogy a vállalkozás részesült-e „olyan gazdasági előnyben, amelyhez rendes piaci feltételek mellett nem jutott volna hozzá”⁽¹⁵³⁾.
- (568) A fent említett okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy a marketingköltségekre elkülönített köztámogatás (még ha nem is kifejezetten egy adott szerződésre vagy szerződéscsoportra vonatkozik) nem vonható le a marketingköltségekből a piacgazdasági szereplő teszt alapját képező nyereségességi elemzésben. Következésképpen a Bizottság a 14. táblázatban említett szerződések aláírásához kapcsolódó üzleti tervek rekonstruálása során a különböző marketing-szolgáltatási szerződésekben előírt valamennyi összeget figyelembe vette.
- (569) A szerződésekben foglalt marketingszolgáltatások díjai nem feltétlenül a ténylegesen folyósított összegeket jelentik, mivel bizonyos, a szerződések aláírását követően bekövetkezett események az eredeti számadatoktól való eltérést eredményeztek. Különösen érvényes ez akkor, ha a szerződés a lejáratát előtt szűnt meg. Ezeket az eseményeket azonban a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazásakor nem kell figyelembe venni, mert a szerződések megkötése után következtek be.
- (570) A beruházási többletköltségeket illetően megjegyzendő, hogy Franciaország szerint a különböző vizsgált szerződések következtében a La Rochelle-i repülőtéren nem kellett beruházásokat végrehajtani. Ennek megfelelően, és mivel semmi nem utal arra, hogy egy piacgazdasági szereplőnek a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező egy vagy több szerződés miatt bizonyos beruházásokat kellett volna végrehajtania, ez az elemzés figyelmen kívül hagyja a beruházási többletköltségeket.
- (571) A működési többletköltségek becsléséhez a Bizottság nem használhatja fel a Franciaország és a CCI által rendelkezésre bocsátott rekonstruálást. Míg a CCI a változó költségeket mintegy 200 000 fős utasforgalom esetén (a marketingköltségek nélkül) évente legfeljebb 55 000 EUR-ra, azaz utasonként átlagosan 0,27 EUR-ra becsülte, az e becsléshez alkalmazott módszertanra vonatkozóan azonban nem szolgáltatott magyarázatot. Ráadásul ez a becslés nem tükrözi a La Rochelle-i repülőtér tényleges többletköltségeit: amellett, hogy az utasonkénti 0,27 EUR összegű becslés jelentősen eltér az Oxera által más olyan repülőterekre vonatkozóan közölt becslésektől⁽¹⁵⁴⁾, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság hivatalos vizsgálati eljárást indított⁽¹⁵⁵⁾, a La Rochelle-i repülőtér pénzügyi adataiból az is kiderül, hogy a légiforgalmi működési többletköltségek utasonként átlagosan 3,83 EUR-t tesznek ki az időszak során.
- (572) A Bizottság a Franciaország által szolgáltatott információk (a repülőtér eredménykimutatása és mérlege) alapján rekonstruálta a marketingköltségeket nem tartalmazó működési többletköltségeket. Ehhez a Bizottság a következőképpen járt el:
- az utasszállítás esetében felmerülő éves működési költségek kiszámítása a CCI repülőtéri részlegének pénzügyi kimutatásai alapján. Ezek a költségek a működési költségekre korlátozódnak, és nem veszik figyelembe a tőkeköltséget (amortizáció). Ez a feltételezés nagy valószínűséggel alulbecsüli a tényleges többletköltségeket, mivel a beruházások amortizációjának részeként a repülőtér új utasok kiszolgálására irányuló többlet-üzemeltetéséhez kapcsolódó költségeknek felelnek meg (az Oxera, amelyet a Ryanair más repülőterek helyzetének elemzésével bízott meg, figyelembe vett bizonyos amortizációkat a működési többletköltségek kiszámításához)⁽¹⁵⁶⁾,

⁽¹⁵³⁾ 1999. április 29-i ítélet, Spanyol Királyság kontra Bizottság, C-342/96. P, ECLI:EU:C:1999:210, 41. pont; lásd még a klagenfurti repülőtér, a Ryanair és a repülőteret használó egyéb légitársaságok javára Ausztria által nyújtott SA.24221 számú állami támogatásról szóló, 2016. november 11-i (EU) 2018/628 bizottsági határozat (381) preambulumbekzdésének b) pontját (2011/C)(ex 2011/NN)(HL L 107., 2018.4.26., 1. o).

⁽¹⁵⁴⁾ Az Oxera által készített, 2014. június 13-i, szeptember 11-i, szeptember 22-i, október 10-i és november 6-i tanulmányok.

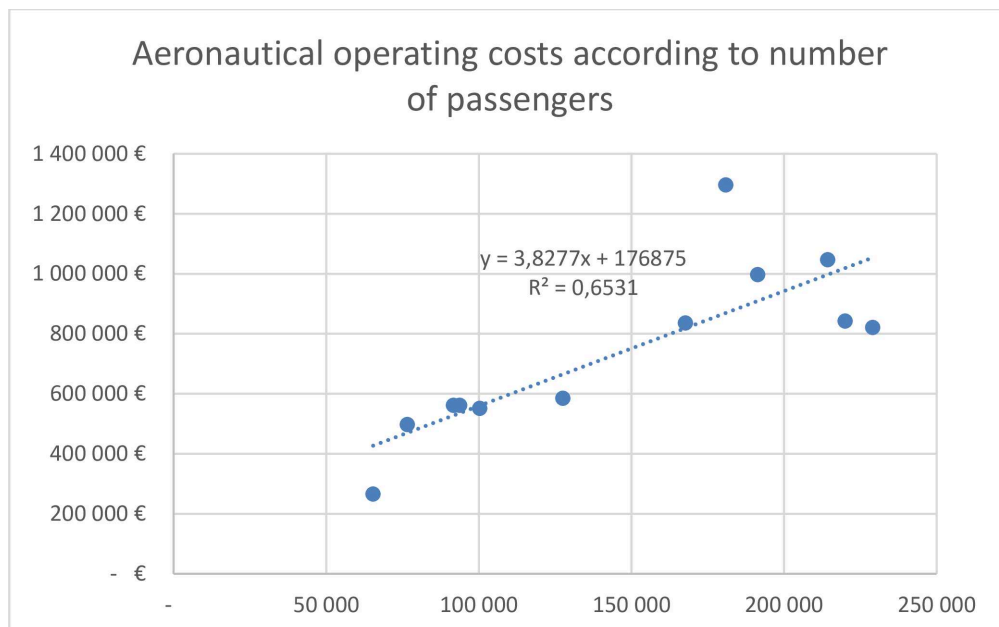
⁽¹⁵⁵⁾ A Bizottság 2013. október 16-i határozata, SA.33909. (2013/C., korábbi 2013/NN., korábbi 2011/CP.) számú állami támogatás, Spanyolország – Állítólagos támogatás a Ryanair és más légitársaságok számára, valamint esetleges támogatás a gironai és a reusi repülőtér számára (HL C 120., 2014.4.23., 24. o.); a Bizottság 2012. május 30-i határozata, Franciaország, SA.33960 (2012/C.) (ex 2012/NN) számú állami támogatás, Beauvais-Tillé repülőtér (HL C 279., 2012.9.14., 23. o.); a Bizottság 2012. április 4-i határozata az SA.33960. (2012/C.) (korábbi 2012/N.) számú ügyben (HL C 254., 2012.8.23., 11. o.).

⁽¹⁵⁶⁾ A Ryanair 2013. május 31-i észrevételeihez csatolt, 2013. május 31-i Oxera-tanulmány: „Economic MEIP Assessment: profitability analysis – La Rochelle” (A piacgazdasági befektető elvének értékelése: nyereségességi elemzés – La Rochelle-i repülőtér), 2.5. szakasz, 10. és 12. o.

- a hatósági hatáskörbe tartozó és állami finanszírozással fedezett működési költségek levonása,
- a közszolgáltatási kötelezettségekhez vagy általános gazdasági érdekű szolgáltatásokhoz kapcsolódó támogatások által fedezett költségek levonása,
- a légitársaságokkal kötött marketingszerződésekben foglalt marketingszolgáltatásokért folyósított kifizetéseknek megfelelő költségek levonása (tekintettel arra, hogy ezeket a kiadásokat a Bizottság a vitatott intézkedések nyereségességének rekonstruálása során már külön figyelembe vette). Ezek így a (p) költségtétel alatt jelennek meg a 15. táblázatban,
- a nem légiforgalmi bevételekhez kapcsolódó működési költségek levonása. A CCI által szolgáltatott adatok hiányában a Bizottság megbecsülte a nem légiforgalmi bevételekhez kapcsolódó működési költségeket. Ezt a becslést úgy végezte el, hogy a nem légiforgalmi bevételek százalékos arányát alkalmazta a repülőtér teljes bevételéhez viszonyított éves működési költségekre ⁽¹⁵⁷⁾. Ez az arány 2001 és 2010 között 19 % és 41 % között mozgott, átlagosan 26 % volt. Ez a módszer látszólag túlbecsülheti a nem légiforgalmi bevételekhez kapcsolódó működési költségeket, mivel a nem légiforgalmi szolgáltatások arányosan tőkeintenzívebbek és kevesebb működési költséget igényelnek, mint a légiforgalmi szolgáltatások ⁽¹⁵⁸⁾. Mindenesetre – a Franciaország által szolgáltatott egyéb adatok hiányára tekintettel – ez az elérhető legjobb becslés,
- az utasok számában bekövetkezett változások alapján kiszámított légiforgalmi működési költségek alakulásának elemzése. Az alábbi ábra a légiforgalmi működési költségek és az utasok száma közötti összefüggést, valamint a légiforgalmi működési költségeknek és az utasok számának alakulását mutatja be azok összevetésével. Ez az ábra egyértelműen azt mutatja, hogy a légiforgalmi működési költségek az utasforgalommal összhangban emelkednek, ami nem következne be, ha a többletköltségek 200 000 utasra vetítve 55 000 EUR-ra korlátozódnának.

1. ábra

Légiforgalmi működési költségek az utasok számától függően



Forrás: a La Rochelle-i repülőtér adatai. A Bizottság elemzése

⁽¹⁵⁷⁾ A hatósági hatáskörhöz kapcsolódó költségek, a közszolgáltatási kötelezettségek vagy általános gazdasági érdekű szolgáltatások ellentételezése által fedezett költségek, a marketingköltségek és az amortizáció levonása után kapott összeg.

⁽¹⁵⁸⁾ Például az üzletek vagy parkolók építése jelentős építési költségekkel jár, de a koncesszió odaítélését követően viszonylag alacsony működési költségekkel jár.

(573) Ez az elemzés azt mutatja, hogy az utasok számának változása és a működési költségek alakulása is szorosan összefügg egymással. Ez az elemzés továbbra is meggyőző, annak ellenére, hogy az éves költségváltozások kiszámíthatatlanabbak (amit Franciaország nem indokolt meg). A Franciaország által regisztrált éves inflációval kiigazított éves adatok alapján rekonstruált légitforgalmi működési többletköltség 2006-ban (a 2001 és 2011 közötti időszak közepén) utasonként 3,83 EUR. A Bizottság erre a költségre a többi év vonatkozásában 2 %-os inflációs rátának megfelelő változást alkalmaz (2006 előtt negatív, 2006-ban nulla, 2006 után pedig pozitív) ⁽¹⁵⁹⁾.

1. Érzékenységi elemzés

(574) Az egyes szerződés csoportok esetében az üzleti tervek rekonstruálásakor a Bizottság módszeresen érzékenységi elemzést végzett az érintett rekonstruálás megalapozottságának vizsgálata érdekében. E célból módosította a következő négy paramétert annak érdekében, hogy (ésszerűtlenül és nem körültekintő módon) növelje a vizsgált szerződések nyereségességét (ez túlzottan optimista forgatókönyvet eredményezett a repülőtér-üzembentartó és a vonatkozó szerződéseket megkötő légitársaságok számára): az éves járatpárok száma, a légi járművek férőhelykihasználtsága, a nem légitforgalmi bevételek összege és a légitforgalmi működési többletköltségek.

(575) Ami az éves járatpárok számát illeti, amint az a 14. táblázatban felsorolt szerződés csoportok mindegyike esetében megállapításra kerül, a Bizottság a járatpárokra vonatkozóan ambiciózusabb célt tűzött ki, mint az elemzett szerződések feltételei. Ezt a célt önként tűzte ki, és az sem ténybeli vagy jogi elemeken, sem előrejelzésen nem alapult. Egy körültekintő repülőtér-üzembentartó az üzleti tervének alapforgatókönyvében nem ily módon tenné ambiciózusabbá a célt.

(576) Alternatív forgatókönyvében a Bizottság a légi járművek férőhelykihasználtságára 85 %-os arányt alkalmazott, amekkora arány a vizsgált időszakban egyszer sem volt megfigyelhető, ezt az arányt ugyanakkor a Bizottság a francia repülőterekre vonatkozó, egyéb közelmúltbeli határozataiban végzett rekonstruálásaiban alkalmazta. Egy körültekintő repülőtér-üzembentartó nem ily módon növelné a férőhelykihasználtságot üzleti tervének alapforgatókönyvében, mivel az nem az érintett útvonalak sajátosságait tükrözi.

(577) Ami a nem légitforgalmi bevételeket illeti, a Bizottság az alternatív forgatókönyvben az alapforgatókönyvhöz képest 20 %-kal növelte a nem légitforgalmi egységnyi árását, amelynek kiszámítási módszerét az (557)–(561) preambulumbekzdés tartalmazza, és amely már így is a Franciaország által közölt feltételezéseknél kedvezőbb feltételezéseken alapul. Egy körültekintő repülőtér-üzembentartó nem alkalmazna ekkora növelést üzleti tervének alapforgatókönyvében, mivel az nem reális kilátásokon alapul.

(578) A Bizottság a működési többletköltségek esetében az alternatív forgatókönyvben az alapforgatókönyvhöz képest 50 %-os csökkentést alkalmazott, amelynek kiszámítási módszerét az (533) és az (534) preambulumbekzdés tartalmazza.

(579) Az e négy paraméter megváltoztatásának eredményeként kiszámított nettó jelenérték tehát olyan alternatív forgatókönyvet biztosít, amelyet a Bizottság „nem körültekintő forgatókönyvnek” tekint.

a) A Ryanairrel/AMS-szel kötött szerződések egyedi elemzése

(580) Franciaország benyújtotta az egyes marketingszolgáltatási szerződések egyedi elemzését (a hatályos repülőtéri szolgáltatási szerződések figyelembevételével). Bár a Bizottság álláspontja szerint egyes szerződések kapcsolódnak egymáshoz, és ezért azok egyetlen ügyletnek tekintendők, minden egyes marketingszolgáltatási szerződés esetében nyereségességi elemzést közöl, amely megerősíti a szerződés csoportonkénti elemzést.

⁽¹⁵⁹⁾ A Bizottság a működési többletköltségek többéves rekonstruálását részesítette előnyben az évenkénti rekonstruálás helyett. Elméletileg az előző évi pénzügyi adatokon alapuló évenkénti rekonstruálás is szimulálná azon működési többletköltségek ismeretét, amelyek a CCI számára az új szerződés aláírásakor merültek volna fel. A Franciaország által szolgáltatott adatok azonban nem tettek lehetővé ilyen jellegű elemzést, mivel a szolgáltatott pénzügyi adatok az egyes évek között jelentős, megmagyarázatlan növekedést vagy csökkenést tartalmaztak. Egy évenkénti elemzés tehát arra a következtetésre jutott volna, hogy a többletköltségek egyes években negatívak voltak, ami azt jelenti, hogy a CCI-nek érdeke fűződött volna ahhoz, hogy túlzottan magas összegeket fektessen be a légitársaságokkal kötött új szerződésekbe, míg más évek esetében a többletköltségek olyan magasak lettek volna, hogy a CCI számára előnyös lett volna a repülőtér bezárása. Az éves tőke mozgások rekonstruálását lehetővé tevő elemek hiányában a Bizottság ezért többéves megközelítésre hagyatkozott.

(581) A (14. táblázatban felsorolt) szerződés csoportok esetében a Franciaország által végzett nyereségesség-rekonstrukció, illetve a Bizottság által az alapforgatókönyvben és a „nem körültekintő” forgatókönyvben (valamint az alábbi szakaszokban említett egyedi szerződések, illetve szerződés csoportok esetében) végzett nyereségesség-rekonstrukció eredményeit az alábbi táblázat ismerteti:

18. táblázat

A Ryanairrel/AMS-szel kötött szerződések és szerződés csoportok nettó jelenértéke

(ezer EUR-ban)

Szerződés csoport	Nettó jelenérték		
	Franciaország forgatókönyve	A Bizottság alapforgatókönyve	„Nem körültekintő” forgatókönyv
1-A	[...]	[– 350; – 250]	[– 200; – 100]
B	[...]	[– 900; – 800]	[– 450; – 350]
2-C	[...]	[– 1 150; – 1 050]	[– 400; – 300]
3-D	[...]	[– 650; – 550]	[– 300; – 200]
2-3-C-D	rekonstrukciójára nem került sor	[– 1 750; – 1 650]	[– 650; – 550]
E	[...]	[– 150; – 50]	[0; 100]
F	[...]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
G	[...]	[– 700; – 600]	[– 150; – 50]
H	[...]	[– 200; – 100]	[– 100; 0]
I	[...]	[– 250; – 150]	[– 100; 0]
J	[...]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
H-J	rekonstrukciójára nem került sor	[– 250; – 150]	[– 100; 0]
G-H-I-J	rekonstrukciójára nem került sor	[– 1 200; – 1 100]	[– 200; – 100]
6-K	[...]	[– 2 150; – 2 050]	[– 1 150; – 1 050]
L	[...]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
7-M	[...]	[– 300; – 200]	[– 150; – 50]
N	[...]	[– 150; – 50]	[– 100; 0]
7-M-N	rekonstrukciójára nem került sor	[– 400; – 300]	[– 150; – 50]

(582) Az egyes szerződés csoportok sajátos jellemzőit, valamint az elemzés szempontjából releváns jellemzőit a következő szakaszok ismertetik. Először is a Bizottság megvizsgálja, hogy a szóban forgó szerződéshez vagy szerződés-csoport-hoz tartozó üzleti tervek rekonstrukciója módszertanilag megalapozott-e. A Bizottság ennek kapcsán már megemlítette, hogy Franciaország az összes szerződés esetében közös (vagy legalábbis azok többségében gyakran előforduló) hibákat követett el, különösen az alábbiak tekintetében:

- a várható forgalom túlbecslése ⁽¹⁶⁰⁾,
- a nem légiforgalmi bevételek nem megbízható értékelése ⁽¹⁶¹⁾,

⁽¹⁶⁰⁾ Lásd az (543)–(546) preambulumbekendést.

⁽¹⁶¹⁾ Lásd az (557)–(561) preambulumbekendést.

- a marketingszolgáltatási szerződések költségeinek kiszámításakor a helyi önkormányzatok általános marketingkiadásokhoz való hozzájárulásának kizárása a többletbevételből ⁽¹⁶²⁾,
- a légitforgalmi működési többletköltségek alulbecslése ⁽¹⁶³⁾,
- gyakran indokolatlan légitársaság-férőhelykihasználtság alkalmazása ⁽¹⁶⁴⁾.

(583) Ahogyan azonban az (535) és az (536) preambulumbekzdésben már szerepel, a fent említett közös módszertani hibákon kívül az egyes üzleti tervek rekonstruálását egyéb konkrét módszertani kérdések is befolyásolják, amelyek a következő preambulumbekzdésekben kerülnek kifejtésre az egyes szerződés csoportok tekintetében. A Bizottság saját elemzését egy „alapforgatókönyv” és az (574) preambulumbekzdésben kifejtett „nem körültekintő” forgatókönyv rekonstruálásával mutatja be.

1. 1-A. szerződés csoport

- *Az A. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország általi rekonstruálása*

(584) Franciaország az 1. repülőtéri szolgáltatási szerződés paramétereinek alapján javaslatot tett az A. szerződés esetében végzendő rekonstruálásra.

(585) A Franciaország által készített és a 7.2.1.5. szakasz b) pontjában ismertetett valamennyi rekonstruálás közös módszertani hibái mellett az A. szerződéshez tartozó üzleti terv rekonstruálása egyéb konkrét módszertani problémákat vet fel.

(586) Az A. szerződéshez tartozó, rekonstruált üzleti tervben Franciaország megállapította, hogy a marketingszolgáltatási szerződésből fakadóan a többlet-járatpárok száma 350. Ennek során túlbecsülte a Ryanair által üzemeltetendő útvonalak számát; a Ryanair egyetlen határozott kötelezettségvállalása ugyanis az volt, hogy az év során 340 útvonalat üzemeltet.

(587) Franciaország azt is tévesen feltételezte, hogy egy körültekintő gazdasági szereplő vállalta volna, hogy a szerződés aláírásának időpontja előtt fizet a marketingszolgáltatásokért (a 2003. május 1-jétől 2003. december 31-ig terjedő időszakra szóló A. szerződés aláírására 2003. december 1-jén került sor).

(588) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy az A. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország által benyújtott rekonstruálása nem fogadható el.

- *Az 1-A. szerződés csoporthoz tartozó üzleti terv Bizottság általi rekonstruálása*

(589) A Bizottság rekonstruálta az 1-A. szerződés csoporthoz tartozó üzleti tervet. E célból a Bizottság az összes szerződésre alkalmazandó korrigált paramétereken ⁽¹⁶⁵⁾ felül a következő konkrét paramétereket alkalmazta:

- légi járművenként 110 ülőhely-kapacitás az A. szerződés esetében (2013-ban a Ryanair 110 ülőhely-kapacitású légi járműveket használt, és a szerződés 2013. decemberi aláírásakor a CCI repülőtéri részlege nem hagyhatta figyelmen kívül ezt a tényezőt),
- többlet-járatpárok száma: az A. szerződés szerint 40 (az A. szerződés 2003. december 1-jei aláírása és 2003. december 31-i lejáratá között várható többlet-járatpárok becsült száma ⁽¹⁶⁶⁾),

⁽¹⁶²⁾ Lásd az (563)–(568) preambulumbekzdést.

⁽¹⁶³⁾ Lásd az (570)–(573) preambulumbekzdést.

⁽¹⁶⁴⁾ Lásd az (542)–(547) preambulumbekzdést.

⁽¹⁶⁵⁾ Mindezen paraméterekre vonatkozó részletekért lásd az (539)–(579) preambulumbekzdést.

⁽¹⁶⁶⁾ A becslés a következők eredménye: Franciaország azt állította, hogy 2003-ban a Ryanair 288 járatpárt üzemeltetett a La Rochelle-i repülőtéren, azok mindegyikét a London-Stansted repülőtérre. Ez a számadat többé-kevésbé végleges volt 2003. január 1-jén, amikor a CCI repülőtéri részlege aláírta az A. szerződést a Ryanairrel. Egy befektető ezt a korábbi forgalmi számadatot használta volna fel a még teljesítendő szerződés fennmaradó hónapjára (2003. december) várható éves járatszám becsléséhez. E számadatnak a szerződés időtartamára (8 hónap) vetítése esetén a járatok száma a szerződés utolsó hónapjára (2003. december) időarányosan megbecsülhető: $288 \times 1/8$, azaz 36. A Bizottság ezt a számot óvatosságból 40 járatpárra kerekítette fel.

- a légi járművek férőhelykihasználtsága a marketingszerződés aláírásának évét megelőző két évi férőhelykihasználtság átlagaként becsülve (80 %, Franciaország becslése szerint is),
- a szerződésekben foglalt marketingszolgáltatások 100 %-os kifizetése.

(590) Ahogyan a 18. táblázatban az 1-A. szerződéscoporthoz tartozó üzleti terv rekonstruálásának eredményéből kitűnik, e szerződéscoport esetében a nettó jelenérték negatív.

(591) Az (574)–(579) preambulumbekzdésben foglaltak szerint a Bizottság továbbá a saját megítélése szerint körültekintően járt el azáltal, hogy érzékenységi elemzést végzett a rekonstruálás alapforgatókönyve megalapozottságának vizsgálatához. E célból a vizsgált szerződések nyereségességének fokozása érdekében négy paramétert nagyon kedvezően változtatott meg: a férőhelykihasználtságot 85 %-ban állapította meg, a nem légiforgalmi árrést 20 %-kal növelte, a működési többletköltségeket 50 %-kal csökkentette, végül pedig növelte az éves járatpárok számát. Ez utóbbi, minden egyes üzleti terv rekonstruálásához egyedileg kiigazított paraméter esetében a Bizottság az A. szerződés esetében elfogadott egy (Franciaország által nem igazolt) feltételezett forgatókönyvet, amelyben a 2003. december 1-jén aláírt repülőtéri szolgáltatási szerződés tükrözte volna a CCI repülőtéri részlegének és a Ryanairnek a 2003. április 1-jei tárgyalási pozícióját és a 2003. december 1-jei forgalom ismeretét. Ebben a feltételezett helyzetben az éves járatpárok becsült száma 288, ami megfelel a ténylegesen üzemeltetett járatpárok számának, amely 2003. december 1-jén többé-kevésbé ismert volt. Ebben az alternatív forgatókönyvben az 1-A. szerződéscoport esetében a nettó jelenérték még mindig negatív.

2. B. szerződés

- *A B. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország általi rekonstruálása*

(592) Franciaország az 1. repülőtéri szolgáltatási szerződés paramétereit alapján javaslatot tett a B. szerződéshez tartozó rekonstruálásra.

(593) A Franciaország által készített és az (539)–(579) preambulumbekzdésben ismertetett valamennyi rekonstruálás közös módszertani hibái mellett a B. szerződéshez tartozó üzleti terv rekonstruálása egyéb konkrét módszertani problémákat vet fel.

(594) Először is kétséges, hogy egy körültekintő gazdasági szereplő aláírt volna egy olyan szerződést, amelyben a Ryanair marketingszolgáltatásokra vonatkozó kötelezettségvállalásai még kevésbé voltak konkrétak⁽¹⁶⁷⁾, mint az A. szerződés esetében. Egy körültekintő gazdasági szereplő kizárólagos célja a repülőtér nyereséges üzemeltetése. A forgalom növekedése azonban nem garantálja a marketingszolgáltatások nyereségességét, és egy körültekintő gazdasági szereplő arra törekszik, hogy kiadásaiból maximális pénzügyi hatékonyságot érjen el. Egy körültekintő gazdasági szereplő ezért minden beszerzett marketingszolgáltatás hatékonyságának maximalizálására törekedne. Ennek megfelelően kétséges, hogy egy nyereségességre törekvő gazdasági szereplő aláírna olyan szerződést, amelynek feltételei nincsenek pontosan meghatározva vagy számszerűsítve (nincs meghatározva a megjelenített linkek száma, a Ryanair honlapján való megjelenítés időtartama és a megjelenítés gyakorisága), és amelynek hatékonyságát vagy eredményességét a repülőtér-üzembentartó nem tudja értékelni. Egyetlen körültekintő gazdasági szereplő sem lenne kész arra, hogy szerződést írjon alá anélkül, hogy akár futólagos értékelést tudna végezni a szerződésnek az érintett útvonalak használatára és az ügylet nyereségességére gyakorolt hatásáról.

(595) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a Franciaország által végzett rekonstruálást egy másik konkrét módszertani hiba jellemzi. Franciaország 3 teljes évet vett figyelembe, évi 340 járatpárral, bár a szerződés csak 2 évre és 4 hónapra szól, ami befolyásolja a járatpárok számát és a rekonstruáláshoz használt marketingdíjat.

(596) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy a B. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország által benyújtott rekonstruálása nem fogadható el.

⁽¹⁶⁷⁾ A Ryanairnek a La Rochelle népszerűsítésére vonatkozó egyetlen kötelezettségvállalását az A. szerződés a következőképpen határozza meg: „A Ryanair a célállomáshoz igazodó turisztikai honlapokra mutató internetes linkeket bocsát rendelkezésre (azon honlapok kivételével, amelyek közvetlen online szálláshely-foglalási, autóbérlési lehetőséget vagy bármely más, közvetlenül a Ryanair által online nyújtott szolgáltatást tartalmaznak) annak érdekében, hogy megkönnyítse a szolgáltatásoknak a Ryanair-honlap (www.ryanair.com) felhasználói számára végzett internetes promócióját”.

– *A B. szerződéshez tartozó üzleti terv Bizottság általi rekonstrukciója*

(597) A Bizottság rekonstruálta a B. szerződéshez tartozó üzleti tervet. E célból a Bizottság az összes szerződésre alkalmazandó korrigált paramétereken ⁽¹⁶⁸⁾ felül a következő konkrét paramétereket alkalmazta:

- 148 utas szállítására alkalmas légi jármű egységnyi kapacitása (Franciaország javaslatának megfelelően),
- többlet-járatpárok száma: évi 199 járatpár a (2004. június 3-án aláírt) szerződés első évében, 340 járatpár a B. szerződés második évében, 123 járatpár a (2006. április 30-án lejárt) B. szerződés utolsó évében,
- a légi járművek becsült férőhelykihasználtsága, amely a marketingszerződés aláírásának évét megelőző két évi férőhelykihasználtság átlagaként értendő (80 %, Franciaország becslése szerint is, amelyet nem indokolt meg),
- a szerződésekben foglalt marketingszolgáltatások 100 %-os kifizetése.

(598) Ahogyan a 18. táblázatban a B. szerződés-csoport-hoz tartozó üzleti terv rekonstrukciójának eredményéből kitűnik, e szerződés-csoport esetében a nettó jelenérték negatív.

(599) A 7.2.1.5. szakasz b) pontjának 5. alpontjában foglaltak szerint a Bizottság továbbá a saját megítélése szerint körültekintően járt el azáltal, hogy érzékenységi elemzést végzett a rekonstrukció alapforgatókönyve megalapozottságának vizsgálatához. E célból a vizsgált szerződések nyereségességének fokozása érdekében négy paramétert észszerűtlenül és nem körültekintő módon változtatott meg: a férőhelykihasználtságot 85 %-ban állapította meg, a nem légiforgalmi árrest 20 %-kal növelte, a működési többletköltségeket 50 %-kal csökkentette, végül pedig növelte az éves járatpárok számát. Ez utóbbi, minden egyes üzleti terv rekonstrukciójához egyedileg kiigazított paraméter esetében a Bizottság a B. szerződés esetében elfogadott egy (Franciaország által nem igazolt) feltételezett forgatókönyvet, amelyben a 2004. június 3-án aláírt repülőtéri szolgáltatási szerződés tükrözte volna a CCI repülőtéri részlegének és a Ryanairnek a 2004. január 1-jei tárgyalási pozícióját és a 2004. június 3-i forgalom ismeretét. Ebben az elméleti helyzetben az éves járatpárok száma feltehetőleg eléri a 340-et. Ebben az alternatív forgatókönyvben a B. szerződés nettó jelenértéke még mindig negatív.

1. 2-3-C-D. szerződés-csoport

– *A C. és D. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország általi rekonstrukciója*

(600) Franciaország a C. és D. szerződéshez – a 2., illetve a 3. repülőtéri szolgáltatási szerződés paraméterei alapján – különálló rekonstrukciót javasolt. A (468) és (469) preambulumbekzdésben foglaltak szerint azonban a 2-3-C-D. szerződés-csoport valójában egyetlen intézkedést alkot. Ráadásul a Franciaország által készített és a 7.2.1.5. szakasz b) pontjában ismertetett valamennyi rekonstrukció közös módszertani hibái mellett a C. és D. szerződéshez tartozó üzleti tervek rekonstrukciója egy másik konkrét módszertani problémát vet fel. Franciaország a C. és D. szerződés esetében 80 %-os légi jármű-férőhelykihasználtságot alkalmazott, amely nem részletes üzleti esettanulmányon alapult. Egy körültekintő befektető a jövőbeli forgalmi feltételezések becslésére szolgáló módszert alkalmazna. Franciaország 2007-re és 2008-ra a C. szerződés esetében 340-re, a D. szerződés esetében 156-ra becsülte az éves járatpárok számát, ugyanakkor – bár ezt a számadatot 2006. évben időarányosan 104-re igazította ki –, 2009-re nem állapított meg járatpárt, noha a D. szerződés rögzítette, hogy a Ryanair járatokat üzemeltet annak 2009. április 30-i lejáratáig (lásd a (92) preambulumbekzdést). A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy a C. és D. szerződéshez tartozó üzleti tervek Franciaország által benyújtott rekonstrukciója nem fogadható el.

– *A 2-3-C-D. szerződés-csoport-hoz tartozó üzleti terv Bizottság általi rekonstrukciója*

(601) A Bizottság rekonstruálta a 2-3-C-D. szerződés-csoport-hoz tartozó üzleti tervet. E célból a Bizottság az összes szerződésre alkalmazandó korrigált paramétereken felül a következő konkrét paramétereket alkalmazta:

⁽¹⁶⁸⁾ Mindezen paraméterekre vonatkozó részletekért lásd a 7.2.1.5. szakasz b) pontját.

- a szerződésben foglalt marketingszolgáltatások 100 %-os kifizetése,
- a légi járművek férőhelykihasználtsága a szerződés csoport aláírásának évét megelőző két évi férőhelykihasználtság átlagaként becsülve (78 %, szemben a Franciaország által becsült 80 %-kal),
- évi 340 járatpár a C. szerződés esetében és évi 160 járatpár a D. szerződés esetében, a szerződésben foglaltak szerint (95 000 utas a C. szerződés esetében és 45 000 utas a D. szerződés esetében).

(602) Ahogyan a 18. táblázatban a 2-3-C-D. szerződés csoporthoz tartozó üzleti terv rekonstruálásának eredményéből kitűnik, e szerződés csoport esetében a nettó jelenérték negatív. A Bizottság óvatosságból a 2-C. és a 3-D. szerződés csoport esetében külön-külön is kiszámította a nettó jelenértéket ugyanazon módosított paraméterek alkalmazásával, mint az alapforgatókönyvben a 2-3-C-D. szerződés csoport esetében, és ez szintén negatív volt.

(603) Az 1-A. szerződés csoporthoz hasonlóan a Bizottság továbbá a saját megítélése szerint körütekintően járt el azáltal, hogy érzékenységi elemzést végzett a rekonstruálás alapforgatókönyve megalapozottságának vizsgálatához. E célból a Bizottság kétszer annyi paramétert változtatott meg, mint az 1-A. szerződés csoportnál, az éves járatpárok számának növelése kivételével. Ez utóbbi, minden egyes üzleti terv rekonstruálására jellemző paraméter esetében az érzékenységi elemzés – az alapforgatókönyvhöz hasonlóan – a C. szerződés esetében évi 340, a D. szerződés esetében pedig évi 160 járatpárt tart meg. Ebben az alternatív forgatókönyvben a 2-3-C-D. szerződés csoport, valamint a 2-C. és a 3-D. szerződések nettó jelenértéke még mindig negatív.

1. E. szerződés

- *Az E. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország általi rekonstruálása*

(604) Franciaország a 4. repülőtéri szolgáltatási szerződés alapján javasolt rekonstruált üzleti tervet az E. szerződéshez, és megállapította, hogy a szerződés eredményeként (50-nel) emelkedhet az éves többlet-járatpárok száma. Ezt a számadatot azonban nem támasztotta alá.

(605) Az E. szerződés módosította a D. szerződést azáltal, hogy 2007-ben 212 napról 45 napra csökkentette a CCI repülőtéri részlege által kijelölt linknek a Ryanair ír honlapján történő megjelenítési időszakát, a marketingszolgáltatás árát pedig [...] EUR-ról [...] EUR-ra csökkentette. A Bizottság megjegyzi, hogy 2006-ban és 2007-ben a dublini útvonalon ténylegesen szállított utasok átlagos száma nem érte el a 45 000 főt, hanem körülbelül évi 20 000 főt tett ki (az E. szerződés 2007. júniusi aláírásának időpontjában a 2007-re vonatkozó forgalmi előrejelzések könnyen értékelhetők voltak, amennyiben a légitársaságok az IATA áprilistól októberig és novembertől márciusig terjedő menetrendi időszakára előre tervezik menetrendjeiket). A felek egyértelmű szándéka az volt, hogy csökkentsék a marketingszolgáltatások költségeit annak érdekében, hogy azok tükrözzék a megfigyelt forgalom volumenét, amely jóval alacsonyabb volt a D. szerződésben foglaltnál. Ezért – az ugyanezen szerződés tárgyidőszaka alatti megfigyeléshez hasonlóan – egy körütekintő gazdasági szereplő évi mintegy 20 000 fős várható utasforgalmat vett volna figyelembe, annak ellenére, hogy a Ryanair szerződéses kötelezettséget vállalt arra, hogy évente 45 000 fős utasforgalmat ér el. A szerződés nem rendelkezik szankcióval különösen abban az esetben, ha a Ryanair nem teljesíti a forgalomra vonatkozó célokat. A forgalomra vonatkozó célok nemteljesítésének egyetlen következménye a D. szerződés újratárgyalása volt (a marketingszolgáltatásokért fizetett összeg [...] EUR-ra csökkent a júniustól szeptemberig tartó hónapokban, ahogyan a (94) preambulumbekendésben szerepel), valamint az E. szerződés azzal a céllal történő aláírása, hogy tükrözze az utasforgalomra vonatkozó számadat 20 000 fő körüli kiegyenlítődsét ⁽¹⁶⁹⁾.

(606) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy az E. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország által benyújtott rekonstruálása nem fogadható el.

- *Az E. szerződéshez tartozó üzleti terv Bizottság általi rekonstruálása*

(607) A Bizottság rekonstruálta az E. szerződéshez tartozó üzleti tervet. E célból a Bizottság az összes szerződésre alkalmazandó korrigált paramétereken felül egy konkrét paramétert vett figyelembe, nevezetesen a 2006-ban és 2007-ben megfigyelt átlagos utasforgalommal megegyező utasforgalmat, amely körülbelül 20 000 fő (azaz a korrigált férőhelykihasználtság mellett 70 járatpár).

⁽¹⁶⁹⁾ Sokatmondó, hogy a La Rochelle–Dublin útvonalon 2007 és 2011 között az utasforgalom stabilan évi 14 000 és 20 000 fő között maradt.

(608) Ahogyan a 18. táblázatban az E. szerződéshez tartozó üzleti terv rekonstruálásának eredményéből kitűnik, e szerződés esetében a nettó jelenérték negatív.

(609) A többi szerződéscoporthoz hasonlóan a Bizottság továbbá a saját megítélése szerint körültekintően járt el azáltal, hogy érzékenységi elemzést végzett a rekonstruálás alapforgatókönyve megalapozottságának vizsgálatához. E célból a Bizottság kétszer annyi paramétert változtatott meg, mint az 1-A. szerződéscoportnál (a változtatásokat észszerűtlenül és nem körültekintő módon végezte el), az éves járatpárok számának növelése kivételével. Ez utóbbi, minden egyes üzleti terv rekonstruálásához egyedileg kiigazított paraméter esetében a Bizottság az E. szerződés esetében a következőt vette figyelembe:

- a 2005-ben és 2006-ban megfigyelt átlagos utasforgalommal megegyező utasforgalmat, amely körülbelül 20 000 fő (azaz a korrigált férőhelykihasználtság mellett 70 járatpár).

(610) Ebben az alternatív forgatókönyvben a rekonstruált E. szerződés esetében a nettó jelenérték még mindig negatív.

1. F. szerződés

- *Az F. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország általi rekonstruálása*

(611) Franciaország a 4. repülőtéri szolgáltatási szerződés alapján javaslatot tett az F. szerződés rekonstruálására. A Franciaország által készített és fent ismertetett összes rekonstruálás közös módszertani hibái mellett az F. szerződéshez tartozó üzleti terv rekonstruálása egyéb konkrét módszertani problémákat vet fel:

- Franciaország három teljes évre kiterjedő időtartamot vett figyelembe, bár a szerződés csak a 2007/2008-as tél három hónapjára vonatkozott.
- Franciaország becslése szerint a 2007., 2008., illetve 2009. évre vonatkozó marketingkifizetések összege [...] EUR, [...] EUR, illetve [...] EUR. A szerződés értelmében azonban a marketingszolgáltatás, nevezetesen a Ryanair levelezési listáján szereplő 255 000 angol nyelvű előfizetőnek 2007/2008 telén öt további promóciós e-mail elküldése mindössze [...] EUR-t tett ki.
- Franciaország a 2007. évre 75 %-os, a 2008. évre 76 %-os, a 2009. évre pedig 80 %-os férőhelykihasználtságot alkalmazott, ezen arányok nem részletes üzleti esettanulmányon alapultak. Egy körültekintő befektető azonban a jövőbeli forgalmi feltételezések becslésére szolgáló módszert alkalmazna.
- Franciaország úgy ítélte meg, hogy az F. szerződés az éves többlet-járatpárok számának igen jelentős (400-zal történő) növeléséhez vezethet. A szerződés azonban a fent kifejtettek szerint öt promóciós e-mail küldésére korlátozódott. A Bizottság véleménye szerint annak rendkívül korlátozott hatálya miatt (az időtartam, a kínált szolgáltatások volumene és típusa tekintetében, illetve a szolgáltatások (524) preambulumbekzdésben meghatározott általános eredménytelensége, valamint a Ryanairnek/AMS-nek fizetett díjak alacsony összege tekintetében) lehetetlen, hogy ez a szerződés a Ryanair által üzemeltetett járatpárok 400-zal történő növelését indokoló többletkeresletet eredményezzen. Franciaország ráadásul semmilyen bizonyítékot nem szolgáltatott erre a feltételezésre.

(612) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy az F. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország által benyújtott rekonstruálása nem fogadható el.

- *Az F. szerződéshez tartozó üzleti terv Bizottság általi rekonstruálása*

(613) A Bizottság rekonstruálta az F. szerződéshez tartozó üzleti tervet. E célból a Bizottság az összes szerződésre alkalmazandó korrigált paramétereken felül a további járatpárok hiányára vonatkozó konkrét paramétert alkalmazta. Egyetlen körültekintő befektető sem várná el a Ryanair által bonyolított forgalom növekedését kizárólag e módosított szerződés alapján, amelynek igen korlátozott jellegét a (611) preambulumbekzdés állapítja meg. Franciaország nem szolgáltatott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a Ryanair formális vagy informális kötelezettségvállalást tett volna a forgalom növelésére, és nem nyújtott be olyan piaci tanulmányt sem, amely ok-okozati összefüggést állapított volna meg a módosított szerződés hatálya alá tartozó marketingszolgáltatások típusa és a várható forgalomnövekedés között.

- (614) Ahogyan a 18. táblázatban az F. szerződéshez tartozó üzleti terv rekonstruálásának eredményéből kitűnik, e szerződés esetében a nettó jelenérték negatív.
- (615) A többi szerződésoporthoz hasonlóan a Bizottság továbbá a saját megítélése szerint körültekintően járt el azáltal, hogy érzékenységi elemzést végzett a rekonstruálás alapforgatókönyve megalapozottságának vizsgálatához. E célból a Bizottság kétszer annyi paramétert változtatott meg, mint az 1-A. szerződésoporthoz, az éves járatpárok számának növelése kivételével. Ez utóbbi, minden egyes üzleti terv rekonstruálásához egyedileg kiigazított paraméter esetében a Bizottság az F. szerződés esetében a következőt vette figyelembe:
- az alternatív forgatókönyv szerint egy gazdasági szereplő meglehetősen feltételesen számíthatott volna a marketingcélú hozzájárulás összegével arányos forgalomra az eredeti C. szerződésben foglalt forgalom alapján. Másképp fogalmazva: ha a C. szerződésben a(z) [...] EUR marketingszolgáltatási díj 95 000 fős utasforgalomra vonatkozó kötelezettségvállalásnak felelne meg, akkor (az F. szerződés szerint) a(z) [...] EUR marketingszolgáltatási díj alapján a gazdasági szereplő $95\,000 \times (50\,000/578\,000) = 8\,213$ fős utasforgalomra, azaz mintegy 30 járatpárra számíthatott volna ⁽¹⁷⁰⁾.
- (616) Ebben az alternatív forgatókönyvben a rekonstruált F. szerződés esetében a nettó jelenérték még mindig negatív.

1. G-H-I-J. szerződésoporthoz

- *A G-H-I-J. szerződésoporthoz tartozó üzleti terv Franciaország általi rekonstruálása*

- (617) Franciaország a 4. és 5. repülőtéri szolgáltatási szerződés alapján javaslatot tett a G., H., I. és J. szerződés külön-külön történő rekonstruálására. Franciaország a G. szerződés esetében évi 200-ra, a H. szerződés esetében az első évben 35-re, majd azt követően évi 60-ra, az I. szerződés esetében évi 70-re, a J. szerződés esetében az első évben 35-re, majd azt követően évi 60-ra becsülte a járatpárok számát. A (472) és (473) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint azonban a G, H, I és J. szerződésoporthoz valóban egyetlen intézkedést alkot. Ezen túlmenően a Franciaország által készített és fent ismertetett összes rekonstruálás közös módszertani hibái mellett a G, H., I. és J. szerződésoporthoz tartozó üzleti terv rekonstruálása egyéb konkrét módszertani problémákat vet fel:
- Franciaország a G. szerződés esetében 75–80 %-os, a H., I. és J. szerződés esetében pedig 85 %-os légi jármű-férőhelykihasználtságot alkalmazott, amely nem részletes üzleti esettanulmányon alapult. Egy körültekintő befektető azonban a jövőbeli forgalmi feltételezések becslésére szolgáló módszert alkalmazna.
 - A J. szerződés esetében Franciaország úgy vélte, hogy az éves többlet-járatpárok száma emelkedhet (2009-ben 35-tel, 2010-ben 60-nal, 2011-ben 60-nal). A (472) és (473) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint azonban a J. szerződést a G., H. és I. szerződéssel együtt kell értékelni.
 - Még annak feltételezése esetén is, hogy a J. szerződést el lehet különíteni a G., H. és I. szerződéstől, ami nem merül fel, a Bizottság rámutat arra, hogy azt nem lehetett volna a Franciaország által javasolt módon rekonstruálni. A H. szerződés ugyanazon a napon aláírt módosításaként annak hatálya a CCI repülőtéri részlege által megjelölt kereskedelmi linknek a Ryanair belga honlapján további 10 napos időszakra, [...] EUR összegért történő közzétételére korlátozódik. Összehasonlításképpen: az ugyanazon a napon aláírt H. szerződés, amelyet a J. szerződés egészít ki, ugyanezen szolgáltatásnak a Ryanair holland/belga internetes oldalán 95 napos időszakra, az első évben [...] EUR összegért, a következő két évben pedig 160 napos időszakra [...] EUR összegért történő közzétételére vonatkozik. Franciaország azt feltételezi, hogy a H. szerződés 2009-ben 35, 2010-ben 60, 2011-ben 60 többlet-járatpárt eredményez. Egy 10–16-szor rövidebb időszakra szóló, egyenértékű szolgáltatás esetében Franciaország azt feltételezte, hogy a J. szerződés ugyanannyi többlet-járatpárt eredményez, mint a H. szerződés.

A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy a J. szerződés esetében Franciaország által rekonstruált forgalombecslés nyilvánvalóan nem reális, és hogy ez a szerződés nem generálhat akkora többletkeresletet, amely indokolná a Franciaország által javasolt növekedést. Franciaország ráadásul semmilyen bizonyítékot nem szolgáltatott erre a feltételezésre.

⁽¹⁷⁰⁾ Az (576) preambulumbekkezdésben már megindokolt 85 %-os férőhelykihasználtságot feltételezve. A járatpárok száma tízesre kerekített pontossággal.

(618) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy a G, H, I. és J. szerződéshez tartozó üzleti tervek Franciaország által benyújtott rekonstruálása nem fogadható el.

– *A G-H-I-J. szerződés-csoport*hoz tartozó üzleti tervek Bizottság általi rekonstruálása

(619) A Bizottság rekonstruálta a G-H-I-J. szerződés-csoport

hoz tartozó üzleti tervet. E célból a Bizottság az összes szerződésre alkalmazandó korrigált paramétereken felül a következő konkrét paramétereket alkalmazta:

- a szerződésekben foglalt marketingszolgáltatások 100 %-os kifizetése,
- a légi járművek férőhelykihasználtsága a marketingszerződés aláírásának évét megelőző két évi férőhelykihasználtság átlagaként becsülve (72 %),
- járatpárok száma: 200/teljes év a G. szerződés esetében, az első évre (2009) 40/teljes év, majd 60/teljes év a H. és J. szerződés esetében ⁽¹⁷¹⁾, 70/teljes év az I. szerződés esetében,
- mivel a szerződések aláírására 2009. szeptember 17-én került sor, a Bizottság a fent említett járatpárokat a 2009. évre időarányosan kiigazította.

(620) Ahogyan a 18. táblázatban a G-H-I-J. szerződés-csoport

hoz tartozó üzleti terv rekonstruálásának eredményéből kitűnik, e szerződés-csoport esetében a nettó jelenérték negatív. A Bizottság óvatosságból a G., H. I. és J. szerződések esetében külön-külön is kiszámította a nettó jelenértéket ugyanazon módosított paraméterek alkalmazásával, mint az alapforgatókönyvben a G-H-I-J. szerződés-csoport esetében, és ez szintén negatív volt.

(621) Az 1-A. szerződés-csoport

hoz hasonlóan a Bizottság továbbá a saját megítélése szerint körültekintően járt el azért, hogy érzékenységi elemzést végzett a rekonstruálás alapforgatókönyve megalapozottságának vizsgálatához. E célból a Bizottság kétszer annyi paramétert változtatott meg, mint az 1-A. szerződés-csoportnál, az éves járatpárok számának növelése kivételével. Ez utóbbi, minden egyes üzleti terv rekonstruálásához egyedileg kiigazított paraméter esetében a Bizottság azt feltételezte, hogy a G., H. és I. szerződések mindegyike esetében a járatpárok száma a (619) preambulumbekzdés harmadik franciabekezdésében becsült járatpárok számához hasonló lenne a szerződés késedelmes aláírásának időarányos korrigálása nélkül, ahogyan az alapforgatókönyvben is szerepel (más szóval, még ha a szerződés aláírására visszamenőlegesen kerül is sor, a járatpárok száma megegyezik az egy teljes évre vetített számmal), azaz a G. szerződés esetében teljes évre vetítve 200, a H. szerződés esetében az első évben, azaz 2009-ben teljes évre vetítve 40, majd azt követően teljes évre vetítve 60, az I. szerződés esetében pedig teljes évre vetítve 70.

(622) A J. szerződés esetében az alternatív forgatókönyv szerint egy gazdasági szereplő meglehetősen feltételesen számíthatott volna a marketingcélú hozzájárulás összegével arányos forgalomra a G., H. és I. szerződésben foglalt forgalom alapján. Másképp fogalmazva: ha G., H. és I. szerződésben a(z) [...] EUR marketingszolgáltatási díj 79 000 fős utasforgalomra vonatkozó kötelezettségvállalásnak felelne meg, akkor (a J. szerződés szerint) a(z) [...] EUR marketingszolgáltatási díj alapján a gazdasági szereplő $79\,000 \times ([...]/[...]) = 2\,983$ fős utasforgalomnak megfelelő számú járatpárra, azaz évente mintegy 10 járatpárra számíthatott volna ⁽¹⁷²⁾. Ebben az alternatív forgatókönyvben a gazdasági szereplő a G-H-I-J. szerződés-csoport esetében 2009-ben évi 320 járatpárra, 2010-ben és 2011-ben pedig egyaránt évi 340 járatpárra számíthatott volna.

(623) Ebben az alternatív forgatókönyvben a G-H-I-J. szerződés-csoport, valamint külön-külön a G, H, I. és J. szerződés nettó jelenértéke még mindig negatív.

1. A 6-K. szerződés-csoport

– *A K. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország általi rekonstruálása*

⁽¹⁷¹⁾ Lásd a (99)–(101) preambulumbekzdést a szóban forgó két szerződés azon jellemzőit illetően, amelyek azokat egymástól elválaszthatatlanná teszik.

⁽¹⁷²⁾ Az (576) preambulumbekzdésben már megindokolt 85 %-os férőhelykihasználtságot feltételezve. A járatpárok száma tízesre kerekített pontossággal.

- (624) Franciaország javaslatot tett a 6-K. szerződés csoport rekonstruálására. Franciaország becslése szerint 2010-ben évi 370, 2011-ben és 2012-ben pedig egyaránt évi 400 volt a járatpárok száma. A Franciaország által készített és fent ismertetett összes rekonstruálás közös módszertani hibái mellett a 6-K. szerződés csoporthoz tartozó üzleti terv rekonstruálása egyéb konkrét módszertani problémákat vet fel:
- A rekonstruálás során felhasznált éves marketingszolgáltatási díj 2010-ben, 2011-ben és 2012-ben [...] EUR. A K. szerződés szerint azonban a marketingszolgáltatások díja [...] EUR.
 - Franciaország a 2010. évre 80 %-os, a 2011. évre 80 %-os, a 2012. évre pedig 85 %-os férőhelykihasználtságot alkalmazott, ezen arányokat semmilyen részletes üzleti esettanulmány nem támasztotta alá. Egy körülményről befektető a jövőbeli forgalmi feltételezések becslésére szolgáló módszert alkalmazna.
- (625) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy a 6-K. szerződés csoporthoz tartozó üzleti terv Franciaország által benyújtott rekonstruálása nem fogadható el.
- *A 6-K. szerződés csoporthoz tartozó üzleti terv Bizottság általi rekonstruálása*
- (626) A Bizottság rekonstruálta a 6-K. szerződés csoporthoz tartozó üzleti tervet. E célból a Bizottság az összes szerződésre alkalmazandó korrigált paramétereken felül a következő konkrét paramétereket alkalmazta:
- a szerződésekben foglalt marketingszolgáltatások 100 %-os kifizetése,
 - a légi járművek férőhelykihasználtsága a 6-K. szerződés csoport aláírásának évét megelőző két évi férőhelykihasználtság átlagaként becsülve (75 %),
 - éves járatpárok száma (370). A 6. repülőtéri szolgáltatási szerződésben szerepel a Ryanair arra vonatkozó kötelezettségvállalása, hogy járatokat üzemeltet a következő célállomásokra: London Stansted (évi 53 000 utas), Dublin (évi 17 000 utas/év), Charleroi (évi 17 000 utas) és Oslo Rygge (évi 17 000 utas). Ez mintegy 370 járatpárnak felel meg 75 %-os férőhelykihasználtság mellett.
- (627) Ahogyan a 18. táblázatban a 6-K. szerződés csoporthoz tartozó üzleti terv rekonstruálásának eredményéből kitűnik, a nettó jelenérték negatív.
- (628) A többi szerződés csoporthoz hasonlóan a Bizottság továbbá a saját megítélése szerint körülmények között jár el azáltal, hogy érzékenységi elemzést végzett a rekonstruálás alapforgatókönyve megalapozottságának vizsgálatához. E célból a Bizottság kétszer annyi paramétert változtatott meg, mint az I-A-B. szerződés csoportnál, az éves járatpárok számának növelése kivételével. Ez utóbbi, minden egyes üzleti terv rekonstruálásához egyedileg kiigazított paraméter esetében a Bizottság a Franciaország által benyújtott feltételezéseket vette figyelembe, azaz 2010-ben évi 370, 2011-ben és 2012-ben pedig egyaránt évi 400 járatpárt. Ebben az alternatív forgatókönyvben a rekonstruált 6-K. szerződés csoport esetében a nettó jelenérték még mindig negatív.

1. L. szerződés

- *Az L. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország általi rekonstruálása*
- (629) Franciaország a 6. repülőtéri szolgáltatási szerződés alapján javaslatot tett az L. szerződés rekonstruálására. Franciaország az évi járatpárok számát 40-re becsülte. A Franciaország által készített és fent ismertetett összes rekonstruálás közös módszertani hibái mellett az L. szerződéshez tartozó üzleti terv rekonstruálása egyéb konkrét módszertani problémákat vet fel:
- Franciaország három teljes évre kiterjedő időtartamot vett figyelembe, bár a marketingszolgáltatás nyújtása csak 70 napra, azaz kevesebb mint három hónapra szólt.

- Franciaország a 2010., 2011. és 2012. évre vonatkozó marketingcélú kifizetést évi [...] EUR-ra becsüli. A szerződés értelmében azonban egyetlen marketingszolgáltatásról van szó, és semmi nem utal arra, hogy az minden évben ismétlődne.
- Franciaország a 2010. évre 75 %-os, a 2011. évre 77 %-os, a 2012. évre pedig 80 %-os férőhelykihasználtságot alkalmazott, ezen arányok nem részletes üzleti esettanulmányon alapultak. Egy körültekintő befektető azonban a jövőbeli forgalmi feltételezések becslésére szolgáló módszert alkalmazna.
- Franciaország úgy ítélte meg, hogy az F. szerződés az évi többlet-járatpárok jelentős növekedéséhez vezethet (évente 40, azaz a 2010–2012-es időszakban 120). A szerződés azonban a CCI repülőtéri részlege által kijelölt internetes oldalra mutató egyetlen link rövid ideig (70 napig) történő közzétételére korlátozódik. A Bizottság véleménye szerint annak rendkívül korlátozott hatálya miatt (az időtartam, a kínált szolgáltatások volumene és típusa tekintetében, illetve a szolgáltatások (524) preambulumbekzdésben meghatározott általános eredménytelensége, valamint a Ryanairnek/AMS-nek fizetett díjak alacsony összege tekintetében) lehetetlen, hogy ez a szerződés a Ryanair által üzemeltetett járatpárok 120-zal történő növelését indokoló többletkeresletet eredményezzen. Franciaország ráadásul semmilyen bizonyítékot nem szolgáltatott erre a feltételezésre.

(630) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy az L. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország által benyújtott rekonstruálása nem fogadható el.

– *Az L. szerződéshez tartozó üzleti terv Bizottság általi rekonstruálása*

(631) A Bizottság rekonstruálta az L. szerződéshez tartozó üzleti tervet. E célból a Bizottság az összes szerződésre alkalmazandó korrigált paramétereken felül a következő konkrét paramétereket alkalmazta: további járatpárok hiánya és a légijármű-férőhelykihasználtság javulásának elmaradása. Egyetlen körültekintő befektető sem várná el a Ryanair által bonyolított forgalom növekedését kizárólag e módosított szerződés alapján, amelynek igen korlátozott jellegét a (110) preambulumbekzdés állapítja meg. Franciaország nem szolgáltatott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a Ryanair formális vagy informális kötelezettségvállalást tett volna a forgalom növelésére, és nem nyújtott be olyan piaci tanulmányt sem, amely ok-okozati összefüggést állapított volna meg a módosított szerződés hatálya alá tartozó marketingszolgáltatások típusa és a várható forgalomnövekedés között. Az L. marketingszolgáltatási szerződés nem tartalmaz a Ryanair részéről forgalmi kötelezettségvállalást.

(632) Ahogyan a 18. táblázatban az L. szerződéshez tartozó üzleti terv rekonstruálásának eredményéből kitűnik, e szerződés esetében a nettó jelenérték negatív.

(633) A többi szerződés-csoporthoz hasonlóan a Bizottság továbbá a saját megítélése szerint körültekintően járt el azáltal, hogy érzékenységi elemzést végzett a rekonstruálás alapforgatókönyve megalapozottságának vizsgálatához. E célból a Bizottság kétszer annyi paramétert változtatott meg, mint az 1-A. szerződés-csoportnál, az éves járatpárok számának növelése kivételével. Ez utóbbi, minden egyes üzleti terv rekonstruálásához egyedileg kiigazított paraméter esetében a Bizottság az L. szerződés esetében a következőt vette figyelembe:

– az alternatív forgatókönyvben egy gazdasági szereplő meglehetősen feltételesen számíthatott volna a Ryanairnek/AMS-nek fizetett marketingcélú hozzájárulás összegével arányos forgalomra az eredeti 6-K. szerződésben foglalt forgalom alapján. Másképp fogalmazva: ha a 6-K. szerződésben a(z) [...] EUR marketing-szolgáltatási díj 104 000 fős utasforgalomra vonatkozó kötelezettségvállalásnak felelne meg, akkor (az L. szerződés szerint) a(z) [...] EUR marketingszolgáltatási díj alapján a gazdasági szereplő $104\,000 \times ([...]/[...])$ fős utasforgalomnak megfelelő számú járatpárra, azaz mintegy 20 járatpárra számíthatott volna ⁽¹⁷³⁾.

– Ebben az alternatív forgatókönyvben az F. szerződés nettó jelenértéke még mindig negatív.

⁽¹⁷³⁾ Az (576) preambulumbekzdésben már megindokolt 85 %-os férőhelykihasználtságot feltételezve. A járatpárok száma tízesre kerekített pontossággal.

1. 7-M. szerződés csoport

– Az M. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország általi rekonstrukciója

(634) Franciaország a 7. repülőtéri szolgáltatási szerződés alapján javaslatot tett az M. szerződéshez tartozó rekonstruált üzleti tervre. Franciaország 2011-ben 70-re, 2012-ben 80-ra, 2013-ban pedig 85-re becsülte a járatpárok számát. A Franciaország által készített és fent ismertetett összes rekonstrukció közös módszertani hibái mellett az M. szerződéshez tartozó üzleti terv rekonstrukciója egyéb konkrét módszertani problémákat vet fel:

- Franciaország az M. szerződés esetében a rekonstrukció három tárgyára 85 %-os légi jármű-férőhelykihasználtságot alkalmazott, amely nem részletes üzleti esettanulmányon alapult. Egy körülményről befektető azonban a jövőbeli forgalmi feltételezések becslésére szolgáló módszert alkalmazta.
- Franciaország becslése szerint a szerződés által lefedett három naptári évben (2011-ben, 2012-ben és 2013-ban) 70, 80, illetve 85 lesz a többlet-járatpárok száma, azaz összesen 235 járatpárral növekszik a járatpárok száma. A szerződés azonban a CCI repülőtéri részlege által megjelölt honlapra mutató linknek a Ryanair portugál honlapján évente 365 napig történő közzétételére, valamint kiemelt célállomásként La Rochelle-nek (évi [...] EUR összegért) a Ryanair portugál honlapján négy héti történő népszerűsítésére korlátozódik. Továbbá az e szerződés hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtása mindössze két évre szól, ezért egy körülményről befektető nem készített volna egy harmadik évre is kiterjedő üzleti tervet. Végezetül a Bizottság véleménye szerint annak rendkívül korlátozott hatálya miatt (az időtartam, a kínált szolgáltatások volumene és típusa tekintetében, illetve a szolgáltatások (524) preambulumbekkezdésben meghatározott általános eredménytelensége, valamint a Ryanairnek/AMS-nek fizetett díjak alacsony összege tekintetében) lehetetlen, hogy ez a szerződés a Ryanair által üzemeltetett járatpárok növelését indokoló többletkeresletet eredményezzen. Franciaország ráadásul semmilyen bizonyítékot nem szolgáltatott erre a feltételezésre.

(635) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy az M. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország által benyújtott rekonstrukciója nem fogadható el.

– A 7-M. szerződés csoporthoz tartozó üzleti terv Bizottság általi rekonstrukciója

(636) A Bizottság rekonstruálta a 7-M. szerződés csoporthoz tartozó üzleti tervet. E célból a Bizottság az összes szerződésre alkalmazandó korrigált paramétereken felül a következő konkrét paramétereket alkalmazta:

- a légi járművek férőhelykihasználtsága a szerződés csoport aláírásának évét megelőző két évi férőhelykihasználtság átlagaként becsülve (76 %),
- a többlet-járatpárok becsült száma 60. A fenti légi jármű-férőhelykihasználtság és a Ryanair által használt légi jármű-típus névleges kapacitása (a Boeing 737-800 esetében 189 ülés) alapján a Bizottság kiszámította, hogy a Ryanair által a 7. szerződés értelmében 17 000 utas szállítására tett kötelezettségvállalásnak megfelelő járatpárok száma 60.

(637) Ahogyan a 18. táblázatban a 7-M. szerződés csoporthoz tartozó üzleti terv rekonstrukciójának eredményéből kitűnik, a szerződés csoport esetében a nettó jelenérték negatív. A Bizottság óvatosságból a(z egyidejűleg aláírt) 7-M-N. szerződés csoport esetében külön-külön is kiszámította a nettó jelenértéket ugyanazon módosított paraméterek alkalmazásával, mint az alapforgatókönyvben a 7-M. szerződés csoport esetében, és ez szintén negatív volt.

(638) Az 1-A. szerződés csoporthoz hasonlóan a Bizottság továbbá a saját megítélése szerint körülmények között járt el azáltal, hogy érzékenységi elemzést végzett a rekonstrukció alapforgatókönyve megalapozottságának vizsgálatához. E célból a Bizottság kétszer annyi paramétert változtatott meg, mint az 1-A. szerződés csoportnál, az éves járatpárok számának növelése kivételével. Ez utóbbi, minden egyes üzleti terv rekonstrukciójához egyedileg kiigazított paraméter esetében a Bizottság az általa végzett érzékenységi elemzés esetében úgy ítélte meg, hogy egy gazdasági szereplő – amint azt Franciaország javasolja – nem számíthatott volna évente 70, illetve 80 járatpárra az M. szerződés két évében (az alapforgatókönyvben szereplő 60–60 járatpárral szemben). Ebben az alternatív forgatókönyvben a 7-M. szerződés csoport esetében a nettó jelenérték még mindig negatív ⁽¹⁷⁴⁾.

⁽¹⁷⁴⁾ A Bizottság a körülmények jegyében egy feltételezett 7-M-N. szerződés csoport nettó jelenértékét is értékelte annak érdekében, hogy megelőzze azt a rendkívül hipotetikus kérdést, hogy az N. szerződés belefoglalható-e a 7-M. szerződés csoportba (minden ilyen kérdés nagyon valószínűtlen, tekintettel azokra az okokra, amelyeket a Bizottság a (477)–(480) preambulumbekkezdésben a 7-M. szerződés csoport és az N. szerződés megkülönböztetésére vonatkozóan részletesen kifejtett). Ebből tehát az következik, hogy a 7-M-N. szerződés csoport rekonstrukciója az alapforgatókönyvben –371 000 EUR, az alternatív forgatókönyvben pedig –145 000 EUR negatív nettó jelenértéket eredményezett volna.

1. N. szerződés

– Az N. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország általi rekonstruálása

(639) Franciaország a 6. repülőtéri szolgáltatási szerződés alapján javaslatot tett az N. szerződéshez tartozó rekonstruált üzleti tervre. A Franciaország által készített és fent ismertetett összes rekonstruálás közös módszertani hibái mellett az N. szerződéshez tartozó üzleti terv rekonstruálása egyéb konkrét módszertani problémákat vet fel:

– Az N. szerződés a K. szerződést módosítja, és az Oslóból (Rygge) érkező további utasokra irányul (a K. szerződés által megcélzott utasokon felül). A szerződés értelmében a Ryanair norvég honlapján az első évben évente hat hétig (a második évben három hétig) fel kell tüntetni a CCI repülőtéri részlege által megjelölt honlapra mutató linket, valamint a Ryanair norvég honlapján évente négy hónapig (a második évben három hónapig) egy hirdetési bannert, melyekért az első évben mindössze [...] EUR, a második évben [...] EUR, azaz a szerződés időtartama alatt [...] EUR fizetendő. Az N. szerződés nem tartalmaz a forgalomra vonatkozó további kötelezettségvállalásokat.

– Franciaország a 2011. évre 80 %-os, a 2012. évre pedig 82 %-os férőhelykihasználtságot feltételezett, ezen arányok nem részletes üzleti esettanulmányon alapultak. Egy körültekintő befektető azonban a jövőbeli forgalmi feltételezések becslésére szolgáló módszert alkalmazna.

– Franciaország úgy ítélte meg, hogy az N. szerződés az éves többlet-járatpárok számának igen jelentős (400-zal történő, illetve a szerződés időtartama alatt 800-zal történő) növeléséhez vezethet. E szerződés hatálya azonban rendkívül korlátozott. A fent ismertetett szolgáltatások időtartama és volumene (egyetlen link és egyetlen banner korlátozott megjelenítése a Ryanair nagyon tömör honlapján, amelynek általános eredményességét a Bizottság az (524) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint kétségbe vonja), valamint a Ryanairnek/AMS-nek fizetett díj nagyon korlátozott. Ennek megfelelően a Bizottságnak kétségei vannak azt illetően, hogy ez a szerződés eredményezhet-e a Ryanair által üzemeltetett járatpárok 800-zal történő növelését indokoló többletkeresletet. Franciaország ráadásul semmilyen bizonyítékot nem szolgáltatott erre a feltételezésre.

(640) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy az N. szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország által benyújtott rekonstruálása nem fogadható el.

– Az N. szerződéshez tartozó üzleti terv Bizottság általi rekonstruálása

(641) A Bizottság rekonstruálta az N. szerződéshez tartozó üzleti tervet. E célból a Bizottság az összes szerződésre alkalmazandó korrigált paramétereken felül a következő konkrét paramétert alkalmazta:

– További járatpárok hiánya. Egyetlen körültekintő befektető sem várná el a Ryanair által bonyolított forgalom növekedését kizárólag e módosított szerződés alapján, amely nem tartalmaz a Ryanair részéről a járatpárok számának növelésére vonatkozó kötelezettségvállalást. Ezt az álláspontot megerősíti az a tény, hogy a CCI repülőtéri részlege csak a Ryanair 6. szerződés szerinti megfelelő forgalmi kötelezettségvállalásai alapján fizetett a marketingszolgáltatásokért ezen az útvonalon (a K. szerződés értelmében). Franciaország azonban nem szolgáltatott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a Ryanair formális vagy informális kötelezettségvállalást tett volna a kezdeti forgalom növelésére az N. szerződés aláírásakor, és nem nyújtott be olyan piaci tanulmányt sem, amely ok-okozati összefüggést állapított volna meg a módosított szerződés hatálya alá tartozó marketingszolgáltatások típusa és a várt forgalomnövekedés között. Az N. marketingszerződés nem tartalmaz a Ryanair részéről forgalmi kötelezettségvállalást.

– Ahogyan a 18. táblázatban az N. szerződéshez tartozó üzleti terv rekonstruálásának eredményéből kitűnik, e szerződés esetében a nettó jelenérték negatív.

– A többi szerződés-csoporthoz hasonlóan a Bizottság továbbá a saját megítélése szerint körültekintően járt el azáltal, hogy érzékenységi elemzést végzett a rekonstruálás alapforgatókönyve megalapozottságának vizsgálatához. E célból a Bizottság kétszer annyi paramétert változtatott meg, mint az 1-A. szerződés-csoportnál, az éves járatpárok számának növelése kivételével. Ez utóbbi, minden egyes üzleti terv rekonstruálásához egyedileg kiigazított paraméter esetében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az alternatív forgatókönyvben egy gazdasági szereplő meglehetősen feltehetően számíthatott volna az eredeti K. szerződésben foglalt forgalom alapján a marketingcélú hozzájárulás összegével arányos forgalomra. Másképp fogalmazva: ha a K. szerződésben a(z) [...] EUR marketingszolgáltatási díj 17 000 fős utasforgalomra vonatkozó kötelezettségvállalást tartalmazna, akkor a Bizottság valószínűleg megítélte, hogy a rekonstruált üzleti terv a K. szerződéshez képest jelentősen javítana a nettó jelenérték negatívumát.

lalásnak felelne meg, akkor az első évben a(z) [...] EUR (a második évben [...] EUR) marketingszolgáltatási díj alapján a gazdasági szereplő az F. szerződés szerint az első évben $17\,000 \times ([...]/[...])$ fős utasforgalomra ⁽¹⁷⁵⁾, azaz mintegy 30 járatpárra ⁽¹⁷⁶⁾ (vagy ugyanezen képlet alkalmazásával a második évben 20 járatpárra) számíthatott volna.

(642) Ebben az alternatív forgatókönyvben az N. szerződés nettó jelenértéke még mindig negatív.

1. A 4. és 5. szerződés

(643) A 4. és 5. szerződés önálló repülőtéri szolgáltatási szerződések, amelyek egyetlen marketingszolgáltatási szerződéshez sem kapcsolódnak. Nem tartalmazznak semmilyen, a Ryanairnek/AMS-nek fizetett díjazást.

(644) Ahogyan a (70) preambulumbekzdésben szerepel, a Ryanairrel kötött repülőtéri szolgáltatási szerződésekben (többek között a 4. és 5. szerződésben) foglalt repülőtéri díjak megfelelnek a Cocio által jóváhagyott általános díjszabás szerint az összes légitársaságra alkalmazott áraknak. Következésképpen ezek a szerződések nem biztosítanak szelektív előnyt a Ryanair/AMS számára.

a) A Jet2-vel 2008. július 4-én kötött szerződés elemzése

– *Módszertani megközelítés*

(645) Amint az a (117) és (119) preambulumbekzdésben szerepel, a CCI és a Jet2 közötti szerződés is tartalmaz a repülőtéri díjakra és a marketingszolgáltatások árára vonatkozó záradékokat. A CCI és a Ryanair között létrejött szerződésekre vonatkozó módszertani megközelítés tehát – a (646)–(653) preambulumbekzdésben részletezett tényezők kivételével – a CCI és a Jet2 közötti szerződés nyereségességének elemzésére is vonatkozik.

(646) Ami a nem légiforgalmi bevételeket illeti, a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződésekkel ellentétben a CCI repülőtéri részlege nem az utasonkénti átlagos bevételen alapuló, megfigyelt többletbevétel, hanem az alábbi, utasonkénti jutalék alapján végzi el a rekonstruálást:

- 0,57 EUR az autókölcsönző vállalkozások esetében,
- 0,47 EUR az üzemanyagok esetében,
- 0,97 EUR a parkoló esetében,
- 2009-től 0,10 EUR az üzletek esetében,
- azaz az inflációt figyelembe véve az első évben 2,01 EUR, a második évben 2,14 EUR, a harmadik évben pedig 2,17 EUR az egységnyi többletbevétel.

(647) Ami a működési költségeket illeti, Franciaország a rögzített összegként feltüntetett személyzeti költségek és egyéb változó költségek összegeként kiszámított becslést nyújtott be, amelyre a szerződés utolsó évében 2 %-os látszólagos inflációt alkalmazott. Franciaország nem indokolta meg ezeket a költségeket. A Bizottság megjegyzi, hogy a Franciaország által szolgáltatott adatok alapján kiszámított utasonkénti átlagköltség a három évben 0,37–0,38 EUR, ami valamivel magasabb, mint a Ryanairrel és az AMS-szel kötött szerződések esetében alkalmazott ráta. A Bizottság megállapítja, hogy a rekonstruálások esetében Franciaország által használt költséghez (0,27 EUR) hasonlóan a Jet2-vel kötött szerződés többletköltségeit is nyilvánvalóan jelentősen alulbecsülték (lásd ezzel kapcsolatban az (571) és (573) preambulumbekzdést).

– *A 2008. július 4-i szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország általi rekonstruálása*

(648) Franciaország javaslatot tett a 2008. július 4-i szerződéshez tartozó üzleti terv rekonstruálására. A Franciaország által a Ryanairrel/AMS-szel kötött szerződések esetében készített (és a Jet2-vel kötött szerződés esetében megismételt) valamennyi rekonstruálásra jellemző – az (582) preambulumbekzdésben foglalt – közös módszertani hibák mellett a 2008. július 4-i szerződéshez tartozó üzleti terv rekonstruálása egyéb konkrét módszertani problémákat vet fel:

⁽¹⁷⁵⁾ Ez az Oslo Rygge esetében várható forgalomnak a 6. szerződés szerint tervezett teljes forgalomhoz viszonyított aránya, amelyet a K. szerződés szerinti éves marketingszolgáltatási díjhoz (986 200 EUR) rendeltek.

⁽¹⁷⁶⁾ Az (576) preambulumbekzdésben már megindokolt 85 %-os férőhelykihasználtságot feltételezve. A járatpárok száma tízesre kerekített pontossággal.

- Franciaország a 2008-ra vonatkozó rekonstruálásban 7 874, a 2009-re vonatkozó rekonstruálásban 12 189, a 2010-re vonatkozó rekonstruálásban pedig 12 361 főre becsülte az utasforgalomra vonatkozó célkitűzést. A marketingszolgáltatások kapcsolódó éves díját [...] EUR-ra, [...] EUR-ra, illetve [...] EUR-ra becsülte. A Jet2-val kötött szerződés azonban csak az első évre tartalmazott az egyes menetrendi időszakokra és útvonalakra (Edinburgh és Leeds) mindössze 2 000 utasra vonatkozó kötelezettségvállalást, ami 4 000 utast jelent, nem pedig 7 874 utast, ahogyan azt Franciaország javasolta. A második és a harmadik évben a szerződés nem tartalmazott sem a Jet2 által bonyolított forgalomra, sem a marketingszolgáltatások díjára vonatkozó határozott kötelezettségvállalást (a szerződés csupán a végül elfogadott járatmenetrendektől függő későbbi újratárgyalásról rendelkezett). A Franciaország által javasolt rekonstruálásba a fenti forgalom és marketingszolgáltatási díjak második és a harmadik évre vonatkozó előrejelzései ezért azt feltételezik, hogy a CCI repülőtéri részlege megbízható forgalombecslésekkel rendelkezett. Franciaország azonban nem nyújtott be azt igazoló dokumentumot, hogy a Jet2 a szerződés aláírásakor olyan formális vagy informális kötelezettségvállalásokat tett volna, amelyekre a CCI repülőtéri részlege hagyatkozhatott ahhoz, hogy az első év eltelte után határozott elképzelése alakuljon ki a Jet2 La Rochelle-i repülőtérrel bonyolított forgalomra vonatkozó kötelezettségvállalásairól.
- Franciaország a három évre 70 %-os, 71 %-os, illetve 72 %-os férőhelykihasználtságot feltételezett, amely arányok nem részletes üzleti esettanulmányon alapulnak, különösen mivel a szerződés a marketingszolgáltatási díj kifizetését az első évben sokkal alacsonyabb, 60 %-os férőhelykihasználtságtól teszi függővé. Egy körülmekintő befektető a jövőbeli forgalmi feltételezések becslésére szolgáló módszert alkalmazna.

(649) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy a 2008. július 4-i szerződéshez tartozó üzleti terv Franciaország által benyújtott rekonstruálása nem fogadható el.

- *A 2008. július 4-i szerződéshez tartozó üzleti terv Bizottság általi rekonstruálása*

(650) A Bizottság rekonstruálta a 2008. július 4-i szerződéshez tartozós üzleti tervet. E célból a Bizottság az összes szerződésre alkalmazandó korrigált paramétereken felül a következő konkrét paramétereket alkalmazta:

- az első évben 4 000 főre, az utolsó két évben pedig nullára becsült utasforgalom. Ahogyan a fentiekben szerepel, egyetlen körülmekintő repülőtér-üzembentartó sem várna el forgalmi célkitűzéseket a légitársaságtól – akár informális – kötelezettségvállalás nélkül. A Bizottság ezért az értékelését az első évre korlátozta,
- a Ryanair által bonyolított forgalom esetében a légi járművek férőhelykihasználtsága a szerződés aláírásának évét megelőző két évi férőhelykihasználtság átlagaként becsülve (73 %); egy körülmekintő gazdasági szereplő a becsléseit a La Rochelle-i repülőtérrel több útvonalat üzemeltető légitársaság tényleges férőhelykihasználtságára alapozhatta volna. A Bizottság által alkalmazott férőhelykihasználtság tulajdonképpen magasabb a Franciaország által javasoltnál, és valószínűleg magasabb, mint amelyre egy körülmekintő gazdasági szereplő számíthatott egy új útvonal és egy olyan új légitársaság esetében, amely kevésbé ismert, mint a Ryanair, és amely már több éve működik a repülőtéren,
- a nem légiforgalmi bevételekből származó többletbevétel felhasználása, amely megegyezik a Ryanair esetében alkalmazottal (2008-ban 2,35 EUR, 2009-ben 2,40 EUR, 2010-ben pedig 2,45 EUR). Ez az óvatos feltételezés logikusabb megközelítést alkalmaz, amely azt feltételezi, hogy minden utas azonos vásárlási magatartást tanúsít (függetlenül az igénybe vett légitársaságtól).

(651) Ahogyan a 19. táblázatban a 2008. július 4-i szerződéshez tartozó üzleti terv rekonstruálásának eredményéből kitűnik, e szerződés esetében a nettó jelenérték negatív.

(652) A többi szerződéshez hasonlóan a Bizottság továbbá a saját megítélése szerint körülmekintően járt el azáltal, hogy érzékenységi elemzést végzett a rekonstruálás alapforgatókönyve megalapozottságának vizsgálatához. E célból a Bizottság kétszer annyi paramétert változtatott meg, mint a Ryanairrel aláírt 1-A. szerződés csoportnál, a következő paraméterek kivételével:

- ami az éves járatpárok számát illeti, egy gazdasági szereplő elfogadhatta volna azt a feltételezést, hogy a Jet2 két útvonalat üzemeltet az első évben, illetve a második és a harmadik évben,

- ami a férőhelykihasználtságot illeti, a Bizottság a Franciaország által javasolt, a (648) preambulumbekzdésben ismertetett tényezőket vette figyelembe,
- ami a repülőtéri díjakat illeti, a Bizottság a szerződés szerinti kedvezményeket alkalmazta,
- ami a marketingszolgáltatások díját illeti, a Bizottság [...] EUR összeget vett figyelembe a szerződés által lefedett három évre, feltételezve, hogy a két útvonal a szerződés teljes időtartama alatt fennmarad.

(653) Ebben az alternatív forgatókönyvben a 19. táblázatból az következik, hogy a 2008. július 4-i rekonstruált szerződés esetében a nettó jelenérték nagyon kis mértékben pozitív (3 511 EUR). Tekintettel a feltételezések rendkívül optimista jellegére (különösen a működési többletköltségek 50 %-os csökkenésére és a nem légitforgalmi bevételek 20 %-os emelkedésére), valamint a szóban forgó alternatív forgatókönyvben rekonstruált, nagyon kis mértékben pozitív nettó jelenértékre, a Bizottság igen valószínűtlennek tartja, hogy egy körültekintő gazdasági szereplő a Jet2-vel kötött, 2008. július 4-i szerződés aláírása mellett döntött volna, tekintettel az alapforgatókönyvben szereplő negatív nettó jelenértékre.

19. táblázat

A Jet2-vel 2008. július 4-én aláírt szerződés nettó jelenértéke

(ezer EUR)

Marketingszerződés-csoport	Nettó jelenérték		
	Franciaország forgatókönyve	A Bizottság alapforgatókönyve	A Bizottság alternatív forgatókönyve
Jet2	[0; 100]	[- 100; 0]	[0; 100]

a) A támogatás meglétére vonatkozó következtetés

(654) Az (580)–(653) preambulumbekzdésben és különösen a 18. és 19. táblázatban ismertetett elemzésből az derül ki, hogy mindazok a szerződések, amelyek alapján a Ryanair/AMS és a Jet2 díjazásban részesült a marketingszolgáltatásokért, negatív nettó jelenértékkal rendelkeznek⁽¹⁷⁷⁾. Az (531) preambulumbekzdésből következik, hogy e szerződések mindegyike előnyt biztosít a Ryanair/AMS vagy a Jet 2 számára. Ezzel szemben a (644) preambulumbekzdésben foglaltak szerint a 4. és 5. szerződés nem biztosít gazdasági előnyt a Ryanair/AMS számára.

7.2.1.6. A Ryanair/AMS és a Jet2 javára biztosított előny szelektív jellege

(655) A Ryanairrel kötött 4. és 5. repülőtéri szolgáltatási szerződés kivételével a CCI által a Ryanairrel/AMS-szel és a Jet2-vel kötött szerződések, illetve szerződés csoportok arról rendelkeznek, hogy e légitársaságok részére díjazást kell fizetni az általuk nyújtott marketingszolgáltatásokért. E marketingszolgáltatások díjazása a repülőtér és az e légitársaságok közötti kapcsolat sajátos jellemzője, amely a CCI és az egyes érintett légitársaságok közötti közvetlen tárgyalásokból, nem pedig az összes légitársaságra alkalmazandó árakból fakad. A szerződések kifejezetten a La Rochelle-i repülőtér, valamint a Ryanair/AMS és a Jet2 által elfogadott feltételeket tartalmazzák, és ennek megfelelően szelektívek.

(656) Ami a Ryanairrel kötött 4. és 5. repülőtéri szolgáltatási szerződést illeti, amint az a (644) preambulumbekzdésben szerepel, azok nem biztosítanak szelektív előnyt a Ryanair/AMS számára, mivel az azokban foglalt légitforgalmi díjak – a Cocoeco által jóváhagyott általános díjszabásnak megfelelően – az összes légitársaságra alkalmazandó áraknak felelnek meg.

⁽¹⁷⁷⁾ A több évre szóló szerződések vagy szerződés csoportok negatív nettó jelenértéke szintén negatív a szerződések minden egyes évében.

7.2.1.7. Versenytorzulás, valamint a tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt hatás

- (657) Ha egy tagállam által nyújtott támogatás bizonyos vállalkozások pozícióját más, belső piaci versenytársaival szemben erősíti, akkor úgy kell tekinteni, hogy a támogatás érinti e versenytársakat. Az állandó ítélkezési gyakorlat⁽¹⁷⁸⁾ szerint ahhoz, hogy valamely intézkedés torzítsa a versenyt, elegendő, ha a támogatás kedvezményezettje versenyben áll más vállalkozásokkal a verseny előtt megnyitott piacokon.
- (658) A harmadik légi közlekedési liberalizációs csomag⁽¹⁷⁹⁾ 1993. január 1-jei hatálybalépése óta nincs semmilyen akadálya annak, hogy az uniós légi fuvarozók az EU-n belüli útvonalakon járatokat üzemeltessenek és korlátlan engedélyt kapjanak kabotázsszolgáltatások nyújtására.
- (659) A légitársaságok számára a jelen vizsgálat tárgyát képező különböző szerződések alapján biztosított előnyök (amelyek megléte a fentiekben megállapítást nyert) ezért megerősítették pozíciójukat az összes többi olyan uniós légi fuvarozóval szemben, amely ténylegesen versenyez vagy versenyezhet ezekkel a légitársaságokkal az általa üzemeltetett útvonalakon. Ennek eredményeképpen torzították a versenyt, illetve versenytorzítással fenyegettek, és befolyásolták a Közösségen belüli kereskedelmet.

7.2.1.8. A támogatás meglétére vonatkozó következtetés

- (660) A Ryanairrel kötött 4. és 5. repülőtéri szolgáltatási szerződés kivételével a Ryanairrel/AMS-szel és a Jet2-val kötött szerződés csoportok és azok módosításai által képviselt valamennyi intézkedés (lásd a 14. táblázatot) eleget tesz az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt feltételeknek, és ezért állami támogatásnak minősül.

7.2.2. Az állami támogatás jogellenes jellege

- (661) Mivel a szóban forgó intézkedéseket a Bizottság engedélye nélkül hajtották végre, azok jogellenes támogatásnak minősülnek.

7.2.3. A támogatás összeegyeztethetősége a belső piaccal

- (662) Az állandó ítélkezési gyakorlat⁽¹⁸⁰⁾ szerint Franciaországnak kell közölnie, hogy a szóban forgó támogatás milyen jogalapon tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek, és bizonyítania kell az összeegyeztethetőség feltételeinek teljesülését. A Bizottság ezért az eljárás megindításáról szóló határozatban és egy további információkérésben felkérte Franciaországot, hogy jelölje meg az összeegyeztethetőség lehetséges jogalapjait, és bizonyítsa az összeegyeztethetőségre alkalmazandó feltételek teljesülését, különösen abban az esetben, ha a szóban forgó támogatás új útvonalak indításához nyújtott indulási célú támogatásnak tekintendő. Franciaország azonban nem javasolt semmilyen jogalapot az összeegyeztethetőségre, és nem hozott fel érveket azon megállapítás igazolására, hogy a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal. Franciaország soha nem állította különösen azt, hogy a vizsgált intézkedések összeegyeztethető indulási célú támogatásnak minősülnek. Továbbá egyetlen érdekelt harmadik fél sem kísérelte meg annak bizonyítását, hogy ezek az intézkedések összeegyeztethetők a belső piaccal.
- (663) Mindazonáltal a Bizottság a teljesség kedvéért hasznosnak tartja annak értékelését, hogy ez a támogatás mennyiben nyilvánítható a belső piaccal összeegyeztethetőnek az új útvonalak vagy új járatok indításához való esetleges hozzájárulása alapján.
- (664) A Bizottság rámutat, hogy a szóban forgó támogatás új légi útvonalak indításához, a meglévő útvonalakon üzemeltetett járatok sűrűségének növeléséhez vagy olyan útvonalak további üzemeltetésének kapcsolódott, amelyeket egyébként esetlegesen visszavontak volna. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a támogatás valamely regionális repülőtérrel bonyolított légi forgalom előmozdítására irányuló működési támogatásnak minősülhet. E tekintetben rá kell mutatni arra, hogy a működési támogatás ritkán nyilvánítható a belső piaccal összeegyeztethetőnek, mivel általában torzítja a versenyfeltételeket azokban az ágazatokban, amelyekben azt nyújtják.

⁽¹⁷⁸⁾ Az Elsőfokú Bíróság 1998. április 30-i ítélete, Het Vlaamse Gewest (Flamand Régió) kontra Bizottság, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽¹⁷⁹⁾ A Tanács 2407/92/EGK, 2408/92/EGK és 2409/92/EGK rendelete (HL L 240., 1992.8.24.).

⁽¹⁸⁰⁾ Lásd: 1993. április 28-i ítélet, Olaszország kontra Bizottság, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, 20. pont.

7.2.3.1. A 2005. évi iránymutatás hatálybalépését megelőző intézkedések

- (665) A szóban forgó támogatási intézkedések egy részét (az 1-A. szerződés csoportot és a B. szerződést) a 2005. évi iránymutatás 2005. december 9-i közzététele előtt engedélyezték⁽¹⁸¹⁾. Ami az ezen időpont előtt nyújtott támogatások összeegyeztethetőségét illeti, a 2005. évi iránymutatás (85) bekezdése és a 2014. évi iránymutatás 174. pontja a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos szabályokra hivatkozik.
- (666) A 2005. évi iránymutatás elfogadása előtt a Bizottság elfogadta az 1994. évi iránymutatást⁽¹⁸²⁾. Ez az iránymutatás azonban nem foglalkozott konkrétan a regionális repülőterekről bonyolított légi forgalom előmozdítására nyújtott működési támogatás problémakörével. Ez a problémakör fokozatosan jelent meg egyes nagy európai repülőtereken kialakult torlódások és a diszkont légitársaságok megjelenése miatt, amelyek 1994-ben még nem léteztek. Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy az 1994. évi iránymutatás nem alkalmazható a jelen ügyre. A Bizottságnak ezért elvileg közvetlenül az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján kell értékelnie a szóban forgó támogatás összeegyeztethetőségét.
- (667) E tekintetben megjegyzendő, hogy az ilyen típusú állami támogatások Bizottság általi értékelése idővel árnyaltabbá vált, bár egyes elemek változatlanok maradtak. Ezek az elemek a Szerződés fent említett rendelkezésével összhangban a támogatások összeegyeztethetőségére irányadó általános elvekből fakadnak.
- (668) Ennek megfelelően a Bizottság a manchesteri repülőtérrel szülő, 1999. júniusi határozatában⁽¹⁸³⁾ megállapította, hogy új útvonalak népszerűsítése céljából a repülőtéri díjak megkülönböztetésmentes és időben korlátozott módon történő csökkentése összeegyeztethető az állami támogatásokra vonatkozó szabályokkal.
- (669) Ezt követően a Bizottság a charleroi-i repülőtérrel szülő 2004/393/EK határozatban⁽¹⁸⁴⁾ megállapította, hogy „Az új légitársaságok indítására vagy bizonyos járatgyakorítások megerősítésére irányuló működési támogatási intézkedések szükségesek lehetnek a kisebb regionális repülőterek fejlesztése érdekében. Az intézkedések meggyőzhetik az érdekelt vállalatokat, hogy vállalják az új útvonalakba történő befektetés kockázatát. Ugyanakkor ahhoz, hogy az ilyen támogatás az EUMSZ 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető legyen, meg kell határozni, hogy a támogatás szükségszerű és arányos-e a kitűzött cél vonatkozásában, és vajon befolyásolja-e a kereskedelmet a közös érdekekkel ellentétes módon”⁽¹⁸⁵⁾. A Bizottság ezért megállapított bizonyos feltételeket, amelyeknek teljesülniük kell ahhoz, hogy ezt a működési támogatást összeegyeztethetőnek lehessen minősíteni; különösen az alábbi feltételeket állapította meg:
- a támogatásnak hozzá kell járulnia egy regionális repülőtér gazdasági fejlődéséhez az új útvonalak forgalmának nettó növekedése révén⁽¹⁸⁶⁾,
 - a támogatásnak szükségesnek kell lennie abban az értelemben, hogy az nem ugyanazon vagy egy másik légitársaság által már üzemeltetett útvonalra vagy hasonló útvonalra irányul⁽¹⁸⁷⁾,
 - a támogatásnak ösztönző hatásúnak kell lennie abban az értelemben, hogy hozzá kell járulnia egy olyan tevékenység fejlesztéséhez, amely egy bizonyos időszak elteltével valószínűleg nyereségessé válik, ami azt jelenti, hogy időben korlátozottnak kell lennie⁽¹⁸⁸⁾,
 - a támogatásnak arányosnak kell lennie, azaz az összegnek kapcsolódnia kell a forgalom nettó növekedéséhez⁽¹⁸⁹⁾,
 - a támogatást átlátható és megkülönböztetésmentes módon kell nyújtani, és az nem ötvözhető más támogatástípusokkal.

⁽¹⁸¹⁾ Lásd a 3.2.2.1. szakaszt.

⁽¹⁸²⁾ Iránymutatás az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légiközlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.).

⁽¹⁸³⁾ 1999. május 26-i határozat az NN 109/98. sz. állami támogatásról – Manchesteri repülőtér (HL C 65., 2004.3.13.).

⁽¹⁸⁴⁾ A Bizottság 2004/393/EK határozata (2004. február 12.) a vallon régió és a Brussels South Charleroi Airport által a Ryanair légitársaság számára a Charleroi-ban való működésének megkezdésekor nyújtott előnyökről (HL L 137., 2004.4.30., 1. o.). A határozatot a T-196/04. sz., Ryanair Ltd kontra Bizottság ügyben 2008. december 17-én hozott ítélet (ECLI:EU:T:2008:585) megsemmisítette. Mindazonáltal megmutatja, hogyan változott a Bizottság megközelítése a szóban forgó támogatástípussal kapcsolatban.

⁽¹⁸⁵⁾ Lásd a 2004/393/EK bizottsági határozat (279) preambulumbekzdését.

⁽¹⁸⁶⁾ Lásd a (283)–(297) preambulumbekzdést.

⁽¹⁸⁷⁾ Lásd a (288)–(309) preambulumbekzdést.

⁽¹⁸⁸⁾ Lásd a (311)–(317) preambulumbekzdést.

⁽¹⁸⁹⁾ Lásd a (318)–(325) preambulumbekzdést.

- (670) Továbbá az eljárás megindításáról szóló határozat (234) bekezdésében a Bizottság jelezte azon javaslatát, hogy e támogatás összeegyeztethetőségét az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja fényében kell megvizsgálni, és sem Franciaország, sem más érdekelt harmadik fél nem kifogásolta ezt a megközelítést.
- (671) Ahhoz, hogy a légitársaságoknak nyújtott állami támogatást az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján a belső piaccal összeegyeztethetőnek lehessen nyilvánítani, annak – minden más állami támogatáshoz hasonlóan – szükségesnek kell lennie valamely gazdasági tevékenység fejlődésének elősegítéséhez, és arányosnak kell lennie ezzel a célkitűzéssel.
- (672) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy a jelen ügyben az 1-A. szerződés csoport és a B. szerződés összeegyeztethetőségét a fent említett általános elvek fényében kell értékelni.
- (673) A Bizottság ezért a fenti kritériumok és az ítélkezési gyakorlat ⁽¹⁹⁰⁾ fényében fogja értékelni ezen intézkedések összeegyeztethetőségét.
- *Egy kis regionális repülőtér gazdasági fejlődéséhez való hozzájárulás az új útvonalak forgalmának nettó növekedése révén*
- (674) Az 1-A. szerződés csoport és a B. szerződés egy új útvonal megnyitásához és a London Stansted repülőtérre irányuló meglévő útvonal fenntartásához kapcsolódik. Ezért hozzájárultak a La Rochelle-i repülőtérrel bonyolított forgalom nettó növekedéséhez, ugyanakkor a London Stansted repülőtérre irányuló meglévő útvonal további üzemeltetéséhez való hozzájárulást is célozták.
- *A támogatást nem ugyanazon légitársaság vagy egy másik légitársaság által már üzemeltetett útvonalra vagy hasonló útvonalra nyújtják*
- (675) Az 1-A. szerződés csoport és a B. szerződés nemcsak új útvonalak indítására, hanem a London Stansted repülőtérre irányuló meglévő útvonal további üzemeltetésére is vonatkozott. Ennek kapcsán a Bizottság tudomásul veszi, hogy a Ryanair 2003. április 10-én megvásárolta a Buzz légitársaságot, amely a 3.2.2.3. szakaszban említett, 2002. november 8-i szerződés értelmében 2001. április 1-je óta üzemeltette ezt az útvonalat. Ezenfelül a B. szerződés ugyanerre a London Stansted repülőtérre irányuló útvonalra vonatkozott, amelyet a Ryanair már az 1-A. szerződés csoport alapján üzemeltetett. Az 1-A. szerződés csoport és a B. szerződés tehát nem tesz eleget annak a feltételnek, hogy az intézkedés nem irányulhat egy már üzemeltetett útvonalra vagy hasonló útvonalra.
- *Az intézkedések időben korlátozottak, és valószínűleg nyereségessé váló útvonalakat érintenek*
- (676) Amikor 2001-ben a Buzz elindította a La Rochelle–London Stansted útvonalat, egyetlen légitársaság sem üzemeltette ezt az útvonalat. Az 1-A. szerződés csoport aláírásakor a Buzz a 2002. november 8-i szerződés értelmében csaknem két éve üzemeltette az útvonalat, e szerződés azonban nem tartalmazott marketingdíjat. Ezzel szemben az 1-A. szerződés csoportot követő és ezen útvonal üzemeltetésének feltételeit meghatározó szerződések, nevezetesen a (2006. április végi lejáratú dátumot tartalmazó) B. szerződés, a (2009. évi lejáratú dátumot tartalmazó) 2-3-C-D. szerződés csoport, a (2011. évi lejáratú dátumot tartalmazó) G-H-I-J. szerződés csoport és a (2013. március végi lejáratú dátumot tartalmazó) 6-K. szerződés csoport egyaránt tartalmazta a Ryanairnek/AMS-nek (marketing-szolgáltatások kifizetése formájában) biztosított ellentételezést. Ezt az útvonalat ezért az 1-A. szerződés csoport lejáratát követően tíz évig, a B. szerződés lejáratát követően pedig hét évig finanszírozták. Ez a további időtartam különösen fontos. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy ezen az útvonalon nincsenek más légitársaságok.
- (677) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Franciaország nem nyújtott be életképességi tanulmányt az 1-A. szerződés csoport és a B. szerződés hatálya alá tartozó különböző útvonalakra és járatsűrűségekre vonatkozóan. Ennek megfelelően a tényállás alapján úgy tűnik, hogy a szóban forgó támogatást nyújtó hatóságok számára nem volt egyértelmű kilátás arra, hogy ezek az útvonalak és járatsűrűségek többé-kevésbé rövid távon támogatás nélkül életképesek váljanak. Megjegyzendő az is, hogy az 1-A. szerződés csoport és a B. szerződés több különböző útvonalra vonatkozott, amelyek közül néhányat még a szerződések aláírásakor sem azonosítottak, ami megerősíti, hogy az érintett hatóságok nem rendelkeztek olyan információval, amely biztosíthatta volna őket ezen útvonalak életképessége felől.

⁽¹⁹⁰⁾ A Bíróság (nagytanács) 2020. szeptember 22-i ítélete, Oszták Köztársaság kontra Bizottság, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 20. pont.

- (678) A Bizottság végül hangsúlyozza, hogy a Ryanair által üzemeltetett légi útvonalak gazdasági hatására vonatkozóan a francia hatóságok által benyújtott információk elemzik a Ryanair ügyfeleinek jellemzőit, valamint azt, hogy azok milyen hatást gyakorolhatnak a térség fejlődésére, de nem tartalmaznak előrejelzéseket ezen útvonalak vagy a Ryanair által a jövőben valószínűleg üzemeltetendő egyéb útvonalak jövőbeli életképességére vonatkozóan.
- (679) A Bizottság ezért arra következtetésre jut, hogy az 1-A. szerződés csoport és a B. szerződés nem tesz eleget annak a feltételnek, hogy az intézkedéseknek időben korlátozottak kell lenniük, és valószínűleg nyereségesé váló útvonalakra kell kiterjedniük.
- *A támogatás összege a forgalom nettó növekedéséhez kapcsolódik*
- (680) Az 1-A. szerződés csoport és a B. szerződés alapján nyújtott támogatások összege nem kapcsolódik a forgalom növekedéséhez, mivel – bár új útvonalak indítására vonatkoznak – azok indítása feltételes, és a szerződés fő célja a London Stansted repülőtérre irányuló meglévő útvonal további üzemeltetése. A Bizottság ezért megállapítja, hogy az 1-A. szerződés csoport és a B. szerződés nem felel meg a támogatási összeg és a forgalom nettó növekedése közötti kapcsolat kritériumának.
- *A támogatást átlátható és megkülönböztetésmentes módon kell nyújtani, és az nem ötvözhető más támogatástípusokkal*
- (681) Franciaország szerint a CCI korábban több társaság honlapján kínált marketingszolgáltatásokkal kapcsolatban végzett kutatást, amelynek eredményeként úgy döntött, hogy az AMS által kínált szolgáltatás típusa felel meg a legjobban az AMS igényeinek és stratégiájának. A CCI megállapította, hogy a Ryanairtól eltérő légitársaságok, amelyek a La Rochelle-i repülőtér forgalmának kisebb részét adják, nem képesek érvényesen helyettesíteni a Ryanair – a repülőtér kiemelt légi fuvarozója – honlapját.
- (682) Így az 1-A. szerződés csoport és a B. szerződés alapján nyújtott támogatások tárgyalására kétoldalú keretek között, nem átlátható módon és a megkülönböztetés elkerülésének biztosítását lehetővé tevő eljárás, például nyilvános ajánlati felhívás nélkül került sor. Ez a támogatás tehát nem felel meg az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség feltételének.
- (683) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy az 1-A. szerződés csoport és a B. szerződés alapján nyújtott állami támogatás nem nyilvánítható a belső piaccal összeegyeztethetőnek.

7.2.3.2. A 2005. évi iránymutatás hatálybalépését követő intézkedések

- (684) Mivel a 2005. évi iránymutatás a hatálybalépésétől a 2014. évi iránymutatás elfogadásáig alkalmazandó referenciakeretet biztosítja, a Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó többi támogatási intézkedésre a 2005. évi iránymutatást kell alkalmazni. A Bizottság köteles tiszteletben tartani az általa elfogadott iránymutatásokat, kivéve, ha azok ellentétesek a Szerződéssel, amire sem Franciaország, sem a Ryanair, sem a Jet2 nem hivatkozott, illetve amit egyikük sem bizonyított.
- (685) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a következő támogatási intézkedések összeegyeztethetőségét a 2005. évi iránymutatás és az ítélkezési gyakorlat ⁽¹⁹¹⁾ fényében kell értékelni:
- 2-3-C-D. szerződés csoport,
 - E. szerződés,
 - F. szerződés,
 - G-H-I-J. szerződés csoport,
 - 6-K. szerződés csoport,
 - L. szerződés,
 - 7-M. szerződés csoport,
 - N. szerződés,
 - a Jet2-val 2008. július 4-én kötött szerződés.

⁽¹⁹¹⁾ A Bíróság (nagytanács) 2020. szeptember 22-i ítélete, Oszták Köztársaság kontra Bizottság, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 20. pont.

- (686) Ahhoz, hogy a légitársaságoknak nyújtott állami támogatást az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján a belső piaccal összeegyeztethetőnek lehessen nyilvánítani, annak – minden más állami támogatáshoz hasonlóan – szükségesnek kell lennie valamely gazdasági tevékenység fejlődésének elősegítéséhez, és arányosnak kell lennie ezzel a célkitűzéssel. A Bizottság ezért a 2005. évi iránymutatás szerinti, fent említett kritériumok mellett értékelni fogja a szükségességre és az arányosságra vonatkozó kritériumoknak való megfelelést.
- (687) A 2005. évi iránymutatás először is kimondja, hogy a Bizottság regionális támogatásokra vonatkozó közleményei vagy egyéb intézkedései a légitársaságoknak nyújtott működési támogatások (például új útvonalak indítására nyújtott támogatások) összeegyeztethetőnek nyilvánítását csak kivételes esetben és szigorú feltételek mellett tennék lehetővé Európa hátrányos helyzetű régióiban, azaz az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontjában említett eltérésre jogosult régiókban, a legkülső régiókban és az alacsony népsűrűségű régiókban ⁽¹⁹²⁾. Mivel a La Rochelle-i repülőtér nem ilyen jellegű régióban található, ez az eltérés nem alkalmazandó.
- (688) A 2005. évi iránymutatás továbbá kimondja, hogy a kis repülőterek általában nem rendelkeznek elegendő utasszámmal ahhoz, hogy elérjék a kritikus méretet és a megtérülési küszöböt, és következésképp a légitársaságok nem mindig készek arra – hacsak erre külön nem ösztönzik őket –, hogy vállalják az ismeretlen és még ki nem próbált repülőterekről indított útvonalak kockázatát. Ezért a 2005. évi iránymutatással összhangban a Bizottság elfogadhatja a légitársaságoknak nyújtott állami támogatások bizonyos feltételek melletti ideiglenes fizetését, ha ez új útvonalak létrehozására vagy új járatsűrűség kialakítására, továbbá olyan számú utas vonzására ösztönzi őket, amely még hosszú távon is biztosítja számukra a megtérülési küszöböt ⁽¹⁹³⁾.
- (689) Az összeegyeztethetőségre vonatkozó konkrét kritériumokat a 2005. évi iránymutatás (79) bekezdése tartalmazza. A Bizottság megállapítja, hogy e kritériumok közül több nem teljesül, konkrétan a következők:
- *Időbeli életképesség és idővel csökkenő támogatás (d) kritérium), üzleti terv hiánya (i) kritérium), valamint időtartam és intenzitás (f) kritérium)*
- (690) Egyik intézkedést sem annak biztosítása céljából alakították ki, hogy a támogatás idővel csökkenjen, és a támogatható költségek bizonyos százalékára korlátozódjon, amelyek nem szerepelnek az érintett szerződésekben vagy – a Bizottság tudomása szerint – a szerződések megkötésekor a CCI rendelkezésére álló bármely egyéb dokumentumban.
- (691) Ezenfelül nincs bizonyíték arra, hogy előzetesen üzleti tervet nyújtottak volna be, amely lehetővé tenné az intézkedések hosszú távú életképességének értékelését. Ennek megfelelően és ellentétes értelmű egyéb információk hiányában a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a szóban forgó támogatást nem olyan útvonalakra nyújtották, amelyek támogatás nélkül életképesé válhattak volna. Továbbá a London Stansted és Brüsszel-Charleroi (2003-tól), Dublin (2006-tól), Oslo (2010-től) és Porto (2011-től) célállomásokra indított útvonalakra vonatkozó, egymást követő támogatási intézkedések arra engednek következtetni, hogy a Ryanair nem üzemeltette volna ezeket az útvonalakat, ha azok támogatása megszűnt volna.
- (692) A Bizottság ennek megfelelően azt a következtetést vonja le, hogy a szóban forgó intézkedések egyike sem tesz eleget a fent említett kritériumoknak.
- *Kapcsolat új útvonalakkal vagy a járatsűrűség növelése a meglévő útvonalakon (c) kritérium)*
- (693) A Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó szerződéseket egyes esetekben új útvonalak indítása céljából, de elsősorban a meglévő útvonalak további üzemeltetésének biztosítása érdekében kötötték meg:
- Ami a C. szerződést illeti, a (89) preambulumbekzdés rámutat, hogy az csupán arra kötelezi a Ryanairt, hogy évente legalább 95 000 utassal üzemeltessen útvonalat La Rochelle és London Stansted között. A (82) és (85) preambulumbekzdésből azonban kiderül, hogy az A. és a B. szerződés már rendelkezett a London Stansted és La Rochelle között naponta üzemeltetendő útvonallal. A Bizottság az 1-A. szerződés csoportra és a B. szerződésre vonatkozó forgalmi becslésében kiszámította, hogy ezen az útvonalon az éves utasforgalom soha nem haladná meg a 86 000 főt. A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy ezek az intézkedések eleget tesznek a c) kritériumnak.
 - Ami a D. szerződést illeti, a (92) preambulumbekzdés rámutat, hogy ez a szerződés arra kötelezi a Ryanairt, hogy évente legalább 45 000 fős utasforgalmú (új) útvonalat üzemeltessen La Rochelle és Dublin között. A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy ez az intézkedés eleget tesz a c) kritériumnak.

⁽¹⁹²⁾ A 2005. évi iránymutatás (27) bekezdése.

⁽¹⁹³⁾ A 2005. évi iránymutatás (71) és (74) bekezdése.

- Ami a G. szerződést illeti, a (96) preambulumbekzdés rámutat, hogy a Ryanair kötelezettséget vállal arra, hogy évente legalább 53 000 fős utasforgalmú útvonalat üzemeltet La Rochelle és Dublin között, ami a D. szerződéshez képest 8 000 fővel nagyobb utasforgalmat jelent. A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy ez az intézkedés eleget tesz a c) kritériumnak.
- Ami a H. szerződést illeti, a (99) preambulumbekzdés rámutat, hogy a Ryanair kötelezettséget vállal arra, hogy új útvonalat üzemeltet La Rochelle és Brüsszel-Charleroi között, az első évben legalább 9 000 fős utasforgalommal, a következő években pedig 16 000 fős utasforgalommal. A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy ez az intézkedés eleget tesz a c) kritériumnak.
- Ami az I. szerződést illeti, a (102) preambulumbekzdés rámutat, hogy ez a szerződés arra kötelezi a Ryanairt, hogy évente legalább 17 000 fős utasforgalmú útvonalat üzemeltessen La Rochelle és Dublin között. A korábbi D. szerződés értelmében azonban a Ryanair ezt az útvonalat már magasabb forgalmi célkitűzéssel üzemeltette (évi 45 000 utas). A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy ez az intézkedés nem tesz eleget a c) kritériumnak.
- A K. szerződés értelmében a Ryanair kötelezettséget vállalt arra, hogy a (106) preambulumbekzdésben foglaltak szerint új útvonalat üzemeltet Norvégiába. A (78) preambulumbekzdésben foglaltak szerint a 6. repülőtéri szolgáltatási szerződésben, amelyet a Bizottság a K. szerződéssel együtt egyetlen intézkedésnek tekint (lásd a 7.2.1.5. szakasz b) pontjának 4. alpontját), a Ryanair nem vállalt kötelezettséget a járatsűrűség tekintetében, de a következő forgalmi kötelezettségvállalásokat tette: 53 000 fős utasforgalom London Stansted, 17 000 fős utasforgalom Dublin, 17 000 fős utasforgalom Brüsszel-Charleroi és 17 000 utasforgalom Oslo-Rygge célállomásokra. A Bizottság megjegyzi, hogy ezek a kötelezettségvállalások stabilak a Dublinba indított útvonalon, valamivel magasabbak a Brüsszel-Charleroi-ba indított útvonalon (1 000 utas, azaz nagyjából + 6 %), de jóval alacsonyabbak a London-Stanstedbe indított útvonalon (– 28 000 utas a C. szerződésben foglalt 95 000 utashoz képest, azaz 30 %-os csökkenés). Egy 17 000 fős utasforgalmú, Norvégiába indított új útvonal felvétele nem ellensúlyozza a K. szerződés szerinti forgalom általános csökkenését (– 10 000 utas⁽¹⁹⁴⁾). A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy ez az intézkedés nem tesz eleget a c) kritériumnak.
- Az L. szerződés értelmében a Ryanair kötelezettséget vállalt arra, hogy a (110) preambulumbekzdésben foglaltak szerint új útvonalat üzemeltet Corkba. A Ryanair azonban nem vállalt kötelezettséget a forgalom és a járatsűrűség tekintetében. A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy ez az intézkedés nem tesz eleget a c) kritériumnak.
- Az E., F., J., M. és N. szerződés nem tartalmaz forgalomra vagy járatsűrűsége vonatkozó kötelezettségvállalást. A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy ezek az intézkedések nem tesznek eleget a c) kritériumnak.

(694) A c) kritériumnak tehát csak a C., D., G. és H. szerződés tesz eleget.

- *Az útvonal indításához kapcsolódó pótlólagos költségek kompenzálása (e) kritérium* ⁽¹⁹⁵⁾

(695) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez a kritérium a szóban forgó intézkedések egyike esetében sem teljesült. A CCI által folyósított összegeknek nem az volt a célja, hogy az útvonal indításához kapcsolódó pótlólagos költségek egy részét tegyék ki, amelyekre vonatkozóan a Bizottság tudomása szerint a Ryanair/AMS vagy a Jet2 soha nem készített becsléseket, és azokat nem bocsátotta a CCI rendelkezésére.

- *Az útvonal fejlődésével való kapcsolat (g) kritérium* ⁽¹⁹⁶⁾

(696) A Bizottság megjegyzi, hogy a Ryanairrel és a Jet2-val aláírt marketingszolgáltatási szerződések célja nem az, hogy növeljék az e két légitársasággal közlekedő utasok számát. Igaz, hogy e szerződések némelyike egybeesik bizonyos útvonalak indításával, és egyes szerződések a 3.2.2.1. és 3.2.2.2. szakaszban meghatározott járatsűrűsége vagy utasszámra vonatkozó kötelezettségvállalásokat tartalmaznak. A Bizottság azonban megállapítja, hogy ezek a kötelezettségvállalások nem változnak a szerződés időtartama alatt, és nem létezik olyan, a forgalom növelését célzó

⁽¹⁹⁴⁾ A forgalmi kötelezettségvállalásoknak a K. szerződésből fakadó általános változása, amelynek kiszámítása az egyes útvonalakon az egyes forgalomváltozásokon alapul: $0 + 1\ 000 - 28\ 000 + 17\ 000 = -10\ 000$ utas.

⁽¹⁹⁵⁾ A támogatás összegének szorosan kapcsolódnia kell azokhoz a pótlólagos költségekhez, amelyek az új útvonal indításához vagy az új járatsűrűség bevezetéséhez kapcsolódnak, és amelyeket a légitfuvarozónak a járat üzemeltetése során már nem kell viselnie.

⁽¹⁹⁶⁾ A támogatás kifizetésének a szállított utasszám tényleges alakulásához kell kapcsolódnia.

tényleges ösztönzőrendszer, amely egyenértékű lenne a Bizottság által a közelmúltban vizsgált hasonló ügyekben alkalmazottal⁽¹⁹⁷⁾. Így a forgalom tényleges növekedéséhez kapcsolódó kedvezmény vagy szankció nem létezik. A légitársaságoknak folyósított támogatási összegek tehát nem kapcsolódnak az útvonalak tényleges fejlődéséhez. A Bizottság ennek megfelelően úgy ítéli meg, hogy e kritériumnak egyik szóban forgó intézkedés sem tett eleget.

– *Megkülönböztetésmentes odaítélés (h) kritérium* ⁽¹⁹⁸⁾

(697) A Bizottság megjegyzi, hogy a jelen ügyben a szerződéseket közvetlenül az érintett légitársaságokkal, a nyilvánosság bevonása nélkül tárgyalták meg. Ezért ez azt jelenti, hogy a támogatást tárgyalásos eljárás nélkül ítélték oda, amelynek során más, esetlegesen érdeklődő légitársaságok – az új útvonalak indítására nyújtott támogatás érdekében – felajánlhatták volna a szóban forgó útvonalak üzemeltetését ugyanolyan feltételek mellett.

(698) Következésképpen a h) pontban említett kritérium nem teljesül.

(699) A fentiek fényében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Ryanair/AMS és a Jet2 részére a jelen vizsgálat tárgyát képező szerződések keretében nyújtott jogellenes támogatások egyike sem felel meg a 2005. évi iránymutatásban megállapított összes kritériumnak. Ennek megfelelően az alábbi intézkedésekből fakadó támogatások összegegyeztetetetlenek a belső piaccal:

- a 2-3-C-D. szerződés csoport,
- E. szerződés,
- F. szerződés,
- a G-H-I-J. szerződés csoport,
- a 6-K. szerződés csoport,
- L. szerződés,
- a 7-M. szerződés csoport,
- N. szerződés,
- a Jet2-val 2008. július 4-én kötött szerződés.

8. KÖVETKEZTETÉSEK

(700) Ennek megfelelően a Bizottság először is megállapítja, hogy a La Rochelle-i repülőtér részére hatósági hatáskörbe tartozó feladatokhoz nyújtott támogatások, valamint a CCI gazdálkodási részlege által a repülőtérnek 2006 és 2012 között nyújtott szolgáltatások állítólagos alulszámítása nem minősül állami támogatásnak.

(701) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy Franciaország a 2001 és 2006 között folyósított beruházási támogatásokat jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtotta végre. Ezek a beruházási támogatások azonban az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján a belső piaccal összegegyeztethető támogatásnak minősülnek.

(702) A Bizottság ezt követően megállapítja, hogy Franciaország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtott végre több működési támogatási intézkedést a La Rochelle-i repülőtér javára (a CCI gazdálkodási részlege által a La Rochelle-i repülőtérnek 2001 és 2005 között nyújtott szolgáltatások alulszámítása, a La Rochelle-i repülőtér által kapott visszafizetendő előlegek, valamint a helyi önkormányzatok által a La Rochelle-i repülőtér népszerűsítését célzó intézkedésekhez való hozzájárulás céljából nyújtott támogatások). Ezek a működési támogatási intézkedések azonban az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján a belső piaccal összegegyeztethető támogatásnak minősülnek.

⁽¹⁹⁷⁾ Például a nimes-i repülőtérrel szóló, a 12. lábjegyzetben hivatkozott bizottsági határozat (99) preambulumbekkezdésében említett szerződés „a forgalom fejlődésében való részesedésről szóló rendelkezést [...] (más néven »incentive scheme«)” tartalmazott. Ez azt jelentette, hogy a Nimes-i Kereskedelmi és Iparkamara utasonként 5,50 EUR-t (az 1. utastól a 49 999. utasig), utasonként 6,50 EUR-t (az 50 000. utastól a 99 999. utasig) és 10 EUR-t fizetett (a 100 000. utastól a 129 999. utasig). Emellett utasonként 5,65 EUR összegű szankciót is tartalmazott, amelyet a Ryanairnek kellett megfizetnie, ha a forgalomra vonatkozó célérték nem érte el a 71 000 utast.

⁽¹⁹⁸⁾ Minden olyan köztisztület, amely egy társaságnak – akár repülőtérén, akár nem repülőtérén keresztül – új útvonal indításához támogatások odaítélését tervezi, elegendő határidőn belül és kellő nyilvánosság mellett köteles a tervét közismertté tenni annak érdekében, hogy minden érdekelt légitársaság felajánlhassa szolgáltatásait.

- (703) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy – a Ryanairrel kötött 4. és 5. repülőtéri szolgáltatási szerződés kivételével – a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a CCI és a Ryanair, az AMS és a Jet2 között létrejött különböző repülőtéri szolgáltatási és marketingszolgáltatási szerződések az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével végrehajtott és a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatást tartalmaznak.
- (704) Végezetül a Bizottság megállapítja, hogy a Ryanair futópálya-világítási díjak alóli mentessége nem tartalmaz állami támogatást. A Bizottság hasonlóképpen megállapítja, hogy a Flybe, az Aer Arann, a Buzz és az easyJet légitársaságok nem részesültek állami támogatásban a La Rochelle-i repülőtéren folytatott tevékenységeikért.

9. VISSZAFIZETTETÉS

- (705) A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint abban az esetben, ha a Bizottság megállapítja, hogy valamely támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal, az érintett tagállamot a támogatás megszüntetésére vagy módosítására kell köteleznie ⁽¹⁹⁹⁾.
- (706) Az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ⁽²⁰⁰⁾ 16. cikke szerint „[a]mennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére (a továbbiakban: visszatérítési határozat). A Bizottság nem követeli meg a támogatás visszatérítését, amennyiben az ellentétes az uniós jog valamelyik általános elvével”. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint abban az esetben, ha a Bizottság a támogatást a belső piaccal összeegyeztethetetlennek találja, a visszafizettetés célja a korábbi helyzet visszaállítása ⁽²⁰¹⁾. E tekintetben a Bíróság úgy ítéli meg, hogy a cél akkor valósul meg, ha a támogatás kedvezményezettjei kamatokkal együtt visszafizették a jogellenes támogatásként nyújtott összegeket, ezáltal elveszítve a versenytársakkal szemben élvezett előnyüket. Ily módon visszaáll a támogatás folyósítása előtti helyzet ⁽²⁰²⁾.
- (707) A jelen ügyben úgy tűnik, hogy az uniós jog egyetlen általános elve sem akadályozza meg az e határozatban megállapított jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatás visszafizettetését. Sem Franciaország, sem az érdekelt felek nem terjesztettek elő erre vonatkozó érveket.
- (708) Franciaországnak tehát minden szükséges intézkedést meg kell hoznia annak érdekében, hogy visszafizettesse a Ryanairrel, az AMS-szel és a Jet2-val a szóban forgó szerződések keretében nyújtott jogellenes támogatást.
- (709) A 20. táblázat a CCI által a Ryanair/AMS részére a marketingszolgáltatásokért 2011-ig Franciaország szerint folyósított összegeket tartalmazza.

20. táblázat

A Ryanair/AMS és a Jet2 részére 2003 és 2013 között folyósított összegek

Év	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jet2							[...]		[...]	[...]	[...]

- (710) A 20. táblázat csak a különböző marketingszolgáltatási szerződések alapján évente teljesített kifizetések teljes összegét adja meg. Franciaország azonban nem nyújtott be olyan táblázatot, amely összefüggést mutatna a szerződésekben meghatározott összegek és az egyes szerződések alapján évente ténylegesen folyósított összegek között.

⁽¹⁹⁹⁾ A Bíróság 1973. július 12-i ítélete, Bizottság kontra Németország, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. pont.

⁽²⁰⁰⁾ A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

⁽²⁰¹⁾ A Bíróság 1994. szeptember 14-i ítélete, Spanyolország kontra Bizottság, C-278/92., C-279/92. és C-280/92. egyesített ügyek, ECLI:EU:C:1994:325, 75. pont.

⁽²⁰²⁾ A Bíróság 1999. június 17-i ítélete, Belgium kontra Bizottság, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. és 65. pont.

(711) A visszafizettetendő támogatási összegeket ezért a következőképpen kell megállapítani:

- A visszafizettetendő összeget a (699) preambulumbekkezdésben említett összegegyeztetetlen támogatási intézkedések mindegyike esetében ki kell számítani. A támogatás összege minden egyes vizsgált intézkedés esetében megfelel az egyes intézkedések nettó jelenértékének, amelynek kiszámítása a 15. táblázat szerinti éves diszkontált többlet-pénzforgalom összegeként történik.
- Mivel Franciaország nem nyújtotta be az egyes intézkedések nettó jelenértékének megbízható rekonstruálását, a visszafizettetendő támogatás összegének kiszámításához a Bizottság által javasolt (az alapforgatókönyvön alapuló) rekonstruálásnak kell alapul szolgálnia.

(712) A légitársaság és a leányvállalatai által a szerződések alapján élvezett tényleges előny figyelembevétele érdekében Franciaországnak a következőképpen kell kiigazítania a (711) preambulumbekkezdésben említett összegeket:

- Franciaország a számítás során figyelembe vett légitársasági többletköltségek összegét kiigazíthatja a ténylegesen teljesített kifizetésekre vonatkozó bizonyítékok alapján, amelyeket Franciaországnak be kell nyújtania.
- Franciaországnak figyelembe kell vennie a légitársaság által a repülőtéri szolgáltatási szerződések alapján ténylegesen teljesített, utólagosan megfigyelt kifizetések és az e bevételi tételeknek megfelelő tervezett (előzetes) forgalom közötti esetleges különbséget. E kiigazításoknak a ténylegesen teljesített kifizetések bizonyítékán kell alapulniuk, amit Franciaországnak be kell nyújtania.
- Franciaországnak figyelembe kell vennie a marketingszolgáltatási szerződés alapján a légitársaságnak vagy a leányvállalatainak ténylegesen kifizetett, utólagosan megfigyelt marketingcélú kifizetések és a megfelelő tervezett (előzetes) marketingköltségek közötti esetleges különbséget. E kiigazításoknak a ténylegesen teljesített kifizetések bizonyítékán kell alapulniuk, amit Franciaországnak be kell nyújtania.
- Franciaországnak figyelembe kell vennie a különböző szerződések (repülőtéri szolgáltatási és marketingszolgáltatási szerződések) tervezett (előzetes) időtartama és tényleges időtartama közötti esetleges különbséget. Egyes szerződések idő előtti felmondása esetén a légitársaság elvileg nem részesült kifizetésben e szerződések alapján, és e szerződések alapján nem fért hozzá a repülőtéri infrastruktúrához és földi kiszolgáláshoz. E kiigazításoknak a ténylegesen teljesített kifizetések bizonyítékán kell alapulniuk, amit Franciaországnak be kell nyújtania.

(713) A (451) preambulumbekkezdésben kifejtettek szerint a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az állami támogatásokra vonatkozó szabályok alkalmazásában Ryanair és az AMS egyetlen gazdasági egységet alkot, és hogy az együttesen aláírt marketingszolgáltatási szerződések és repülőtéri szolgáltatási szerződések e gazdasági egység és a CCI közötti egyetlen ügyletnek tekintendők. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a Ryanair és az AMS egyetemlegesen felelősek a 2003 és 2011 között (az eljárás megindításáról szóló, a (4) preambulumbekkezdésben említett határozat elfogadásának időpontja, azaz 2012. február 8. előtt) aláírt szerződések alapján kapott támogatások visszafizetéséért. Ezzel szemben csak a Ryanair köteles visszafizetni az 1-A. szerződés csoport és a B. szerződés szerinti támogatásokat, mivel e szerződéseket közvetlenül a CCI és a Ryanair kötötte meg az AMS bevonása nélkül.

(714) A Jet2 légitársasággal visszafizettetendő támogatásnak a (711)–(713) preambulumbekkezdésben foglalt módszertani elveket kell követnie. Mivel a Jet2 légitársasággal visszafizettetendő támogatás összege nem haladhatja meg a 200 000 EUR-t, nem zárható ki, hogy a támogatás összege nem éri el a *de minimis* rendeletben ⁽²⁰³⁾ meghatározott mentességi küszöbértéket. Azonban sem a francia hatóságok, sem az érdekelt felek nem állították, hogy ez a rendelet alkalmazható lehet a hivatalos vizsgálati eljárás során.

(715) A francia hatóságoknak a határozatról szóló értesítés napjától számított négy hónapon belül vissza kell fizetnie a fent említett összegeket.

⁽²⁰³⁾ A Bizottság 1407/2013/EU rendelete (2013. december 18.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének a csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 352., 2013.12.24., 1. o.).

- (716) A francia hatóságoknak a támogatás összegéhez hozzá kell adniuk a visszafizetési kamat összegét is, amelyet az (EU) 2015/2282 bizottsági rendelettel módosított 794/2004/EK bizottsági rendelet⁽²⁰⁴⁾ V. fejezetével összhangban a szóban forgó támogatásnak a vállalkozás rendelkezésére bocsátásától, azaz a támogatás tényleges folyósításának napjától a tényleges visszafizetés napjáig⁽²⁰⁵⁾ kell számítani. Tekintettel arra, hogy a jelen ügyben az e támogatást alkotó tőkemozgások összetettek, és az év során több időpontban következnek be, és bizonyos bevételi kategóriák esetében akár folyamatosak is, a Bizottság véleménye szerint elfogadható, ha a visszafizetési kamatok kiszámítása során úgy tekinti, hogy az érintett támogatás folyósításának időpontja az év vége, azaz minden érintett év december 31-e.
- (717) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint, ha egy tagállam előre nem látott és előre nem látható nehézségekkel szembesül, vagy a Bizottság által figyelmen kívül hagyott következmények jutnak a tudomására, e problémákat – a megfelelő módosításokra vonatkozó javaslatokkal együtt – megfontolásra a Bizottság elé terjesztheti. Ilyen esetekben a Bizottságnak és a tagállamnak jóhiszeműen együtt kell működni a nehézségek leküzdése érdekében, teljes mértékben tiszteletben tartva az EUMSZ rendelkezéseit⁽²⁰⁶⁾.
- (718) A Bizottság felkéri Franciaországot, hogy értesítse az e határozat végrehajtása során számára esetlegesen felmerülő problémákról,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

- (1) A La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara gazdálkodási részlege által a repülőtéri részlege számára 2001 és 2012 között biztosított visszafizetendő előlegek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek. Ezt az állami támogatást Franciaország jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta.
- (2) A La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara gazdálkodási részlege által a repülőtéri részlege számára 2001 és 2005 között nyújtott szolgáltatások alulszámítása az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül. Ezt az állami támogatást Franciaország jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta.
- (3) A Charente-Maritime megye, a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata és Poitou-Charentes régió által a La Rochelle-i repülőtér számára a La Rochelle-i repülőtér által végzett promóciós munkához nyújtott pénzügyi hozzájárulások az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek. Ezt az állami támogatást Franciaország jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta.
- (4) A Charente-Maritime Megyei Közgyűlés, Poitou-Charentes Regionális Közgyűlése, a La Rochelle-i agglomeráció önkormányzata és az ERFA által 2001 és 2005 között nyújtott beruházási támogatások az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek. Ezt az állami támogatást Franciaország jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta.
- (5) A La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara által a Rochefort/Saint-Agnant repülőtér számára nyújtott szolgáltatások ellentételezése nem minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

⁽²⁰⁴⁾ 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.), valamint a Bizottság (EU) 2015/2282 rendelete (2015. november 27.) a 794/2004/EK bizottsági rendeletnek a bejelentési formanyomtatványok és adatlapok tekintetében történő módosításáról (HL L 325., 2015.12.10., 1. o.).

⁽²⁰⁵⁾ Lásd a (175. lábjegyzetben hivatkozott) (EU) 2015/1589 rendelet 16. cikkének (2) bekezdését.

⁽²⁰⁶⁾ Lásd például: 1989. február 2-i ítélet, Bizottság kontra Németország, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, 9. pont; és 1995. április 4-i ítélet, Bizottság kontra Olaszország, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, 17. pont.

(6) A La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara gazdálkodási részlege által a repülőtéri részlege számára 2006 és 2012 között nyújtott szolgáltatások állítólagos alulszámlázása nem minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(7) A FIATA által a La Rochelle-i repülőtér hatósági hatáskörébe tartozó feladatokra nyújtott támogatások nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(8) Az (1)–(4) bekezdésben említett állami támogatások az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethetők a belső piaccal.

2. cikk

(1) A La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között 2007. február 1-jén, illetve 2010. január 13-án létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződések nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(2) A La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Aer Arann között a Corkba (Írország) indított útvonal tekintetében létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés nem minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(3) A La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Flybe között 2009. március 18-án a Glasgow-ba (Skócia) indított útvonal tekintetében létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés nem minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(4) A Buzz légitársasággal kapcsolatos és a CRC jelentésében említett promóciós intézkedések és kommunikációs kiadások nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(5) Az easyJet légitársaságtól beszerzett, a CRC jelentésében említett állítólagos marketingszolgáltatások nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

3. cikk

(1) Az alábbi intézkedések, amelyek Franciaország által együttesen a Ryanair és az Airport Marketing Services részére jogellenesen – az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével – nyújtott állami támogatást foglalnak magukban, összeegyeztethetetlenek a belső piaccal:

- a) a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között 2003. december 10-én létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés, valamint a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között 2003. december 1-jén létrejött marketingszolgáltatási szerződés;
- b) a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között 2004. január 1-jén létrejött marketingszolgáltatási szerződés;
- c) a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között 2006. május 1-jén létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződések, valamint a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2006. április 1-jén létrejött marketingszolgáltatási szerződések;
- d) a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2006. április 1-jén létrejött marketingszolgáltatási szerződés 2007. június 1-jén aláírt módosítása;
- e) a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2007. szeptember 21-én létrejött marketingszolgáltatási szerződés;
- f) a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2009. szeptember 17-én létrejött marketingszolgáltatási szerződés;

- g) a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között 2010. január 13-án létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés 2010. február 1-jén aláírt módosítása, valamint a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2010. február 25-én létrejött marketingszolgáltatási szerződés;
 - h) a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2010. február 25-én létrejött marketingszolgáltatási szerződés 2010. június 23-án aláírt módosítása;
 - i) a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között 2010. január 13-án létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés 2011. január 28-án aláírt módosítása, valamint a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2010. február 25-én létrejött marketingszolgáltatási szerződés 2011. február 11-én aláírt módosítása;
 - j) a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és az Airport Marketing Services között 2010. február 25-én létrejött marketingszolgáltatási szerződés 2011. február 11-én aláírt módosítása.
- (2) A Franciaország által a Jet2 részére – a La Rochelle-i Kereskedelmi és Iparkamara és a Jet2 között 2008. július 4-én létrejött repülőtéri szolgáltatási és marketingszolgáltatási szerződések alapján – jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtott állami támogatás összegegyeztetetlen a belső piaccal.

4. cikk

- (1) Franciaország visszafizetteti a kedvezményezettekkel a 3. cikkben említett támogatást. A Ryanair és az Airport Marketing Services egyetemlegesen felelősek a 3. cikk (1) bekezdésében említett támogatás visszafizetéséért.
- (2) A visszafizetendő összegeket a támogatás kedvezményezettek részére történő folyósításának napjától a tényleges visszafizetetés napjáig kamat terheli.
- (3) 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.
- (4) Franciaország e határozat elfogadásától kezdődően az 1. cikkben említett támogatás valamennyi fennmaradó kifizetését felfüggeszti.

5. cikk

- (1) A 3. cikkben említett támogatást azonnal és ténylegesen vissza kell fizettni.
- (2) Franciaország gondoskodik arról, hogy e határozat végrehajtására az arról szóló értesítéstől számított négy hónapon belül sor kerüljön.

6. cikk

- (1) Az e határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül Franciaország benyújtja a Bizottságnak a következő információkat:
- a) a 4. cikk értelmében visszafizetendő támogatás összege;
 - b) a visszafizetési kamatszámítása;
 - c) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedések részletes ismertetése;
 - d) az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezetteket hivatalosan felszólították a támogatás visszafizetésére.
- (2) A 3. cikkben említett támogatás visszafizetéséig folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat értelmében elfogadott nemzeti intézkedések előrehaladásáról. A Bizottság egyszerű kérésére azonnali tájékoztatást ad az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedésekről. Továbbá részletes tájékoztatást nyújt a kedvezményezettek által már visszafizetett támogatási összegekről és kamatokról.

7. cikk

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2022. július 26-án.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1684 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA**(2023. augusztus 31.)****az afrikai sertéspestis olaszországi előfordulásával összefüggő egyes ideiglenes vészhelyzeti intézkedésekről***(az értesítés a C(2023) 5984. számú dokumentummal történt)***(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a fertőző állatbetegségekről és egyes állategészségügyi jogi aktusok módosításáról és hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. március 9-i (EU) 2016/429 európai parlamenti és tanácsi rendeletre („állategészségügyi rendelet”) ⁽¹⁾ és különösen annak 259. cikke ⁽²⁾ bekezdésére,

mivel:

- (1) Az afrikai sertéspestis a tartott és a vadon élő sertésféléket érintő fertőző vírusos betegség, amely súlyos hatással lehet az érintett állatállományra és a gazdálkodás jövedelmezőségére, zavart okozva az említett állatok és az azokból származó termékek szállítmányainak Unión belüli mozgásában és harmadik országokba történő kivitelében.
- (2) Az afrikai sertéspestis tartott sertésfélék között való kitérésük jelentős mértékben fennáll az a veszély, hogy a kórokozó más, tartott sertéseket tartó gazdaságokra is áttérjed.
- (3) Az (EU) 2020/687 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet ⁽³⁾ kiegészíti az (EU) 2016/429 rendelet 9. cikke (1) bekezdésének a), b) és c) pontjában felsorolt, illetve az (EU) 2018/1882 bizottsági végrehajtási rendeletben ⁽⁴⁾ az A, B és C kategóriájúként meghatározott betegségekkel szembeni védekezésre vonatkozóan megállapított szabályokat. Az (EU) 2020/687 felhatalmazáson alapuló rendelet 21. és 22. cikke egy korlátozás alatt álló körzet létrehozását írja elő az A kategóriájú betegségek kitérése esetén, amelyek közé az afrikai sertéspestis is tartozik, továbbá bizonyos intézkedések alkalmazását írja elő e körzetben. Ezenkívül az említett felhatalmazáson alapuló rendelet 21. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a korlátozás alatt álló körzetnek egy védőkörzetből, egy felügyeleti körzetből és szükség esetén a védőkörzetek és a felügyeleti körzetek körül vagy azok szomszédságában további korlátozás alatt álló körzetekből kell állnia.
- (4) Az (EU) 2023/594 bizottsági végrehajtási rendelet ⁽⁵⁾ az afrikai sertéspestisre vonatkozó különleges járványvédelmi intézkedéseket állapít meg. Az említett végrehajtási rendelet 3. cikkének a) pontja előírja, hogy az afrikai sertéspestis tartott sertésfélékben való kitérése esetén egy, az (EU) 2020/687 felhatalmazáson alapuló rendelet 21. cikkének (1) bekezdése szerinti korlátozás alatt álló körzetet kell létrehozni.
- (5) Olaszország tájékoztatta a Bizottságot az afrikai sertéspestis Lombardia régióban 2023. augusztus 18-án megerősített, tartott sertésfélék körében történt kitérését követően a területén tapasztalható járványügyi helyzetről, és az (EU) 2020/687 felhatalmazáson alapuló rendeletnek, illetve az (EU) 2023/594 végrehajtási rendeletnek megfelelően korlátozás alatt álló körzetet hozott létre, amely védő- és felügyeleti körzetből áll, és ahol az (EU) 2020/687 felhatalmazáson alapuló rendeletben meghatározott általános járványvédelmi intézkedéseket alkalmazzák az említett betegség továbbterjedésének megakadályozása érdekében.

⁽¹⁾ HL L 84., 2016.3.31., 1. o.

⁽²⁾ A Bizottság (EU) 2020/687 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. december 17.) az (EU) 2016/429 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a bizonyos jegyzékbe foglalt betegségek megelőzésére és az e betegségekkel szembeni védekezésre vonatkozó szabályok tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 174., 2020.6.3., 64. o.).

⁽³⁾ A Bizottság (EU) 2018/1882 végrehajtási rendelete (2018. december 3.) egyes betegségmegelőzési és járványvédelmi szabályoknak a jegyzékbe foglalt betegségek kategóriáira történő alkalmazásáról, valamint a jegyzékbe foglalt betegségek terjedésére nézve számottevő kockázatot jelentő fajok és fajcsoportok jegyzékének megállapításáról (HL L 308., 2018.12.4., 21. o.).

⁽⁴⁾ A Bizottság (EU) 2023/594 végrehajtási rendelete (2023. március 16.) az afrikai sertéspestisre vonatkozó különleges járványvédelmi intézkedések megállapításáról és az (EU) 2021/605 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 79., 2023.3.17., 65. o.).

- (6) Az Unión belüli kereskedelem szükségtelen megzavarásának megelőzése, valamint a harmadik országok által létrehozott indokolatlan kereskedelmi akadályok elkerülése érdekében az érintett tagállammal együttműködve uniós szinten meg kell határozni az afrikai sertéspestis tekintetében Olaszországban létesítendő, védő- és felügyeleti körzetből álló korlátozás alatt álló körzetet.
- (7) Tekintettel az afrikai sertéspestis terjedésével kapcsolatos uniós járványügyi helyzet sürgösségére, fontos, hogy az e végrehajtási határozatban előírt intézkedések a lehető leghamarabb alkalmazandók legyenek.
- (8) Ennek megfelelően a Növények, Állatok, Élelmiszerek és Takarmányok Állandó Bizottsága véleményének elkészültéig a korlátozás alatt álló olaszországi körzetet haladéktalanul létre kell hozni és e határozat mellékletében fel kell tüntetni, továbbá a szóban forgó körzet fennállásának időtartamát is meg kell állapítani.
- (9) Ezt a határozatot a Növények, Állatok, Élelmiszerek és Takarmányok Állandó Bizottságának következő ülésén felül kell vizsgálni,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Olaszország biztosítja, hogy:

- a) az (EU) 2020/687 felhatalmazáson alapuló rendelet 21. cikke (1) bekezdésének megfelelően és az említett cikkben meghatározott feltételek mellett haladéktalanul létrehoz Olaszországban egy védőkörzetet és egy felügyeleti körzetet magában foglaló korlátozás alatt álló körzetet;
- b) az a) pontban említett védő- és felügyeleti körzetek magukban foglalják legalább az e határozat mellékletében felsorolt területeket.

2. cikk

Ezt a határozatot 2023. november 18-ig kell alkalmazni.

3. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2023. augusztus 31-én.

a Bizottság részéről
Stella KYRIAKIDES
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

Az Olaszország területén korlátozás alatt álló körzetnek nyilvánított, az 1. cikkben említett területek	Az alkalmazási időszak vége
Védőkörzet: a Lombardia régióban található Pavia tartomány valamennyi települése, amely a következő pontoktól számított két, 10 km-es sugarú körön belül helyezkedik el: <ul style="list-style-type: none">– 44,992703 szélességi fok; 9,116519 hosszúsági fok,– 45,124925 szélességi fok, 8,993081 hosszúsági fok,– 45,121351 szélességi fok; 9,009241 hosszúsági fok	2023.11.28.
Felügyeleti körzet: a Lombardia régióban található Pavia tartomány valamennyi olyan települése, amelyek nem szerepelnek az (EU) 2023/594 bizottsági végrehajtási rendelet I. mellékletében felsorolt, I. és II. típusú, korlátozás alatt álló körzetekben, valamint a Piemont régióban található Alessandria tartományban Isola Sant'Antonio, Molino dei Torti, Alzano Scrivia és Guazzora települések	2023.11.28.

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió
Kiadóhivatala
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU