



Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

RENDELETEK

- ★ A Bizottság (EU) 2023/102 végrehajtási rendelete (2023. január 11.) az (EU) 2017/39 végrehajtási rendeletnek az uniós támogatás iránti tagállami kérelmek tekintetében történő módosításáról ..... 1
- ★ A Bizottság (EU) 2023/103 végrehajtási rendelete (2023. január 12.) az 1242/2014/EU és az 1243/2014/EU végrehajtási rendeletnek a műveletekre vonatkozó kumulatív adatok és a tagállamok által nyújtandó információk bemutatására vonatkozó műszaki előírások és szabályok tekintetében történő módosításáról ..... 3
- ★ A Bizottság (EU) 2023/104 végrehajtási rendelete (2023. január 12.) az egyes acéltermékek behozatalára vonatkozó végleges védintézkedés bevezetéséről szóló (EU) 2019/159 végrehajtási rendeletnek a Kereskedelmi Világszervezet Vitarendezési Testületének jelentését követő módosításáról ..... 7

HATÁROZATOK

- ★ A Bizottság (EU) 2023/105 határozata (2022. július 26.) a Beauvais-Tillé repülőtér egymást követő üzemeltetői és az ezen a repülőtéren működő légitársaságok javára a Francia Köztársaság által végrehajtott SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) számú intézkedésekről (az értesítés a c(2022) 5076. számú dokumentummal történt) <sup>(1)</sup> ..... 28
- ★ A Bizottság (EU) 2023/106 végrehajtási határozata (2023. január 11.) az iskolagyümölcs- és iskolazöldség-program, valamint az iskolatejprogram keretében a 2023. augusztus 1-jétől 2029. július 31-ig tartó időszak tekintetében a tagállamoknak nyújtható uniós támogatás indikatív előírásainak megállapításáról ..... 84

<sup>(1)</sup> EGT-vonatkozású szöveg.



## II

(Nem jogalkotási aktusok)

## RENDELETEK

## A BIZOTTSÁG (EU) 2023/102 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2023. január 11.)

az (EU) 2017/39 végrehajtási rendeletnek az uniós támogatás iránti tagállami kérelmek tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékpiacok közös szervezésének létrehozásáról és a 922/72/EGK, a 234/79/EGK, az 1037/2001/EK és az 1234/2007/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 17-i 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 25. cikke első bekezdésének d) pontjára,

mivel:

- (1) Az (EU) 2017/39 bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(2)</sup> 3. cikke értelmében azoknak a tagállamoknak, amelyek részt kívánnak venni az oktatási intézmények tanulóinak gyümölcsökkel, zöldségekkel, banánnal és tejjel való ellátásához kapcsolódó uniós támogatási programban (iskolaprogram), minden év január 31-ig be kell nyújtaniuk a Bizottságnak a következő tanévre vonatkozó uniós támogatás iránti kérelmüket. A szóban forgó rendelkezéssel összhangban a tagállamok uniós támogatás iránti kérelmeinek tartalmazniuk kell az iskolagyümölcs és -zöldség, valamint az iskolatej tekintetében az 1370/2013/EU tanácsi rendelet <sup>(3)</sup> I. mellékletében meghatározott indikatív előírányatra vonatkozó információkat. Az említett melléklet megállapítja az iskolagyümölcs- és iskolazöldség-program, valamint az iskolatejprogram keretében a 2017. augusztus 1-jétől 2023. július 31-ig tartó időszakra nyújtható uniós támogatás tagállamonkénti éves indikatív előírányzatait.
- (2) Az 1370/2013/EU rendelet 5. cikkének (4) bekezdésével összhangban 2023. augusztus 1-jétől az iskolagyümölcs- és iskolazöldség-program, valamint az iskolatejprogram keretében nyújtható uniós támogatás tagállamonkénti éves indikatív előírányzatait a Bizottságnak kell meghatároznia végrehajtási jogi aktusok útján. Az (EU) 2023/106 bizottsági végrehajtási határozat <sup>(4)</sup> megállapítja a 2023. augusztus 1-jétől 2029. július 31-ig tartó időszakra vonatkozó éves indikatív előírányzatokat. Ezért az (EU) 2017/39 végrehajtási rendelet 3. cikkében szereplő, az uniós támogatások tekintetében az 1370/2013/EU rendelet I. mellékletében meghatározott indikatív előírányzatokra vonatkozó hivatkozást indokolt ennek megfelelően módosítani.

<sup>(1)</sup> HL L 347., 2013.12.20., 671. o.

<sup>(2)</sup> A Bizottság (EU) 2017/39 végrehajtási rendelete (2016. november 3.) az 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gyümölcsök és zöldségek, a banán és a tej oktatási intézményekben való biztosításához nyújtott uniós támogatás tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályokról (HL L 5., 2017.1.10., 1. o.).

<sup>(3)</sup> A Tanács 1370/2013/EU rendelete (2013. december 16.) a mezőgazdasági termékpiacok közös szervezésével kapcsolatos egyes támogatások és visszatérítések megállapítására vonatkozó intézkedések meghatározásáról (HL L 346., 2013.12.20., 12. o.).

<sup>(4)</sup> A Bizottság (EU) 2023/106 végrehajtási határozata (2023. január 11.) az iskolagyümölcs- és iskolazöldség-program, valamint az iskolatejprogram keretében a 2023. augusztus 1-jétől 2029. július 31-ig tartó időszak tekintetében a tagállamoknak nyújtható uniós támogatás indikatív előírányzatainak megállapításáról (lásd e Hivatalos Lap 84. oldalát).

- (3) Annak érdekében, hogy a tagállamoknak módjukban álljon a 2023. augusztus 1-jétől 2024. július 31-ig tartó időszakhoz tartozó tanévre vonatkozó uniós támogatás iránti éves kérelmüket az (EU) 2017/39 végrehajtási rendelet 3. cikkében meghatározottakkal összhangban 2023. január 31-ig benyújtani, e rendeletnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon hatályba kell lépnie.
- (4) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a mezőgazdasági piacok közös szervezésével foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

Az (EU) 2017/39 végrehajtási rendelet 3. cikke első bekezdésének a) pontjában az i. alpont helyébe a következő szöveg lép:

„i. az iskolagyümölcs és -zöldség, valamint az iskolatej tekintetében az (EU) 2023/106 bizottsági végrehajtási határozat (\*) mellékletében megállapított indikatív előírányzat;

(\*) A Bizottság (EU) 2023/106 végrehajtási határozata (2023. január 11.) az iskolagyümölcs- és iskolazöldség-program, valamint az iskolatejprogram keretében a 2023. augusztus 1-jétől 2029. július 31-ig tartó időszak tekintetében a tagállamoknak nyújtható uniós támogatás indikatív előírányzatainak megállapításáról (HL L 12., 2023.1.13., 84. o.)”

*2. cikk*

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

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

Kelt Brüsszelben, 2023. január 11-én.

a Bizottság részéről  
az elnök  
Ursula VON DER LEYEN

**A BIZOTTSÁG (EU) 2023/103 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**

(2023. január 12.)

**az 1242/2014/EU és az 1243/2014/EU végrehajtási rendeletnek a műveletekre vonatkozó kumulatív adatok és a tagállamok által nyújtandó információk bemutatására vonatkozó műszaki előírások és szabályok tekintetében történő módosításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Tengerügyi és Halászati Alapról szóló, 2014. május 15-i 508/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 97. cikke (2) bekezdésére és 107. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Európai Tengerügyi és Halászati Alapról szóló 508/2014/EU rendelet speciális intézkedéseket ír elő az Ukrajna elleni orosz katonai agresszió halászati tevékenységekre gyakorolt következményeinek enyhítésére, valamint az említett katonai agresszió nyomán a halászati és akvakultúra-termékek ellátási láncában jelentkező piaci zavarok hatásainak mérséklésére (a továbbiakban: speciális intézkedések).
- (2) A speciális intézkedésekhez kapcsolódó műveletek megbízható nyomon követésének és bejelentésének lehetővé tétele érdekében ki kell igazítani a tagállamok által az 1242/2014/EU <sup>(2)</sup> és az 1243/2014/EU bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(3)</sup> értelmében a műveletekre vonatkozó kumulatív adatok és a benyújtandó információk bemutatására vonatkozó műszaki előírásokat és szabályokat.
- (3) mivel a műveletekre vonatkozó kumulatív adatoknak az 508/2014/EU rendelet 97. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerinti, minden év március 31-ig történő benyújtására vonatkozó határidő 2022 vonatkozásában már lejárt, a tagállamoknak a következetes és harmonizált jelentéstétel biztosítása érdekében ezeket az információkat a módosított formátumban csak 2023-tól kell benyújtaniuk.
- (4) A 1242/2014/EU és az 1243/2014/EU végrehajtási rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (5) Annak érdekében, hogy elegendő idő álljon a tagállamok rendelkezésére a speciális intézkedésekhez kapcsolódó műveletekre vonatkozó kumulatív adatok 2023. március 31-i határidőig történő bejelentésére, e rendeletnek a lehető leghamarabb hatályba kell lépnie.
- (6) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az Európai Tengerügyi, Halászati és Akvakultúra-alap Bizottságának véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

**Az 1242/2014/EU végrehajtási rendelet módosításai**

Az 1242/2014/EU végrehajtási rendelet I. melléklete e rendelet I. mellékletének megfelelően módosul.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 508/2014/EU rendelete (2014. május 15.) az Európai Tengerügyi és Halászati Alapról, valamint a 2328/2003/EK, a 861/2006/EK, az 1198/2006/EK és a 791/2007/EK tanácsi rendelet, valamint az 1255/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 149., 2014.5.20., 1. o.).

<sup>(2)</sup> A Bizottság 1242/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. november 20.) a műveletekre vonatkozó releváns kumulatív adatok megjelenítésére alkalmazandó szabályoknak az Európai Tengerügyi és Halászati Alapról szóló 508/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján történő meghatározásáról (HL L 334., 2014.11.21., 11. o.).

<sup>(3)</sup> A Bizottság 1243/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. november 20.) a tagállamok által nyújtandó információkra, valamint az adatigényekre és a lehetséges adatforrások közötti szinergiákra vonatkozó szabályoknak az Európai Tengerügyi és Halászati Alapról szóló 508/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján történő meghatározásáról (HL L 334., 2014.11.21., 39. o.).

*2. cikk***Az 1243/2014/EU végrehajtási rendelet módosításai**

Az 1243/2014/EU végrehajtási rendelet I. melléklete e rendelet II. mellékletének megfelelően módosul.

*3. cikk*

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

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

Kelt Brüsszelben, 2023. január 12-én.

*a Bizottság részéről*  
*az elnök*  
Ursula VON DER LEYEN

*I. MELLÉKLET*

Az 1242/2014/EU végrehajtási rendelet I. mellékletében a táblázat 25. sorában a második oszlop („A mező tartalma”) helyébe a következő szöveg lép:

„A COVID-19-világjárvány hatásainak enyhítésére vagy az Ukrajna elleni orosz katonai agresszió halászati tevékenységekre gyakorolt következményeinek enyhítésére, valamint az említett katonai agresszió nyomán a halászati és akvakultúra-termékek ellátási láncában jelentkező piaci zavarok hatásainak mérséklésére irányuló intézkedések.”

---

## II. MELLÉKLET

Az 1243/2014/EU végrehajtási rendelet I. melléklete F. részének helyébe a következő szöveg lép:

## „F. RÉSZ

*A COVID-19-világjárvány hatásainak és az Ukrajna elleni orosz katonai agresszió nyomán a halászati és akvakultúra-termékek ellátási láncában jelentkező piaci zavarok hatásainak enyhítése, valamint a szóban forgó katonai agresszió halászati tevékenységekre gyakorolt következményeinek mérséklése.*

Mező	A mező tartalma	Megjegyzés	Adatigények és szinergiák
25	„A COVID-19-világjárvány hatásainak enyhítésére vagy az Ukrajna elleni orosz katonai agresszió halászati tevékenységekre gyakorolt következményeinek enyhítésére, valamint az említett katonai agresszió nyomán a halászati és akvakultúra-termékek ellátási láncában jelentkező piaci zavarok hatásainak mérséklésére irányuló intézkedések.	0-ás kód = nem kapcsolódik a Covid19-hez vagy az Ukrajna elleni orosz katonai agresszió halászati tevékenységekre gyakorolt következményeinek enyhítésére, valamint az említett katonai agresszió nyomán a halászati és akvakultúra-termékek ellátási láncában jelentkező piaci zavarok hatásainak mérséklésére irányuló intézkedésekhez  1-es kód = a Covid19-hez kapcsolódik  2-es kód = az Ukrajna elleni orosz katonai agresszió halászati tevékenységekre gyakorolt következményeinek enyhítésére, valamint az említett katonai agresszió nyomán a halászati és akvakultúra-termékek ellátási láncában jelentkező piaci zavarok hatásainak mérséklésére irányuló intézkedésekhez kapcsolódik	ETHA-specifikus”



**A BIZOTTSÁG (EU) 2023/104 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**

(2023. január 12.)

**az egyes acéltermékek behozatalára vonatkozó végleges védintézkedés bevezetéséről szóló (EU) 2019/159 végrehajtási rendeletnek a Kereskedelmi Világszervezet Vitarendezési Testületének jelentését követő módosításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel a behozatalra vonatkozó közös szabályokról szóló, 2015. március 11-i (EU) 2015/478 európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 16. és 20. cikkére,

tekintettel az egyes harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó közös szabályokról szóló, 2015. április 29-i (EU) 2015/755 európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(2)</sup> és különösen annak 13. és 16. cikkére,

mivel:

**Háttér**

- (1) A Bizottság az (EU) 2018/1013 végrehajtási rendelettel <sup>(3)</sup> (a továbbiakban: ideiglenes rendelet) ideiglenes védintézkedést vezetett be egyes acéltermékekre vonatkozóan. Az Európai Bizottság az (EU) 2019/159 végrehajtási rendelettel <sup>(4)</sup> (a továbbiakban: végleges rendelet) végleges védintézkedést (a továbbiakban: védintézkedés) vezetett be egyes acéltermékekre vonatkozóan.
- (2) 2020. március 13-án Törökország konzultációt kezdeményezett az Európai Unióval a vitarendezés szabályairól és eljárásairól szóló egyetértés 1. és 4. cikke, az 1994. évi Általános Vám- és Kereskedelmi Egyezmény (1994. évi GATT) XXIII. cikkének (1) bekezdése, valamint a védintézkedésekről szóló megállapodás 14. cikke alapján.
- (3) Az Európai Unió és Törökország közötti konzultációra 2020. április 29-én került sor, de a megbeszélések során nem sikerült rendezni a vitát.
- (4) 2020. július 16-án Törökország vizsgálóbizottság felállítását kérte. A vizsgálóbizottság 2020. augusztus 28-án jött létre. A vizsgálóbizottság 2022. április 29-én terjesztette elő a jelentését. Mivel egyik fél sem fellebbezett a vizsgálóbizottság jelentése ellen, azt a Vitarendezési Testület 2022. május 31-én <sup>(5)</sup> elfogadta.
- (5) 2022. augusztus 5-én <sup>(6)</sup> Törökország és az Európai Unió arról tájékoztatta a Kereskedelmi Világszervezetet, hogy a vitarendezés szabályairól és eljárásairól szóló egyetértés 21. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében megállapodtak abban, hogy a Vitarendezési Testület „Európai Unió – Egyes acéltermékekre vonatkozó védintézkedések” (DS595) ügyben kiadott ajánlásainak és határozatainak Európai Unió általi végrehajtására vonatkozó észszerű határidő 2023. január 16-án jár le, ami hét hónap és tizenhat nap a Vitarendezési Testület ajánlásainak és határozatainak 2022. május 31-i elfogadásától számítva.
- (6) Ezen események folyamánként a Bizottság 2022. augusztus 24-én eljárás megindításáról szóló értesítést <sup>(7)</sup> tett közzé, amelyben jelezte, hogy végre kívánja hajtani a vizsgálóbizottsági jelentést azáltal, hogy az eredeti intézkedést összhangba hozza a WTO szabályaival azoknak a pontoknak a tekintetében, amelyek esetében a vizsgálóbizottság következtelenségeket állapított meg, és felkéri az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket.
- (7) A megadott határidőn belül több fél is benyújtott észrevételeket, amelyeket a Bizottság megfelelően figyelembe vett.

<sup>(1)</sup> HL L 83., 2015.3.27., 16. o.

<sup>(2)</sup> HL L 123., 2015.5.19., 33. o.

<sup>(3)</sup> A Bizottság (EU) 2018/1013 végrehajtási rendelete az egyes acéltermékek behozatalára vonatkozó ideiglenes védintézkedés bevezetéséről (HL L 181., 2018.7.18., 39. o.).

<sup>(4)</sup> A Bizottság (EU) 2019/159 végrehajtási rendelete (2019. január 31.) az egyes acéltermékek behozatalára vonatkozó végleges védintézkedés bevezetéséről (HL L 31., 2019.2.1., 27. o.).

<sup>(5)</sup> WT/DS595/R *European Union – Safeguard Measures on Certain Steel Products* (Európai Unió – Egyes acéltermékekre vonatkozó védintézkedések), 2022. április 29.

<sup>(6)</sup> WT/DS595/13, 2022. augusztus 9.

<sup>(7)</sup> HL C 320., 2022.8.24., 47. o.

**Az érdekelt felek beadványai**

- (8) Az eljárás megindításáról szóló értesítés közzétételét követően több érdekelt fél is benyújtott észrevételeket. A Bizottság elöljáróban rámutatott arra, hogy az érdekelt felek néhány észrevételükben mindössze a vizsgálóbizottság megállapításait ismételtek meg.
- (9) A Bizottság először Törökország kormányának konkrét észrevételeit elemezte, mivel a török kormány támadta meg a védintézkedést a WTO Vitarendezési Testülete előtt, ezután pedig a többi érdekelt fél észrevételeit is megvizsgálta.
- (10) A váratlan fejleményeket illetően a török kormány azt állította, hogy az ügyre vonatkozó dokumentumokban nem áll rendelkezésre olyan bizonyíték, amelynek alapján a Bizottság összefüggésbe hozhatná a váratlan fejleményeket a behozatal növekedésével. A török kormány megjegyezte, hogy nem volt időbeli egybeesés a kapacitásfelesleg és a behozatal növekedése között, ezenfelül, bár szükséges lett volna, a Bizottság nem vizsgálta meg a harmadik országokban alkalmazott piacvédelmi intézkedéseket és azok importnövekedéssel való összefüggését, az Egyesült Államok pedig a 232. szakasz szerinti intézkedést az Unióba irányuló behozatal növekedése után vezette be. Törökország kormánya azt állította továbbá, hogy a Bizottságnak, ha új információkat kíván felhasználni, azt is figyelembe kellene vennie, hogyan változtak meg a feltételek, amíg az intézkedés hatályban volt – így például tekintetbe kell vennie több országnak és magának az EU-nak a 232. szakasz szerinti intézkedésből való kizárását.
- (11) A Bizottság nem értett egyet a török kormány azon álláspontjával, hogy az intézkedés e tekintetben nem orvosolható. Amint azt a melléklet 1.1. szakasza részletesen ismerteti, a végleges védintézkedés bevezetése előtt elegendő információ állt rendelkezésre, amelyekből egyértelműen kiderült, hogy az Unióba irányuló behozatal váratlan fejlemények következtében növekedett meg. E rendelet mellékletének alkalmazásában a Bizottság nem használt fel olyan adatokat, amelyek a végleges intézkedés bevezetésekor nem álltak rendelkezésre.
- (12) Ami a komoly károkozással való fenyegetésre vonatkozó megállapításokat illeti, a török kormány úgy ítélte meg, hogy az uniós gazdasági ágazat talpra állása nem tulajdonítható a dömpingellenes és kiegyenlítő intézkedéseknek. Azokat az egyéb tényezőket illetően, amelyekre a Bizottság az uniós gazdasági ágazat 2017. évi részleges teljesítményjavulásának magyarázatát alapozta, a török kormány megjegyezte, hogy a vizsgálóbizottság következtetése értelmében ezek a tényezők hasonló módon befolyásolták az uniós gazdasági ágazatot és behozatalt, ezért nem lehet a javulás magyarázataként hivatkozni rájuk, ahogy arra sem utal semmilyen jel, hogy e tényezők változásai kedvezőbben hatnának a behozatalra, mint az uniós gazdasági ágazat teljesítményére.
- (13) E tekintetben a Bizottság a melléklet 1.2.1. és 1.2.2. szakaszában megfogalmazott megállapításaira hivatkozott, amelyek ellentmondanak a török kormány állításainak.
- (14) Végezetül a török kormány megjegyezte, hogy a vizsgálóbizottság arra a következtetésre jutott, miszerint még ha valószínűsíthető volt is, hogy a behozatal növekedni fog 2018-ban, ebből nem adódott automatikusan a következtetés, hogy egyértelműen és közvetlenül fennállt annak a veszélye, hogy az uniós gazdasági ágazat egészének helyzete jelentősen romlani fog.
- (15) E tekintetben a Bizottság e rendelet mellékletében mindazokat a tényezőket ismertette, amelyek figyelembevételével megállapította, hogy: i. a behozatal valószínűleg tovább fog növekedni; ii. a növekedés kedvezőtlen hatást fog gyakorolni az uniós ágazat gazdasági helyzetére, tekintettel az uniós és globális acélpiacon kulcsfontosságú tényezőinek közelmúltban tapasztalt és jövőben várható alakulására. Ezért a Bizottság által készített mélyreható elemzés nem alapult azon a feltételezésen, hogy védintézkedés hiányában a behozatal növekedése – önmagában, más releváns tényezők figyelembevétele nélkül – súlyos kárt okozna az uniós gazdasági ágazatnak. Ehelyett az történt, hogy a Bizottság részletekbe menően elemezte a releváns tényezőket, és ennek alapján jutott arra a következtetésre, hogy intézkedés hiányában az uniós gazdasági ágazatot súlyos kár érné. Ezért a Bizottság elutasította a török kormány állításait.
- (16) Ami a többi érdekelt felet illeti, közülük néhányan észrevételeikben azt szorgalmazták, hogy a Bizottság teljes egészében szüntesse be az intézkedést, mivel azt – a vizsgálóbizottság megállapításainak jellege miatt – nem lehet más módon végrehajtani.

- (17) Ezzel az általános állítással kapcsolatban a Bizottság megjegyezte, hogy a WTO-szabályok értelmében jogában áll az intézkedést végrehajtani és azt összhangba hozni a szabályokkal annak a néhány pontnak a tekintetében, amelyek esetében a vizsgálóbizottság következtetlenségeket állapított meg. Amint az ennek a rendeletnek a mellékletéből is kiderül, a vizsgálóbizottság megállapításai jellegükönél fogva lehetővé tették a Bizottság számára, hogy az intézkedést összhangba hozza a vonatkozó WTO-rendeletekkel, ezért az intézkedés megszüntetése nem indokolt a vizsgálóbizottsági jelentés alapján.

*A behozatal növekedése váratlan fejlemények és kötelezettségekből eredő hatások miatt*

- (18) Az egyik érdekelt fél megjegyezte, hogy a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedés sok tekintetben megváltozott, a kereskedelem eltérítésének kockázata pedig már vagy nem állt fenn, vagy jelentősen csökkent, és ebből következően a védintézkedést meg kell szüntetni.
- (19) A Bizottság megjegyezte, hogy a végleges intézkedés bevezetése után bekövetkezett fejlemények kívül esnek azoknak az adatoknak a körén, amelyekre a Vitarendezési Testület jelentésének végrehajtása során támaszkodni lehet. A jelen vizsgálat – az eljárás megindításáról szóló értesítésben említetteknek megfelelően – arra irányul, hogy az eredeti megállapításokat olyan adatokkal egészítse ki, amelyek az eredeti vizsgálat lefolytatásakor már rendelkezésre álltak. Utólagos tények figyelembevételére nem került sor.
- (20) Az egyik érdekelt fél azt állította, hogy az Unióba irányuló behozatal növekedése nem az Unió által az 1994. évi GATT alapján vállalt kötelezettségek eredményeként következett be, és hogy a Bizottság e kötelezettségek egyikét sem említette eredeti megállapításaiban.
- (21) A Bizottság erre válaszul arra a magyarázatra hivatkozott, amelyet a melléklet 1.3. szakaszában fogalmazott meg, mely cáfolja ezt az érvet.
- (22) Az érdekelt felek egyike úgy vélte, hogy nem következtek be behozatalnövekedést eredményező váratlan fejlemények, ezért a Bizottság nem tudja végrehajtani a vizsgálóbizottsági jelentés vonatkozó megállapításait.
- (23) A Bizottság ennek kapcsán megjegyezte, hogy ez az állítás nem felel meg a tényeknek, mivel a vizsgálóbizottság megerősítette (\*) a Bizottság által a végleges védintézkedésben ismertetett váratlan fejlemények bekövetkeztét. Ezért ezt az érvet a Bizottság megalapozatlannak ítélte és elutasította.
- (24) Egy érdekelt fél megjegyezte, hogy a kereskedelem eltérülésének és a behozatal megnövekedésének a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedésből eredő kockázata több okból kifolyólag nem releváns az országa számára.
- (25) A Bizottság ezzel összefüggésben megjegyezte, hogy nem egyenként – minden egyes exportáló ország esetében külön-külön – került sor a behozatalnövekedésnek és a kereskedelemeltérítés kockázatának elemzésére, hanem összesítő elemzés készült, mert a védintézkedést *erga omnes* kell alkalmazni. A Bizottság mindenképpen rá kívánt mutatni arra, hogy a kérdéses érdekelt fél – túl azon, hogy egyetlen exportáló ország sajátos helyzetére összpontosított – mindössze egyetlen acélfelhasználó ágazat sajátos helyzetét vette figyelembe, figyelmen kívül hagyva a kérdéses exportáló ország összes többi acélfelhasználó szegmensben mutatott teljesítményét. A Bizottság ennél fogva ezt az állítást elutasította.

*Komoly károkozással való fenyegetés*

- (26) Egyes érdekelt felek úgy vélték, hogy az intézkedés ezen aspektusára vonatkozó vizsgálóbizottsági megállapítások jellegénél fogva a Bizottságnak az intézkedés végrehajtásával összefüggésben nincs más lehetősége, csak annak megszüntetése.
- (27) A Bizottság nem értett egyet ezzel az állítással az e rendelet mellékletében megadott okok miatt, melyek ismertetése révén bizonyította, hogy az eredeti megállapítások érvényesek voltak, azok indokolását pedig az e rendelet mellékletében megadott kiegészítő adatok és magyarázatok révén megerősítette.
- (28) Néhány érdekelt fél emlékeztetett arra, hogy a vizsgálóbizottság megállapítása értelmében hibás volt a dömpingellenes és kiegyenlítő intézkedéseknek az uniós gazdasági ágazat részleges fellendülésében játszott szerepére vonatkozó bizottsági magyarázat.

(\*) Lásd a vizsgálóbizottsági jelentés 7.117. pontját.

- (29) E tekintetben a Bizottság elismerte, hogy a vizsgálóbizottság kifogásolta a végleges rendeletben megfogalmazott magyarázatokat. A végrehajtás célja azonban éppen az, hogy a vizsgálatot végző hatóság javítani tudja az intézkedést azokon a pontokon – például az érdekelt felek által említett kifogás tekintetében –, ahol azt a vizsgálóbizottság bizonyos mértékben hibásnak ítélte. A Bizottság ezért a melléklet 1.2.2. szakaszában megadta azokat a kiegészítő információkat és magyarázatokat, amelyek a vizsgálóbizottság e megállapításával kapcsolatban szükségesek voltak.
- (30) Az érdekelt felek egyike úgy érvelt, hogy mivel a Bizottság egyes tényezők kapcsán nem említette konkrétan, hogy ezek hatással vannak az uniós gazdasági ágazat helyzetére, az intézkedés végrehajtása során nem hivatkozhat ezekre a tényezőkre az indokolásában.
- (31) A Bizottság e tekintetben megjegyezte, hogy a vizsgálóbizottság egyes pontokon kifogásolta az eredeti intézkedés részletességét. E rendelet mellékletében a Bizottság ismertette azokat a tényezőket, amelyeket az eredeti döntés meghozatalakor figyelembe vett, de amelyeket a végleges rendeletben nem fejtett ki részletesen. A Bizottság álláspontja szerint az érdekelt fél állításának elfogadása azt jelentené, hogy valahányszor egy vizsgálatot végző hatóságot elmarasztalnak azért, mert magyarázata vagy indokolása nem kellően részletes, a kérdéses hatóságnak a továbbiakban már nem lenne lehetősége arra, hogy a hiányosságot végrehajtás útján orvosolja. A Bizottság ezt nem tartja elfogadhatónak, mivel megítélése szerint a végrehajtás éppen azt hivatott lehetővé tenni, hogy a vizsgálatot végző hatóság összhangba hozza intézkedését a szabályokkal, például azáltal, hogy a végleges rendeletben szereplőnél jobb és teljesebb indokolást dolgoz ki, összhangban a vizsgálóbizottság megállapításaival. Ennek megfelelően a Bizottság elutasította az állítást.
- (32) Néhány érdekelt fél azt állította, hogy a valószínűsíthető további behozatalnövekedés önmagában nem feltétlenül eredményez olyan helyzetet, mely súlyos kárt okoz az uniós gyártóknak.
- (33) A Bizottság részletesen elemezte a valószínűsíthető további behozatalnövekedés folyamatát és azt, miért okozna ez súlyos károkat az uniós gazdaságnak. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.
- (34) Végetül néhány érdekelt fél olyan érveket hozott fel, amelyek az uniós gazdasági ágazatnak a védintézkedés bevezetését követő években mutatott teljesítményével, illetve ekkor bekövetkezett fejleményekkel, például az uniós gyártóknak és más harmadik országoknak a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedés hatályba lépése után kialakult helyzetével, a behozatal alakulásával vagy az „energiaválsággal” voltak kapcsolatosak.
- (35) A Bizottság ezeket az állításokat mind elutasította, mivel kívül esnek a végrehajtás tárgyi és időbeli hatályán, hiszen olyan eseményekkel kapcsolatosak, amelyek nem függenek össze a végleges intézkedés 2019 eleji bevezetésével.
- (36) Az e rendelet mellékletében foglalt okok miatt a Bizottság úgy ítélte meg, hogy teljes mértékben végrehajtotta a WTO határozatát. Az (EU) 2019/159 rendeletet ki kell egészíteni az e rendelet mellékletében foglalt – az eredeti vizsgálat során tett megállapításokat kiegészítő – indokolással.
- (37) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2015/478 rendelet 3. cikkének (3) bekezdése és az (EU) 2015/755 rendelet 22. cikkének (3) bekezdése alapján létrehozott, védintézkedésekkel foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

E rendelet mellékletének szövege V. mellékletként kiegészíti az (EU) 2019/159 rendeletet.

*2. cikk*

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

Ezt a rendeletet 2019. február 2-ától kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 2023. január 12-én.

*a Bizottság részéről*  
*az elnök*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## MELLÉKLET

## „V. MELLÉKLET

## Az uniós piac vonzereje

- (1) Eredeti megállapításában a Bizottság kifejtette, hogy az uniós acélpiac a méret és az árak tekintetében vonzó a behozatal számára <sup>(1)</sup>. E tekintetben az OECD adatai <sup>(2)</sup> szerint a védintézkedés bevezetéséhez vezető vizsgálat megindítását megelőző években volumen szempontjából az uniós piac volt a legnagyobb behozatali terület, amely a behozatal globális részesedésének 13,8–18,4 %-át tette ki ebben az időszakban.
- (2) A volumen mellett az uniós piac az árak tekintetében is igen vonzó volt. A vonatkozó adatok elemzéséből <sup>(3)</sup> ugyanis kiderült, hogy az Unióba exportáló főbb országok a kivitelük nagy része (az érintett KN-kódok 46–78 %-a) esetében magasabb árat értek el az uniós piacon az ugyanezen KN-kódokra vonatkozóan más harmadik piacokon elért exportárakhoz képest. Emellett ezen országoknál az uniós piac fő vagy egyik fő exportpiacként az exportjuk jelentős részét képviselte, egyes esetekben több mint 25 %-os, sőt adott évben akár 32 %-os részesedéssel <sup>(4)</sup>.
- (3) Az uniós piac vonzerejét az is megerősítette, hogy a fő acélexportáló országok <sup>(5)</sup> a harmadik országokba irányuló kivitelük csökkentésével egyidejűleg gyors ütemben növelték az Unióba irányuló kivitelüket. Az e származási helyekről más harmadik országokba irányuló kivitel ugyanis 2018-ban több mint 11 millió tonnával (–8 %) csökkent <sup>(6)</sup> 2017-hez képest <sup>(7)</sup>. Másrészt ugyanebben az időszakban az e származási helyekről az Unióba irányuló behozatal több mint 3 millió tonnával (+14 %) nőtt <sup>(8)</sup>. Ezek az ellentétes tendenciák azt mutatták, hogy a más harmadik országokba irányuló behozatal általános csökkenésével egyidejűleg a kapacitásfelesleg növekedett és a piacokhoz való hozzáférés is egyre korlátozottabbá vált világszerte (lásd az 1.1.1. és 1.1.2. szakaszt), ugyanakkor a belföldi felhasználásban sem következtek be jelentős pozitív fejlemények, így az exportáló gyártók megragadták a lehetőséget arra, hogy egyre nagyobb mennyiségeket értékesítsenek az uniós piacon.
- (4) A fenti adatok tehát azt mutatják, hogy az uniós piac mind volumen, mind az árak tekintetében egyértelműen vonzó volt az exportáló gyártók számára.

## 1. ELEMZÉS

## 1.1. A behozatal váratlan fejlemények miatti növekedése

- (5) Az alábbi alszakaszok ezért az eredeti megállapításokat kiegészítve további információk és részletesebb magyarázat révén teremtik meg a kapcsolatot a váratlan fejlemények és a megnövekedett behozatal között.

## 1.1.1. Az Unióba irányuló behozatal növekedése a globális acélágazati kapacitásfelesleg miatt

- (6) Az eredeti megállapításban a Bizottság kimondta, hogy az acélágazat kapacitásfelesleggel rendelkezik, amely a csökkentésére irányuló erőfeszítések ellenére nőtt a vizsgálati időszak alatt <sup>(9)</sup>.

<sup>(1)</sup> Lásd az ideiglenes rendelet (35) preambulumbekendését, valamint a végleges rendelet 4. szakaszát.

<sup>(2)</sup> Lásd OECD: »Recent Developments in Steel Trade and Trade Policy Measures« (Az acélkereskedelem és az acélkereskedelem-politikai intézkedések legutóbbi fejleményei), DSTI/SC(2018)3, 9. o., 3. táblázat.

<sup>(3)</sup> Forrás: a Kereskedelmi Főigazgatóság számításai a Globális Kereskedelmi Atlasz adatai alapján (<https://ihsmarkit.com/index.html>) – előfizetők számára elérhető nyers adatok; vizsgált időszak: 2014–2017. Részleteket az ügy aktájához fűzött, 2022. november 30-i feljegyzés 1. táblázata tartalmaz.

<sup>(4)</sup> Uo.

<sup>(5)</sup> Ezek az országok – Kína, India, Oroszország, Dél-Korea, Tajvan, Törökország és Ukrajna – 2018-ban az Unióba irányuló teljes behozatal mintegy 75 %-át adták.

<sup>(6)</sup> A 2018. januártól és novemberig tartó időszakra rendelkezésre álló adatok alapján a teljes 2018. évre extrapolált adatok.

<sup>(7)</sup> Forrás: Globális Kereskedelmi Atlasz (<https://ihsmarkit.com/index.html>) – előfizetők számára hozzáférhető.

<sup>(8)</sup> Lásd az ideiglenes rendelet (32) preambulumbekendését.

<sup>(9)</sup> Lásd az ideiglenes rendelet (31) és (32) preambulumbekendését, valamint a végleges rendelet (51)–(54) preambulumbekendését.

- (7) Több forrás egybehangzóan megerősítette az acélágazat kapacitásfeleslege és annak az exportra gyakorolt hatásai közötti közvetlen kapcsolatot. Az OECD például megállapította, hogy az acélgyártási kapacitás túlzott szintje jelentős következményekkel jár az acéliparra nézve, hiszen gyakran túlkínálattal, alacsony árakkal és gyenge jövedelmezőséggel párosul<sup>(10)</sup>. Megállapította továbbá, hogy globális szinten a kapacitásfelesleg hatásai a kereskedelem közvetítésével terjednek: a kapacitásfelesleg az export megugrását eredményezheti, amely viszont árcsökkenéshez és az importtal versenyző belföldi gyártók piaci részesedésének zsugorodásához vezethet<sup>(11)</sup>.
- (8) Hasonlóképpen más vizsgálatok is ugyanebbe az irányba mutatnak. Az Economic Policy Institute 2014. évi tanulmánya<sup>(12)</sup> a következőket állapította meg: »A kapacitásfelesleg azt jelenti, hogy az acélgyártó üzemek a piaci keresletnél sokkal több acélt képesek előállítani. A magas állandó költségek, a tőkeintenzitás és az acélgyártás nagy léptéke arra ösztönöz, hogy a többletet a piacinál alacsonyabb áron exportálják«. »[...] a kapacitásfelesleg túlermeléshez és az export megugrásához vezet, valamint hogy az ágazat magas tőkeintenzitása arra készteti a gyártókat, hogy az állandó költségek fedezése érdekében maximalizálják a termelést, ami viszont ahhoz vezet, hogy gyengébb belföldi kereslet esetén a többletermelést a külföldi piacokon – különösen a vonzó amerikai piacon – dömpingáron értékesítsék. Ez az évek során sorozatos, hirtelen növekedést eredményezett a tisztességtelen acélkereskedelem volumenében«.
- (9) Ugyanebben a szellemben az Európai Bizottság egy 2016. évi közleményében azt is megállapította, hogy »az acéltúlermelés következtében a közelmúltban drasztikusan megugrott a kivitel, ami destabilizálta a globális acélpiacokat, és világszerte leszorította az acélárakat«<sup>(13)</sup>.
- (10) Ezért alakult ki az az általánosan elfogadott gazdasági logika, amely megindokolja, hogy az exportáló gyártók a kapacitásfeleslegüktől harmadik országok piacán szabadulnak meg (általában alacsonyabb árakon), hogy ezzel legalább a költségeik egy részét fedezhessék.
- (11) A Bizottság ezt követően részletesebben értékelt az acélágazatban meglévő (egyre nagyobb) kapacitásfelesleg és az Unióba irányuló behozatal növekedése közötti közvetlen kapcsolatot.
- (12) A kapacitásfelesleggel rendelkező és attól szabadulni kívánó, ebben ösztönzött exportáló gyártók azokat a piacokat célozzák meg, amelyek lehetővé teszik számukra, hogy – elvben – nagyobb mennyiségeket értékesítsenek, mégpedig ideális esetben a többi harmadik piachoz képest jobb árakon. Ennek kapcsán a Bizottság a (1)–(4) preambulumbekzdésben kifejtette, hogy az Unió mind méretét, mind árszintjét tekintve vonzó piac az exportáló gyártók számára. A rendelkezésre álló behozatali adatokból kiderült továbbá egyrészt, hogy az Unióba irányuló behozatal gyorsan és nagy volumenben nőtt abban az időszakban, amikor a kapacitásfelesleg is nőtt<sup>(14)</sup>, ráadásul az uniós felhasználáshoz képest sokkal gyorsabb ütemben<sup>(15)</sup>, másrészt pedig az, hogy az Unióba irányuló behozatal az egyéb harmadik országokba irányuló kivitel ellentétes tendenciája dacára tovább nőtt. Emellett az ideiglenes rendeletben szereplő adatok szerint az exportáló gyártók következetesen (néhány esetben jelentős mértékben) alákínáltak az uniós gyártóknak, ami azt mutatja, hogy továbbra is feltett szándékuk kiaknázni az uniós piac vonzó feltételeiből fakadó előnyöket<sup>(16)</sup>. Az Unióba irányuló, az uniós gazdasági ágazat árainál következetesen alacsonyabb árakon érkező behozatal nagysága és üteme – a felhasználás sokkal lassabb növekedése mellett – aligha lett volna észszerűen magyarázható, ha e behozatalra nem az exportáló gyártók magatartásának középpontjában álló, egyre nagyobb kapacitásfelesleggel összefüggésben került volna sor.
- (13) Ennek megfelelően a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az Unióba irányuló behozatal az acélágazatnak az eredeti vizsgálati időszakban tapasztalt kapacitásfeleslege miatt nőtt.

<sup>(10)</sup> Lásd OECD: »Excess capacity in the Global Steel Industry: The Current Situation and Ways Forward« (Kapacitásfelesleg a globális acéliparban: A jelenlegi helyzet és a következő lépések), 2015, 3. o.

<sup>(11)</sup> Lásd OECD: »Evaluating the Financial Health of the Steel Industry« (Az acélipar pénzügyi stabilitásának értékelése), DSTI/SU/SC(2015) 12/FINAL, 2017. június 9., 25. o.

<sup>(12)</sup> Elérhető a következő címen: <https://www.epi.org/publication/surging-steel-imports>

<sup>(13)</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak, a Régiók Bizottságának és az Európai Beruházási Banknak – Acélipar: a fenntartható foglalkoztatás és növekedés megőrzése Európában, 2016. március 16., COM(2016) 155 final.

<sup>(14)</sup> Lásd OECD: »Excess capacity in the Global Steel Industry: The Current Situation and Ways Forward« (Kapacitásfelesleg a globális acéliparban: A jelenlegi helyzet és a következő lépések), 2015, 2. o., táblázat.

<sup>(15)</sup> A vizsgálati időszak alatt a behozatal 71 %-kal, míg a felhasználás 14 %-kal nőtt.

<sup>(16)</sup> Pontosán az alákínálás 17 termék kategória esetében nyert megállapítást, 1,2 % és 23 % közötti tartományban mozgott.

### 1.1.2. A piacvédelmi intézkedések és a kereskedelemkorlátozó intézkedések számának növekedése a harmadik országokban

- (14) Az ideiglenes rendelet (33) és (34) preambulumbekzdésében a Bizottság kifejtette, hogy az acélágazatban – különösen az uniós védintézkedési vizsgálat megindítását megelőző években – jelentősen megnőtt a piacvédelmi eszközök használata. Az ideiglenes rendelet megállapította, hogy míg a 2011–2013-as időszakban évente átlagosan mintegy 77, acélipari vonatkozású vizsgálat indult, a 2015–2016-os időszakban ez az átlag 117-re emelkedett. Emellett a harmadik országok 2017-ben is folyamatosan vezettek be kereskedelemkorlátozó intézkedéseket <sup>(17)</sup>.
- (15) Összességében a Bizottság az általa elemzett adatok alapján megállapította <sup>(18)</sup>, hogy a 2013–2017-es időszakban az acéltermékek tekintetében több mint 300 piacvédelmi intézkedés <sup>(19)</sup> bevezetésére került sor.
- (16) E számadatokat lebontott formában vizsgálva megállapítást nyert, hogy ilyen intézkedést számos ország (legalább 24 joghatóság) bevezetett, amelyek között valamennyi jelentős acélimportőr ország megtalálható <sup>(20)</sup>. Ezek az országok a 2013–2017-es időszakban 157 intézkedést vezettek be, az összes intézkedés több mint 52 %-át.
- (17) Ugyanakkor az Unióba a legnagyobb mennyiségben exportáló országokkal szemben ebben az időszakban számos joghatóságban intézkedések sora volt hatályban. Az Unióba a legnagyobb mennyiségben exportáló hét ország <sup>(21)</sup> példáját véve a Bizottság megállapította, hogy mintegy 200 intézkedés – a legalább 24 különböző harmadik országban hatályban lévő összes intézkedés mintegy 66 %-a – vonatkozik rájuk.
- (18) A Bizottság ezért megerősítette, hogy a piacvédelmi intézkedések nagyságrendje az egyes intézkedések, valamint intézkedést bevezető vagy annak alanyaként érintett országok száma tekintetében igen jelentős volt. A Bizottság megállapította továbbá, hogy az ügy eredeti aktájában szereplő adatok alapján az említett számadatok akár óvatos közelítésnek is tekinthetők <sup>(22)</sup>. Ezen túlmenően a fenti intézkedések alapján kivetett vámok kellően magasnak tűntek ahhoz, hogy befolyásolják az e piacokra érkező behozatal szintjét az intézkedések bevezetését megelőző időszakhoz képest. Ez a piacvédelmi intézkedések hatálya alá tartozó országokból a harmadik piacokra irányuló export általános csökkenésében (lásd a (19) preambulumbekzdést) is megmutatkozott, amelyre annak ellenére került sor, hogy az általános piaci feltételek nem változtak jelentősen <sup>(23)</sup>, és amelyek ennélfogva – elvben – az intézkedések hatásainak hiányában nem indokolnák az exportvolumen ilyen nagyságrendű csökkenését.
- (19) E tekintetben a Bizottság az elemzett adatok alapján megerősítette, hogy a piacvédelmi intézkedések bevezetésének közös hatása a bevezetésüket követő időszakban a hatályuk alá tartozó országokba irányuló behozatal (sok esetben jelentős) csökkenése volt. Ennek kapcsán a Bizottság megállapította, hogy az acéltermékekre vonatkozó saját piacvédelmi vizsgálatainak elemzése alapján <sup>(24)</sup> a behozatal átlagosan akár 82 %-kal csökkent az intézkedések bevezetéséhez vezető vizsgálati időszak behozatali szintjéhez képest. Ezekben az esetekben az érintett behozatal

<sup>(17)</sup> Lásd az ideiglenes rendelet (33) preambulumbekzdését.

<sup>(18)</sup> Forrás: a WTO integrált kereskedelempolitikai adatportálja (I-TIP), lekérdezés időpontja: 2018. november 28., 10:58.

<sup>(19)</sup> Ez a védintézkedés hatálya alá tartozó acéltermékeket foglalja magában azon termékek kizárásával, amelyek az Európai Unió által, illetve az uniós exportáló gyártóktól érkező behozattal szemben kivetett intézkedések hatálya alá tartoznak. Az Európai Unió által a védintézkedés hatálya alá is tartozó termék kategóriákra vonatkozóan bevezetett piacvédelmi intézkedések áttekintését lásd a védintézkedések hatálya alá tartozó acéltermékekre vonatkozóan dömping- és szubvencióellenes intézkedéseket bevezető rendelet módosításáról szóló 2019. szeptember 2-i (EU) 2019/1382 bizottsági végrehajtási rendelet 1B. mellékletét, HL L 227., 2019.9.3., 1. o.

<sup>(20)</sup> A vizsgálati időszakban a főbb acélimportáló országok tekintetében lásd OECD: »Recent developments in steel trade and trade policy measures – A closer look at non-tariff trade measures« (Az acélkereskedelem és az acélkereskedelem-politikai intézkedések legutóbbi fejleményei – A nem vámjellegű kereskedelmi intézkedések alaposabb vizsgálata), DSTI/SC(2018)3, 2018. január 26., 9. o., 3. táblázat. Elérhető a következő linken ([https://one.oecd.org/document/DSTI/SC\(2018\)3/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DSTI/SC(2018)3/en/pdf)).

<sup>(21)</sup> Betűrendben: India (9 %), Kína (10 %), Korea (10 %), Oroszország (14 %), Tajvan (5 %), Törökország (22 %) és Ukrajna (7 %). A felsorolt országok a 2013–2017-es időszakban az érintett termék Unióba irányuló behozatalának átlagosan mintegy 75 %-át képviselték.

<sup>(22)</sup> Lásd az Eurofer által az eredeti vizsgálatban 2018. április 16-án benyújtott beadvány (76) preambulumbekzdését az egyes figyelembe vett intézkedésekre vonatkozó, az A07. melléklet D.1. pontja szerinti részletesebb információkhoz kapcsolódóan. Adatforrás: SBB Platts.

<sup>(23)</sup> Lásd a CRU adatait, amelyek szerint a felhasználás 2017-ben és 2018-ban mindössze 2 %-os növekedés mellett kifejezetten stabilan alakult.

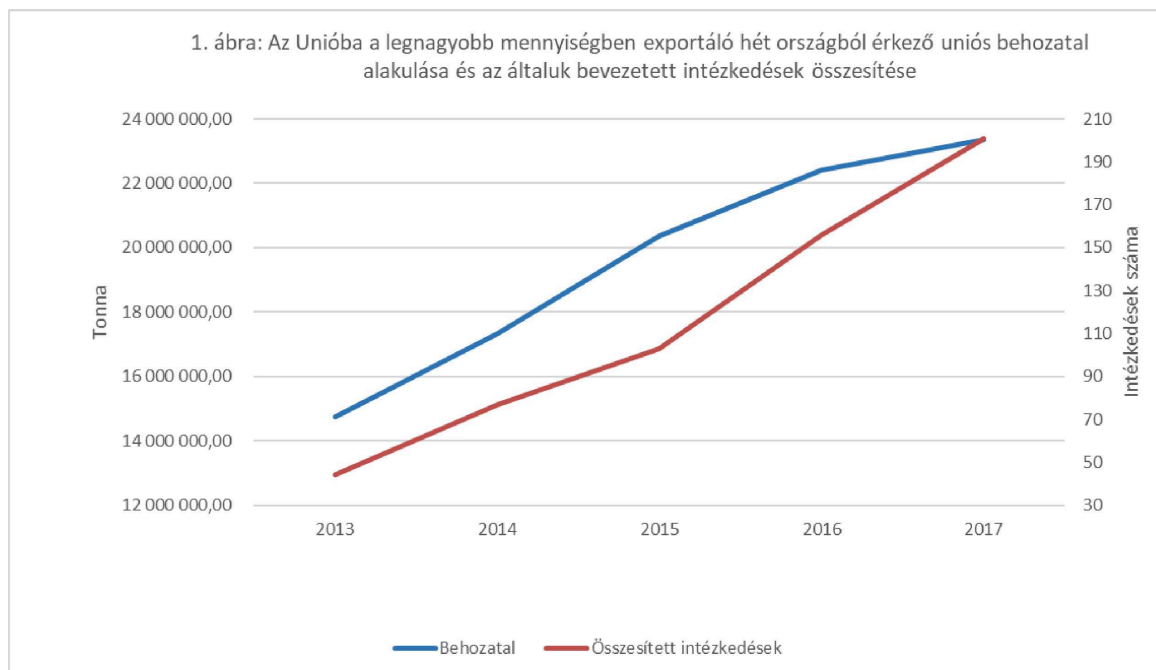
<sup>(24)</sup> Hasonló tendencia figyelhető meg a piacvédelmi intézkedések acéltól eltérő termékekre gyakorolt hatásának értékelésekor is.



volumene jelentős volt <sup>(25)</sup>. A Bizottság megerősítette továbbá, hogy az acélra vonatkozó piacvédelmi intézkedések hasonló hatást fejtettek ki akkor is, amikor azokat harmadik országok vezették be. Egy 26 ügyből álló minta vizsgálata alapján <sup>(26)</sup> a Bizottság megerősítette, hogy a behozatal csökkenése átlagosan 73 %-os volt, és az érintett volumen szintén számottevő <sup>(27)</sup>. Ennélfogva a piacvédelmi intézkedések harmadik országok általi bevezetése csökkentette az ezen országokba irányuló kivitel volumenét, amelyet ezt követően – legalábbis részben – az uniós piacra irányítottak át.

- (20) Emellett a harmadik országokban bevezetett piacvédelmi intézkedések növekvő száma és az uniós piacra irányuló behozatal növekedése közötti egyértelmű összefüggést mutató további adatkészlet a fő acélexportáló országok Unióba irányuló kivitelének a (3) preambulumbekzdésben ismertetett ellentétes tendenciájából nyerhető <sup>(28)</sup>. Tekintettel a harmadik országok által bevezetett piacvédelmi intézkedések nagy számára és az intézkedést bevezető országokba irányuló behozatal volumenére gyakorolt – a (18) és (19) preambulumbekzdésben részletezett – hatásukra, a tendencia megerősíti a harmadik országokba irányuló exportra való képesség jelentős korlátozódását. Az exportáló országok ezért arra törekedtek, hogy ezektől a kapacitásfelesleg által is befolyásolt többletmennyiségektől a vonzó uniós piacon szabaduljanak meg, ahol ennek következtében ugyanebben az időszakban a behozatal folyamatos, a felhasználás alakulásánál lényegesen gyorsabb növekedése volt tapasztalható.

- (21) Az alábbi ábra <sup>(29)</sup> szemlélteti ezeket a tendenciákat.



<sup>(25)</sup> Az intézkedések összesen mintegy 15 millió tonna behozatalt érintettek, amelyből az intézkedéseket követően csak valamivel több mint 2 millió tonna érkezett a piacra. Részleteket az ügy aktájához fűzött feljegyzés 2. táblázata tartalmaz.

<sup>(26)</sup> Lásd az ügy aktájához fűzött 2022. november 30-i feljegyzés 3. táblázatát.

<sup>(27)</sup> A piacvédelmi intézkedés bevezetéséhez az egyes vizsgálatok által érintett mennyiségeknek meg kell haladniuk a csekély mértékű szintet. Emellett az acéllal általában meglehetősen nagy mennyiségben kereskednek, amint azt az uniós piacvédelmi gyakorlat példái, valamint az egyéb harmadik országbeli piacvédelmi intézkedések mintájában szereplő ügyek is mutatják.

<sup>(28)</sup> Ezek az országok a vizsgálati időszakban az Unióba irányuló teljes behozatal 75 %-át adták.

<sup>(29)</sup> Forrás: az Unióba irányuló behozatal tekintetében: Eurostat; a piacvédelmi intézkedések tekintetében: a WTO integrált kereskedelem-politikai adatportálja (I-TIP).

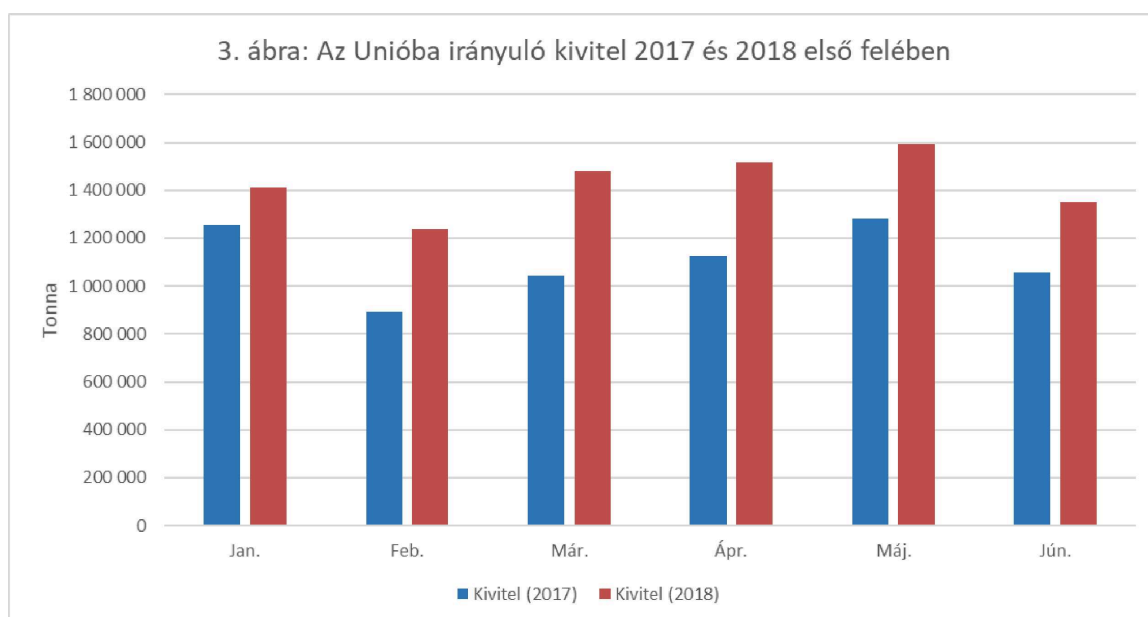
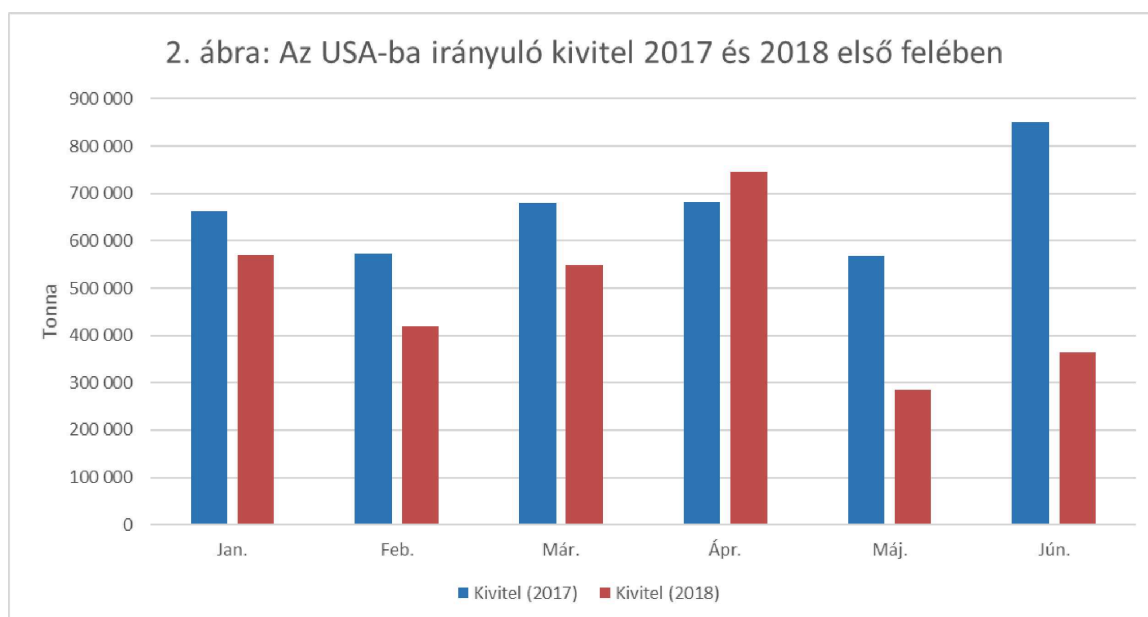
- (22) A Bizottság megállapította továbbá, hogy a teljes acélfelhasználás az adott időszakban nem mutatott olyan jelentős csökkenést, amely indokolná a harmadik országokba irányuló kivitel tapasztalt mértékű csökkenését. Ezért az egyéb harmadik országokba irányuló kivitel visszaesése csak a számos joghatóságban bevezetett legkülönbözőbb piacvédelmi vagy egyéb kereskedelemkorlátozó intézkedések korlátozó hatásával magyarázható.
- (23) Ennek megfelelően a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a piacvédelmi eszközök és más, harmadik országokban bevezetett kereskedelemkorlátozó intézkedések növekedése a figyelembe vett időszak alatt az Unióba irányuló behozatal növekedését eredményezte.

### 1.1.3. A 232. szakasz szerinti amerikai intézkedés

- (24) A végleges rendelet (58)–(61) preambulumbekzdésében a Bizottság kifejtette a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedés és az Unióba irányuló behozatal növekedése közötti kapcsolatot. Emellett a végleges rendelet (101)–(110) preambulumbekzdésében a Bizottság értékelte mind az uniós, mind az egyesült államokbeli piacokra irányuló behozatal alakulását <sup>(30)</sup>.
- (25) Mivel a behozatal növekedésének megállapítása céljából értékelt adatok 2018. június végéig (a továbbiakban: a legutóbbi időszak végéig) állnak rendelkezésre, a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedés hatálybalépését követően viszonylag rövid időszakon át fedik le az Unióba és az USA-ba irányuló behozatal tendenciáit. Mindazonáltal a végleges rendelet (58) preambulumbekzdésében kifejtett módon az amerikai intézkedéshez vezető vizsgálatot már 2017 áprilisában megindították, az intézkedés későbbi elfogadását megalapozó jelentést pedig 2018 januárjában tették közzé, így a kereskedelem eltérítésének első jelei már ismertek voltak.
- (26) Az adatok azt mutatták, hogy míg 2018 első felében az Egyesült Államokba irányuló behozatal közel egymillió tonnával csökkent (–7 %) 2017 azonos időszakához képest, az Unióba irányuló behozatal ezzel ellentétes, szinte azonos mértékű tendenciát követett: a behozatal 1,2 millió tonnával (+7 %) nőtt.
- (27) Ez a tendencia azzal magyarázható, hogy az Unióba exportáló főbb országok az USA piacára is jelentős volumenben exportáltak. Az Egyesült Államokba irányuló export volumene – a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedéssel kivett 25 %-os vám hatásának eredményeként – csökkent, ugyanakkor ezen országok közül egyeseknek az Unióba irányuló exportvolumene ezzel párhuzamosan nőtt. Továbbá a (3) preambulumbekzdésben kifejtett módon az ezen országokból más harmadik piacokra irányuló export általában csökkent.
- (28) Ezért az amiatt kialakult helyzetben, hogy a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedés hatálybalépését követően az ugyanilyen mennyiség Egyesült Államokba irányuló exportja ellehetlenült, az exportáló országoknak más értékesítési lehetőségeket kellett keresniük az acéljuk számára. Ebben az esetben, mivel az uniós piac méretét és árait tekintve nagyon vonzó volt a többi harmadik piachoz képest, természetes célpontként szolgált az exportáló országok számára, ami a behozatal növekedéséhez vezetett, különösen olyan származási helyekről, ahol az USA-ba irányuló exportvolumen visszaesett. E tendenciákat az alábbi ábrák <sup>(31)</sup> szemléltetik.

<sup>(30)</sup> A 232. szakasz szerinti amerikai intézkedés és a megnövekedett behozatal közötti kapcsolat kifejtése során a Bizottság e preambulumbekzdésekben csak a 2018 júniusáig figyelembe vett adatokra hivatkozik. Ennek oka, hogy a behozatal növekedését a végleges rendelet az adott hónappal bezárólag értékeli.

<sup>(31)</sup> Forrás: GTA – a Törökországból, Koreából, Oroszországból és Tajvanról az Egyesült Államokba irányuló összesített kivitel (2. ábra); valamint az ugyanazon országokból az USA-ba és az Unióba irányuló összesített kivitel (3. ábra).



- (29) E tények alapján a Bizottság megerősítette, hogy az Unióba irányuló behozatal vizsgálati időszakban bekövetkezett növekedése (a megállapított egyéb váratlan fejleményeket is figyelembe véve) a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedés eredménye volt.

#### Kumulatív értékelés

- (30) A Bizottság továbbá arra a következtetésre jutott, hogy a behozatal növekedése valamennyi azonosított, váratlan fejlemény (globális kapacitásfelesleg, a piacvédelmi intézkedések és a harmadik országokban bevezetett kereskedelemlimitáló intézkedések, valamint a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedés) együttes eredménye. A több váratlan fejlemény egyidejű fennállása megerősíti az Unióba – az acélexport vonzó és jelentős piacára – irányuló behozatal növekedése és az azonosított váratlan fejlemények között megállapított logikai összefüggést.

## 1.2. Komoly károkozással való fenyegetés

- (31) Az eredeti megállapítás kimondta, hogy amennyiben az Unió nem vezet be védintézkedést, az a belső gyártókkal szemben komoly károkozással fenyeget, mivel a behozatal várhatóan tovább fog nőni, különösen – de nem kizárólagosan – a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedéssel előidézett kereskedelemeltérítés miatt, ami az árak és a mennyiségek tekintetében egyaránt fokozódó importnyomást eredményez<sup>(32)</sup>. A rendelet e szakasza részletesebben kifejti, hogy a végleges intézkedés bevezetésének időpontjában rendelkezésre álló bizonyítékok fényében miért állt fenn megalapozottan a komoly károkozással való fenyegetés. Ennek érdekében a rendelet e szakasza további magyarázattal és pontosítással szolgál a komoly károkozással való fenyegetés megállapítását megalapozó alábbi szempontokkal kapcsolatban: i. az uniós gazdasági ágazat helyzete és a 2017. évi részleges helyreállás okai; ii. az uniós piacvédelmi intézkedések szerepe az uniós gazdasági ágazat helyzetében; iii. a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedés hatása, beleértve az Unióba irányuló behozatal legutóbbi alakulását is; iv. az acél- és nyersanyagárak legutóbbi alakulása; v. a harmadik országbeli piacvédelmi intézkedések és a kapacitásfelesleg aktuális állása; vi. piaci kilátások és előrejelzések.

*Az uniós piac folyamatosan fennálló vonzereje*

- (32) A (1)–(4) preambulumbekzdésben a Bizottság kifejtette az uniós piac méret és árak szempontjából fennálló vonzerejét, valamint azt, hogy e jellemzők mennyiben járultak hozzá az uniós piacra irányuló behozatal növekvő mennyiségéhez a vizsgálati időszakban.
- (33) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy e jellemzők a végleges védintézkedés bevezetését megelőző vizsgálat lezárultakor változatlanul fennálltak, megerősítve, hogy az uniós piac méret<sup>(33)</sup> és árak tekintetében 2018-ban is vonzó piac volt. Az Unióba acélt exportáló főbb országok az érintett KN-kódok 48–81 %-a esetében az egyéb harmadik piacokhoz képest magasabb árat értek el az uniós piacon<sup>(34)</sup>. Ez megerősíti az árak tekintetében folyamatosan fennálló vonzert. Méret tekintetében az Unió továbbra is érintett exportpiac, amely egyes exportáló országok esetében – az exportáló országtól függően – a teljes kivitel közel 40 %-át, egyes országok esetében pedig mintegy 25 %-át teszi ki<sup>(35)</sup>.
- (34) A Bizottság továbbá arra a következtetésre jutott, hogy az értékelt adatok között nem szerepelnek olyan elemek, köztük az érdekelt felektől érkezett beadványok, amelyek arra utalnának, hogy az uniós piac a közeljövőben bármennyit is veszítene a vonzerejéből. Az e mellékletben bemutatott módon (példaként lásd az 1.2.3. és 1.2.5. alszakaszt) ugyanis az exportáló gyártóknak egyre kevesebb olyan alternatív értékesítési lehetőségük maradt, ahol a korábbiakkal megegyező vagy összemérhető exportvolumen érhetek volna el, ami a vonzó uniós piacra nehezedő importnyomás további fokozódását jelzi.

### 1.2.1. Az uniós gazdasági ágazat helyzete és a 2017. évi részleges helyreállásban közrejátszó tényezők

- (35) Az ideiglenes rendelet VI.1. szakasza és a végleges rendelet 5.1–5.3. szakasza ismertette az uniós gazdasági ágazat vizsgált időszak végi helyzetét, valamint a kármutatók alakulását 2013 óta, a Bizottság pedig mindezek alapján arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazat instabil és kiszolgáltatott helyzetben van.
- (36) A kiszolgáltatott helyzetnek a 2017. évi részleges javulás ellenére történő megállapítását számos olyan tényező magyarázta, amelyek csak 2017-ben tették lehetővé az uniós gazdasági ágazat számára, hogy összességében a behozatal folyamatos növekedése ellenére is erősebb jövedelmezőséget érjen el a korábbi évekhez képest<sup>(36)</sup>.
- (37) Először is az uniós gazdasági ágazat jövedelmezősége a vizsgált időszakban általában gyenge teljesítményt mutatott: veszteséges volt (2013) vagy nagyon alacsony nyereségszintet ért el (2014–2016). Noha az ágazat 2017-ben öt év óta először erősebb jövedelmezőségi szintet ért el, annak mértéke nem volt elégséges ahhoz, hogy ellensúlyozza a megelőző négyéves időszak teljesítményét. Számos termék kategória esetében a jövedelmezőség még ebben az évben is alacsony maradt. Három termék kategória továbbra is veszteséges volt, míg 13 termék kategória

<sup>(32)</sup> Lásd a végleges rendelet (90) és (110) preambulumbekzdését.

<sup>(33)</sup> Lásd OECD Acélbizottság: »Az acélkereskedelem és az acélkereskedelem-politikai intézkedések legutóbbi fejleményei«, 2018. szeptember 17–18., 8. o., 2. táblázat (ebből kiderül, hogy 2018-ban az Unió fő acélimportáló országként tovább erősítette világszintű pozícióját).

<sup>(34)</sup> Forrás: a Kereskedelmi Főigazgatóság számításai a Globális Kereskedelmi Atlasz adatai alapján (<https://ihsmarket.com/index.html>) – előfizetők számára elérhető nyers adatok. Részleteket az ügy aktájához fűzött, 2022. november 30-i feljegyzés 1. táblázata tartalmaz.

<sup>(35)</sup> Uo.

<sup>(36)</sup> A piacvédelmi intézkedések bevezetése egyes termék kategóriák esetében szintén hozzájárult a javuláshoz; ezek konkrét szerepét az 1.2.2. szakasz elemzi.

megközelítette a megtérülési küszöböt. Mindössze hét termékkategória volt képes ismét 6 % feletti nyereségszintet elérni 2017-ben <sup>(37)</sup>. E tekintetben 2017-ben egy további kulcsfontosságú tényező az értékesítési egységarak alakulásával és szintjével, valamint az előállítási költség előző évekhez viszonyított eltéréseivel függött össze. Az ár tekintetében 2017-ben mintegy 18 %-os növekedés (106 EUR/tonna) történt az előző évhez képest. Ugyanakkor, noha az említett évben az előállítási költség is nőtt (az előző évhez képest 82 EUR/tonnával) <sup>(38)</sup>, az uniós gazdasági ágazat a vizsgált időszak legnagyobb (pozitív) árrését (36 EUR/tonnát) tudta elérni a kettő között, ami magasabb jövedelmezőséget eredményezett <sup>(39)</sup>. A vizsgálat során elemzett legutóbbi fejlemények alapján azonban nem lehetett számítani e kivételes helyzet <sup>(40)</sup> tartós fennmaradására, és egyértelmű tendenciák jelezték a már zajló fordulatot (lásd az 1.2.4. szakaszt).

- (38) Másodszor: bár az uniós gazdasági ágazat 2013-hoz képest 2017-ben összességében 7 %-kal tudta növelni értékesítési volumenét <sup>(41)</sup>, ami hozzájárult az abban az évben elért teljesítményének részleges javulásához, arra egyértelműen nem volt képes, hogy teljes mértékben kihasználja az ugyanebben az időszakban az uniós piacon tapasztalt sokkal nagyobb mértékű felhasználásnövekedést (+14 %) <sup>(42)</sup>, bár 2017-ben továbbra is elegendő kapacitással rendelkezett (kapacitáskihasználása 2017-ben 76 % volt a 2016. évi 75 %-kal szemben) <sup>(43)</sup> ahhoz, hogy tovább növelje belföldi értékesítéseit. Említést érdemel, hogy az uniós gazdasági ágazat 2017-ben alig javította kapacitáskihasználását az előző évhez képest. E visszafogott teljesítmény azzal magyarázható, hogy az uniós gazdasági ágazatot az értékelt időszakban volumen és árak tekintetében egyaránt jelentős és növekvő importnyomás érte. A felhasználás növekedése valójában sokkal nagyobb mértékben kedvezett a behozatalnak, mint az uniós gyártóknak. Míg az uniós gyártók piaci részesedése éves összehasonlításban folyamatosan csökkent (87,2 %-ról 81,9 %-ra) <sup>(44)</sup>, a behozatal drasztikus növekedést mutatott (+71 %) <sup>(45)</sup>, ezáltal piaci részesedése a 2013. évi 12,7 %-ról 2017-ben 18,8 %-ra nőtt <sup>(46)</sup>. A behozatal piaci részesedése a legutóbbi időszakban 18,8 % volt, ami meghaladta a 2017. évi arányt (18,1 %) is. Ezek a tendenciák a behozatal folyamatos áralakításával magyarázhatók <sup>(47)</sup>, ami ennél fogva megakadályozta az uniós gazdasági ágazatot abban, hogy teljes mértékben (vagy legalább nagyobb mértékben) kiaknázza a piaci fejleményekben rejlő lehetőségeket.
- (39) Harmadszor: bár a piaci feltételek összességében javultak (a felhasználás, a belföldi értékesítés és az árszint egyaránt növekedett), az uniós gazdasági ágazat ezt továbbra sem volt képes nagyobb arányú foglalkoztatás formájában hasznosítani: a 2013–2017-es időszakban közel 10 000 munkavállalót veszített az Unióban <sup>(48)</sup>. 2017-ben a foglalkoztatási szint 2016-hoz képest nagyon kis mértékben csökkent. Végül a készletek 19 %-kal nőttek a vizsgálati időszakban, szintjük 2017-ben is magas maradt <sup>(49)</sup>.
- (40) Az uniós gazdasági ágazat tehát 2017-ben részben javította teljesítményét több tényezőnek – nevezetesen a felhasználás és a belföldi értékesítés növekedésének, valamint az acél- és a nyersanyagárak közötti nagyobb különbségnek – köszönhetően <sup>(50)</sup>, ezt azonban korlátozta az abban az évben elszenvedett importnyomás mértéke, ami nem tette lehetővé, hogy az uniós gazdasági ágazat az említett tényezők révén nagyobb előnyre tegyen szert. A piaci részesedés folyamatos csökkenése, a több termékkategóriára kiterjedő folyamatos áralakítás, valamint a foglalkoztatás helyreállításának elmaradása mind egyértelmű jele volt annak, hogy az ágazat nem épült fel teljes mértékben a korábbi évek negatív teljesítményének hatásaiból, és hogy az importnyomás érdemi akadályt jelentett a felépüléssel szemben.

<sup>(37)</sup> Az ideiglenes rendelet (53) preambulumbekzdése.

<sup>(38)</sup> Lásd az ideiglenes rendelet 15. táblázatát.

<sup>(39)</sup> E tendenciák értékelésére az érintett termék, nem pedig az egyes termékkategóriák tekintetében került sor.

<sup>(40)</sup> A vizsgált időszak összes évének összehasonlítása alapján.

<sup>(41)</sup> Lásd az ideiglenes rendelet 4. táblázatát.

<sup>(42)</sup> Uo.

<sup>(43)</sup> Lásd az ideiglenes rendelet 5. táblázatát.

<sup>(44)</sup> Lásd az ideiglenes rendelet 4. táblázatát.

<sup>(45)</sup> Lásd az ideiglenes rendelet 2. táblázatát.

<sup>(46)</sup> Uo.

<sup>(47)</sup> Lásd az ideiglenes rendelet III. mellékletét.

<sup>(48)</sup> Lásd a végleges rendelet 7. táblázatát.

<sup>(49)</sup> Lásd az ideiglenes rendelet 5. táblázatát.

<sup>(50)</sup> A közvetlenül megelőző piacvédelmi intézkedéseknek az uniós gazdasági ágazat 2017. évi teljesítményében játszott szerepét az 1.2.2. szakasz ismerteti.

- (41) Mivel a 2017-ben pozitívan alakuló tényezők közül néhány 2018-ban már negatívba fordult (lásd alább az acél- és nyersanyagárak legutóbbi alakulását és várt teljesítményét, valamint a felhasználás várható tendenciáit) egy olyan helyzetben, amikor volumen és ár tekintetében is az importnyomás növekedésére lehetett számítani, az uniós gazdasági ágazat pénzügyi helyzetére gyakorolt negatív hatás adódik.
- (42) Másképpen fogalmazva: noha az uniós gazdasági ágazat több kulcsfontosságú piaci tényező összességében pozitív alakulásának és a behozatal az előző évekhez képest lassabb 2017. évi növekedésének köszönhetően <sup>(51)</sup> részben felépült, az e tényezők többsége tekintetében 2018 végén észlelhető negatív fordulatból szükségszerűen következik az uniós gazdasági ágazat helyzetének romlása az importnyomás folyamatos további növekedésével összefüggésben, amelyet annak méretére és a várható piaci környezetre tekintettel az uniós gazdasági ágazat ezúttal nem képes elviselni. Ennek eredményeként az uniós gazdasági ágazat helyzete a vizsgálati időszak végén a behozatal további megugrásával szembeni kiszolgáltatottsággal volt jellemezhető.

#### 1.2.2. Az uniós piacvédelmi intézkedések szerepe az uniós gazdasági ágazat 2017. évi helyzetében

- (43) Ebben a szakaszban a Bizottság megadja a szükséges további magyarázatokat és alátámasztó adatokat arra vonatkozóan, hogy a piacvédelmi intézkedések milyen szerepet játszottak az uniós gazdasági ágazat 2017. évi részleges fellendülésében.
- (44) Először is, e vizsgálat elvégzése céljából a Bizottság a 2015-ben és 2016-ban bevezetett intézkedéseket választotta ki, mivel úgy ítélte meg, hogy részben ezeknek az intézkedéseknek tudhatók be az uniós gazdasági ágazat 2017. évi teljesítményére gyakorolt hatások <sup>(52)</sup>. E paraméterek alapján tehát a Bizottság 2017 előtt hat piacvédelmi intézkedést vezetett be a védintézkedés hatálya alá tartozó termékkategóriák behozatalára <sup>(53)</sup>.
- (45) Ezek az intézkedések a következők voltak <sup>(54)</sup>: Az (EU) 2015/501 bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(55)</sup>, az (EU) 2016/181 bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(56)</sup>, az (EU) 2016/1778 bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(57)</sup>, az (EU) 2016/113 bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(58)</sup>, az (EU) 2016/1777 bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(59)</sup> és az (EU) 2017/969 bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(60)</sup>.

<sup>(51)</sup> A teljes behozatal mintegy 1 millió tonnával nőtt, piaci részesedése pedig 2016 és 2017 között 17,9 %-ról 18,1 %-ra nőtt, ami mind abszolút, mind relatív értelemben elmarad az előző évi értéktől.

<sup>(52)</sup> Ennek kapcsán a Bizottság úgy ítélte meg, hogy például egy 2013-ban bevezetett piacvédelmi intézkedés időben túlzottan messze esik ahhoz, hogy kapcsolódhasson az Unió 2017. évi teljesítményének javulásához, ezért a kiválasztott intézkedések pontosabb és megfelelőbb alapot nyújtanak az elemzéshez.

<sup>(53)</sup> Egyes esetekben az adott termékre vonatkozó piacvédelmi intézkedés hatálya az érintett KN-kódok tekintetében nem feltétlenül egyezik teljes mértékben a védintézkedés szerinti megfelelő termékkategória termékmeghatározásával, így az értékelés közelítő jellegű.

<sup>(54)</sup> Az e rendeletekre való hivatkozások az ideiglenes intézkedést bevezető rendeletekre vonatkoznak, mivel gyakorlati okokból, amíg érvényben van egy (ideiglenes vagy végleges) vám, feltételezhető, hogy hasonló hatást gyakorol a kereskedelem volumenére. Mindezen esetekben a vizsgálat végleges intézkedés bevezetését eredményezte.

<sup>(55)</sup> A Bizottság (EU) 2015/501 végrehajtási rendelete (2015. március 24.) a Kínai Népköztársaságból és Tajvanról származó, rozsdamentes acélból készült, hidegen síkhengerelt termékek behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről, HL L 79., 2015.3.25., 23. o.

<sup>(56)</sup> A Bizottság (EU) 2016/181 végrehajtási rendelete (2016. február 10.) a Kínai Népköztársaságból és az Oroszországi Föderációból származó egyes hidegen síkhengerelt acéltermékek behozatalára vonatkozó átmeneti dömpingellenes vám kivetéséről, HL L 37., 2016.2.12., 1. o.

<sup>(57)</sup> A Bizottság (EU) 2016/1778 végrehajtási rendelete (2016. október 6.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről, HL L 272., 2016.10.7., 33. o.

<sup>(58)</sup> A Bizottság (EU) 2016/113 végrehajtási rendelete (2016. január 28.) a Kínai Népköztársaságból származó kiváló fáradási tulajdonsággal rendelkező betonacél rudak behozatalára vonatkozó átmeneti dömpingellenes vám kivetéséről, HL L 23., 2016.1.29., 16. o.

<sup>(59)</sup> A Bizottság (EU) 2016/1777 végrehajtási rendelete (2016. október 6.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, ötvözetlen vagy más ötvözött acélból készült durvalemezek behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről, HL L 272., 2016.10.7., 5. o.

<sup>(60)</sup> A Bizottság (EU) 2017/969 végrehajtási rendelete (2017. június 8.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről és a Kínai Népköztársaságból származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló (EU) 2017/649 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról, HL L 146., 2017.6.9., 17. o.

- (46) A Bizottság megállapította, hogy ezekben a termékkategóriákban az uniós gyártók jövedelmezősége szisztematikusan javult az intézkedések bevezetését követő évben. A Bizottság ugyanis megállapította, hogy 2017-ben a jövedelmezőség általánosságban javult <sup>(61)</sup>, bár számos kategória esetében a jövedelmezőség alacsony maradt, különösen a közvetlenül megelőző piacvédelmi intézkedések hatálya alá tartozó termékkategóriák esetében, és hogy a szóban forgó piacvédelmi intézkedések hatálya alá nem tartozó harmadik országok importárai 2017-ben a piacvédelmi intézkedések bevezetését követően általában átmenetileg emelkedtek <sup>(62)</sup>.
- (47) Ezenkívül a közvetlenül megelőző piacvédelmi intézkedésekkel érintett mennyiségek a figyelembe vett időszakban a közvetlenül megelőző piacvédelmi intézkedések hatálya alá tartozó termékkategóriák teljes behozatalának mintegy 40 %-át tették ki <sup>(63)</sup>, az uniós piacon belüli volumenük pedig az e piacvédelmi intézkedések bevezetését követő években több mint 90 %-kal csökkent <sup>(64)</sup>. Ezért a tisztességtelen kereskedelmet megvalósító behozatalnak az intézkedések bevezetésével járó jelentős csökkenése általában lehetővé tette az uniós gyártók és más exportáló országok számára, hogy 2017-ben emeljék értékesítési áraikat.
- (48) Emellett a közvetlenül megelőző piacvédelmi intézkedések hatálya alá tartozó valamennyi termékkategória jövedelmezősége jelentősen javult <sup>(65)</sup>, 2017-ben több esetben is meghaladta a 6 %-ot <sup>(66)</sup>. A többi kategória esetében változatosabb kép alakult ki: néhány kategóriában a jövedelmezőség meghaladta vagy megközelítette a 6 %-ot <sup>(67)</sup>, más kategóriák javulást mutattak ugyan, azonban jövedelmezőségük továbbra is gyenge vagy alacsony maradt <sup>(68)</sup>, megint mások pedig veszteségesek voltak vagy 1 % körüli jövedelmezőséget értek el <sup>(69)</sup>, függetlenül a közvetlenül megelőző tendenciáktól. Ez azt mutatja, hogy a jövedelmezőség alakulása tekintetében a kép nem volt minden kategóriára kiterjedően egységes, és hogy összességében a legtöbb kategória <sup>(70)</sup> – ha helyzete néhány esetben javult is az előző évhez képest – 2017-ben vagy veszteséges volt, vagy gyenge jövedelmezőséggel rendelkezett. Mindez egyúttal megerősíti, hogy az uniós gazdasági ágazat helyzete összességében az előző évhez képest elért javulás ellenére is instabil maradt.
- (49) Az alábbiakban kifejtett módon azonban a 2017. évi árnövekedés tendenciája átmenetinek bizonyult: 2018-ban megfordult, amikor az Uniónak a főként piacvédelmi intézkedések hatálya alá nem tartozó harmadik országokból érkező behozatal megugrásával, valamint a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedés által okozott kereskedelemeltérítéssel kellett szembenéznie. Ez megmutatkozik a behozatal volumenében, amely a legutóbbi időszakban rekordmennyiséget, 31 314 tonnát ért el a néhány termékkategóriában a közelmúltban bevezetett piacvédelmi intézkedések ellenére. Ez azt mutatta, hogy bár a közvetlenül megelőző piacvédelmi intézkedések hozzájárultak az uniós gazdasági ágazat helyzetének részleges és átmeneti javulásához, az intézkedések hatálya alá nem tartozó exportáló országok számára is előnyösek voltak, amelyek uniós piaci jelenléte szintén számottevő növekedésnek indult <sup>(71)</sup>.
- (50) A Bizottság ennek alapján megerősítette, hogy a piacvédelmi intézkedések bevezetése e kategóriák tekintetében hozzájárult az uniós gyártók általános teljesítményéhez <sup>(72)</sup>.

<sup>(61)</sup> Forrás: a Kereskedelmi Főigazgatóság elemzése a vonatkozó intézkedésekben közzétett kármutatókról, valamint az uniós gazdasági ágazat által az eredeti védintézkedési vizsgálat keretében terméktípusonként kitöltött kérdőívek elemzése. További részleteket az ügy aktájához fűzött 2022. november 30-i feljegyzés 4. táblázata tartalmaz.

<sup>(62)</sup> Forrás: Eurostat.

<sup>(63)</sup> E vizsgálatok keretében a piacvédelmi intézkedések hatálya alá tartozó behozatok összege (bár a behozatok különböző vizsgálati időszakokra és különböző évekre, pl. a 2013–2015-ös időszakra vonatkoznak) valamivel meghaladta az 5 millió tonnát.

<sup>(64)</sup> Forrás: a vonatkozó vizsgálati időszak behozatali volumenére vonatkozóan a Kereskedelmi Főigazgatóság saját piacvédelmi ügyeinek elemzése; az egyes vizsgálatok vizsgálati időszakát követő behozatali adatok tekintetében az Eurostat.

<sup>(65)</sup> Az 1., 2., 7., 9., 12. és 13. kategória.

<sup>(66)</sup> Az 1., 2. és 9. kategória.

<sup>(67)</sup> Lásd a 4., 8. és 14. kategóriát.

<sup>(68)</sup> Lásd az 5., 6., 15., 16. és 26. kategóriát.

<sup>(69)</sup> Lásd a 3., 17., 18., 20., 21., 22., 23., 25. és 28. kategóriát.

<sup>(70)</sup> Az ideiglenes intézkedés hatálya alá tartozó összesen huszonhárom kategóriából legalább tizenöt (ezek alábontását az ideiglenes rendelet III. melléklete tartalmazza).

<sup>(71)</sup> Az 1. kategóriában például, ahol Kína 2016 októberében piacvédelmi intézkedések hatálya alá került, Törökország növelte uniós piaci jelenlétét, amely a 2016. évi 1 062 247 tonnát követően 2017-ben 2 millió tonnát, 2018-ban közel 3 millió tonnát ért el. Hasonlóképpen India a 2016. évi 443 551 tonnáról 2017-ben 1 121 334 tonnára, Egyiptom pedig 47 400 tonnáról 409 432 tonnára növelte uniós exportját.

<sup>(72)</sup> Az 1.2.1. szakasz ismerteti az uniós gazdasági ágazat érintett termékkel kapcsolatos általános javulásának okait.

- (51) Emellett az 1.2.1. és az 1.2.2. szakaszban foglalt érvelésből egyértelműen kiderült, hogy az Unió részleges felépülését indokoló egyes tényezők (pl. a felhasználás) eltérő mértékű és jellegű hatásokkal, illetve előnyökkel jártak az uniós gyártók és az exportáló országok számára, mivel utóbbiak az uniós piacon való jelenlétüket jelentősen (volumen tekintetében +71 %-kal) növelhették azon uniós gyártók kárára, amelyek veszítettek piaci részesedésükből, és a behozatal folyamatos növekedéséhez képest csak viszonylag szerény (+7 %-os) növekedést értek el a teljes értékesítési volumenben.

### 1.2.3. A 232. szakasz szerinti amerikai intézkedés hatása

- (52) A végleges rendeletben <sup>(73)</sup> a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kereskedelmi forgalom uniós piacra irányuló, jelentős mértékű eltérése a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedésnek tulajdonítható.
- (53) E tekintetben a Bizottság részletesebb elemzést végzett az Unióba és az USA-ba irányuló behozatal szerkezetéről, mind összességében, mind pedig egyes exportáló országok magatartásának további elemzése révén. Az Egyesült Államokba és az Unióba irányuló behozatalt összehasonlító elemzés szerint míg 2018 első felében az Egyesült Államokba irányuló behozatal közel egymillió tonnával csökkent (-7 %) 2017 azonos időszakához képest, az Unióba irányuló behozatal ezzel ellentétes, szinte azonos mértékű tendenciát követett: a behozatal 1,2 millió tonnával (+7 %) nőtt (lásd a (26) preambulumbekendést). A 2018 második felében 2017 azonos időszakához képest bekövetkezett fejlemények értékelésekor az ellentétes tendenciák még hangsúlyosabbá válnak. Az Egyesült Államokba irányuló behozatal ugyanis 2,4 millió tonnával (-19 %) csökkent, míg az Unióba irányuló behozatal több mint 2 millió tonnával nőtt (+15 %) <sup>(74)</sup>.
- (54) Ennek eredményeként az Egyesült Államokba irányuló behozatal évi 3,3 millió tonnával csökkent (-13 %), az Unióba irányuló behozatal pedig 3,2 millió tonnával nőtt (+11 %), amelyből az Egyesült Államok esetében a teljes volumencsökkenés 72 %-ára, az Unió esetében pedig a behozatal növekedésének 63 %-ára 2018 második felében került sor <sup>(75)</sup>.
- (55) Ezért a behozatal 2018 második felében tapasztalt felgyorsulásának üteme és nagyságrendje azt mutatta, hogy a 232. szakasz szerinti, néhány hónapja már hatályban lévő amerikai intézkedés fokozatosan egyre nagyobb hatást váltott ki, és hogy az exportáló országok gyorsan alkalmazkodtak az új piaci helyzethez <sup>(76)</sup>.
- (56) Az exportáló országok által az USA és az EU piacán tanúsított magatartást behatóbban vizsgálva a Bizottság megerősítette ezt a tendenciát. Például olyan országokban, mint Törökország, Oroszország, Dél-Korea és Tajvan <sup>(77)</sup>, amelyek jelentős mennyiségben exportáltak az Egyesült Államokba és az Unióba, 2018-ban 2017-hez képest a következő tendenciák voltak megfigyelhetők: Törökország mintegy 850 000 tonnával csökkentette az Egyesült Államokba irányuló kivitelét (-45 %), ugyanakkor 2,6 millió tonnával növelte az Unióba irányuló kivitelét (+56 %). Hasonlóképpen Oroszország amerikai kivitele több mint 250 000 tonnával csökkent (-36 %), uniós

<sup>(73)</sup> Lásd a végleges rendelet (57)–(62) preambulumbekendését és 12. táblázatát.

<sup>(74)</sup> Az acél 2017. évi uniós átlagárából kiinduló, a volumen alakulását összefüggéseibe helyező alapszámítás szerint az uniós gazdasági ágazat mintegy 1,4 milliárd EUR értékű belföldi értékesítéstől eshet el a megnövekedett behozatal miatt. Ez azt mutatja, hogy e többletértékesítések potenciális hatása releváns volt.

<sup>(75)</sup> Ehhez képest az Unióba irányuló behozatal növekedése 2016 és 2017 között sokkal kisebb mértékű, mintegy 1 millió tonna volt.

<sup>(76)</sup> Lásd még OECD Acélbizottság: »Az acélkereskedelem és az acélkereskedelem-politikai intézkedések legutóbbi fejleményei«, 2018. szeptember 17–18., 8. o., 2. táblázat.

<sup>(77)</sup> A végleges védintézkedés elfogadásakor csak a következő négy, az Unióba irányuló behozatalt érintő piacvédelmi intézkedés volt hatályban, három Oroszországgal és egy Tajvannal szemben: A Bizottság (EU) 2017/1795 végrehajtási rendelete (2017. október 5.) a Brazíliából, Iránból, Oroszországból és Ukrajnából származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről, valamint a Szerbiából származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalával kapcsolatos vizsgálat megszüntetéséről, HL L 258., 2017.10.6., 24. o. A Bizottság (EU) 2016/1328 végrehajtási rendelete (2016. július 29.) a Kínai Népköztársaságból és az Oroszországi Föderációból származó egyes hidegen síkhengerelt acéltermékek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről, HL L 210., 2016.8.4., 1. o. A Bizottság (EU) 2018/1469 végrehajtási rendelete (2018. október 1.) az Oroszországból és Ukrajnából származó egyes varrat nélküli vas- vagy acélcsövek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet 11. cikke (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről, HL L 246., 2018.10.2., 20. o. A Bizottság (EU) 2015/1429 végrehajtási rendelete (2015. augusztus 26.) a Kínai Népköztársaságból és Tajvanról származó, rozsdamentes acélból készült hidegen síkhengerelt termékek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről, HL L 224., 2015.8.27., 10. o.



kivitele 870 000 tonnával nőtt (+23 %); Dél-Korea amerikai kivitele több mint 880 000 tonnával csökkent (-27 %), uniós kivitele mintegy 250 000 tonnával nőtt (+8 %); végül Tajvan amerikai kivitele mintegy 160 000 tonnával csökkent (-14 %), uniós kivitele pedig több mint 500 000 tonnával nőtt (+40 %) <sup>(78)</sup>.

- (57) Az adatok tehát azt mutatták, hogy az exportáló gyártók általában képesek voltak az Egyesült Államokban kieső mennyiségek legalább egy részét az uniós piacra szállítani, egyes esetekben pedig jóval az USA-ban kieső mennyiséget meghaladóan növelni uniós piaci jelenlétüket. Tekintettel az amerikai piac méretére <sup>(79)</sup>, valamint arra, hogy a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedés az alkalmazásának első hónapjaiban járt, így még nem érte el a kívánt teljes hatást <sup>(80)</sup>, ésszerűen feltételezhető volt, hogy az USA-ba irányuló export továbbra is jelentős mértékben csökken, és hogy az exportáló gyártók képesek lesznek alkalmazkodni a kialakult körülményekhez, és még tovább növelni jelenlétüket az uniós piacon.
- (58) A Bizottság ezért megerősítette, hogy a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedés a közeljövőben a kereskedelem még nagyobb mértékű eltérítéséhez eredményezheti az uniós piac felé.

#### 1.2.4. Az acél- és nyersanyagárak legutóbbi alakulása

- (59) A végleges rendeletben a Bizottság megállapította, hogy »az uniós acélárak terén 2018. harmadik negyedétől csökkenő tendencia kezdett mutatkozni« <sup>(81)</sup>.
- (60) E tekintetben a Bizottság az 1.2.1. szakaszban megjegyezte, hogy az uniós gazdasági ágazat teljesítményének 2017. évi részleges javulását magyarázó tényezők egyike az volt, hogy az acélárak és a nyersanyagköltségek közötti különbség nagyobb volt, mint a vizsgált időszak bármely korábbi évében. A végleges intézkedés bevezetését megelőző legutóbbi fejlemények további részletes elemzése azonban azt mutatta, hogy a tendencia megfordult, és a két érték közötti pozitív különbség fokozatosan szűkül, amelynek így negatív hatása lenne az uniós gazdasági ágazat gazdasági teljesítményére.
- (61) Amint azt a 4. ábra is mutatja <sup>(82)</sup>, az uniós acélárak 2018 második felében folyamatosan csökkentek. Ez a tendencia várhatóan folytatódni fog a bizonytalan piaci kilátások (lásd az 1.2.6. szakaszt), valamint a volumen és az árak tekintetében jelentkező folyamatos és egyre erősebb importnyomás miatt, amely a romló vagy bizonytalan piaci feltételek mellett valószínűleg lefelé hajtja az árakat, ennél fogva nem teszi lehetővé az uniós gazdasági ágazat számára, hogy árait a megnövekedett költségekhez igazítsa. Az 5. grafikon <sup>(83)</sup> azt mutatja, hogy az acélgyártás egyes fő nyersanyagainak ára ugyanebben az időszakban folyamatosan emelkedett.

<sup>(78)</sup> Forrás: az Egyesült Államokból származó import tekintetében a GTA; az uniós import tekintetében az Eurostat.

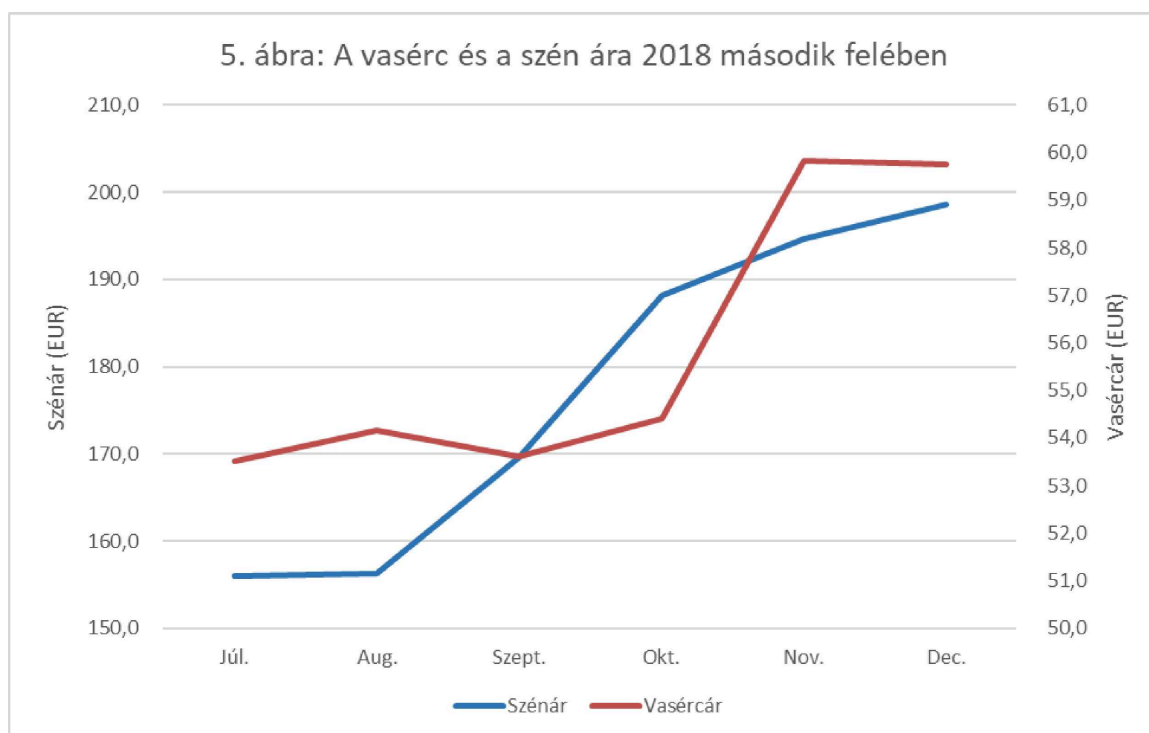
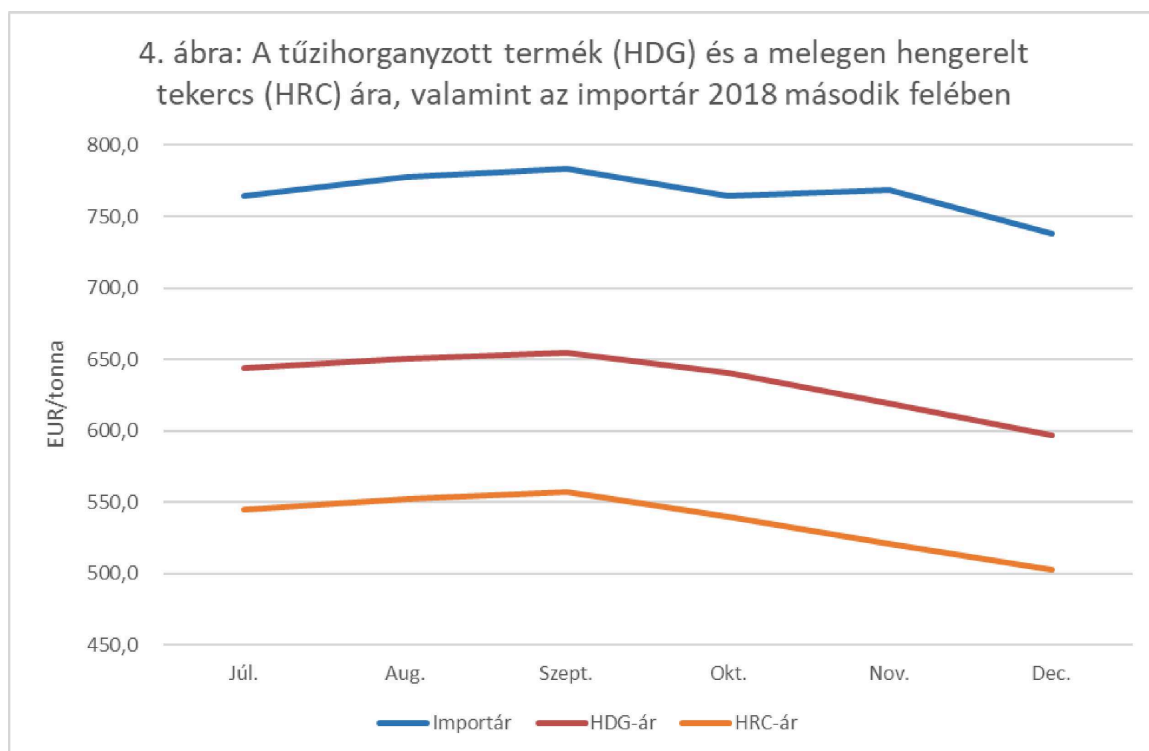
<sup>(79)</sup> Méretét tekintve az USA acélpiaca a legjelentősebb behozatali célszágok közé tartozott – lásd OECD: »Az acélkereskedelem és az acélkereskedelem-politikai intézkedések legutóbbi fejleményei«, DSTI/SC(2018)3, 9. o., 3. táblázat.

<sup>(80)</sup> Lásd az ideiglenes rendelet (35) preambulumbekzdését: »Az USA kiszámította, hogy a 232. szakasz szerinti intézkedések keretében minden termékre egységesen kivetett vám, amely alól szinte egyetlen ország sem képez kivételt, a behozatalt hozzávetőleg 13 millió tonnával – az uniós felhasználás 7 %-ának megfelelő mennyiséggel – kell, hogy csökkentse.«

<sup>(81)</sup> Lásd a végleges rendelet (89) preambulumbekzdését.

<sup>(82)</sup> Forrás: Eurostat (importárak), S&P Global Commodity Insights (HDG és HRC).

<sup>(83)</sup> Forrás: S&P Global Commodity Insights.



- (62) E tendenciák tehát, amelyek esetében a közeljövőben nem mutatkoztak a fordulat jelei, együttesen még nehezebb pénzügyi helyzetbe hozzák az uniós gazdasági ágazatot.
- (63) Emellett a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a további importnyomás valószínű forgatókönyve esetén, valamint egy olyan piacon, ahol nem várható jelentős növekedés, a belföldi árak alakulásának az eredeti vizsgálatban azonosított tendenciája erősödik majd. Ez további nehézségeket okoz azon uniós gyártók számára, amelyek azzal a döntéssel szembesülnek, hogy a fenntarthatóbb árak rovására versenyeznek a piaci részesedésért, vagy a piaci részesedésük folyamatos elvesztésével magasabb árszintet tartanak fenn. A pénzügyi teljesítmény tekintetében mindkét forgatókönyv negatív hatása várható.
- (64) A Bizottság megállapította továbbá, hogy az árak vázolt alakulása egybeesett azzal az időszakkal, amelyben – 2018. július közepe óta – már ideiglenes védintézkedés volt hatályban. Ez tehát azt mutatja, hogy az exportáló országok az intézkedés keretében még agresszívebb behozatali magatartást tanúsítottak, és annak ellenére, hogy ideiglenes védintézkedés van hatályban, továbbra is érdekeltek abban, hogy nagy mennyiséggel lépjenek be az uniós piacra.

#### 1.2.5. A harmadik országbeli piacvédelmi intézkedések és a kapacitásfelesleg aktuális állása

- (65) Az 1.1.1. és az 1.1.2. szakaszban a Bizottság ismertette a harmadik országbeli piacvédelmi intézkedések és a kapacitásfelesleg alakulását, valamint legutóbbi helyzetét. Ezen információk alapján a Bizottság igen valószínűtlennek ítélte a fennálló helyzet fordulatát a közeljövőben. Például a piacvédelmi intézkedéseket általában öt évre vezetik be, és azok további időszakra meghosszabbíthatók. Különösen mivel az intézkedések közül sokat az uniós acélipari védintézkedés elfogadását megelőző néhány éven belül vezettek be<sup>(84)</sup>, azok legalábbis a közeljövőben várhatóan hatályban maradnak. Ami a kapacitásfelesleget illeti, a Bizottság által említett jelentésekből nem derült ki a kapacitásfelesleg érdemi csökkenésére utaló jelek megléte, leginkább az, hogy az ágazat globális kapacitásfeleslege várhatóan még tovább súlyosbodik<sup>(85)</sup>. Az acélipari kapacitásfelesleggel foglalkozó globális fórum ugyanis szintén arra az igen egyértelmű következtetésre jutott, hogy a kapacitásfelesleg 2018 végén is folyamatos problémát jelent. Megállapítása szerint az acélgyártási kapacitásfelesleg – az ágazatot tartósan sújtó globális kihívásként – a fejlett, a feltörekvő és a fejlődő gazdaságokban egyaránt jelentős nehézségeket okoz az acélgyártók számára<sup>(86)</sup>.
- (66) Az e tényezők által az uniós piacon a behozatal jelentős növekedése formájában okozott bizonyított hatásokat az 1.1. szakasz, valamint a végleges rendelet részletezi. Mivel számítani lehetett arra, hogy e tényezők a közeljövőben is fennmaradnak, valószínűsíthető volt, hogy hatásaik is ugyanolyan természetűek lesznek, ezért a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedéssel együtt az Unióba irányuló behozatal további növekedéséhez vezetnek, ami védintézkedés hiányában negatív hatást gyakorol az uniós gazdasági ágazatra.
- (67) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy ezek az elemek a közeljövőben továbbra is fontos szerepet fognak játszani az uniós acélpiacon, és így relevánsak a komoly károkozással való fenyegetés elemzése szempontjából.

#### 1.2.6. Piaci kilátások és előrejelzések

- (68) A vizsgált időszakban az uniós piacon az acélfelhasználás éves összehasonlításban növekedést mutatott<sup>(87)</sup>. Ez a tendencia lehetővé tette az uniós gazdasági ágazat számára, hogy általánosságban növelje értékesítési volumenét, ez viszont lehetővé tette számára, hogy bizonyos mértékig tompítsa az importnyomás vele szembeni hatásait, amelyek a tartós áralakulás és a piaci részesedés folyamatos csökkenése formájában jelentek meg. Az 1.2.1. szakaszban

<sup>(84)</sup> Az intézkedések elfogadásához vezető vizsgálatok közül mintegy 140 2015-ben vagy azt követően indult, ezért azok elvben legalább 2021-ig (azaz legalább 2 évvel az uniós védintézkedési vizsgálat lezárását követően) hatályban maradnak. Forrás: a WTO integrált kereskedelem-politikai adatportálja (I-TIP).

<sup>(85)</sup> Lásd OECD, »Recent Developments in Steelmaking Capacity« (Az acélgyártási kapacitás legutóbbi alakulása), DSTI/SC(2018)2/FINAL: »a bejelentett beruházási projektekre vonatkozó aktualizált információk arra engednek következtetni, hogy jelenleg közel bruttó 52 millió tonna kapacitásbővítés van folyamatban, amelynek üzembe állítására a 2018–2020-as hároméves időszakban sor kerülhet. További 39 millió tonna kapacitásbővítés van tervezési szakaszban, amelynek üzembe állítása szintén megtörténhet ugyanebben az időszakban.«

<sup>(86)</sup> Az acéliparban kialakult kapacitásfelesleggel foglalkozó globális fórum miniszteri jelentése, 2018. szeptember 20., 2. bekezdés.

<sup>(87)</sup> Végleges rendelet, 4. táblázat.

kifejtett módon 2017-ben az értékesítés bővülése az összességében és a költségek alakulásával összehasonlítva egyaránt normalizálódó árakkal összefüggésben lehetővé tette az uniós gazdasági ágazat számára, hogy részben felépüljön a korábbi évek következetesen negatív pénzügyi teljesítményéből. Az 1.2.4. szakaszban a Bizottság az uniós acélárak csökkenő tendenciáját állapította meg, a nyersanyagárak egyidejű emelkedése mellett.

- (69) A Bizottság ezután számos speciális piaci forrás elemzésével értékelte a vizsgálat lezárását követő időszakra vonatkozó gazdasági kilátásokat és előrejelzéseket annak érdekében, hogy felmérje a komoly károkozással való fenyegetés fennállását.
- (70) E tekintetben a források következetesen azt a forgatókönyvet vetítették előre, amely szerint a közeljövőben világszerte csökken az acél iránti kereslet. A World Steel Association megállapította, hogy »az acél iránti kereslet csökkenése 2019-ben is folytatódni fog [...]«. A megállapodás nélküli brexit és a kereskedelmi háború kockázatot jelent«<sup>(88)</sup>. Emlékeztetett arra is, hogy »míg az acél iránti kereslet 2017-ben tapasztalt élénkülése 2018-ban is töretlen maradt, a kockázatok növekedtek. A fokozódó kereskedelmi feszültségek és a devizaárfolyamok ingadozásai növelik a bizonytalanságot«<sup>(89)</sup>.
- (71) Az OECD megállapította, hogy »az acélpiaci feltételek helyreállása a tartós strukturális egyensúlyhiány miatt instabilnak tűnik«<sup>(90)</sup>. Más piaci forrásoknál, például az S&P Global Platts világpiaci kilátásokról szóló 2018. decemberi közleményében ugyanez a bizonytalansághézag fogalmazódott meg.
- (72) Emellett az acéliparban kialakult kapacitásfelesleggel foglalkozó globális fórum 2018 szeptemberében arra a következtetésre jutott, hogy »míg az acélpiaci feltételek 2017-ben némi ciklikus fellendülést mutattak, a globális acélkereslet mögöttes tendenciája továbbra is gyenge, és a kapacitásfelesleg továbbra is jelentős«<sup>(91)</sup>.
- (73) Ugyanebben a szellemben az EU acélszövetsége, az Eurofer megállapította, hogy »az USA-val meglévő kereskedelmi súrlódások a mérséklődő globális kereslettel együttesen azt sugallják, hogy a külső kockázatok tovább fokozódhatnak, ami viszont növelné a bizonytalanságot és rontaná az uniós acélfelhasználók kilátásait«<sup>(92)</sup>.
- (74) Az elemzés során felhasznált, különböző forrásokból származó adatok tehát egybehangzóan azt a várakozást tükrözték, hogy az acélfelhasználás legfeljebb szerény mértékben fog növekedni, bár ez sem biztos, hiszen a kilátások a növekvő bizonytalanság közepette romlanak. Ennek eredményeként a stagnáló globális acélkereslet miatt még valószínűbb, hogy az acélexportőrök a vonzó uniós piacon értékesítenek.

*A komoly károkozással való fenyegetésre vonatkozó következtetés*

- (75) Az ebben a szakaszban elemzett adatok megerősítették, hogy a behozatal volumene nagy valószínűséggel érdemben növekedni fog, ennélfogva az importnyomás mind a mennyiségek, mind az árak tekintetében állandósul a tartósan fennálló kapacitásfelesleg és a harmadik országokban egyre nagyobb számban bevezetett piacvédelmi intézkedések miatt, amelyek exportra gyakorolt hatása továbbra is fennáll. Emellett a 232. szakasz szerinti amerikai intézkedés hatásai valószínűleg hónapról hónapra egyre erőteljesebben érezhetők lesznek, ami további nyomást gyakorol az uniós piacra a kereskedelem eltérítésének fokozott kockázata révén, amelynek első jelei már megmutakoztak.
- (76) Mindezek alapján a Bizottság megerősítette az acél- és nyersanyagárak 2018 második felében tapasztalt ellentétes tendenciáit, valamint a közeljövő bizonytalan piaci kilátásait is.
- (77) Ezért az e mellékletben vizsgált elemekre és az eredeti megállapításban foglaltakra tekintettel a Bizottság megerősítette, hogy fennállt a komoly károkozással való fenyegetés, amely komoly károkozás be is következett volna, ha a Bizottság nem vezetett volna be végleges védintézkedést.

<sup>(88)</sup> Lásd World Steel Association: »Global Steel Market Outlook« (Globális acélpiaci kilátások); bemutatására az OECD acélbizottsága (OECD Steel Committee) 2018. szeptember 17-i ülésén került sor.

<sup>(89)</sup> Lásd World Steel Association: »Worldsteel Short Range Outlook«, 2018. október, sajtóközlemény.

<sup>(90)</sup> Lásd OECD: »Steel Market Developments« (Az acélpiac alakulása), az OECD acélbizottsága 85. ülése, 2018. szeptember. Lásd még OECD: »Global Economic Outlook« (Világ gazdasági kilátások), 2018. szeptember 17. (7. és 8. oldal), amely (az Unióra vonatkozóan is) a növekedési várakozások lefelé történő módosításával számol, továbbá megfogalmazza, hogy »a globális kereskedelem a növekvő kereskedelempolitikai bizonytalanságok közepette lassult«.

<sup>(91)</sup> Az acéliparban kialakult kapacitásfelesleggel foglalkozó globális fórum miniszteri jelentése, 2018. szeptember 20., 2. bekezdés.

<sup>(92)</sup> Lásd Eurofer: »Economic and Steel Market Outlook 2018-2019« (Gazdasági és acélpiaci kilátások 2018–2019), 2018. október 25.

### 1.3. A behozatal növekedését eredményező kötelezettségek

- (78) Az 1994. évi GATT XIX. cikke (1) bekezdésének a) pontja a vonatkozó részben a következő kikötést tartalmazza: »ha [a tag] e megállapodásból eredő kötelezettségei – beleértve a vámengedményeket is – hatása következtében bármely terméket az adott [tag] területére e megnövekedett mennyiségben importálják [...]«.
- (79) A szóban forgó termék több tarifacsoportból áll <sup>(93)</sup>.
- (80) E tarifacsoportokkal kapcsolatban az Európai Unió a többoldalú kereskedelmi tárgyalások korábbi fordulói során tett vámengedmények eredményeként az alábbi tarifális kötelezettséget vállalta <sup>(94)</sup>:
- 0 %-os értékvám.
- (81) Az engedményeket a védintézkedés megállapításakor az Európai Unió 2016. december 1-jén EU CLXXIII számon hitelesített, módosított engedményes listája I. részének II. szakasza rögzítette <sup>(95)</sup>. Az említett lista »Egyéb vámok és illetékek« oszlopa a fenti tarifacsoportok tekintetében nem tartalmaz bejegyzést.
- (82) Az Európai Uniónak a GATT-hoz csatolt, annak az 1994. évi GATT II. cikke (7) bekezdésének alapján részét képező engedményes listájában szereplő engedmények eredményeként az Európai Unió a védintézkedés megállapításakor az 1994. évi GATT alapján különösen a következő kötelezettségeket vállalta: Az előzőekben felsorolt termékek behozatalára vonatkozó nem tarifális korlátozásokat tiltó XI. (1) bekezdése, és különösen az 1994. évi GATT II. cikke (1) bekezdése a) és b) pontjának első és második mondata. A II. cikk (1) bekezdése b) pontjának első mondata értelmében az Unió – alkalmazandó kivétel hiányában – nem vehet ki rendes vámokat a szóban forgó termékre az EU engedményes listájának vonatkozó részében meghatározott és előírt, azaz az egyes érintett vámtételekre vonatkozó, az előzőekben említett zéró mértékű vámtételeket meghaladó mértékben. A védintézkedés eredeti megállapításának, valamint a végleges védintézkedés bevezetésének időpontjában a szóban forgó tarifacsoporttól függően az EU által a védintézkedés hatálya alá tartozó termékre alkalmazott importvámok 0 %-os mértékűek voltak. Másikféleképpen fogalmazva: a rendes vámok esetében az alkalmazott vámtarifák már az 1994. évi GATT II. cikke (1) bekezdése a) és b) pontjának első mondata által megengedett maximális vámtételek voltak. Az egyéb vámok vagy illetékek tekintetében a II. cikk (1) bekezdése b) pontjának második mondata alapján a rendes vámtól eltérő további vámok vagy illetékek bevezetése nem volt lehetséges.
- (83) A védintézkedés tárgyát képező terméket (a végleges védintézkedésben megállapított módon) az 1994. évi GATT (annak XI. cikke (1) bekezdése a) és b) pontjának első és második mondata) alapján vállalt fenti kötelezettségek eredményeként importálták megnövekedett mennyiségben, mivel e kötelezettségek, valamint az Európai Unió által a többoldalú kereskedelmi tárgyalások egymást követő fordulói során nyújtott vámengedmények növelték és biztosították a védintézkedés hatálya alá tartozó termék importjának piacra jutási feltételeit az Európai Unió piacán. Az Európai Unió fent említett vámkötelezettségei a behozatal növekedését eredményezték, és nem biztosítottak mozgásteret az EU-nak arra, hogy védintézkedés bevezetése helyett növelje a rendes vámokat. Ez egyúttal magyarázatot ad arra is, hogy a szóban forgó kötelezettségek milyen módon eredményezték a behozatal olyan növekedését, amelynek kapcsán fennáll a komoly károkozással való fenyegetés.
- (84) Az ezzel egyidejűleg meghatározott GATT-kötelezettségek megakadályozták az EU-t abban, hogy növelje a szóban forgó termékre alkalmazott behozatali vámokat. Így az Európai Uniónak »az 1994. évi GATT-egyezményből eredő kötelezettségei [voltak, amelyek] korlátozták az Unió azon képességét, hogy megelőzze vagy orvosolja a behozatal növekedéséből eredő kárt«. Ezzel egyidejűleg az Európai Unió a védintézkedése »miatt felfüggesztette ezeket a kötelezettségeket«.

<sup>(93)</sup> Lásd a végleges rendelet I. mellékletét.

<sup>(94)</sup> További részleteket az ügy aktájához fűzött 2022. november 30-i feljegyzés 5. táblázata tartalmaz.

<sup>(95)</sup> A WT/Let/1 220. sz. WTO-dokumentum.

# HATÁROZATOK

## A BIZOTTSÁG (EU) 2023/105 HATÁROZATA

(2022. július 26.)

**a Beauvais-Tillé repülőtér egymást követő üzembentartói és az ezen a repülőtéren működő légitársaságok javára a Francia Köztársaság által végrehajtott SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) számú intézkedésekről**

(az értesítés a c(2022) 5076. 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,

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 <sup>(1)</sup>, és tekintettel ezen észrevételekre,

mivel:

### 1. AZ ELJÁRÁS

- (1) 2009. november 27-én kelt levélben panasz érkezett a Bizottsághoz arról, hogy több francia regionális és helyi repülőtér vélhetően előnyt biztosított a Ryanair légitársaság számára. A Beauvais-Tillé repülőtér (a továbbiakban: beauvais-i repülőtér) illetően a panaszból az is kitűnik, hogy a repülőtér egymást követő üzembentartói, az Oise Megyei Kereskedelmi és Iparkamara (Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise, a továbbiakban: CCIO) és a Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (a továbbiakban: SAGEB) pénzügyi támogatásokban részesülhettek. A panasz alapjául Picardie régió számvevőszékének (Chambre régionale des comptes de Picardie, a továbbiakban: CRC) 2007. szeptember 3-i jelentése <sup>(2)</sup> szolgál.
- (2) 2010. március 16-i levelében a Bizottság megküldte a francia hatóságoknak a panasz betekinthető változatát, és egyúttal felkérte a francia hatóságokat, hogy fűzzenek magyarázatot a kifogásolt intézkedésekhez (a továbbiakban: szóban forgó intézkedések). A francia hatóságok 2010. május 31-én és június 7-én kelt levelükben megküldték válaszaikat, amelyeket egy 2011. november 2-án kelt levéllel egészítettek ki. A Bizottság a fenti válaszokat 2011. december 5-én kelt levelében továbbította a panaszosnak, és kiegészítő információkat kért Franciaországtól. A francia hatóságok 2012. január 31-én kelt levél útján nyújtották be észrevételeiket és válaszukat.

<sup>(1)</sup> HL C 279., 2012.9.14., 23. o.

<sup>(2)</sup> Az Oise Megyei Kereskedelmi és Iparkamara ügyvezetéséről készített zárójelentés, amely a következő címen érhető el: <http://www.ccomptes.fr/fr/CRC20/documents/ROD/PIR200714.pdf>.

- (3) A Bizottság 2012. május 30-án kelt levelében tájékoztatta Franciaországot arról a határozatról (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat), hogy az egyrészt a CCIO-nak, majd a SAGEB-nek 2000 és 2008 között kifizetett lehetséges támogatásokkal, másrészt a CCIO és a SAGEB által 1997. január 1. és 2012. május 30. között különböző légitársaságoknak kifizetett lehetséges támogatásokkal kapcsolatban megindítja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárást.
- (4) Az eljárás megindításáról szóló határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* <sup>(3)</sup>. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyék meg a szóban forgó intézkedésekre vonatkozó észrevételeiket.
- (5) A Bizottság a 2012. augusztus 14-én kelt levélben kapta meg Franciaország észrevételeit. Ezt követően a Bizottság 2012. október 25-én kapta meg a Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais (a továbbiakban: SMABT), a CCIO és a SAGEB által közösen benyújtott észrevételeket. A Ryanair és a Wizz Air légitársaságok 2012. október 26-án küldték meg észrevételeiket a Bizottságnak. Franciaország 2012. december 21-i levelében jelezte, hogy nem kíván megjegyzéseket fűzni ezekhez az észrevételekhez.
- (6) Ezenfelül a Ryanair 2013. április 10-én, 2013. december 20-án, 2014. január 9-én és 31-én, 2014. február 7-én, 2014. március 28-án, 2015. január 27-én, 2015. december 7-én és 2019. április 1-jén kelt leveleiben általános észrevételeket, valamint a Bizottság által indított és a Ryanairt érintő több állami támogatási ügygel kapcsolatos közös észrevételeket nyújtott be. A Ryanair 2014. szeptember 12-én és 26-án, valamint 2014. november 6-án az Oxera tanácsadó cég által készített gazdasági elemzési jelentéseket is benyújtott a Bizottságnak.
- (7) 2014. március 21-én a Wizz Air is benyújtotta észrevételeit. 2014. november 4-én ez a légitársaság is az Oxera által a beauvais-i repülőtérral kapcsolatban készített gazdasági elemzési jelentéseket nyújtott be.
- (8) A Bizottság továbbította Franciaországnak az érdekelt felek észrevételeit, és lehetőséget biztosított Franciaországnak arra, hogy megjegyzéseket fűzzön ezekhez az észrevételekhez <sup>(4)</sup>. Franciaország a 2012. július 13-i, 2012. december 21-i, 2013. június 7-i, 2014. január 29-i, 2014. május 23-i, 2015. december 18-i és 2019. június 24-i levelében válaszolt. 2012. július 13-i levelében Franciaország jelezte a Bizottságnak, hogy a beérkezett észrevételek nem igényelnek részéről kommentárt azokon túlmenően, amelyeket a Marseille Provence repülőtérrel kapcsolatos ügy <sup>(5)</sup> keretében már megküldött. 2012. július 25-i, 2014. január 29-i, 2014. május 23-i és 2015. december 18-i levelében Franciaország ezenfelül arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván megjegyzéseket fűzni a harmadik felek észrevételeihez.
- (9) 2014. február 24-én kelt levelében a Bizottság Franciaországgal és a már észrevételt benyújtott érintett harmadik felekkel közölte azon szándékát, hogy a szóban forgó intézkedések belső piaccal való összeegyeztethetőségét a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló iránymutatás <sup>(6)</sup> (a továbbiakban: a 2014 évi iránymutatás) alapján értékeli. A Bizottság felkérte e levelek címzettjeit, hogy nyújtsák be az ezzel kapcsolatos esetleges észrevételeiket. Egyebekben 2014. április 15-én felhívás jelent meg az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* <sup>(7)</sup>, amelyben az észrevételeik benyújtására szólítják fel Franciaországot és az érintett harmadik feleket.
- (10) Franciaország a 2014. március 19-én nyújtotta be a 2014. évi iránymutatással kapcsolatos észrevételeit. Az SMABT, a SAGEB és a CCIO 2014. március 14-én közösen küldte meg észrevételeit a Bizottságnak. A Wizz Air 2014. március 21-én, az Air France 2014. április 25-én, a Transport & Environnement nem kormányzati szervezet pedig a 2014. május 13-án kelt levelében nyújtotta be észrevételeit. E különféle észrevételeket a 2014. május 28-án kelt levélben közölték Franciaországgal. Franciaország nem kívánt azokkal kapcsolatban megjegyzést tenni.
- (11) A Bizottság 2014. április 16-án és 2014. július 16-án kelt levelében kiegészítő információkat kért Franciaországtól. Franciaország a 2014. június 19-én, illetve 2014. augusztus 18-án kelt levelében válaszolt.

<sup>(3)</sup> HL C 279., 2012.9.14., 23. o.

<sup>(4)</sup> A 2012. május 30-i, 2012. június 15-i, 2013. május 3-i, 2014. január 9-i, 2014. január 23-i, 2014. február 4-i, 2014. július 2-i, 2014. szeptember 12-i, 2015. december 16-i és 2019. május 17-i levelek útján.

<sup>(5)</sup> 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 NN 37/2007) számú intézkedésről (HL L 260., 2016.9.27., 1. o.).

<sup>(6)</sup> A Bizottság közleménye – Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról (HL C 99., 2014.4.4., 3. o.).

<sup>(7)</sup> HL C 113., 2014.4.15., 30. o.

## 2. A TÁMOGATÁSOK HÁTTERE

## 2.1. A beauvais-i repülőtér jellemzői

- (12) A beauvais-i repülőtér egy franciaországi polgári repülőtér, amely az Oise megyei Tillé településen, Beauvais-tól 3 km-re északra, Párizstól pedig mintegy 90 km-re található. A repülőtér nyitva áll a belföldi és a nemzetközi kereskedelmi forgalom előtt. A beauvais-i repülőtér az Amiens-Glisy repülőtértől 68 km-re, a Roissy-Charles de Gaulle repülőtértől 80 km-re, a roueni repülőtértől körülbelül 90 km-re és az Orly-sud repülőtértől 106 km-re található.
- (13) A Ryanair légitársaság 1997. május 1-jétől több járatot indított a beauvais-i repülőtérrel európai célállomások felé. 2002-től kezdve több légitársaság (Goodjet, Volare, Air Horizons, Sterling stb.) fokozatosan indított menetrend szerinti járatokat a beauvais-i repülőtérrel. A forgalom növekedése és az új légitársaságok érkezése ellenére továbbra is a Ryanair volt a repülőtér legjelentősebb légitársasága: a neki tulajdonított forgalom a repülőtér teljes utasforgalmának átlagosan több mint 80 %-át tette ki az 1997 és 2011 közötti időszakban. 2011-ben a repülőtér szinte teljes forgalmát a diszkont légitársaságok forgalma tette ki.
- (14) A repülőtér 1997 és 2011 közötti utasforgalmát az 1. táblázat foglalja össze.

## 1. táblázat

A beauvais-i repülőtér utasforgalma (utasszám) 1997 és 2011 között <sup>(8)</sup>

	Utasszám	amelyből a Ryanair része	amelyből a Blue Air része	amelyből a Wizz Air része
<b>1997</b>	207 000	127 453 (62 %)		
<b>1998</b>	260 000	194 211 (75 %)		
<b>1999</b>	387 000	315 771 (81,5 %)		
<b>2000</b>	387 229	346 551 (89 %)		
<b>2001</b>	422 972	371 376 (87 %)		
<b>2002</b>	677 857	459 572 (68 %)		
<b>2003</b>	969 445	806 383 (83 %)		
<b>2004</b>	1 427 595	1 292 368 (91 %)		40 919
<b>2005</b>	1 848 484	1 528 405 (83 %)	4 023	162 465
<b>2006</b>	1 887 971	1 626 279 (86 %)	28 947	148 861
<b>2007</b>	2 155 633	1 907 662 (88,5 %)	69 795	138 256
<b>2008</b>	2 484 635	2 212 165 (89 %)	81 072	178 340
<b>2009</b>	2 591 864	2 210 078 (85 %)	79 414	300 088
<b>2010</b>	2 931 796	2 465 476 (84 %)	84 660	377 812
<b>2011</b>	3 677 794	3 185 327 (87 %)	90 083	401 370

<sup>(8)</sup> A francia hatóságok 2012. január 31-i levelének mellékletei szerint.



## 2.2. A beauvais-i repülőtér üzemeltetői

### 2.2.1. A repülőtérnek a CCIO általi irányítása (1960 – 2008. május 31.)

- (15) A CCIO 1992. december 31-ig a repülőtér akkori tulajdonosával, az állammal 1960-ban kötött, állami eszközökre vonatkozó, 30 évre szóló koncesszió alapján irányította a beauvais-i repülőteret. Ezt követően a CCIO a repülőteret egy 1997. október 1-jei prefektusi rendelettel kiadott ideiglenes közterület-igénybevételi engedély keretében irányította, amely jogilag a repülőtérnek az 1993. január 1-jétől 1999. december 31-ig terjedő időszakban történő irányítására vonatkozott. Ezt az AOT-t 2002. május 3-ig többször meghosszabbították.
- (16) A 2002. január 30-án megkötött és 2002. május 4-én hatályba lépett koncessziós megállapodás értelmében az állam ötéves időtartamra koncesszióba adta a CCIO-nak a beauvais-i repülőtér megépítését, karbantartását és üzemeltetését.
- (17) A 2007. március 1-jei megállapodás értelmében az állam 2008. március 1-jei hatállyal az SMABT-re ruházta át a beauvais-i repülőtér tulajdonjogát, valamint az annak fejlesztésével, karbantartásával és irányításával kapcsolatos hatásköröket.
- (18) A 2006. október 20-i prefektusi rendelettel létrehozott SMABT Picardie régiót (az SMABT finanszírozásának 38 %-a), Oise megyét (a finanszírozás 38 %-a) és a Communauté d'agglomération du Beauvaisis-t (jelenleg Communauté de communes du Beauvaisis, a továbbiakban: CCB) (a finanszírozás 24 %-a) foglalja magában. Az SMABT a tagönkormányzatok már meglévő szolgáltatásai közös igénybevételének elve alapján működik, és ennek érdekében szolgáltatásnyújtási megállapodást kötöttek Oise megyével, amely többek között lehetővé teszi megyei köztisztviselők rendelkezésre bocsátását. Az SMABT állami költségvetési <sup>(9)</sup> és törvényességi ellenőrzés alatt áll, ahogyan azt a területi önkormányzatokról szóló általános törvénykönyvnek (Code général des collectivités territoriales) az SMABT létrehozásakor hatályos rendelkezései, különösen a törvénykönyv L. 1612-1—L. 1612-20. és L. 3132-1—L. 3132-4. cikke meghatározza.
- (19) 2007. június 7-i határozatával az SMABT a beauvais-i repülőtér, valamint a beauvais-i repülőtér és Párizs közötti autóbuszjárat üzemeltetésére vonatkozó közszolgáltatási megbízás elvéről döntött, és az SMABT elnökét pályázati eljárás indítására hatalmazta fel. Az eljárás keretében a következő feladatok ellátásával kívánták megbízni a megbízottat:
- a beauvais-i repülőtér karbantartása, fenntartása és üzemeltetése;
  - egyes munkálatok elvégzése egy többéves beruházási terv keretében, amelynek tartalmaznia kell különösen a létesítmények fenntartásához és a kereskedelmi infrastruktúra megvalósításához (különösen egy második terminál megépítéséhez) kapcsolódó beruházásokat;
  - a repülőteret Párizssal és az Île-de-France régió más célállomásaival összekötő autóbuszjáratok üzemeltetése.
- (20) A (19) preambulumbekkezdésben említett pályázati eljárás lezárásáig az állam 2008. március 1-jéig meghosszabbította a CCIO-val 2002. január 30-án kötött koncessziós megállapodást <sup>(10)</sup>. Az állam helyett eljáró SMABT egy 2008. február 29-én kelt módosító záradékkal másodszor is meghosszabbította a megállapodás időtartamát 2008. május 31-ig.
- (21) Megjegyzendő, hogy a CCIO-nak a beauvais-i repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos tevékenységet a CCIO többi általános szolgáltatási tevékenységétől elkülönített számlán számolták el. Ezenfelül a beauvais-i repülőtér kereskedelmi tevékenységeinek elszámolásait elkülönítették az állami tevékenységekkel kapcsolatos elszámolásoktól az államra háruló állami tevékenységek körébe tartozó repülőtéri infrastruktúra és felszerelések finanszírozására a Polgári Légi Közlekedési Főigazgatóság által beszedett repülőtéri illeték kiszámítása céljából. A 2. táblázat a CCIO 1997–2008 közötti időszakra vonatkozó, a repülőtér irányításával kapcsolatos főbb számviteli és kereskedelmi adatait foglalja össze:

<sup>(9)</sup> A költségvetési ellenőrzés célja a helyi önkormányzatok és közintézményeik költségvetésének elkészítésére, elfogadására és végrehajtására vonatkozó szabályok betartásának biztosítása. A Code général des collectivités territoriales (a továbbiakban: CGCT) L. 1612-1—L. 1612-20. cikke és a Francia Köztársaság alkotmányának 72. cikke értelmében ezt a hatáskört kizárólag a prefektus gyakorolja a regionális számvevőszéki hivatalokkal együttműködve. Kizárólag a prefektus jogosult arra, hogy helyettesítési jogköre keretében eljárva – amely lehetővé teszi számára, hogy hivatalból megállapítsa és végrehajthatóvá tegye a költségvetést – módosítsa a költségvetési dokumentumokat. A költségvetési ellenőrzés a költségvetés elfogadásának időpontjára, a költségvetés tényleges egyensúlyára, az elszámolásra és az igazgatási számla hiányára, valamint a kötelező kiadások nyilvántartására és hivatalból történő kiutalására vonatkozik.

<sup>(10)</sup> A 2006. évi pótköltségvetésről szóló, 2006. december 30-i törvény 58. cikke.

## 2. táblázat

A CCIO repülőtéri szolgáltatására vonatkozó főbb számviteli adatok (ezer EUR) <sup>(1)</sup>

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Buszbevételek	459	657	1 295	1 403	1 749	3 546
Ryanair-bevételek	N/A	N/A	N/A	N/A	706	848
Összes bevétel	2 566	2 892	4 153	4 199	5 264	13 109
A Ryanair részére folyósított kifizetések	N/A	N/A	N/A	N/A	462	534
Összes költség	2 417	3 413	3 631	4 675	5 704	13 069
Eredmény	149	- 521	522	- 475	- 440	40
Befektetett eszközök nettó értéke	2 679	3 146	27 126	2 595	2 550	2 887
Összesített mérleg	3 121	3 933	3 301	3 411	3 808	8 163
	2003	2004	2005	2006	2007	2008 <sup>(12)</sup>
Buszbevételek	5 341	8 007	12 840	11 845	12 936	5 858
Ryanair-bevételek	1 502	2 379	2 777	2 904	3 425	1 643
Összes bevétel	16 915	18 934	26 982	30 525	33 264	17 933
A Ryanair részére folyósított kifizetések	834	1 146	1 272	1 348	1 558	765
Buszköltségek			6 078	6 210	6 403	2 821
Összes költség	13 874	22 414	26 179	28 731	29 928	17 950
Eredmény	3 042	- 3 480	803	1 794	3 335	- 17
Befektetett eszközök nettó értéke	5 198	8 017	10 833	14 448	15 425	150
Összesített mérleg	9 353	15 283	18 234	31 585	33 560	16 374

<sup>(1)</sup> A francia hatóságoktól származó, 2012. január 31-i adatok. A Párizs-Beauvais autóbuszjárat 1997 májusában indult. Franciaország szerint a 2004. évi eredmény csökkenésére az átengedett tárgyi eszközök felújítására képzett céltartalékok (5 216 500 EUR) és a nagyjavításokra képzett céltartalékok (590 000 EUR) különösen magas összege ad magyarázatot. A felújítási tervvel érintett eszközök különösen a fő kifutópálya, a repülőgépparkoló és a gurulópályák, az utak, valamint a fűtőberendezések, elektromos rendszerek és vízvezetékrendszerek javítási munkálataihoz kapcsolódnak.

<sup>(12)</sup> A 2008. január 1. és 2008. május 31. közötti időszakra vonatkozóan.

2.2.2. A repülőtérnek a SAGEB általi irányítása (2008. június 1. óta)

- (22) A (19) preambulumbekzdésben említett versenyzetési eljárás végén az SMABT a beauvais-i repülőtér üzemeltetését a 2008. március 19-én (2008. június 1-jei hatállyal) megkötött, 15 évre<sup>(13)</sup> szóló közszolgáltatási megbízási megállapodás keretében a CCIO-Véolia Transport konzorciumra ruházta át<sup>(14)</sup>. A közszolgáltatási megbízási megállapodásban foglalt feltételeknek megfelelően a SAGEB – megbízotti minősége létrejöttkor – automatikusan felváltotta a CCIO-Veolia Transport konzorciumot. E határozat időpontjában a közszolgáltatási megbízási megállapodás továbbra is hatályban van.
- (23) A SAGEB egy egyszerűsített részvénytársaság, amelynek tőkéje eredetileg 51 %-ban a CCIO, 49 %-ban pedig a Veolia Transport társaság tulajdonában volt, amely maga is a többségben magántulajdonú Veolia Environnement<sup>(15)</sup> csoport tulajdonában van. 2011 márciusában a Veolia Transport jogutódja a Veolia-Transdev társaság (50 %-ban a Veolia Environnement csoport és 50 %-ban a Caisse des Dépôts et Consignations tulajdonában lévő társaság) lett, amely teljes egészében átvette a Veolia Transport által a SAGEB-ben birtokolt részesedéseket. A SAGEB belső működését és szervezetét a (291) és az azt követő preambulumbekzdések ismertetik.
- (24) A 3. táblázat a beauvais-i repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos egymást követő szerződéseket foglalja össze.

3. táblázat

**A beauvais-i repülőtér üzemeltetése – Összefoglalás**

Tulajdonos	Időszak	üzembentartó	Jogi aktus típusa	Jogi aktus kelte
Állam	1993.1.1.– 2002.5.4.	CCIO	Ideiglenes közterület- igénybevételi engedélyről szóló rendelet	1997.10.1-i prefektusi rendelet
	2002.5.4.– 2008.2.29.	CCIO	Koncessziós megállapodás	2002.1.30.
SMABT	2008.3.1.– 2008.6.1.	CCIO		
	2008.6.1.– 2023.5.31.	SAGEB	Közszolgáltatási megbízási megállapodás	2008.3.19.

**3. AZ INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES ISMERTETÉSE**

- (25) A szóban forgó intézkedések egyrészt a területi önkormányzatok által a beauvais-i repülőtér egymást követő üzemeltetőinek nyújtott pénzügyi támogatásokból, másrészt a beauvais-i repülőtér egymást követő üzemeltetői által különböző légitársaságoknak nyújtott pénzügyi támogatásokból állnak.

**3.1. A beauvais-i repülőtér számára nyújtott pénzügyi támogatások**

- (26) A beauvais-i repülőtér számára kétféle pénzügyi támogatást nyújtottak: ezek egyrészt a beauvais-i repülőtér infrastruktúrájába történő beruházáshoz nyújtott finanszírozást, másrészt a repülőtér üzemeltetéséért fizetett hozzájárulásokat foglalják magukban.

<sup>(13)</sup> Az átruházási eljárás részletesebb leírását a (159) preambulumbekzdés és az azt követő preambulumbekzdések tartalmazzák.

<sup>(14)</sup> Az SMABT 2008. február 25-i határozata.

<sup>(15)</sup> 2008-ban a Veolia Environnement tőkéje a Caisse des dépôts et consignations (közjogi szervezet) (10 %), a Groupama (5,55 %), a Capital Research and Management Company (5,04 %), az EDF (3,87 %), a Veolia Environnement (3,17 %), valamint magánszemélyek és más magánbefektetők (72,37 %) között oszlott meg részvények formájában. ([https://www.veolia.com/sites/g/files/dvc2491/files/imported-documents/2016/11/Rapport\\_financier\\_annuel\\_-\\_Document\\_de\\_reference\\_2008\\_20090406\\_0.pdf](https://www.veolia.com/sites/g/files/dvc2491/files/imported-documents/2016/11/Rapport_financier_annuel_-_Document_de_reference_2008_20090406_0.pdf)).

### 3.1.1. A beauvais-i repülőtér számára nyújtott vissza nem térítendő támogatások szerződéses kerete

#### 3.1.1.1. Ideiglenes közterület-igénybevételi engedély (1993.1.1.–2002.5.3.)

- (27) Az engedély értelmében a CCIO-nak saját felelősségére kellett biztosítania a beauvais-i repülőtér működéséhez szükséges munkálatok, földterületek, épületek, berendezések, felszerelések és szolgáltatások létrehozását, karbantartását, felújítását, üzemeltetését és fejlesztését<sup>(16)</sup>. A repülésbiztonsághoz, az utasbiztonsághoz és a légi forgalom szabályszerűségéhez hozzájáruló bizonyos szolgáltatások biztosítása azonban az állam hatáskörében maradt<sup>(17)</sup>, míg a CCIO a mentő- és tűzoltó szolgálatot, a madárveszély-megelőzést és a légi tájékoztatási szolgálatot biztosította<sup>(18)</sup>.
- (28) A CCIO díjazása elvileg a repülőtéri díjakból és az üzemi bevételekből történt<sup>(19)</sup>. Pénzügyi támogatást lehetett nyújtani az infrastruktúra fejlesztésével és karbantartásával kapcsolatos költségek fedezésére is, ami szintén a CCIO kötelezettsége volt<sup>(20)</sup>. Ugyanezekre a kiadásokra a CCIO az AOT 3. cikke értelmében más közjogi hatóságoktól is kérhetett pénzügyi hozzájárulást. Cserébe a CCIO köteles volt évi 1 000 FRF összegben megállapított igénybevételi díjat fizetni az államnak.

#### 3.1.1.2. A beauvais-i repülőtér koncessziós megállapodása (2002.5.4.–2008.5.31.)

- (29) A 2002. május 4-i koncessziós megállapodás, amelynek több rendelkezése utalást tett az 1997. május 29-i rendeletben<sup>(21)</sup> foglalt szabványelőírások alkalmazására, az állam és a CCIO közötti feladatmegosztásról rendelkezett. Koncesszióba adó hatóságként az összes légiforgalmi szolgáltatást az állam látta el és finanszírozta<sup>(22)</sup>. Ami a CCIO-t illeti, a repülőtér kereskedelmi üzemeltetésén<sup>(23)</sup> túl egyes biztonsági szolgáltatásokat is neki kellett ellátnia és finanszíroznia, például a tűzbiztonsági és mentőszolgálatot, a madárveszély-megelőzést, valamint az utasok, a feladott poggyászok és a repülőtér elzárt területeire való belépés ellenőrzését<sup>(24)</sup>.
- (30) A CCIO díjazása elvileg a koncessziós megállapodásban rögzített repülőtéri díjakból és az üzemi bevételekből történt<sup>(25)</sup>. Az előző preambulumbekzdésben említett, a CCIO által biztosított biztonsági feladatokat a repülőtéri illetékből származó bevételekből és szükség esetén állami támogatásokból fedezték<sup>(26)</sup>.

#### 3.1.1.3. A közszolgáltatási megbízásról szóló megállapodás (2008.6.1.–2023.)

- (31) A közszolgáltatási megbízási megállapodás célja, hogy a SAGEB-et bízta meg elsődlegesen a beauvais-i repülőtér irányításával és üzemeltetésével, kiegészítésként pedig a beauvais-i repülőtér és Párizs közötti autóbuszjáratok üzemeltetésének biztosításával. E két tevékenység működtetése a megbízott saját felelősségére történik<sup>(27)</sup>.

<sup>(16)</sup> Az ideiglenes közterület-igénybevételi engedélyről szóló, 1997. október 1-jei rendelet 1. és 6. cikke.

<sup>(17)</sup> Az ideiglenes közterület-igénybevételi engedélyről szóló rendelet 8. cikke a légiforgalmi irányítói szolgáltatásokat és a légi navigáció meteorológiai szolgálatát említi meg.

<sup>(18)</sup> Az ideiglenes közterület-igénybevételi engedélyről szóló rendelet 9. cikke.

<sup>(19)</sup> Az ideiglenes közterület-igénybevételi engedélyről szóló rendelet 34. cikke.

<sup>(20)</sup> Az ideiglenes közterület-igénybevételi engedélyről szóló rendelet 10. cikke.

<sup>(21)</sup> Lásd az állam által a repülőtér építésére, karbantartására és üzemeltetésére adott koncessziókra alkalmazandó szabványelőírások és koncessziós megállapodás jóváhagyásáról szóló, az 1999. szeptember 6-i 99-780. sz. rendelettel módosított, 1997. május 29-i 97-547. sz. rendeletet.

<sup>(22)</sup> A (2002-es koncessziós megállapodás 7. cikkében említett) előírás 16. cikke szerint ezek a szolgáltatások magukban foglalták a légiforgalmi szolgáltatások nyújtásához szükséges berendezések beszerzését, karbantartását és telepítését, beleértve a jelzővilágítás vezérlőegységét, a leszállást segítő rádiós segédberendezések beszerzését, valamint a vizuális siklópálya-kijelölő rendszerek beszerzését és telepítését.

<sup>(23)</sup> A koncessziós megállapodás 7.2. cikke.

<sup>(24)</sup> A koncessziós megállapodás 8. és 9. cikke.

<sup>(25)</sup> A koncessziós megállapodás 11. és 13. cikke.

<sup>(26)</sup> A koncessziós megállapodás 8. és 9. cikke.

<sup>(27)</sup> A 2008. március 19-i közszolgáltatási megbízási megállapodás 1. cikke. Megjegyzendő azonban, hogy az autóbuszjáratot kizárólag a SAGEB üzemeltette.

- (32) A közszolgáltatási megbízási megállapodás értelmében a SAGEB pénzügyi felelősséggel tartozik a beauvais-i repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos valamennyi tevékenység elvégzéséért, a repülésbiztonság és a meteorológiai szolgálat kivételével <sup>(28)</sup>. Ezen túlmenően a SAGEB feladata egyes repülésbiztonsági és utasbiztonsági szolgáltatások biztosítása <sup>(29)</sup> a hatályos jogszabályokban rögzített <sup>(30)</sup> vagy a repülőtér forgalmának jellege és volumene alapján meghatározott <sup>(31)</sup> állami pénzügyi hozzájárulás ellenében.
- (33) Ami a közszolgáltatási megbízási megállapodás keretében alkalmazandó pénzügyi feltételeket illeti, a SAGEB a légitforgalmi díjakból származó bevételeket, valamint a repülőtérhez és a Párizs-Beauvais buszjárat üzemeltetéséhez kapcsolódó egyéb üzemi bevételekből származó bevételeket szedi be. Ellenszolgáltatásként a SAGEB a szerződés teljes időtartama alatt mintegy 10,8 millió EUR összegű igénybevételi díjat köteles fizetni az SMABT-nek. A szerződés 14. melléklete előírja továbbá, hogy „az SMABT által a repülőtéri infrastruktúra finanszírozásához nyújtott hozzájárulásért cserébe a koncessziós jogosult vállalja, hogy a tervezett 10 %-os belső megtérülési rátához viszonyított többletnyereség alapján kiszámított nyereségrészesedést fizet vissza az SMABT-nek”. A nyereségrészesedésre való jogosultság akkor keletkezik az (n) évben, ha a nettó eredmény pozitív, ha az (1)-től (n) évig terjedő évek halmozott nettó eredménye pozitív, és ha az így számított belső megtérülési ráta meghaladja a 10 %-ot. A nyereségrészesedést a többletnyereség 50 %-ában állapították meg.
- (34) Ezen túlmenően a közszolgáltatási megbízási megállapodás meghatározza a SAGEB által a közszolgáltatási megbízási megállapodás időtartama alatt 68,2 millió EUR értékben megvalósítandó beruházások listáját <sup>(32)</sup>, amelyek finanszírozását a megbízott köteles bármilyen eszközzel biztosítani, és amelyekhez az SMABT legfeljebb 14,5 millió EUR összegű hozzájárulást irányzott elő <sup>(33)</sup> (lásd a (41) preambulumbekendést).

### 3.1.2. A beruházási támogatások

- (35) A beauvais-i repülőtér egymást követő üzembentartóinak a 2001–2006, a 2007–2008, illetve a 2008–2023 közötti időszakban végrehajtott három beruházási program keretében fizettek beruházási támogatásokat.

#### 3.1.2.1. A 2001–2006 közötti beruházási program („1. program”)

- (36) 2001-ben a CCIO pénzügyi hozzájárulás iránti kérelmet tartalmazó dokumentációt nyújtott be Oise megyének, Picardie régióknak és a Communauté de communes du Beauvaisis települési társulásnak. Ebben a dokumentációban a CCIO egy, a tervek szerint 53,3 millió FRF (6,825 millió EUR) összegű korszerűsítési és szabályszerűsítési programot terjesztett elő a beauvais-i repülőtérre vonatkozóan.
- (37) Oise megye <sup>(34)</sup>, Picardie régió <sup>(35)</sup> és a CCB <sup>(36)</sup> helyt adott a hozzájárulás iránti kérelemnek, és összesen 4 311 395 EUR <sup>(37)</sup> támogatást nyújtott a CCIO-nak, a kiadások fennmaradó részét pedig a CCIO viselte (2,55 millió EUR összegben) <sup>(38)</sup>. Ezt a támogatást nem az 1. programban előirányzott fajlagos költségekhez viszonyítva, hanem a program tervezett teljes összegéhez viszonyítva számították ki. A beruházások pontos kezdő dátumát 2001. július 2-ában határozták meg, és a beruházásokat 2006. december 31-ig be kellett fejezni. Ezt az eredeti beruházási programot 2005 folyamán módosítani kellett, hogy az utasforgalom változására tekintettel figyelembe vegyék az utasok fogadásának minőségével és az utasok biztonságával kapcsolatos jogszabályi követelményeket <sup>(39)</sup>. A program keretében tervezett és kivitelezett beruházások a következőképpen foglalhatók össze:

<sup>(28)</sup> A 2008. március 19-i közszolgáltatási megbízási megállapodás 6. és 7. cikke.

<sup>(29)</sup> A közszolgáltatási megbízási megállapodás 27. cikke szerint ezek a szolgáltatások többek között magukban foglalják a biztonsági és tűzvédelmi szolgáltatásokat, az állatveszély-megelőzést, a repülőtér elzárt területeire való belépés ellenőrzését, az utasbiztonsági ellenőrzési feladatok elvégzését stb.

<sup>(30)</sup> A biztonsági és tűzvédelmi szolgálat feladatai és az állatveszély-megelőzési szolgálat feladatai tekintetében.

<sup>(31)</sup> A közszolgáltatási megbízási megállapodás 27. cikkében említett minden egyéb utasbiztonsági és repülésbiztonsági feladat tekintetében.

<sup>(32)</sup> A közszolgáltatási megbízási megállapodás 9. cikke. A beruházások listája a határozat későbbi részében található.

<sup>(33)</sup> A közszolgáltatási megbízási megállapodás 11. és 79. cikke.

<sup>(34)</sup> Az Oise megye és a CCIO között 2002. július 23-án létrejött finanszírozási megállapodással.

<sup>(35)</sup> A Picardie régió és a CCIO között 2002. december 13-án létrejött finanszírozási megállapodással.

<sup>(36)</sup> A CCB és a CCIO között 2002. október 8-án létrejött finanszírozási megállapodással.

<sup>(37)</sup> Oise megye és Picardie régió egyenként 2 060 000 EUR-val, a CCB pedig 191 395 EUR-val járult hozzá.

<sup>(38)</sup> A CCIO a finanszírozás rá eső részét önfinszírozásból (repülőtéri szolgáltatás) és hitelfelvételből kívánta teljesíteni.

<sup>(39)</sup> A 2002. július 23-i finanszírozási megállapodás 2005. augusztus 10-i 1. módosító záradékának preambuluma.

## 4. táblázat

## Az 1. program keretében tervezett és kivitelezett beruházások (EUR)

A beruházások jellege	Tervezett összegek	2005-ben felülvizsgált tervezett összegek	A beruházások végső összege
<b>Nyugati szárny (indulási oldal):</b> Poggyászok biztonsági ellenőrzésére szolgáló csarnok Poggyászosztályozó csarnok Repülőtéri irodák Védőtető	1 687 153	2 600 000	2 608 000
<b>Keleti szárny (érkezési oldal):</b> Poggyászkezelő csarnok Fedett utasfolyosó	228 674	160 000	164 000
<b>Terminál-korszerűsítés</b>	762 250	600 000	649 000
<b>Utاسبiztonsági felszerelések, köztük:</b> Tűzoltólaktanya építése Biztonsági kerítés Repülőtéri ajtók belépés-ellenőrző rendszere Feladott poggyászok ellenőrző berendezése	914 690	900 000	922 000
<b>Út- és egyéb hálózatok:</b> Gépkocsiparkoló Tűzoltólaktanya (út- és egyéb hálózatok) Meglévő utak javítása Víz- és csatornabekötés	762 245	873 480	1 238 000 463 467
<b>Egyéb munkák</b>	304 900	0	0
<b>Környezetvédelmi vizsgálatok és munkálatok</b>	533 570	60 000	62 000
<b>Munkadíjak</b>	623 210	623 210	744 000
<b>Üzemi berendezések korszerűsítése, köztük:</b> Átvilágító és utاسبiztonsági ellenőrzőpontok	1 048 310	1 048 310	1 264 000 133 000
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>6 865 000</b>	<b>6 865 000</b>	<b>7 650 000</b>

(38) A tervezettnél magasabb végső költség ellenére a (37) preambulumbekkezdésben említett hatóságok a finanszírozási megállapodásokban előírtaknak megfelelően kifizették hozzájárulásait a CCIO-nak, összesen 4,311 milliárd EUR összegben, a többletköltség pedig a CCIO-t terhelte.

## 3.1.2.2. A 2006–2007. évi beruházási program („2. program”)

- (39) A CCIO egy második, 9,5 millió EUR összegű beruházási programot valósított meg, amelyet a 2006. január 1-jétől 2007. december 31-ig terjedő kétéves időszakban kellett végrehajtani. A CCIO-val 2006. december 11-én, 2007. július 11-én, illetve 2007. július 12-én kötött megállapodásokban Oise megye, Picardie régió és a CCB vállalta, hogy pénzügyi hozzájárulást nyújt ehhez a művelethez (amelyet a 2. program tervezett teljes összege, nem pedig a fajlagos költségek alapján számítottak ki). A beruházási programot a következőképpen határozták meg:

## 5. táblázat

## Az 2. program keretében tervezett és megvalósított beruházások (EUR)

A beruházások jellege	A beruházások tervezett összege	A beruházások végső összege
Terminálbővítés	1 202 039	1 327 749
Biztonsági kerítés	151 653	165 805
A repülőgépparkoló és a gurulópálya szabályszerűvé tétele	1 410 000	1 408 739
Hangárok és kifutópályák javítása	300 000	231 542
Az utasforgalom elkülönítésére szolgáló csarnok	237 451	176 590
Személyzeti parkoló vízügyi előírásoknak való megfeleltetése	215 079	227 611
Gépjárműkölcsönzők háttérbázisa	110 000	1 735
ILS-célú földvásárlások	150 000	61 540
Beltéri és kültéri jelzések	50 000	10 510
Porte Maillot-i utasfogadó pont	189 873	213 548
Vízügyi törvény	870 000	46 141
Jelzővilágítás felújítása	75 000	0
ILS-tervek	150 000	139 803
Közútkorszerűsítés	1 350 000	1 053 861
Igazgatási irodák	890 000	944 557
Fűtőkorszerűsítés	80 000	0
2. terminálra vonatkozó tervek	0	188 188
Kockázatok, munkadíjak és váratlan események	500 000	745 123
Üzemi berendezések korszerűsítése, ezen belül:	1 568 905	2 178 477
<i>Határrendészeti pavilonok kivitelezése</i>		52 670
<i>Lézeres madárriasztó telepítése</i>		86 085
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>9 500 000</b>	<b>9 121 527</b>

- (40) A (37) preambulumbekzdésben említett hatóságok vállalták, hogy 74 %-ban hozzájárulnak a megvalósított beruházások teljes összegéhez, a fennmaradó részt pedig a CCIO viseli. Picardie régió és Oise megye így a beruházások 25–25 %-át, azaz összesen 4,6 millió EUR-t tervezett finanszírozni, míg a CCB 24 %-kal járult hozzá azokhoz, és 2,2 millió EUR összegű végleges támogatást nyújtott a CCIO-nak. Ennélfogva a CCIO körülbelül 6,8 millió EUR összegű beruházási támogatást kapott erre a beruházási programra, ami a megvalósított beruházások összege 74 %-ának felel meg.

## 3.1.2.3. A 2008–2023 közötti beruházási program („3. program”)

- (41) A (34) preambulumbekkezdésben említettek szerint a közszolgáltatási megbízási megállapodás egy 68,2 millió EUR összegű beruházási program kivitelezésére kötelezi a SAGEB-et a 2008–2023 közötti időszakban, amelyet az SMABT legfeljebb 14,5 millió EUR összeggel támogat. A közszolgáltatási megbízási megállapodás 6. melléklete meghatározta e beruházások jellegét, összegét és a kivitelezésük ütemezését<sup>(40)</sup>. Az eddig tervezett és kivitelezett beruházások a következőképpen foglalhatók össze:

## 6. táblázat

## A 3. program keretében tervezett és kivitelezett beruházások (millió EUR)

A beruházások jellege	Eredetileg tervezett összegek	Realizált összegek 2018. december 31-én	Realizálandó aktualizált tervezett összegek
T2 terminál építése	11,9	9,7	0,01
T1 terminál módosítása és átalakítása	1,6	5	0,07
ILS-program bevezetése, III. kategória	13,6	14,4	0
Kiegészítő légiforgalmi infrastruktúra	3,3	4,2	0,2
Parkolók és üzlethelyiségek kialakítása	5,4	9,1	0,03
Környezetvédelmi beruházások	2,9	1,6	0
Berendezések karbantartása	8,5	3,3	0,12
Általános célú légi közlekedési létesítmények átadása	0,7	1,5	0,04
Utasbiztosági felszerelések beszerzése	10,2	8,7	2,1
Földi kiszolgálási felszerelések és berendezések	7,1	1,8	0,9
Számítógépes hardverek és eszközök	3	2,6	1,8
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>68,2</b>	<b>61,9</b>	<b>67,2</b>

- (42) 2018. december 31-ig a SAGEB közel 62 millió EUR értékű beruházást hajtott végre. A közszolgáltatási megbízási megállapodás lejáratának dátumáig végrehajtandó beruházási előrejelzések a közszolgáltatási megbízási megállapodásban eredetileg tervezettnél valamivel alacsonyabb várható teljes összeggel számolnak.

## 3.1.3. Működési támogatások

## 3.1.3.1. Közvetlen kifizetések

- (43) A Bizottság előzetesen megállapította, hogy a beauvais-i repülőtér irányítását és üzemeltetését átengedő megállapodások egyike sem irányozta elő működési támogatások kifizetését a repülőtér egymást követő üzembentartóinak (lásd a 3.1.1. szakaszt).
- (44) Az eljárás megindításáról szóló határozatban azonban a Bizottság rámutatott, hogy az egymást követő repülőtér-üzembentartók különböző típusú működési támogatásokban részesültek.

<sup>(40)</sup> A beruházási ütemterv három finanszírozási szakaszt különböztet meg: a 2008. június 1-jétől 2012. december 31-ig tartó időszakot 49,9 millió EUR összegű kötelezettségvállalással; a 2013. január 1-jétől 2017. december 31-ig tartó második időszakot 7,8 millió EUR összegű beruházással, valamint a beruházások utolsó, 10,5 millió EUR összegű szakaszát, amelyet 2018 és 2023 között kell megvalósítani.



- (45) A Bizottság először is megállapította, hogy 2002 és 2008 között a CCIO (repülőtéri részlegének) elszámolásaiban több működési támogatás szerepelt, összesen 107 924,59 EUR összegben, amelyeket különböző jogalanyok fizettek ki a CCIO repülőtéri részlege számára.

7. táblázat

**A CCIO repülőtéri részlege által kapott működési támogatások összege (EUR)**

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	ÖSSZESEN
84 845,10	15 245	0	7 834,49	0	0	0	<b>107 924,59</b>

3.1.3.2. Pénzelőlegek

- (46) Másodszor, a francia hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a CCIO általános részlege 1995 és 2004 között kamatmentes pénzelőlegeket nyújtott a repülőtéri részlegnek azzal a céllal, hogy kezelje az infrastruktúra leromlott állapota és az említett időszakban regisztrált jelentős éves forgalomnövekedés miatt a repülőtéri részleg számára felmerült számos sürgős kiadással kapcsolatos fizetési késedelem kockázatát. Az alábbi 8. táblázat a támogatások összegét mutatja be:

8. táblázat

**A CCIO általános részlege által a repülőtéri részlege számára nyújtott pénzelőlegek (EUR)**

Év	A tárgyévre nyújtott pénzelőleg	Halmozott összeg
1995	N/A	2 412 922,70
1996	888 508,49	3 301 431,19
1997	- 394 036,04	2 907 395,15
1998	323 559,53	3 230 954,68
1999	- 838 477,75	2 392 476,93
2000	- 176 603,94	2 215 872,99
2001	73 514,73	2 289 387,72
2002	142 970,85	2 432 358,57
2003	- 2 198 307,33	234 051,24
2004	327 698,17	561 749,41
2005	- 561 749,41	0

3.1.3.3. A turizmusfejlesztési terv finanszírozása alóli részleges mentesség

- (47) Végül a Bizottság rámutatott, hogy a közszolgáltatási megbízási megállapodás 19. melléklete egy turizmusfejlesztési tervet tartalmaz a beauvais-i repülőtérre vonatkozóan<sup>(41)</sup>. E melléklet szerint a terv célja az volt, hogy a közszolgáltatási megbízási megállapodás hatálybalépésétől számított három éven belül az utasok 8 %-a Beauvais, Oise megye és Picardie régió fogyasztójává/látogatójává váljon. E cél elérése érdekében a terv számos olyan intézkedést tartalmazott, amelyek arra kívánták ösztönözni a beauvais-i repülőtér utasait, hogy a Beauvaisis térségben, Oise megyében vagy Picardie régióban időzzenek (az utasok körében végzett felmérések, képmarketing stb.). Ezt a tervet a Pikárdiai Regionális Idegenforgalmi Bizottság, az Oise Megyei Idegenforgalmi Bizottság és Beauvaisis Idegenforgalmi Hivatala (a továbbiakban: intézményi idegenforgalmi szervezetek) irányította. A terv finanszírozása az SMABT-re és a kiválasztott megbízottra, jelen esetben a SAGEB-re hárult (egyenként 50 %-ban).

<sup>(41)</sup> A turizmusfejlesztési tervet korábban az SMABT a 2008. január 24-i tanácskozásán hagyta jóvá. Ezt csatolták a közszolgáltatási megbízási megállapodáshoz.

- (48) Az SMABT, a SAGEB és az intézményi idegenforgalmi szervezetek 2008. október 15-én megállapodást kötöttek a célokról és eszközökről. E megállapodás célja az volt, hogy részletezze a közszolgáltatási megbízási megállapodás 19. mellékletében meghatározott turizmusfejlesztési tervnek az intézményi idegenforgalmi szervezetek általi végrehajtását. A megállapodás előírta, hogy ez utóbbiak évente számoljanak be a tevékenységükről közvetlenül az SMABT-nek (valamint az összes aláíró félből álló irányítóbizottságnak) <sup>(42)</sup>. A megállapodást három évre kötötték a SAGEB és az SMABT között fele-fele arányban megosztott, évi 462 000 EUR összegű finanszírozás mellett, amelyet a megállapodás szerinti turisztikai tevékenységek folytatásához nyújtottak számukra.

### 3.2. A légitársaságok javára hozott intézkedések

- (49) 1997. május 1. és 2012. május 30. között különféle repülőtéri szolgáltatási szerződések jöttek létre a beauvais-i repülőtér egymást követő üzemeltetői (a CCIO, majd a SAGEB) és több légitársaság között.
- (50) A repülőtér-üzemeltető és a Ryanair közötti szerződéses jogviszony levélváltás formájában jött létre, míg a többi légitársasággal való kapcsolatokat vagy az IATA (Nemzetközi Légiszállítási Szövetség) mintaszerződése alapján kidolgozott szerződésekkel, vagy eseti szerződésekkel öntötték hivatalos formába. Az e határozat alá tartozó valamennyi szerződést a **Tableau 9** tartalmazza.
- (51) A RYAN4, RYAN5 és WIZZ3 szerződések aláírásakor a SAGEB volt a beauvais-i repülőtér üzemeltetője. A többi szerződés aláírásakor a CCIO volt a repülőtér üzemeltetője.

#### 9. táblázat

#### A beauvais-i repülőtér üzemeltetője és a légitársaságok között létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződések listája

Szerződés-kód	Társaság	Repülőtér-üzemeltető	Szerződés típusa	Aláírás időpontja	Hatálybalépés időpontja	Időtartam
<b>Ryanair</b>						
RYAN1	Ryanair	CCIO	Postai küldemény	1998.9.8.	1999.1.1.	5 év
RYAN2	Ryanair	CCIO	Postai küldemények	2001.3.16.	Nincs megadva	Nincs megadva
RYAN3	Ryanair	CCIO	Postai küldemény	2002.2.12.	Nincs megadva	10 év
RYAN4	Ryanair	SAGEB	Postai küldemények	2010.2.4. és 2010.2.5.	2010.5.1.	7 hónap
RYAN5	Ryanair	SAGEB	Postai küldemény	2010.7.27.	2011.1.1.	1 év
<b>Wizz Air</b>						
WIZZ1	Wizz Air	CCIO	Szerződés (IATA ground handling agreement)	2004.6.11.	2004.6.11.	5 év
WIZZ2	Wizz Air	CCIO	Szerződés (IATA ground handling agreement)	2005.7.1.	2005.7.1.	3 év és 8 hónap

<sup>(42)</sup> Lásd a célokról és eszközökről szóló, 2008. október 24-i megállapodás 8. cikkét.

Szerződés-kód	Társaság	Repülőtér-üzembentartó	Szerződés típusa	Aláírás időpontja	Hatálybalépés időpontja	Időtartam
WIZZ3	Wizz Air	SAGEB	Szerződés („Investment” agreement + IATA ground handling agreement)	2009.6.1.	2009.6.1.	5 év
Egyéb légitársaságok						
GOOD1	Goodjet	CCIO	Szerződés (eseti)	2001.12.14.	2001.12.14.	7 év
CIAO1	Ciaofly	CCIO	Szerződés (eseti)	2002.4.24.	2002.4.24.	7 év
BERL1	Berlin Jet	CCIO	Szerződés (eseti)	2003.1.30.	2003.1.30.	5 év
VOLA1	Volare	CCIO	Szerződés (eseti)	2003.2.13.	2003.2.13.	5 év
STER1	Sterling	CCIO	Szerződés (IATA ground handling agreement)	2004.7.15.	2004.3.31.	5 év
NORW1	Norwegian Air Shuttle	CCIO	Szerződés (IATA ground handling agreement)	2005.4.7.	2004.3.31.	5 év
AIRH1	Air Horizons	CCIO	Szerződés (eseti)	2004.7.12.	2004.7.18.	1 év
AIRP1	Air Polonia	CCIO	Szerződés (eseti)	2004.10.20.	2004.10.20.	5 év
BLUE1	Blue Air	CCIO	Szerződés (IATA ground handling agreement)	2005.10.11.	2005.10.11.	1 év
BLUE2	Blue Air	CCIO	Szerződés (eseti)	2007.8.28.	2007.3.26.	8 hónap
FLYM1	Flyme	CCIO	Szerződés (IATA ground handling agreement)	2006.3.30.	2006.3.31.	5 év
CENT1	Centralwings	CCIO	Szerződés (IATA ground handling agreement)	2007.2.18.	2007.2.19.	1 év

- (52) A különböző szerződések mind különböző jellemzőkkel rendelkeztek, amelyek közül a legfontosabbakat a **Tableau 10** foglalja össze. Ennélfogva több szerződés is rendelkezett arról a lehetőségről, hogy a beauvais-i repülőtér üzemeltetője pénzügyi hozzájárulást fizet a légitársaságnak a behozott forgalomért cserébe. Azonban egyetlen szerződés sem tesz említést a légitársaság által nyújtott reklámszolgáltatásokért cserébe a beauvais-i repülőtér üzemeltetője által folyósított marketingcélú kifizetésekről.

## 10. táblázat

**A beauvais-i repülőtér üzemeltetője és a légitársaságok között létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződések jellemzői**

Szerződéskód	A szerződések főbb jellemzői
<i>Ryanair</i>	
RYAN1	<p>Ez a szerződés két, Beauvais-ból induló légi útvonal üzemeltetését írja elő a következő feltételek mellett:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Dublin: a szerződés heti három (két szombati és egy vasárnapi) járatpár üzemeltetését írta elő 750 FRF (114,37 EUR) leszállási díj ellenében. A légitársaság minden további napi járatpár után mentesült a leszállási díj megfizetése alól. A szerződés emellett minden felszálló utas után 10 FRF (1,52 EUR) díjat is tartalmazott.</li> <li>– Prestwick: a szerződés napi egy járatpár üzemeltetését írta elő 750 FRF díj ellenében. A leszállási díjat minden további napi járatpár után 500 FRF-ban (77,22 EUR) állapították meg. A szerződés emellett minden felszálló utas után 10 FRF (1,52 EUR) díjat is tartalmazott.</li> </ul>
RYAN2	<p>A RYAN1 szerződés feltételei a következőképpen módosultak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– a dublini járat esetében a leszállási díjat heti 19 járatpárig 750 FRF-ban állapították meg. E járatszám felett a Ryanair mentesült a leszállási díj megfizetése alól.</li> <li>– a prestwicki járat esetében a leszállási díjat heti 7 járatpárig 750 FRF-ban, heti 8–14 járat között pedig 500 FRF-ban állapították meg. Heti 14 járat felett a Ryanair mentesült a leszállási díj megfizetése alól.</li> <li>– A Ryanair által megnyitott minden új légi útvonal esetében a leszállási díjat napi egy járatpárra vonatkozóan 500 FRF-ban állapították meg. Napi egy járatpár felett a Ryanair mentesült a leszállási díj megfizetése alól.</li> <li>– a meglévő útvonalak esetében a felszálló utasonkénti díjat 10 FRF-ban állapították meg; az új útvonalak esetében napi 6 járatpárig 6 FRF-ban (1,22 EUR), ezen felül pedig 4 FRF-ban (0,61 EUR).</li> </ul>
RYAN3	<p>Ez a szerződés lépett a RYAN1 és RYAN2 megállapodások helyébe. A következőképpen határozza meg a Ryanair légi járatainak üzemeltetési feltételeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– a 2002-es évre 210 000 Beauvais-ból felszálló utasra vonatkozó célszámot tűztek ki a Ryanair számára. A leszállási díjat a társaság által üzemeltetett összes légi útvonalra vonatkozóan 750 FRF-ban állapították meg.</li> <li>– a 2003-as évre 310 000 Beauvais-ból felszálló utasra vonatkozó célszámot tűztek ki a Ryanair számára. A leszállási díjat napi 7 járatpárig 750 FRF-ban, ezen felül pedig 650 FRF-ban (99,09 EUR) állapították meg.</li> <li>– a 2004-es évre vonatkozó utasforgalmi célt 410 000 utasban állapították meg. A leszállási díjat napi 7 járatpárig 750 FRF-ban, napi 8 és 10 járatpár között 600 FRF-ban (91,47 EUR), ezen felül pedig 400 FRF-ban (60,98 EUR) állapították meg.</li> <li>– a felszálló utasonkénti díjat a szerződés teljes időtartama alatt minden évre repülőnként 135 utasig utasonként 8 FRF-ban (ezen felül 0 FRF-ban) állapították meg.</li> </ul> <p>Ez a szerződés 2010. február 4-ig maradt hatályban a 2004-es évre megállapított feltételek mellett.</p>
RYAN4	<p>Ez a szerződés a következőkkel egészíti ki a RYAN3 szerződést: a Ryanair vállalja, hogy heti 10 további járatpárt üzemeltet az új útvonalakon. Cserébe a repülőtér üzemeltetője felszálló utasonként 1,5 EUR pénzügyi hozzájárulást fizet a Ryanairnek ezen új útvonalak esetében.</p>
RYAN5	<p>Ez a szerződés a RYAN4 szerződést módosítja. A szerződés feltételei szerint a SAGEB kötelezettséget vállal arra, hogy a Ryanair által 2010-ben szállított utasok számához képest 2011-ben szállított minden egyes további utas után felszálló utasonként 2 EUR pénzügyi hozzájárulást fizet a Ryanairnek. Cserébe a Ryanair vállalja, hogy heti 26 további járatpárt üzemeltet.</p>

Szerződés kód	A szerződések főbb jellemzői
Wizz Air	
WIZZ1	<p>Ebben a szerződésben a leszállási díjakat a következőképpen határozták meg a Wizz Air számára:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 500 EUR a napi első járatpár után;</li> <li>– 450 EUR a napi második és harmadik járatpár után;</li> <li>– 400 EUR a napi további járatpárok után.</li> </ul> <p>A repülőtér üzemeltetője vállalta, hogy a szerződés teljesítésének első négy éve alatt a felszálló utasok számától függően, felszálló utasonként 1 EUR összegű, az első évben legfeljebb 40 000 EUR, a második évben legfeljebb 30 000 EUR, a harmadik évben legfeljebb 20 000 EUR, a negyedik évben pedig legfeljebb 10 000 EUR pénzügyi hozzájárulást fizet a légitársaságnak. A szerződés egyéb opcionális szolgáltatásokat, például repülőgép-takarítást is előírányzott. A légitársaság mentesült a felszálló utasok után fizetendő utasforgalmi díjak alól.</p>
WIZZ2	<p>Ez a szerződés a WIZZ1 szerződést módosította. A leszállási díjat már minden járatpár után 425 EUR-ban határozták meg. A repülőtér üzemeltetője által fizetett pénzügyi hozzájárulás felszálló utasonként immár 0,75 EUR volt.</p>
WIZZ3	<p>A leszállási díjakat a következőképpen határozták meg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 425 EUR heti 20 járatpárig;</li> <li>– 42,5 EUR heti 21 és 32 járatpár között;</li> <li>– 21,25 EUR heti 33 járatpár felett.</li> </ul> <p>A légitársaság mentesült a felszálló utasok után fizetendő utasforgalmi díj megfizetése alól. A repülőtér üzemeltetője vállalta, hogy heti 0 és 20 járatpár között felszálló utasonként 0,375 EUR, heti 21 és 26 járatpár között 1,375 EUR, heti 27 és 32 járatpár között 1,725 EUR, ezen felül pedig 1,925 EUR pénzügyi hozzájárulást fizet a légitársaságnak. A szerződés egyéb opcionális szolgáltatásokat, például repülőgép-takarítást is előírányzott.</p>
Egyéb légitársaságok	
GOOD1	<p>A szerződés heti 24 járatpárt tartalmazó programot vezetett be. A leszállási díjat 4 000 FRF-ban (609,8 EUR) állapították meg, és a légitársaság mentesült a felszálló utasok után fizetendő utasforgalmi díj megfizetése alól.</p>
CIAO1	<p>A szerződés 305 EUR összegű leszállási díjat állapított meg, és mentesítette a légitársaságot a felszálló utasok után fizetendő utasforgalmi díj megfizetése alól.</p>
BERL1	<p>A szerződés heti egy járatpárt irányzott elő. A leszállási díjat 500 EUR összegben állapították meg, és a légitársaság mentesült a felszálló utasok után fizetendő utasforgalmi díj megfizetése alól.</p>
VOLA1	<p>Ez a szerződés egy napi öt járatpárból álló programot irányzott elő. A leszállási díjat 450 EUR összegben, a felszálló utasok után fizetendő díjat pedig 2,13 EUR összegben állapították meg. A repülőtér üzemeltetője vállalta, hogy útvonalanként legfeljebb 100 000 EUR összegig terjedő pénzügyi támogatást nyújt az útvonalak indításához.</p>
STER1	<p>Ez a szerződés a leszállási díj összegét heti 3 járatpárig 576 EUR-ban állapította meg, a díj összege heti 4 és 6 járatpár között 540 EUR, heti 7 járatpár felett pedig 500 EUR volt. A légitársaság mentesült a felszálló utasok után fizetendő utasforgalmi díj megfizetése alól. A szerződés opcionális szolgáltatásokat, például repülőgép-takarítást is előírányzott.</p>
NORW1	<p>Ez a szerződés a leszállási díj összegét heti 6 járatpárig 500 EUR-ban, heti 7 járatpár felett pedig 400 EUR-ban állapította meg. A légitársaság mentesült a felszálló utasok után fizetendő utasforgalmi díj megfizetése alól. A szerződés opcionális szolgáltatásokat, például repülőgép-takarítást is előírányzott.</p>

Szerződéskód	A szerződések főbb jellemzői
AIRH1	Ez a szerződés egy heti öt járatpárból álló programot irányzott elő. A leszállási díjat 147,38 EUR összegben, a felszálló utasok után fizetendő díjat pedig 2,89 EUR összegben állapították meg. A repülőtér üzemeltetője vállalta, hogy felszálló utasonként 0,5 EUR összegű pénzügyi hozzájárulást fizet a légitársaságnak. A szerződés opcionális szolgáltatásokat is előirányzott a repülőgépek takarításával kapcsolatban, valamint egyéb szolgáltatásokat is.
AIRP1	Ez a szerződés napi egy járatpárt irányzott elő. A leszállási díjat 192,88 EUR összegben, a felszálló utasok után fizetendő díjat pedig 2,89 EUR összegben állapították meg. A szerződés opcionális szolgáltatásokat, például repülőgép-takarítást is előirányzott.
BLUE1	Ez a szerződés 600 EUR összegű leszállási díjat állapított meg, és mentesítette a légitársaságot a felszálló utasok után fizetendő utasforgalmi díj megfizetése alól.
BLUE2	Ez a szerződés a leszállási díjak összege tekintetében módosította a BLUE1 szerződést, amelyek összegét immár 450 EUR-ban állapították meg.
FLYM1	Ez a szerződés legalább heti 4 járatpár forgalmat irányzott elő. A leszállási díjakat 600 EUR-ban állapították meg a B737-300 típusú repülőgépek (136 ülőhely) és 550 EUR-ban a B737-500 típusú repülőgépek (125 ülőhely) esetében. A légitársaság mentesült a felszálló utasok után fizetendő utasforgalmi díjak megfizetése alól.
CENT1	Ez a szerződés a leszállási díj összegét heti 3 járatpárig 500 EUR-ban, heti 4 és 7 járatpár között 450 EUR-ban, heti 7 járatpár felett pedig 400 EUR-ban állapította meg. A légitársaság mentesült a felszálló utasok után fizetendő utasforgalmi díj megfizetése alól. A repülőtér üzemeltetője vállalta, hogy az első hat hónapban felszálló utasonként 0,75 EUR összegű, az utolsó hat hónapban pedig 0,50 EUR összegű pénzügyi hozzájárulást fizet a légitársaságnak.

#### 4. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

##### 4.1. A beauvais-i repülőtér egymást követő üzemeltetőinek nyújtott pénzügyi támogatások

- (53) Először is a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a CCIO-nak és a SAGEB-nek nyújtott pénzügyi támogatások nem tartalmazzák állami támogatást.
- (54) A Bizottság először is kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a beauvais-i repülőtér állami hatóságok által finanszírozott egyes tevékenységei a közhatalmi jogosítványok körébe tartoznak-e. Másodsorban a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban is, hogy az Altmark-ítéletben<sup>(43)</sup> meghatározott feltételek teljesültek-e a 3. program keretében a beauvais-i repülőtérrel kapcsolatban hozott intézkedések tekintetében. A Bizottság továbbá megjegyezte, hogy az odaítélt beruházási támogatásokkal kapcsolatban az állami hatóságok által előadott indokok nem tesznek említést a támogatások közvetlen pénzügyi megtérüléséről. Következésképpen a Bizottság arra keresett választ, hogy ezek a beruházások megfelelnek-e a körültekintő piaccgazdasági magánbefektető elvének (a továbbiakban: a piaccgazdasági szereplő elve). Végül a Bizottság előzetesen megállapította, hogy a szóban forgó intézkedések az államnak tulajdoníthatók, szelektívek, valamint torzíthatják a versenyt és befolyásolhatják az Unión belüli kereskedelmet.
- (55) A Bizottság másodsorban kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a beruházási és működési támogatások az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethetők-e a belső piaccal.
- (56) Az üzemeltetők javára hozott intézkedések belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelése ugyanis rámutatott, hogy bár a szóban forgó intézkedések mindegyike alkalmas volt arra, hogy közérdekű célt szolgáljon, a szükségességük és a kitűzött céllal való arányosságuk nem nyert bizonyítást. A Bizottság továbbá kétkedését fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy az infrastruktúra kielégítő középtávú kilátásokkal rendelkezik a kihasználtság tekintetében.

<sup>(43)</sup> A Bíróság C-280/00. sz., *Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* ügyben 2003. július 24-én hozott ítélete (ECLI:EU:C:2003:415).

#### 4.2. A légitársaságok javára hozott intézkedések

- (57) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság arra az előzetes következtetésre jutott, hogy a repülőtér üzemeltetője (a CCIO, majd a SAGEB) és a légitársaságok között létrejött szerződések állami források felhasználásával jártak, és hogy az ezen szerződések megkötésére vonatkozó döntések az államnak tulajdoníthatók.
- (58) A Bizottság úgy vélte továbbá, hogy nem tud nyilatkozni arról, hogy a légitársaságok szelektív előnyben részesültek-e. A rendelkezésére álló információk nem voltak elegendők annak megállapításához, hogy a repülőtér üzemeltetője piacgazdasági szereplőként járt-e el. A Bizottság további információk benyújtására kérte fel Franciaországot és az érdekelt feleket.
- (59) A Bizottság előzetesen megállapította, hogy a szóban forgó intézkedések torzíthatják a versenyt és befolyásolhatják az Unión belüli kereskedelmet.
- (60) Végezetül a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a légitársaságok javára hozott támogatási intézkedések összeegyeztethetők-e a belső piaccal. A Bizottság különösen arra az előzetes következtetésre jutott, hogy az új járatok indításához nyújtott támogatások érdekében hozott, szóban forgó intézkedések nem felelnek meg a belső piaccal való összeegyeztethetőség kritériumainak.

### 5. FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

#### 5.1. A beauvais-i repülőtér számára nyújtott pénzügyi támogatások

##### 5.1.1. Beruházási támogatások

- (61) Franciaország jelezte a Bizottság szolgálatának, hogy „a beauvais-i repülőtér esetében nem kíván az általános gazdasági érdekű szolgáltatás fogalmára hivatkozni a területi önkormányzatoktól kapott és a beauvais-i repülőtér egymást követő koncessziós jogosultjainak (a CCIO-nak, majd a SAGEB-nek) kifizetett összes beruházási támogatás tekintetében” <sup>(44)</sup>.
- (62) Franciaország jelezte továbbá, hogy a beauvais-i repülőtér egymást követő koncessziós jogosultjainak (a CCIO-nak, majd a SAGEB-nek) kifizetett beruházási támogatásokra nem kívánja alkalmazni a piacgazdasági szereplő elvét <sup>(45)</sup>.
- (63) Franciaország azonban úgy véli, hogy ezek a támogatások nem minősíthetők állami támogatásnak vagy a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatásnak azzal az indokkal, hogy a közhatalmi jogosítványok körébe tartozó tevékenységek finanszírozásához kapcsolódnak, vagy hogy bizonyítható a belső piaccal való összeegyeztethetőségük.

##### 5.1.1.1. A közhatalmi jogosítványok körébe tartozó tevékenységek finanszírozása

- (64) Franciaország pontosítja, hogy az 1. program keretében közhatalmi jogosítványok körébe tartozó tevékenységekre összesen 1 110 669 EUR összegben kifizetett támogatások a következők <sup>(46)</sup>:
- utasbiztonsági felszerelésekhez nyújtott támogatások (922 000 EUR);
  - az átvilágító és utasbiztonsági ellenőrzőpontok korszerűsítéséhez nyújtott támogatások (1 33 000 EUR);
  - a jelzett közhatalmi feladatokhoz kapcsolódó és azok keretében bejelentett munkadíjakhoz és amortizációs költségekhez nyújtott, összesen 55 669 EUR összegű támogatás.
- (65) Franciaország pontosítja, hogy a 2. program keretében közhatalmi jogosítványok körébe tartozó tevékenységekre összesen 567 782 EUR összegben kifizetett támogatások a következők:
- 52 670,98 EUR összegű támogatás határrendészeti pavilonok kivitelezésére és 86 085,57 EUR összegű támogatás lézeres madárriasztó telepítésére;

<sup>(44)</sup> Franciaország 2012. augusztus 14-i észrevételei.

<sup>(45)</sup> Franciaország 2012. augusztus 14-i észrevételei.

<sup>(46)</sup> Lásd a 4. táblázatot. Észrevételeiben Franciaország egészen pontosan azt állította, hogy ezek az összegek 920 425 EUR-t tettek ki. Miután a Bizottság részletesen megvizsgálta a Franciaország által benyújtott számlákat, megállapította, hogy a jelzett tételekkel kapcsolatos kiadások a valóságban nagyobbak, mint a Franciaország által jelzettek.

- 165 805 EUR összegű támogatás biztonsági kerítések kivitelezésére és 617 EUR összegű támogatás az utasbiztonsági ellenőrzőpontok korszerűsítésére;
  - 176 590 EUR támogatás az utasforgalom elkülönítésére szolgáló csarnok kivitelezésére;
  - a beruházási programok közös közhatalmi feladataihoz kapcsolódó és azok keretében bejelentett munkadíjakhoz és amortizációs költségekhez nyújtott, összesen 86 632 EUR összegű támogatás.
- (66) Franciaország szerint tehát a közhatalmi jogosítványokhoz kapcsolódó támogatások 1 678 451 EUR-t tettek ki a 2001 és 2008 közötti időszakban.
- (67) Franciaország három olyan, a 2008–2023 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási megbízási megállapodásban tervezett beruházást is felsorol, amelyek a véleménye szerint közhatalmi jogosítványok körébe tartozó tevékenységekhez kapcsolódnak:
- egy minden időjárási körülmény között működő automatikus leszállító rendszer (III. kategóriájú ILS-rendszer) telepítése 14 381 000 EUR összegben;
  - a repülőkluboknak és a magántulajdonosoknak a repülőtér északi részére, az úgynevezett „aeropark” területére történő áthelyezését lehetővé tevő beruházások 1 442 000 EUR összegű támogatással;
  - a T2 terminálon belül egy 50 m<sup>2</sup>-es, a turizmus fejlesztésével foglalkozó intézményi szervezeteknek szánt terület rendelkezésre bocsátása és kialakítása (a „T2 terminál építése” címszó alatt) 54 000 EUR összegben.
- (68) Franciaország szerint a (67) preambulumbekzdésben említett és a közszolgáltatási megbízási megállapodás (2008–2023) keretében végrehajtott beruházások teljes összege 15 877 millió EUR. Ezért a közszolgáltatási megbízási megállapodás alapján a SAGEB-nek nyújtott, legfeljebb 14,5 millió EUR összegű támogatás a közhatalmi jogosítványok körébe tartozó tevékenységekhez kapcsolódó beruházások ellentételezésének felel meg, és ennek következtében nem minősíthető állami támogatásnak.
- (69) Franciaország a következő érveket terjesztette elő annak bizonyítására, hogy a fent említett beruházások a közhatalmi jogosítványok körébe tartoznak.
- az ezen beruházásokkal kapcsolatos feladatokat vagy közvetlenül az állam biztosítja, vagy annak utasítására látják el;
  - az ezen beruházásokkal kapcsolatos feladatokat uniós és nemzeti jogszabályok írják elő;
  - az ezen beruházásokhoz kapcsolódó feladatok általános érdekű vagy közérdekű célt szolgálnak (pl. emberi élet védelme, repülésbiztonság, határrendészet, állatveszély megelőzése, légiforgalmi szolgáltatások, légiközlekedés-védelem, idegenforgalom fejlesztése);
  - az ezen beruházásokhoz kapcsolódó feladatoknak a repülőtér egymást követő koncessziós jogosultjai általi ellátása nem kereskedelmi jellegű;
  - mind az uniós, mind a francia ítélkezési gyakorlat elismerte, hogy az ezen beruházásokhoz kapcsolódó feladatok a közhatalmi jogosítványok körébe tartoznak.
- (70) A minden időjárási körülmény között működő automatikus leszállító rendszerrel kapcsolatban Franciaország különösen azzal érvel, hogy ez a rendszer a közhatalmi jogosítványok körébe tartozó légi navigációs szolgáltatások ellátásának keretébe tartozik. Franciaország szerint a rendszer azt a célt szolgálja, hogy leszálláskor és a manőverezési területeken megelőzze a repülőgépek ütközését, felgyorsítsa és rendezze a légi forgalmat, valamint a repülőutak biztonságos és hatékony végrehajtásához hasznos figyelmeztetéseket és információkat adjon. Franciaország ugyanakkor pontosítja, hogy ez a rendszer *de jure* soha nem egy repülőtéri platformon működik, és nem tartozik a repülőtéri illeték hatálya alá.
- (71) A repülőkluboknak és a magántulajdonosoknak a beauvais-i repülőtér északi részére történő áthelyezését lehetővé tevő beruházásokkal kapcsolatban Franciaország úgy véli, hogy ez az intézkedés lehetővé tette, hogy a repülőklubok és magántulajdonosok repülőgépei, utasai és személyzetének tagjai ne haladjanak át a szigorított védelmi területeken, és ezáltal megerősítette az e területekre való belépés ellenőrzését, és a lehető legjobban garantálta a légi járatok biztonságát, ami a közhatalmi jogosítványok körébe tartozik.
- (72) Franciaország úgy véli továbbá, hogy a T2 terminálon a turizmus fejlesztésével foglalkozó intézményi szervezeteknek szánt, 50 m<sup>2</sup>-es terület kialakítása lehetővé teszi e szervezetek számára, hogy a beauvais-i repülőtéren lássák el a helyi idegenforgalom előmozdításának feladatát. Márpedig Franciaország szerint az idegenforgalom fejlesztése közhatalmi hatáskör, és az erre a célra szánt terület kialakítása ehhez kapcsolódik.



#### 5.1.1.2. A beruházási támogatások összeegyeztethetősége a belső piaccal

- (73) A francia hatóságok közölték a Bizottsággal, hogy elfogadják azt, hogy a 2014. évi iránymutatás 173. pontjával összhangban az események időpontjában a beruházási támogatások tekintetében hatályos iránymutatásban foglalt kritériumokat alkalmazzák a jelen esetre.
- (74) Franciaország előadja, hogy a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó, 2005. évi közösségi iránymutatásokban<sup>(47)</sup> (a továbbiakban: a 2005. évi iránymutatás) meghatározott összeegyeztethetőségi kritériumokra tekintettel valamennyi beruházási támogatás összeegyeztethető a belső piaccal.

#### *Egyértelműen meghatározott általános érdekű célkitűzés*

- (75) Franciaország szerint a szóban forgó intézkedések mindegyike alkalmas arra, hogy egy egyértelműen meghatározott általános érdekű célkitűzést, azaz a helyi gazdaság fejlesztését szolgálja. Franciaország hozzáteszi, hogy a Bizottságnak már lehetősége nyílt arra, hogy a repülőtéri biztonság általános érdekű célkitűzésnek minősítse, és hogy a jelen esetben a vizsgált időszakban végrehajtott beruházások nagy része szintén megfelel ennek a célkitűzésnek.

#### *Az infrastruktúra szükséges a kitűzött célhoz, és arányos azzal*

- (76) Franciaország azt állítja, hogy a megvalósított infrastruktúra elengedhetetlen volt a beauvais-i repülőtér megfelelő működéséhez, tekintettel az utasok számának észszerűen előre látható növekedésére. Véleménye szerint a beruházások többsége a beauvais-i repülőtér biztonságossá és szabályszerűvé tételére irányuló sürgős munkálatoknak felelt meg a repülőtéri légi forgalom erőteljes növekedésével jellemzett környezetben.
- (77) Ezen túlmenően ezek a beruházások arányosak voltak a kitűzött céllal, mivel Franciaország szerint a beruházások meghatározása mindig is rendkívül körültekintően történt, különösen azért, mert az olyan forgalom-előrejelzési feltételezéseken alapult, amelyek a ténylegesen elért forgalmi szintekhez képest különösen alacsonyak voltak. A megvalósított beruházások tehát sokkal nagyobbak és jóval költségesebbek is lehetnek volna a ténylegesen elért forgalmi szintek tükrében.

#### *Az infrastruktúra kielégítő középtávú kilátásokkal rendelkezik a kihasználtság tekintetében*

- (78) Franciaország hangsúlyozza, hogy a beauvais-i repülőtéren a 2001–2006 közötti időszakban megvalósított beruházások a 2006. évre 600 000 utasban meghatározott forgalmi feltételezésen alapultak. A 2. program beruházásai szintén egy középtávon 18 000 mozgással számoló forgalmi feltételezésen alapultak, míg a 3. programot a SAGEB egy olyan referencia-forgatókönyv alapján dolgozta ki, amely a legnagyobb forgalmat évi 21 000 mozgásban határozta meg.
- (79) Ezenkívül a Ryanair által üzemeltetett járatoknak a beruházási programok jóváhagyásáról szóló határozatok idején megfigyelt növekedése és Párizs földrajzi közelsége alátámasztja azt, hogy az infrastruktúra kielégítő középtávú kilátásokkal rendelkezik a kihasználtságra vonatkozóan.

#### *Az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen biztosított*

- (80) Franciaország azt állítja, hogy a beauvais-i repülőtéren működő egyetlen légitársaság és e légitársaságok egyetlen utasa sem részesült előnyben a repülőtér által biztosított különböző létesítményekhez és infrastruktúrához való hozzáférés tekintetében.

#### *A kereskedelem nem sérül a közérdekkel ellentétes mértékben*

- (81) Franciaország úgy véli, hogy a beauvais-i repülőtér megléte lehetővé teszi a párizsi repülőtereken – különösen a Roissy-Charles de Gaulle repülőtéren – kialakuló légiforgalmi torlódások csökkentését.
- (82) Bár nem tagadja, hogy a beauvais-i repülőtér esetlegesen elszívhatja a Roissy-Charles de Gaulle repülőtér ügyfélkörének egy részét, Franciaország rámutat továbbá arra, hogy az ügyfélszerzést különösen a Roissy-Charles de Gaulle repülőtér jobb elérhetőségéhez és az innen induló járatok által kiszolgált célállomások számához, valamint az Orly repülőtéren bevezetett éjszakai repülési tilalomhoz viszonyítva kell vizsgálni. Ami az amiens-i és a roueni repülőtérrel illeti, ezek nem alakítottak ki kereskedelmi forgalmat.

<sup>(47)</sup> A repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatások (HL C 312., 2005.12.9., 1. o.).

*A támogatások szükségessége és arányossága*

- (83) Franciaország megjegyzi, hogy az 1. program keretében nyújtott támogatás intenzitása a teljes finanszírozandó összeg mintegy kétharmadát tette ki. A 2. program esetében a támogatási intenzitás feltehetőleg 74 % volt, de Franciaország szerint erre a munkálatok rövid (alig több mint egyéves) amortizációs ideje ad magyarázatot, ami azzal függ össze, hogy nagyon rövid időre hosszabbították meg az állam és a CCIO között létrejött koncessziót. A 3. programmal kapcsolatban Franciaország úgy véli, hogy a támogatási intenzitás körülbelül 21,26 %, és emlékeztet arra, hogy ez maximális felső határt jelent, mivel a támogatás végső összege a ténylegesen megvalósított beruházások függvényében alacsonyabb is lehet.
- (84) Franciaország pontosítja, hogy a CCIO számára a 2001–2006 és a 2006–2008 közötti időszakra vonatkozó beruházási programokhoz nyújtott támogatások magas intenzitása szükséges volt, mivel e támogatások nélkül a CCIO nem tudta volna megvalósítani az összes eldöntött beruházást, és így nem tudta volna kielégíteni az infrastruktúra biztonságossá és szabályszerűvé tételével kapcsolatos igényeket. Franciaország e tekintetben hangsúlyozza, hogy a CCIO hitelt vett fel ahhoz, hogy kifizesse a két beruházási program finanszírozásából rá eső részt, így nagyobb hozzájárulást nem lehetett volna előirányozni a részéről.

*5.1.2. Működési támogatások*

- (85) Ami először is a működési támogatásokat illeti, Franciaország előadja, hogy a CCIO rendkívül kis összegű támogatásban részesült az 1996–2008 közötti időszakban. Ezért hangsúlyozza, hogy ezek a támogatások következőképpen nem torzíthatták a versenyt, és nem befolyásolhatták a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (86) Franciaország szerint tehát a kapott 107 924,59 EUR összegből:
- a 2002-ben kifizetett 68 000 EUR összegű támogatás azon rendkívüli intézkedés finanszírozásának biztosítására szolgált, hogy a 2001. szeptember 11-i terrortámadásokat követően az utasok kézipoggyászainak átvizsgálási arányát 25-ről 50 %-ra emelték;
  - a 2002-ben kifizetett 1 600,10 EUR összeg az *Association de gestion du fonds pour l'insertion des personnes handicapées*-től (a fogyatékosokkal élők integrációját segítő alapot kezelő egyesület) elnevezésű szervezettől származó átutalásnak felelt meg, amellyel visszatérítette a CCIO által túlfizetett hozzájárulásokat;
  - a 2005-ben kifizetett 2 005 EUR összeg a *Centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles* (a mezőgazdasági termelőegységek szerkezetkezelési országos központja) által folyósított kifizetésnek felelt meg;
  - a 2005-ben kifizetett 5 829,49 EUR összeg a repülőtéri koncesszió alá tartozó pavilonoknak a kollektív szennyvízhálózatra csatlakoztatásával kapcsolatos csatornázási munkálatokra – amelyeket a CCIO a város nevében vállalt – Tillé város által fizetett támogatásnak felelt meg;
  - két, egyenként 15 245 EUR összegű támogatás, amelyek a CCIO repülőtéri részlegének személyzete által az Oise megyei idegenforgalom előmozdítása érdekében nyújtott szolgáltatások Oise megye általi visszatérítésének feleltek meg.
- (87) Franciaország pontosítja, hogy a 68 000 EUR összegű támogatás egy utasbiztonsági feladathoz kapcsolódott, és mint ilyen, nem minősül állami támogatásnak. Ami a többi támogatást illeti, azok csak a CCIO által nyújtott szolgáltatások méltányos díjazását, vagy az azoknak az egyesületeknek túlfizetett hozzájárulások visszatérítését jelentették, amelyeknek a CCIO tagja volt.
- (88) Ami másodsorban a CCIO általános részlege által a repülőtéri részlegnek nyújtott előlegeket illeti, Franciaország mindenekelőtt úgy véli, hogy az *Aéroports de Paris* ügyben 2000. december 12-én hozott ítélet előtt nyújtott előlegek a 2014. évi iránymutatás 29. pontja értelmében nem minősülnek állami támogatásnak. Következőképpen csak a 2001-ben, 2002-ben és 2004-ben nyújtott előlegek minősülhetnek állami támogatásnak.
- (89) Franciaország ezenfelül úgy véli, hogy a 2001-ben és 2002-ben biztosított, teljes egészében visszafizetett előlegeket akkor nyújtották, amikor a beauvais-i repülőtér a támogatás nyújtásának évét megelőző két pénzügyi évben évi 700 000 főnél kisebb utasforgalmat bonyolított. A 2014. évi iránymutatás 118. pontja szerint a repülőtér ekkor esetleg nem tudta volna fedezni működési költségeinek jelentős részét, ami indokolta tette a kamatmentes előlegek nyújtását. Ami a 2004-ben nyújtott előleget illeti, Franciaország úgy véli, hogy a beauvais-i repülőtér a támogatás nyújtásának évét megelőző két pénzügyi évben évi 700 000 és 1 millió fő közötti utasforgalmat bonyolított. Franciaország hangsúlyozza, hogy amellet, hogy a 2004-ben nyújtott előleg után nem számítottak fel kamatot, nem a beauvais-i repülőtér viselte az összes működési költségét, tehát nagyrészt megfelelt a 2014. évi iránymutatás 118. pontjában meghatározott követelménynek.

- (90) Ami végül a SAGEB-nek az idegenforgalmi kiadások alóli mentesség formájában nyújtott előnyt illeti, amelyeket repülőtér-üzembentartóként kellett volna viselnie, Franciaország úgy véli, hogy a helyi és regionális idegenforgalom fejlesztése nem tartozik sem a SAGEB hatáskörébe, sem a feladatai közé, és hogy ezen a címen nem részesült semmilyen támogatásban.
- (91) Franciaország szerint ugyanis az idegenforgalom fejlesztése a nemzeti jogszabályok értelmében az állam hatáskörébe tartozik. Ennek megfelelően a turizmusfejlesztési tervet csak a területi önkormányzatok (jelen esetben az SMABT) hajthatták végre, és a terv nem a repülőtér tevékenységének fejlesztését, hanem inkább a regionális idegenforgalom ösztönzését célozta. Ezzel kapcsolatban Franciaország hozzáfűzi, hogy a turizmusfejlesztési terv célkitűzéseit kizárólag az SMABT határozta meg, és kizárólag az idegenforgalmi szervezetek hajtották végre, a SAGEB beavatkozása vagy befolyása nélkül. Éppen ellenkezőleg, a SAGEB-nek pénzügyileg hozzá kellett járulnia az intézkedések végrehajtásához, és szükség esetén rendelkezésre kellett bocsátania azokat az eszközöket, amelyek lehetővé tették e szervezetek számára, hogy feladataikat ellássák (helyiségek rendelkezésre bocsátása, hirdetőtáblák elhelyezése a repülőtéren stb.).
- (92) Franciaország végül megjegyzi, hogy a turizmusfejlesztési terv keretében végrehajtott intézkedések közül egy sem irányult a beauvais-i repülőtér vagy az általa kínált úti célok népszerűsítésére. A SAGEB által e célból készített anyagok nem tartoztak a turizmusfejlesztési feladatok körébe, és azokat a SAGEB a saját forrásaiból finanszírozta.
- (93) Mivel az ebben a szakaszban említett támogatások közül (a 2001-ben, 2002-ben és 2004-ben nyújtott pénzelőlegek kivételével) egy sem minősül állami támogatásnak, Franciaország úgy véli, hogy nem szükséges bizonyítani a belső piaccal való összeegyeztethetőségüket. Mindenesetre a francia hatóságok kijelentették, hogy elfogadják azt, hogy jelen esetben a 2014. évi iránymutatás 137. pontjában meghatározott kritériumokat alkalmazzák a működési támogatásokra.

## 5.2. A légitársaságok javára hozott intézkedések

- (94) Franciaország előadja, hogy a repülőtér üzemeltetőjének (a CCIO, majd a SAGEB) magatartása megfelel egy piacgazdasági szereplő által tanúsított magatartásnak. Így valamennyi szerződés fokozatos nyereségességet eredményezett, és nem biztosított az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett előnyt a légitársaságok számára.
- (95) Franciaország azt is hangsúlyozza, hogy a beauvais-i repülőtér üzemeltetői soha nem írtak alá olyan marketing-szerződést, amelynek értelmében valamely légitársaság marketingszolgáltatásokat (internetes oldalon elhelyezett reklámozást vagy egyéb szolgáltatást) nyújtott volna. Az említett üzemeltetők által egyes szerződések keretében fizetett marketingcélú hozzájárulások arra szolgáló ösztönzések, hogy a légitársaságok fejlessék forgalmukat, és ezáltal további bevételeket generáljanak az üzemeltetőknak (autóbuszok, nem légiforgalmi bevételek).
- (96) Franciaország jelezte, hogy a CCIO nem tudott olyan gazdasági elemzéseket bemutatni, amelyek a légitársaságokkal kötött egyedi szerződések aláírását megelőzően készültek akkor, amikor a CCIO volt a repülőtér üzemeltetője. Franciaország azonban azt állítja, hogy a CCIO az előzetes gazdasági elemzések hiánya ellenére is piacgazdasági szereplőként járt el, és hogy az új légitársaságok fogadásával vagy új útvonalak megnyitásával kapcsolatos döntéseket szisztematikusan annak szem előtt tartásával hozták meg, hogy jövedelmező repülőtéri tevékenységet alakítsanak ki. Ezért Franciaország a CCIO által előzetesen készített általános (a repülőtér valamennyi tevékenységére kiterjedő) költségvetési modellezést nyújtott be a 2001–2006 közötti időszakra vonatkozóan. Ez a modellezés azt mutatja, hogy a repülőtér általában véve pozitív cash flow-t tudott generálni a Ryanair és más légitársaságok tevékenységének fejlődése alapján (a 2006-ra tervezett bevételek 75, illetve 25 %-a).
- (97) Az eljárás megindításáról szóló határozatot követően Franciaország rekonstruálta a CCIO és a **Tableau 9**-ben említett légitársaságok által kötött szerződésekhez kapcsolódó további üzleti terveket (a RYAN1 és RYAN2 szerződések kivételével, amelyekre vonatkozóan nem nyújtottak be rekonstruált üzleti tervet). Franciaország azt állítja, hogy ezeket az üzleti terveket olyan információk alapján rekonstruálta, amelyek a szerződések aláírása előtt ismertek voltak a CCIO számára, valamint olyan forgalmi, bevételi és költségbecslések alapján, amelyek a szerződések aláírása előtt észszerűnek tűntek. Ezek a rekonstruált üzleti tervek azt mutatják, hogy a Franciaország által alkalmazott feltételezések alapján a CCIO jogosan számíthatott arra, hogy a légitársaságokkal kötött egyes szerződések aláírásával nyereséget érhet el.
- (98) Franciaország benyújtotta azokat a gazdasági elemzéseket (keretdokumentumok, üzleti terv), amelyeket a SAGEB, a beauvais-i repülőtér akkori üzemeltetője készített a SAGEB által aláírt és a **Tableau 9**-ben említett valamennyi szerződés, nevezetesen a RYAN4, RYAN5 és WIZZ3 szerződések aláírását megelőzően. Ezek a gazdasági elemzések azt a következtetést vonják le, hogy a szerződések nyereséget generálnak a repülőtér üzemeltetője számára. Az eljárás megindításáról szóló határozatot követően Franciaország jelezte, hogy ezek a gazdasági elemzések inkább átlagköltségeken, mint a többletköltségeken alapulnak. Franciaország e három (tehát a szerződések aláírása után készített) gazdasági elemzés felülvizsgált, a költségek fokozatos növekedésén alapuló változatát is benyújtotta, amelyek megerősítették, hogy a három szerződés lehetővé tette, hogy a SAGEB többletnyereséget generáljon.

- (99) Franciaország továbbá azt állítja, hogy (a közhatalmi jogosítványok körébe tartozó tevékenységekkel kapcsolatos támogatásokon kívül) a SAGEB nem részesül működési támogatásban, és hogy a SAGEB kockázatai és felelősségi körei a CCIO és a Véolia között oszlanak meg. A (szavazatok 51 %-ával rendelkező) CCIO és a (szavazatok 49 %-ával rendelkező) Véolia magántársaság között létrejött részvényesi megállapodás értelmében különösen SAGEB-nek a légitársaságokkal való szerződéskötésre vonatkozó döntéseihez szükséges a részvényesek 75 %-os minősített többséggel történő jóváhagyása. Franciaország ezért hangsúlyozza, hogy a SAGEB által kötött szerződések nem írhatók alá a Véolia jóváhagyása nélkül, és hogy a légitársaságokkal kötött szerződések Véolia általi jóváhagyása azt jelzi, hogy ezek a szerződések megfelelnek a piaci gyakorlatnak.
- (100) Franciaország azt is jelezte, hogy a repülőtéren végrehajtott egyetlen beruházás sem valamely légitársaság külön megbízásából valósult meg. A repülőtér üzemtartója többek között számos légitársasággal vette fel a kapcsolatot, hogy diverzifikálja ügyfélkörét. Bár 1999 és 2011 között a repülőtér forgalmának 80–90 %-át a Ryanair bonyolította le, az infrastruktúra minden légitársaság számára megkülönböztetésmentesen hozzáférhető, és azt a repülőtér fejlesztési terve keretében építették meg, anélkül, hogy egy konkrét szerződéshez kapcsolódott volna.

## 6. AZ ÉRDEKELTEK ÉSZREVÉTELEI

### 6.1. Az érdekelt harmadik felek észrevételei a 2014. évi iránymutatásnak erre az ügyre való alkalmazásával kapcsolatban

#### 6.1.1. A CCIO, az SMABT és a SAGEB közös észrevételei

- (101) Az e határozat hatálya alá tartozó beruházási támogatásokkal kapcsolatban a CCIO, a SAGEB és az SMABT értelmezése szerint a támogatások összegegyeztetetőségének értékelése a 2005. évi iránymutatás alapján fog történni. Ezenkívül a beauvais-i repülőtérnek 2000. december 12. előtt odaítélt támogatásokat az *Aéroports de Paris*<sup>(48)</sup> ügyben megállapított ítélkezési gyakorlattal összhangban nem az állami támogatásokra vonatkozó szabályok alapján fogják vitatni.
- (102) Ami a beauvais-i repülőtér és a repülőteret kiszolgáló légitársaságok közötti pénzügyi kapcsolatokat illeti, a CCIO, a SAGEB és az SMABT értelmezése szerint azok értékelése a 2014. évi új iránymutatás alapján fog történni.

#### 6.1.2. Az Air France észrevételei

- (103) A vizsgálat keretében az Air France a 2014. évi iránymutatás alkalmazására szorítókozó észrevételeket tett. Az Air France több okból kifolyólag megkérdőjelezi a 2014. évi iránymutatás visszamenőleges alkalmazhatóságát a repülőtereknek nyújtott működési támogatásokkal kapcsolatos esetekre, még akkor is, ha ezt a támogatást az említett iránymutatás közzétételét megelőzően fizették ki:
- az Air France szerint a 2014. évi iránymutatás visszamenőleges hatályú alkalmazása a tisztességtelen gazdasági szereplőknek kedvez, mert egy olyan magatartást legitimál, amely nem felelt meg az akkor alkalmazandó szabályoknak. Ezzel szemben az említett megközelítés megbünteti azokat a szereplőket, amelyek az állami támogatás elfogadásától való tartózkodással teljesítették a korábbi iránymutatásokat;
  - az Air France hangsúlyozza továbbá, hogy a 2014. évi iránymutatásnak a repülőtereknek nyújtott működési támogatásokra történő visszamenőleges hatályú alkalmazása ellentétes az általános jogelvekkel és az uniós ítélkezési gyakorlattal;
  - az Air France azt állítja, hogy a 2014. évi iránymutatás az új légitársaságoknak fog kedvezni a régóta jelen lévő légitársaságok kárára. Azzal, hogy megengedi az új légitársaságok számára, hogy csak a tevékenységükkel kapcsolatos többletköltségeket fizessék ki, diszkriminálja a régóta jelen lévő légitársaságokat, amelyekre magasabb díjak fognak vonatkozni.
  - Végezetül az Air France rámutat, hogy bár elméletileg könnyen teljesíthetőnek tűnik a repülőtér infrastruktúrájához való megkülönböztetéstől mentes hozzáférésre vonatkozó feltétel, a gyakorlatban egész más a helyzet, és egyes működési modelleket tudatosan hátrányba hoznak.

### 6.2. A CCIO, az SMABT és a SAGEB közös észrevételei

- (104) A CCIO, az SMABT és a SAGEB közös észrevételeket nyújtott be a Bizottságnak.

<sup>(48)</sup> A Törvényszék T-128/98. sz., *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügyben 2000. december 12-én hozott ítélete (ECLI:EU:T:2000:290).

### 6.2.1. A beauvais-i repülőtér számára nyújtott pénzügyi támogatások

- (105) A hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező beruházási és működési támogatásokkal kapcsolatban a CCIO, az SMABT és a SAGEB teljes egészében a Franciaország által tett észrevételekre hivatkozik.
- (106) Franciaország érveinek alátámasztására a CCIO, az SMABT és a SAGEB egy, a Microeconomix független tanácsadó által készített, a beauvais-i repülőtér által a személyszállítási piacra gyakorolt versenyről szóló elemzést is benyújtott. Ez a tanulmány arra a következtetésre jutott, hogy a beauvais-i repülőtérnek nyújtott támogatások nem befolyásolták a kereskedelmet a közös érdekekkel ellentétes mértékben.
- (107) Először is a tanulmány szerint a beauvais-i repülőtérnek kifizetett támogatások nem befolyásolták a másik két párizsi repülőtérrel, a Roissyval és az Orlyval folytatott versenyt. A tanulmány nem zárja ki, hogy a kereslet szempontjából a Roissy és az Orly repülőtér legalább részben helyettesíthető a beauvais-i repülőtérrel, mivel e három repülőtér részben ugyanazon a vonzaskörzeten osztozik<sup>(49)</sup>. Bár 2000 és 2011 között a beauvais-i repülőtér kizárólag fapados forgalmat bonyolított, az Orly és a Roissy repülőterén is volt fapados forgalom, ez azonban a két repülőtér teljes forgalmának csak a 13,6 %-át, azaz egy kisebb részét tette ki 2011-ben<sup>(50)</sup>. A tanulmány azonban a következő okok miatt kizárja, hogy a beruházási támogatások befolyásolhatták a kereskedelmet:
- a tanulmány szerint a beauvais-i repülőtér piaci részesedése alacsony szinten mozgott (2011-ben például 4 % volt) azon a regionális repülőtérpiacon, amelyet a Roissy és az Orly repülőtérrel együtt alkot. A párizsi régió fapados piacát külön tekintve, ezen a piacon a beauvais-i repülőtér piaci részesedése 2011-ben 31 %-ot ért el a Roissy és az Orly repülőtér piaci részesedésével szemben;
  - a támogatások nem akadályozták meg a fapados forgalom fejlődését az Orly és a Roissy repülőterén. E forgalomnak a két repülőtér teljes forgalmán belüli aránya ugyanis 2009 és 2010 között 5,7 %-kal, 2010 és 2011 között pedig 11,3 %-kal nőtt, így ha a beauvais-i repülőtér fejlesztése esetleg korlátozta is a másik két repülőterén indított új fapados járatok számát, nem lassította le a fejlődésüket;
  - hangsúlyozza, hogy a beauvais-i repülőterén működő légitársaságok egyike sem volt jelen a másik két párizsi repülőterén, és egyes célállomások csak Beauvais-ból voltak elérhetők (Bari, Bergen, Cagliari, Kolozsvár, Katowice, Lódz vagy Shannon);
  - a Roissy, az Orly és a beauvais-i repülőtér<sup>(51)</sup> által rendszerint kiszolgált célállomások mintájának részletes elemzése azt mutatja, hogy az adatok inkább az Orly és a Roissy közötti fej fej melletti versenyről, valamint a beauvais-i repülőtér forgalmának viszonylagos függetlenségéről tanúskodnak. Például a három párizsi repülőtér által kiszolgált Párizs-Barcelona útvonalon a tanulmány megállapította, hogy a Roissy repülőterén 2008 és 2010 között meredeken visszaesett a kereslet, és ennek következtében az Orly repülőterén nőtt erőteljesen a kereslet, míg Beauvais-ban ugyanebben az időszakban stabil maradt a forgalom<sup>(52)</sup>. Ez a megfigyelés még nyilvánvalóbb a Párizs-Róma vagy akár a Párizs-Milánó útvonalon, ahol a Roissy és az Orly görbéi nagymértékben korrelálnak, míg a Beauvais görbéje ezektől függetlenül alakul. A csak a beauvais-i és a Roissy repülőtér által kiszolgált dublini és stockholmi útvonalakon, amikor a beauvais-i repülőterén 2007 és 2011 között csökkent a forgalom, a Roissy repülőterén is csökkent (Dublin esetében) vagy stagnált (Stockholm esetében).
  - a tanulmány megállapítja, hogy a beauvais-i repülőtér és a párizsi repülőterek helyettesíthetősége, ha létezik is, továbbra is korlátozott. A Párizsból való megközelíthetőség ugyanis továbbra is jócskán az Orly és a Roissy repülőterének kedvez, függetlenül a választott közlekedési eszköztől<sup>(53)</sup>. Így valószínűleg csak a kijutási időre kevésbé érzékeny (tehát az árakra nagyon érzékeny) utasok tartják a beauvais-i repülőteret a két másik párizsi repülőtér hiteles alternatívájának.

<sup>(49)</sup> Emlékeztetőül: a Roissy repülőtér 80 km-re, az Orly repülőtér pedig 115 km-re van a beauvais-i repülőtértől.

<sup>(50)</sup> A tanulmány szerint (a Polgári Légi Közlekedési Főigazgatóság adatai alapján) a Roissy repülőtér 2011-ben összesen 60,7 millió, az Orly repülőtér pedig 27,1 millió utast regisztrált.

<sup>(51)</sup> Ezek a célállomások a következők: Dublin, Barcelona, Milánó, Róma és Stockholm. A beauvais-i repülőtérrel induló útvonalak közül 2002 és 2010 között ez az öt útvonal volt a legforgalmasabb, amelyek a beauvais-i repülőtér teljes utasforgalmának 77 %-át tették ki, tehát valószínűleg jelentős hatást gyakoroltak a többi párizsi repülőterre.

<sup>(52)</sup> A Párizs-Barcelona útvonalon a Roissy repülőterén az utasok száma a 2008. évi közel 1,2 millió utasról 2010-ben kevesebb mint 800 000 utasra csökkent, míg az Orly repülőterén 2008-ban mintegy 550 000 fővel, 2010-ben pedig közel 800 000 fővel nőtt az utasszám. Ami a beauvais-i repülőteret illeti, 2008 és 2010 között továbbra is legfeljebb 300 000 utas körül mozgott a részesedése.

<sup>(53)</sup> A tanulmány megjegyzi, hogy Párizsból autóbusszal, autóval vagy vasúton is több mint 1 óra alatt lehet kijutni a beauvais-i repülőterre, míg az Orly és a Roissy esetében ez az idő kevesebb mint 1 óra, sőt fél óra.

- a tanulmány hangsúlyozza továbbá, hogy a beauvais-i repülőtér jelenléte lehetővé tette a párizsi repülőterek (a Roissy és az Orly) forgalmi torlódásainak csökkentését. A tanulmány külön felhívja a figyelmet arra, hogy az Orly repülőtér olyan repülőtér, amelynek légiforgalmára korlátozás vonatkozik, amelyet 2011-ben majdnem elértek és a repülőtér telítetté vált, így a beauvais-i repülőtér nélkül sem vagy csak nagyon kis mértékben részesült volna a forgalommnövekedésből. Ami a Roissy repülőteret illeti, a tanulmány az Európai Bizottság 2011. márciusi jelentésén alapul, amely megjegyzi, hogy a repülőtéren jelentkező kereslet 2025-re meghaladja majd a kapacitását.

(108) Másodszor, a tanulmány szerint a beauvais-i repülőtér fejlesztése nem befolyásolta a Párizsból nemzeti és nemzetközi célállomásokra üzemeltetett más vasúti összeköttetésekkel való lehetséges versenyt <sup>(54)</sup>.

#### 6.2.2. A légitársaságok számára nyújtott pénzügyi támogatások

(109) A CCIO, az SMABT és a SAGEB azt állítja, hogy a CCIO és a SAGEB mint a beauvais-i repülőtér egymást követő üzemeltetői a piactudasági szereplő elve szerint jártak el az erről a repülőtérről induló és ide érkező útvonalakat üzemeltető légitársaságokkal fennálló szerződéses kapcsolataikban.

(110) A CCIO, a SAGEB és az SMABT e tekintetben a Franciaország által készített elemzésekre hivatkozott, és ezenkívül megküldte a Bizottságnak a Ryanairrel 2002. február 12-én kötött szerződéssel kapcsolatos részletes üzleti tervet. E szervezetek véleménye szerint az üzleti terv azt bizonyítja, hogy ez a szerződés jövedelmezőségi kilátásokkal rendelkezik a beauvais-i repülőtér gazdasági tevékenysége szempontjából.

#### 6.3. A Ryanair légitársaság észrevételei

(111) A Ryanair légitársaság csak az e határozat tárgyát képező, a beauvais-i repülőtér egymást követő üzemeltetői által a légitársaságoknak nyújtott pénzügyi támogatásokkal kapcsolatban fogalmazott meg észrevételeket. Ezek az észrevételek a következők.

(112) Először is a Ryanair vitatja, hogy a jelen ügyben megkötött repülőtéri szolgáltatási szerződések az államnak tudhatók be, és hogy azokat állami forrásokból finanszírozták. A Ryanair szerint ugyanis a CCIO nem csupán a francia állam újabb „oldala”, és az államnak tulajdoníthatóság nem állapítható meg kizárólag azon az alapon, hogy a CCIO közvállalkozás, és ezért a francia állam ellenőrzése alá tartozik. Ezenfelül a CCIO-nak nem az összes forrása származik illetékekből: a társaság úgy véli, hogy ez utóbbi a kereskedelmi tevékenységeiből származó saját forrásokkal rendelkezett. A SAGEB tőke megoszlására tekintettel a Ryanair vitatja, hogy a SAGEB az állami hatóságok ellenőrzése mellett és utasításai szerint eljáró szereplőnek minősül.

(113) Másodszorban a Ryanair úgy véli, hogy a repülőtéri szolgáltatási szerződések megkötése a piactudasági szereplő elvével összhangban történt.

(114) Ezzel kapcsolatban a Ryanair úgy véli, hogy a Bizottságnak össze kell hasonlítania a beauvais-i repülőtérrel kötött megállapodásokat a magánbefektetőként eljáró repülőterekkel kötött szerződésekkel. A Bíróság ítélezési gyakorlatát <sup>(55)</sup> felidézve azt állítja, hogy a Bizottságnak csak ott érdemes a költségeken alapuló megközelítést alkalmaznia, ahol magánbefektetőre nem tesznek hivatkozást.

(115) Ezen túlmenően még abban az esetben is, ha a Bizottságnak a költségeken alapuló megközelítést kell alkalmaznia, a Ryanair úgy véli, hogy a repülőtéri szolgáltatási szerződéseket a piactudasági szereplő elvével összhangban kötötték meg, és azok egyértelműen előnyösek voltak a beauvais-i repülőtér számára. Érvei alátámasztására a Ryanair egy, az Oxera független tanácsadó által készített tanulmányt nyújtott be, amely rámutatott, hogy a beauvais-i repülőtérrel kötött valamennyi repülőtéri szolgáltatási szerződés összhangban volt a piactudasági szereplő elvével <sup>(56)</sup>.

(116) Mivel a szóban forgó intézkedések nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak, a Ryanair szerint nem szükséges megvizsgálni a belső piaccal való összeegyeztethetőségüket.

<sup>(54)</sup> A tanulmány szerint a Párizs központjából a beauvais-i repülőtérre való kijutáshoz szükséges utazási idő megakadályozza, hogy ez utóbbi repülőtér légi kínálata hiteles alternatívát jelentsen a Párizsból érkező intermodális (főként vasúti) utasok számára. A tanulmány arra a következtetésre jut, hogy míg a helyi kereslet, azaz a beauvais-i repülőtér közvetlen környezetében jelentkező kereslet a repülőteret a belföldi célállomások vonatkozásában a vasút helyettesítőjének tekintheti, addig a Párizsból érkező kereslet úgy tekinti, hogy a Beauvais-ból induló légi kínálat nem helyettesíthető a vasúti kínálattal.

<sup>(55)</sup> A Ryanair különösen a Bíróság C-83/01 P., C-93/01 P. és C-94/01 P. sz., *Chronopost SA* egyesített ügyekben 2003. július 3-án hozott ítéletére (ECLI:EU:C:2003:388) hivatkozik.

<sup>(56)</sup> Az Oxera 2014. szeptember 11-i tanulmánya, amelyet a Ryanair a 2014. szeptember 12-i észrevételeiben nyújtott be.

#### 6.4. A Wizz Air légitársaság észrevételei

- (117) A Wizz Air légitársaság csak az e határozat tárgyát képező, a beauvais-i repülőtér egymást követő üzembentartói által a légitársaságoknak nyújtott pénzügyi támogatásokkal kapcsolatban fogalmazott meg észrevételeket. Ezek az észrevételek a következők.
- (118) Először is a Wizz Air vitatja, hogy a jelen ügyben megkötött repülőtéri szolgáltatási szerződések az államnak tudhatók be, és hogy azokat állami forrásokból finanszírozták. A Wizz Air szerint ugyanis a CCIO nem csupán a francia állam újabb „oldala”, és az államnak tulajdoníthatóság nem állapítható meg kizárólag azon az alapon, hogy a CCIO közvállalkozás, tehát a francia állam ellenőrzése alá tartozik. A Wizz Air többek között azt állítja, hogy Franciaország nem jogosult részt venni a CCIO döntéshozatali eljárásában, mivel a francia állam szerepe bizonyos döntésekkel kapcsolatos felügyeleti jogkör gyakorlására korlátozódik. Ezenfelül a CCIO-nak nem az összes forrása származik illetékekből: a társaság úgy véli, hogy ez utóbbi a kereskedelmi tevékenységeiből származó saját forrásokkal rendelkezett. A SAGEB tőke megoszlására tekintettel a Wizz Air vitatja, hogy a SAGEB az állami hatóságok ellenőrzése mellett és utasításai szerint eljáró szereplőnek minősül. Egy ilyen megközelítés ellentétes lenne a Stardust Marine ügy ítélezési gyakorlatával, amely szerint „pusztán az a kritérium, hogy egy vállalkozás állami ellenőrzés alatt áll, nem elegendő annak megállapításához, hogy a vállalkozás magatartása az államnak tulajdonítható”<sup>(57)</sup>.
- (119) Másodsorban a Wizz Air úgy véli, hogy a repülőtéri szolgáltatási szerződések megkötése a piactudományi szereplő elvével összhangban történt.
- (120) Ezzel kapcsolatban a Wizz Air a Ryanair-hez hasonlóan úgy véli, hogy a Bizottságnak össze kell hasonlítania a beauvais-i repülőtérrel kötött megállapodásokat a magánbefektetőként eljáró repülőterekkel kötött szerződésekkel. A Bíróság ítélezési gyakorlatát<sup>(58)</sup> felidézve a Wizz Air azt állítja, hogy a Bizottságnak csak ott érdemes a költségeken alapuló megközelítést alkalmaznia, ahol magánbefektetőre nem tesznek hivatkozást<sup>(59)</sup>.
- (121) Ezen túlmenően még abban az esetben is, ha a Bizottság a költségeken alapuló megközelítést kell alkalmaznia, a Wizz Air úgy véli, hogy a repülőtéri szolgáltatási szerződéseket a piactudományi szereplő elvével összhangban kötötték meg, és azok egyértelműen előnyösek voltak a beauvais-i repülőtér számára. Érveit alátámasztására a Wizz Air egy, az Oxera független tanácsadó által készített tanulmányt nyújtott be, amely rámutatott, hogy a beauvais-i repülőtérrel kötött valamennyi repülőtéri szolgáltatási szerződés összhangban volt a piactudományi szereplő elvével<sup>(60)</sup>.
- (122) Ilyen értelemben a Wizz Air is megerősíti a Bizottság azon álláspontját, miszerint a piactudományi szereplő elvét a beauvais-i repülőtér egymást követő üzembentartóival kötött valamennyi szerződéses és kereskedelmi megállapodás fényében kell alkalmazni. A Wizz Air és a CCIO között 2005-ben létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés értelmében a CCIO marketingcélú hozzájárulása Beauvais-ból felszálló utasonként 0,75 EUR volt. Ezt a hozzájárulást a 2009. június 1-jei repülőtéri szolgáltatási szerződésben felszálló utasonként 0,375 EUR-ra csökkentették. A Wizz Air szerint ezeket a kifizetéseket nem a Wizz Airnek szánták, hanem közvetlenül egy bankszámlára utalták át, és kizárólag olyan, a Wizz Airrel semmilyen kapcsolatban nem álló harmadik felek kifizetésére használták fel, amelyek marketingszolgáltatásokat nyújtottak, például újságokban vagy az interneten megjelenő reklámkampányokat bonyolítottak le.

#### 7. FRANCIAORSZÁG ÁLTAL AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIHEZ FÜZÖTT MEGJEGYZÉSEK

- (123) Franciaország nem kívánt megjegyzéseket fűzni az érdekelt felek által megküldött észrevételekhez.

<sup>(57)</sup> A Bíróság C-482/99. sz., *Franciaország kontra Bizottság* ügyben 2002. május 16-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2002:294) 45. pontja.

<sup>(58)</sup> A Wizz Air többek között a Bíróság C-83/01. P., C-93/01. P. és C-94/01. P. sz., *Chronopost SA* egyesített ügyekben hozott 2003. július 3-i ítéletére (ECLI:EU:C:2003:388) hivatkozik.

<sup>(59)</sup> Ezen érv alátámasztására a Wizz Air egy, az Oxera által készített 2012. október 26-i tanulmányt nyújt be, amely szerint a doncasteri, a liverpooli, a memmingeni, a prestwicki és a stockholm-skavsta repülőtér összehasonlítható a beauvais-i repülőtérrel.

<sup>(60)</sup> Az Oxera 2014. november 3-i tanulmánya, amelyet a Wizz Air a 2014. november 4-i észrevételeiben nyújtott be.

## 8. A SZÓBAN FORGÓ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

### 8.1. A CCIÓ-nak és a SAGEB-nek nyújtott pénzügyi támogatások

#### 8.1.1. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatás fennállása

- (124) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (125) Ahhoz, hogy egy intézkedést állami támogatásnak minősítsenek, tehát az alábbi kumulatív feltételeknek kell teljesülniük:
- a kedvezményezettnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak kell lennie, ami azt feltételezi, hogy gazdasági tevékenységet folytat;
  - a szóban forgó intézkedést állami forrásokból kell finanszírozni és annak az államnak tulajdoníthatónak kell lennie;
  - a szóban forgó intézkedésnek gazdasági előnyben kell részesítenie a kedvezményezettet vagy kedvezményezetteket;
  - a szóban forgó intézkedésnek szelektívnek kell lennie annyiban, hogy bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését részesíti előnyben; valamint
  - a szóban forgó intézkedés torzítja a versenyt, vagy a verseny torzításával fenyeget, és alkalmas arra, hogy befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

#### 8.1.1.1. A beruházási támogatások

#### Gazdasági tevékenység

- (126) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése nem alkalmazandó azokban az esetekben, amikor az állam „közhatalmat gyakorol”<sup>(61)</sup>, vagy amikor közjogi jogalanyok „hatósági jogkörükben járnak el”<sup>(62)</sup>. Egy jogalany akkor tekinthető közhatalmat gyakorlónak, ha a szóban forgó tevékenység az állam alapvető feladatainak részét képezi, vagy ezekhez a feladatokhoz jellegénél, céljánál és a rá vonatkozó szabályoknál fogva kapcsolódik. Másfelől a 2014. évi iránymutatásból<sup>(63)</sup> kiderül, hogy egy repülőtér nem minden tevékenysége szükségszerűen gazdasági jellegű. A Bíróság rámutatott, hogy az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során elvileg a hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és általában nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá. Egy repülőtér az olyan tevékenységek, mint a légitforgalom-irányítás<sup>(64)</sup>, a rendészeti<sup>(65)</sup>, vámügyi, tűzoltói<sup>(66)</sup> tevékenységek, a polgári légi közlekedés jogellenes cselekményekkel szembeni védelmét szolgáló tevékenységek, valamint ezen tevékenységek végrehajtásához kapcsolódó infrastruktúrába és felszerelésekbe történő beruházások általában nem gazdasági természetű tevékenységeknek minősülnek.
- (127) Az ilyen nem gazdasági tevékenységek közfinanszírozása azonban nem minősül állami támogatásnak, de szigorúan azon költségek kompenzálására kell korlátozódnia, amelyek az említett tevékenységekkel kapcsolatban merültek fel, és azt nem lehet más tevékenységekre fordítani. A nem gazdasági tevékenységekkel kapcsolatban felmerült költségek hatóságok általi túlkompensációja állami támogatásnak minősülhet. Továbbá ha egy repülőtér gazdasági tevékenységei mellett nem gazdasági tevékenységet is végez, külön költségelszámolást kell vezetnie, hogy elkerüljék a közpénzek nem gazdasági és gazdasági tevékenységek közötti bármilyen átvezetését.

<sup>(61)</sup> A Bíróság 30/87. sz., *Bodson*-ügyben 1988. május 4-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1988:225) 18. pontja.

<sup>(62)</sup> A Bíróság C-364/92. sz., *SAT kontra Eurocontrol* ügyben 1994. január 19-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1994:7) 30. pontja.

<sup>(63)</sup> A 2014. évi iránymutatás 35–37. pontja.

<sup>(64)</sup> A Bíróság C-113/07. P. sz., *Selex Sistemi Integrati kontra Bizottság* ügyben 2009. március 26-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2009:191) 71. pontja.

<sup>(65)</sup> Az Egyesült Királyság által a Forensic Science Services részére nyújtott SA.32820 (2011/NN) állami támogatásról szóló, 2011. december 7-i bizottsági határozat (HL C 29., 2012.2.2., 4. o.) 8. pontja.

<sup>(66)</sup> Lásd a Franciaország által a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara, a Ryanair, az Airport Marketing Services és a Transavia javára nyújtott SA.22614 (C 53/07) állami támogatásról szóló, 2014. július 23-i (EU) 2015/1227 bizottsági határozat (HL L 201., 2015.7.30., 109. o.) (101) és (495) preambulumbekzdését; valamint a Nîmes–Uzès–Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara, a Veolia Transport Aéroport de Nîmes, a Ryanair Limited és az Airport Marketing Services Limited javára Franciaország által nyújtott SA.33961 (2012/C – korábbi 2012/NN) számú állami támogatásról szóló, 2014. július 23-i (EU) 2016/633 bizottsági határozat (HL L 113., 2016.4.27., 32. o.) (567) preambulumbekzdését.



- (128) Ezenfelül a nem gazdasági tevékenységek közfinanszírozása nem vezethet a repülőterek közötti jogtalan hátrányos megkülönböztetéshez. Amint azt az ítélkezési gyakorlat is megállapítja, előny jelentkezik akkor, amikor a hatóságok mentesítik a vállalkozásokat a gazdasági tevékenységeikhez szervesen kapcsolódó költségek alól <sup>(67)</sup>. Azok a polgári repülőterek, amelyeknek nem kell viselniük a saját működtetésükhöz kapcsolódó bizonyos költségeket, miközben más polgári repülőtereknek viselniük kell azokat, előnyhöz juthatnak, függetlenül attól, hogy a szóban forgó költségek egy olyan tevékenységhez kapcsolódnak-e, amely nem gazdasági jellegűnek minősül.
- (129) A Bizottság megjegyzi, hogy a (64) és (65) preambulumbekzdésben említett beruházások a tűzoltáshoz, az utasbiztonsághoz és a repülésbiztonsághoz szükséges infrastruktúrához vagy berendezésekhez kapcsolódtak. A 2014. évi iránymutatás szerint azonban ezek a tevékenységek – amint azt a Bizottság korábbi határozataiban <sup>(68)</sup> megállapította – természetüknél fogva az állam alapvető feladatai <sup>(69)</sup> közé tartoznak. Mivel a (64) és (65) preambulumbekzdésben említett tevékenységekre nem vezettek be piaci mechanizmusokat, ezek a tevékenységek a szóban forgó beruházások odaitélésének időpontjában nem minősültek gazdasági tevékenységnek. Következésképpen, mivel a hatóságok által az 1., 2. és 3. program keretében fizetett hozzájárulásokat hivatalosan nem rendelték konkrét költségekhez, a Bizottság úgy véli, hogy az 1. és 2. program keretében kifizetett támogatások teljes összegének a (64) és (65) preambulumbekzdésben említett beruházások összegének megfelelő része elvileg állami tevékenységekhez kapcsolódott. A Bizottság hozzáteszi, hogy a 3. program <sup>(70)</sup> keretében az utasbiztonsági felszerelések beszerzéséhez kapcsolódó költségek szintén az állami repülésbiztonsági tevékenységhez kapcsolhatók.
- (130) A Bizottság úgy véli továbbá, hogy az előző preambulumbekzdésben említett beruházások mindegyike támogatható volt az állami feladatok finanszírozására szolgáló nemzeti rendszer <sup>(71)</sup> keretében, és teljes mértékben finanszírozható lett volna ezzel a rendszerrel, ha azokat nem fedették volna a szóban forgó beruházási támogatásokból. Korábbi határozataiban <sup>(72)</sup> a Bizottság ugyanis arra a következtetésre jutott, hogy a francia jogszabályokban előírt nemzeti finanszírozási eszköz szigorú, előzetes és utólagos költségellenőrzési mechanizmusokon alapul, amelyek biztosítják, hogy a repülőter-üzembentartók csak a költségeik fedezéséhez feltétlenül szükséges összegeket kapják meg ezen eszközökből. Ezenkívül ez az eszköz a szóban forgó intézkedések meghozatalának időpontjában valamennyi franciaországi polgári repülőterre, köztük a beauvais-i repülőterre is alkalmazandó volt, különösen ami a kompenzációt eredményező feladatok körét illeti. Végezetül ez az eszköz a költségek Polgári Légi Közlekedési Főigazgatóságnak történő bejelentése céljából előírta a repülőter kereskedelmi tevékenységeinek és állami tevékenységeinek számviteli elkülönítését. A megkülönböztetésmentességre vonatkozó feltétel tehát teljesül.
- (131) Következésképpen az 1. program keretében nyújtott 1 110 669 EUR, a 2. program keretében nyújtott 567 782 EUR és a 3. program keretében nyújtott 10,2 millió EUR <sup>(73)</sup> összegű támogatás nem minősül állami támogatásnak.
- (132) A Bizottság ezzel szemben úgy véli, hogy a (67) preambulumbekzdésben említett beruházások nem kapcsolódnak állami tevékenységekhez.
- (133) Először is a minden időjárási körülmények között működő leszállító rendszerrel (ILS III) kapcsolatban a Bíróság kimondta, hogy „e berendezés, még ha kötelező is lenne, továbbá még ha nem is vitatható, hogy más rendszerekhez hasonlóan hozzájárul a leszállások biztonságához, nem működik közre sem a légi irányításban, sem pedig a légtér ellenőrzésében [...], továbbá nem kapcsolódik egyetlen más olyan közhatalmi jogositványhoz sem, amely valamely repülőteren gyakorolható. Azon szolgáltatások teljesítéséhez járul hozzá, amelyeket valamely polgári repülőter versenyfeltételek mellett kínál a légitársaságoknak azon általános tevékenysége keretében, amely gazdasági jellegű tevékenység” <sup>(74)</sup>.

<sup>(67)</sup> A Bíróság C-172/03. sz., *Wolfgang Heiser kontra Finanzamt Innsbruck* ügyben 2005. március 3-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2005:130) 36. pontja.

<sup>(68)</sup> Lásd az (EU) 2015/1227 határozat (101) és (495) preambulumbekzdését, valamint az (EU) 2016/633 határozat (567) preambulumbekzdését.

<sup>(69)</sup> Emlékeztetőül: ezek a beruházások egy biztonsági és tűzoltósági helyiség építésére, valamint a feladott poggyások ellenőrzésére szolgáló rendszerek és beléptető rendszerek, az utasforgalom elkülönítésére szolgáló csarnok, biztonsági kerítések, átvilágító és utasbiztonsági ellenőrzőpontok, vámellenőrző pavilonok és az állatveszélyre figyelmeztető lézeres riasztóberendezés kivitelezésére, valamint az ezekhez a beruházásokhoz kapcsolódó munkadíjakra vonatkoztak.

<sup>(70)</sup> Lásd a 6. táblázatot („Utasbiztonsági felszerelések beszerzése” sor).

<sup>(71)</sup> Ezen eszköz alapját adófizetési kötelezettség, a repülőterei illeték és egy kiegészítő eszköz (a repülőterek és a légi közlekedés intervenciósi alapja) képezte 2008-ig, amikor is az állam a repülőterei illeték megemelésével váltotta fel a kiegészítő eszközt.

<sup>(72)</sup> Lásd pl. az (EU) 2016/633 határozat (32)–(42) preambulumbekzdését.

<sup>(73)</sup> Ez az összeg a közszolgáltatási megbízási megállapodás beruházási tervében szereplő, tervezett összeget érinti.

<sup>(74)</sup> A Törvényszék T-818/14. sz., *BSCA kontra Bizottság* ügyben 2018. január 25-én hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2018:33) 102. pontja.

- (134) Másodsorban, a repülőkluboknak és a magántulajdonosoknak a repülőtér északi részére, az úgynevezett „aeropark” területére történő áthelyezését lehetővé tevő beruházásokkal kapcsolatban a Bizottság úgy véli, hogy ez az intézkedés, bár hozzájárul a repülőtér légiforgalma biztonságának javításához, mindenekelőtt a beauvais-i repülőtér kereskedelmi üzemeltetéséhez tartozik, és hozzájárul azon szolgáltatások nyújtásához, amelyeket egy polgári repülőtér versenykörnyezetben, általános tevékenysége keretében nyújt a légitársaságok számára, ami gazdasági jellegű tevékenységnek minősül.
- (135) Végül, ami a repülőtéren belül a turizmus fejlesztésével foglalkozó intézményi szervezeteknek szánt külön terület kialakítását illeti, meg kell jegyezni, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint nem kell elválasztani a valamely infrastruktúra megépítéséből vagy kibővítéséből álló tevékenységet ezen infrastruktúra utólagos használatától, valamint, hogy a felépített infrastruktúra utólagos használatának gazdasági jellege vagy annak hiánya szükségszerűen meghatározza az építési tevékenység jellegét is <sup>(75)</sup>. A Bizottság a jelen ügyre vonatkozóan megállapítja, hogy bár a szóban forgó helyiséget a közszolgáltatási megbízási megállapodás 6. cikke értelmében a helyi turizmus népszerűsítésére irányuló feladat ellátása céljából kellett a helyi állami idegenforgalmi szervezetek rendelkezésére bocsátani, azt szolgáltatások, például „idegenvezetés, szállásfoglalás stb.” és regionális turisztikai termékek értékesítéséhez is lehetett használni. Ez utóbbit egyébként maga Franciaország is megerősítette 2014. áprilisi észrevételeiben, azonban nem bizonyította, hogy ezek a szolgáltatások és termékek értékesítésével kapcsolatos tevékenységek a helyi állami idegenforgalmi szervezetek tevékenységének csak elhanyagolható részét teszik ki. Ilyen körülmények között a Bizottság úgy véli, hogy a repülőtéren található 50 m<sup>2</sup>-es helyiséget gazdasági tevékenység végzésére fogják használni. Ennélfogva e helyiség SAGEB általi megépítése szintén gazdasági tevékenység volt, és finanszírozása az állami támogatási szabályok hatálya alá tartozik.
- (136) Mindenesetre még ha ezek a beruházások állami tevékenységekhez kapcsolódtak is, akkor sem voltak jogosultak az állami feladatok finanszírozására szolgáló nemzeti eszközben előírt finanszírozásra, ezért Franciaország nem bizonyította, hogy más repülőterek is részesülhettek támogatásban ugyanilyen beruházások finanszírozására. Következésképpen a beauvais-i repülőtér mentesült olyan költségek alól, amelyeket más repülőterek saját maguk tudtak vagy voltak kénytelenek viselni, ami hátrányos megkülönböztetést eredményezett ez utóbbiakkal szemben.

### Az államnak való betudhatóság és állami források átruházása

- (137) A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy a tagállamoknak az államnál alacsonyabb szintű szervei által tett intézkedések e szervek jogállásától vagy megnevezésétől függetlenül, a központi hatalmi szervek által tett intézkedésekkel azonos jogcímen az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak, amennyiben teljesülnek az e rendelkezésben meghatározott feltételek <sup>(76)</sup>.
- (138) A szóban forgó beruházási támogatásokat Picardie régió, Oise megye és a CCB ítélte oda a CCIO-nak, majd pedig a SAGEB-nek vagy közvetlenül (2002–2008), vagy az SMABT-n keresztül (2008–2023), amelynek kizárólag ez a három területi önkormányzat volt a tagja <sup>(77)</sup>. Az SMABT-vel kapcsolatban a Bizottság megjegyzi továbbá, hogy ez a közintézmény nem más, mint helyi és regionális önkormányzatok társulása, amely nem rendelkezik saját alkalmazottakkal (Oise megyei köztisztviselőket bocsátanak az SMABT rendelkezésére), és amelynek döntéseit (különösen a költségvetési döntéseket) a három területi tagönkormányzat képviselőiből álló szakszervezeti bizottság hozza meg.
- (139) Ezért az ezen szervezetek által nyújtott intézkedések az államnak betudhatók. Ezenkívül a területi önkormányzatok és az SMABT (amelynek forrásait kizárólag a területi önkormányzatok költségvetéséből finanszírozzák és amely állami költségvetési ellenőrzés alá tartozik – lásd a (18) preambulumbekendést) forrásait az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami forrásnak kell tekinteni <sup>(78)</sup>.

<sup>(75)</sup> A Törvényszék T-455/08. sz., *Flughafen Leipzig-Halle GmbH* ügyben 2011. március 24-én hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2011:117) 95. pontja.

<sup>(76)</sup> A Törvényszék T-267/08. és T-279/08. sz., *Région Nord-Pas-de-Calais* egyesített ügyekben 2011. május 12-én hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2011:209) 108. pontja.

<sup>(77)</sup> Az SMABT olyan közjogi intézmény, amelynek kizárólag területi önkormányzatok a tagjai, amelyek kétharmad részben járulnak hozzá az intézmény finanszírozásához, és amelynek vezető beosztású tagjai ugyanezen önkormányzatoktól érkeznek és a saját önkormányzatuk nevében járnak el.

<sup>(78)</sup> A Törvényszék T-267/08. és T-279/08. sz., *Région Nord-Pas-de-Calais* egyesített ügyekben 2011. május 12-én hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2011:209) 109. pontja.

## Előny megléte

- (140) Annak megállapításához, hogy egy vállalkozás számára nyújtott állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kérdéses vállalkozás olyan gazdasági előnyt élvez-e, amelynek segítségével elkerül bizonyos költségeket, amelyeket egyébként a saját pénzforszáiból kellene kifizetnie, vagy olyan előnyt élvez-e, amelyet rendes piaci körülmények között nem kapott volna meg. Ezt az értékelést főszabály szerint a piacgazdasági szereplő kritériuma alapján kell lefolytatni.
- (141) Abban az esetben tehát, ha egy repülőtér állami finanszírozásban részesül, a Bizottság megvizsgálja, hogy ez a finanszírozás támogatásnak minősül-e annak fényében, hogy hasonló körülmények között egy, az előrelátható nyereségeséget szem előtt tartó, minden szociális vagy regionális politikai, illetve szektor-függő megfontolástól elvonatkoztató piaci szereplő szintén nyújtott-e volna azonos finanszírozást.
- (142) Az ítélkezési gyakorlatból <sup>(79)</sup> azonban az következik, hogy a magánbefektető kritériuma főszabályként akkor alkalmazható, ha a tagállam gazdasági szereplőként, nem pedig közhatalmi szervként nyújt gazdasági előnyt valamely vállalkozásnak. Akkor is a magánbefektető kritériumát kell alkalmazni, ha a nyereségben vagy a veszteségek csökkentésében érdekelt magángazdasági szereplő is tanúsíthat, legalábbis elvi síkon, a tagállamhoz hasonló magatartást <sup>(80)</sup>.
- (143) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a francia hatóságok úgy vélik, hogy a beauvais-i repülőtér egészének üzemeltetése nem tekinthető általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak (ÁGÉSZ) <sup>(81)</sup>. Megjegyzi továbbá, hogy a francia hatóságok a piacgazdasági szereplő elvének a jelen ügyben nyújtott beruházási támogatásokra való alkalmazására sem hivatkoztak.
- (144) Emlékeztetni kell azonban arra, hogy a piacgazdasági szereplő elve nem minősül olyan kivételnek, amely csak valamely tagállam kérelmére alkalmazható. Ezen elv ugyanis – amennyiben alkalmazható – azon elemek egyikét képezi, amelyeket a Bizottság a támogatás fennállásának megállapítása során köteles figyelembe venni. Ha a tagállam nem hivatkozik a magánbefektető kritériumára, annak eldöntése során, hogy alkalmazandó-e ez a kritérium, a kiindulási pontnak a tagállam fellépése gazdasági jellegének kell lennie, nem pedig annak, hogy e tagállam, szubjektív értelemben, miként kívánt eljárni, vagy milyen alternatív eljárási módokat vett számításba a szóban forgó intézkedés elfogadását megelőzően <sup>(82)</sup>.
- (145) Emlékeztetőül: amint azt a (17) preambulumbekkezdésben is jeleztük, a beauvais-i repülőtér 2008. március 1-jéig az állam tulajdonában volt, és a CCIO volt felelős annak irányításáért és üzemeltetéséért egy ideiglenes közterület-igénybevételi engedély, majd pedig egy állami eszközökre vonatkozó koncesszió keretében.

## Az 1. program

- (146) Az 1. programot illetően a Bizottság úgy véli, hogy az 1. programban előirányzott támogatásokat a CCIO-nak nyújtó területi önkormányzatok nem gazdasági szereplői minőségükben jártak el.

<sup>(79)</sup> A Bíróság C-124/10. P. sz., EDF-ügyben 2012. június 5-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2012:318) 80. és 81. pontja.

<sup>(80)</sup> A Bíróság C-148/19. P. sz. *BTB Holding Investments és Dufenco Participations Holding kontra Bizottság* ügyben 2020. május 7-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2020:354) 46. pontja.

<sup>(81)</sup> Lásd a (61) preambulumbekkezdést.

<sup>(82)</sup> A Törvényszék T-747/15. sz., EDF-ügyben 2018. január 16-án hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2018:6) 240–242. pontja; a Bíróság C-385/18. sz., Arriva Italia Srl ügyben 2019. december 19-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2019:1121) 73. pontja.

- (147) A Bizottság ugyanis úgy véli, hogy az 1. program keretében és a beruházási támogatások odaítélésének időpontjában <sup>(83)</sup> Picardie régió, Oise megye és a CCB nem számíthatott arra, hogy a CCIO által a beauvais-i repülőtérén végrehajtott beruházásokhoz való hozzájárulásuk pénzügyileg megtérül.
- (148) A fent említett három önkormányzat ugyanis nem volt a CCIO részvényese, és a támogatásnyújtás időpontjában semmilyen tulajdonjoggal nem rendelkezett a repülőtérben. Ezenkívül az egyes önkormányzatok által a CCIO-val kötött finanszírozási megállapodások <sup>(84)</sup> nem tartalmaztak a nyújtott támogatások ellentételezéseként biztosítandó nyereségérdekeltségről vagy nyereségrészesedésről szóló rendelkezést.
- (149) Ezen túlmenően ezeket a támogatásokat kizárólag a regionális gazdaság fejlődésének támogatása, valamint a környezet védelmének és a helyi lakosok biztonságának növelése érdekében nyújtották <sup>(85)</sup>. Közérdekű szempontok azonban nem vehetők figyelembe a piactudományi szereplő kritériumának alkalmazásakor <sup>(86)</sup>.
- (150) Tehát nem lehet azt a következtetést levonni, hogy egy pénzügyi nyereségben érdekelt magánszereplő is tanúsíthatott volna, legalábbis elvi síkon, a fent említett önkormányzatokhoz hasonló magatartást. Ezért a piactudományi szereplő kritériuma a jelen esetben nem alkalmazható az 1. program keretében nyújtott támogatások tekintetében.
- (151) Mivel a támogatások odaítélésének időpontjában az 1997. évi ideiglenes közterület-igénybevételi engedély keretében a CCIO feladata volt a beauvais-i repülőtér infrastruktúrájának és berendezéseinek fejlesztése <sup>(87)</sup>, ezért – az állami feladatokhoz kapcsolódó beruházások kivételével – a (37) preambulumbekzdésben említett beruházások költségeit is neki kellett viselnie <sup>(88)</sup>. Az 1. program keretében kapott beruházási támogatások tehát lehetővé tették számára olyan költségek viselésének elkerülését, amelyek egyébként a saját pénzügyi forrásait terheltek volna. Következésképpen ezek a támogatások gazdasági előnyt biztosítottak számára.

## A 2. program

- (152) Az 1. programmal kapcsolatban kifejtett megfontolások a 2. program keretében nyújtott támogatásokra is vonatkoznak. A Bizottság ugyanis úgy véli, hogy a 2. programban előirányzott támogatásokat a CCIO-nak nyújtó területi önkormányzatok nem gazdasági szereplői minőségükben jártak el.
- (153) A Bizottság azonban megjegyzi, hogy míg a CCIO és Oise megye közötti finanszírozási megállapodást 2006. december 18-án (azaz a repülőtér tulajdonjogának az SMABT-re történő átruházása előtt) kötötték meg, addig a Picardie régióval és a CCB-vel kötött finanszírozási megállapodásokat 2007. március 1-je után, azaz a beauvais-i repülőtér tulajdonjogát 2008. március 1-jei hatállyal az SMABT-re ruházó megállapodás aláírása után kötötték meg <sup>(89)</sup>. A Bizottság mindazonáltal úgy véli, hogy a piactudományi szereplő kritériumát a következő okok miatt nem kell alkalmazni a 2. program keretében kifizetett támogatásokra.
- (154) Először is a CCIO-val létrejött finanszírozási megállapodásokat az egyes önkormányzatok egyénileg, nem pedig az SMABT javára vagy nevében kötötték meg. Márpedig csak az SMABT, azaz a három önkormányzatot tömörítő szervezet számíthatott a finanszírozott beruházások pénzügyi megtérülésére, nem pedig az egyes önkormányzatok külön-külön. E tekintetben az SMABT alapszabálya nem rendelkezett a tevékenységei során elért esetleges nyereségek tagönkormányzatok közötti újraelosztásának módjáról. Ezenkívül egyik finanszírozási megállapodás sem tartalmazott a nyújtott támogatások ellentételezéseként biztosítandó nyereségérdekeltségről vagy nyereségrészesedésről szóló rendelkezést.

<sup>(83)</sup> E támogatásnyújtásra mindhárom finanszírozási megállapodás megkötésekor sor került, azaz 2002. július 23-án az Oise megye által nyújtott támogatások esetében, 2002. december 12-én a Picardie régió által nyújtott támogatások esetében és 2002. október 8-án a CCB által nyújtott támogatások esetében.

<sup>(84)</sup> Lásd a 3.1.2.1. szakaszt.

<sup>(85)</sup> Ez kiderül a három területi önkormányzat és a CCIO között 2002-ben létrejött finanszírozási megállapodások preambulumból, valamint az ugyanezen felek között 2006-ban létrejött finanszírozási megállapodásokból.

<sup>(86)</sup> A Bíróság C-385/18. sz., Arriva Italia Srl ügyben 2019. december 19-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2019:1121) 73. pontja.

<sup>(87)</sup> Lásd a (27) preambulumbekzdést.

<sup>(88)</sup> Lásd a (131) preambulumbekzdést.

<sup>(89)</sup> Lásd a (17) és (39) preambulumbekzdést.

- (155) Ezenfelül ezeket a támogatásokat kizárólag a regionális gazdaság fejlődésének támogatása, valamint a környezet védelmének és a helyi lakosok biztonságának növelése érdekében nyújtották <sup>(90)</sup>. Közérdekű szempontok azonban nem vehetők figyelembe a piactudományi szereplő kritériumának alkalmazásakor.
- (156) Tehát nem lehet azt a következtetést levonni, hogy egy pénzügyi nyereségben érdekelt magánszereplő is tanúsíthatott volna, legalábbis elvi síkon, a fent említett önkormányzatokhoz hasonló magatartást. Ezért a piactudományi szereplő kritériuma a jelen esetben nem alkalmazható a 2. program keretében nyújtott támogatások tekintetében.
- (157) Mivel a támogatások odaítélésének időpontjában a 2002. évi ideiglenes közterület-igénybevételi engedély keretében a CCIO feladata volt a beauvais-i repülőtér infrastruktúrájának és berendezéseinek fejlesztése <sup>(91)</sup>, ezért – az állami feladatokhoz kapcsolódó beruházások kivételével – a (39) preambulumbekkezdésben említett beruházások költségeit is neki kellett viselnie <sup>(92)</sup>. A 2. program keretében kapott beruházási támogatások tehát lehetővé tették számára olyan költségek viselésének elkerülését, amelyek egyébként a saját pénzügyi forrásait terhelték volna. Következésképpen ezek a támogatások gazdasági előnyt biztosítottak számára.

### A 3. program

- (158) Az SMABT által a közszolgáltatási megbízási megállapodás keretében a SAGEB-nek fizetett beruházási támogatásokat illetően a Bizottság megjegyzi, hogy ezeket a támogatásokat azon beruházási program támogatása érdekében irányozták elő a közszolgáltatási megbízási megállapodásban, amelyet a SAGEB a saját költségén volt köteles végrehajtani. Ezen közszolgáltatási megbízási megállapodás keretében az SMABT mint koncesszióba adó hatóság a közszolgáltatási megbízási megállapodás teljes időtartamára 10 795 243 EUR fix összegben meghatározott földterület-igénybevételi díjat <sup>(93)</sup>, valamint az SMABT beruházásaihoz való hozzájárulás utáni nyereségrészesedést kapott <sup>(94)</sup>. A nyereségrészesedésre való jogosultság bizonyos feltételek teljesülése esetén nyílt meg <sup>(95)</sup>, és összegét a többletnyereség 50 %-ában határozták meg <sup>(96)</sup>.
- (159) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy ezeket a feltételeket a beauvais-i repülőtér és a repülőtér Párizssal összekötő járat üzemeltetésére vonatkozó koncesszióra kiírt pályázati felhívást követően állapították meg, amelynek keretében a pályázóknak beruházási tervet kellett csatolniuk ajánlatukhoz. A pályázat hirdetésmény közzétételével induló tárgyalásos eljárást tartart. Miután öt pályázatot és négy ajánlatot nyújtottak be, az SMABT úgy döntött, hogy két ajánlatot tart meg, és tárgyalásokat kezd egyrészt a CCIO-Veolia konzorciummal, másrészt pedig a „Vinci, Airports-Vinci, SA Keolis, Groupe K Finance” konzorciummal. Miután végleges ajánlat benyújtására kérte fel a két konzorciumot, amelyet többek között egy olyan referencia-foratókönyv alapján kellett kidolgozni, amely a 21 000 mozgásra korlátozott légi forgalom szabályozott keretek között történő fejlesztését irányozta elő 2022-ig, az SMABT végül a CCIO-Veolia konzorciumnak ítélte oda a koncessziós szerződést.
- (160) Először is a Bizottság úgy véli, hogy a piactudományi szereplő kritériumának az SMABT által a közszolgáltatási megbízási megállapodás keretében a SAGEB-nek fizetett beruházási támogatásokra való alkalmazhatósága a jelen esetben kevés kétséget vet fel.
- (161) A beauvais-i repülőtér tulajdonosaként az SMABT úgy döntött, hogy ezeket a támogatásokat a közszolgáltatási megbízási megállapodás keretében fizeti ki, amely az SMABT-t megillető pénzügyi ellentételezések mellett a SAGEB-re ruházza át a repülőtér irányítását. Más szóval a hatóság, az infrastruktúra tulajdonosa úgy döntött, hogy pénzügyi ellentételezés fejében egy harmadik félnek szervezi ki az infrastruktúra kezelését. Ezt a megközelítést követhetné, legalábbis elvi síkon, az a magángazdasági szereplő is, aki nyereségszerzés vagy a tulajdonában lévő eszköz értékének kamatoztatása céljából annak kezelését harmadik félnek szervezi ki.

<sup>(90)</sup> Ez kiderül a fent említett egyes finanszírozási megállapodások preambulumból.

<sup>(91)</sup> Lásd a 3.1.1.2. szakaszt.

<sup>(92)</sup> Lásd a (131) preambulumbekkezdést.

<sup>(93)</sup> Lásd a közszolgáltatási megbízási megállapodás 14. mellékletét.

<sup>(94)</sup> A 14. melléklet ugyanis előírja, hogy „az SMABT által a repülőtéri infrastruktúra finanszírozásához nyújtott hozzájárulásért cserébe a koncessziós jogosult vállalja, hogy a tervezett 10 %-os belső megtérülési rátához viszonyított többletnyereség alapján kiszámított nyereségrészesedést fizet vissza az SMABT-nek”.

<sup>(95)</sup> A közszolgáltatási megbízási megállapodás 14. melléklete szerint a nyereségrészesedésre való jogosultság akkor keletkezik az (n) évben, ha a nettó eredmény pozitív, ha az (1)-től (n) évig terjedő évek halmozott nettó eredménye pozitív, és az így számított belső megtérülési ráta meghaladja a 10 %-ot. A nyereségrészesedést a többletnyereség 50 %-ában állapították meg.

<sup>(96)</sup> A közszolgáltatási megbízási megállapodás 14. melléklete.

- (162) Ezenkívül a beauvais-i repülőtér irányítására vonatkozó koncesszió megadását rögzítő határozatot annak érdekében hozták, hogy a megbízottra ruházzák át a beauvais-i repülőtér karbantartási, fenntartási és üzemeltetési feladatait, a Párizs és a beauvais-i repülőtér közötti buszjárat üzemeltetését, valamint a beauvais-i repülőtér kereskedelmi infrastruktúrájának fejlesztését célzó beruházási program vezetését ((19) preambulumbekzdés). Ezeknek a feladatoknak tehát összességében és elsősorban kereskedelmi céljuk volt. Ugyanez vonatkozik az SMABT által elérni kívánt célokra is, amelyek közül az egyik nevezetesen az volt, hogy a kereskedelmi forgalmat a törvényileg megengedett legnagyobb kapacitásig fejlesszék (lásd a (167) preambulumbekzdést).
- (163) Ebből következik, hogy a 3. program keretében nyújtott lehetséges szelektív előny meglétét a piacgazdasági szereplő elvének megfelelően kell vizsgálni.
- (164) A (159) preambulumbekzdésben foglaltak szerint a 3. program keretében nyújtott támogatások egy szerződés együttes részét képezték, amelyre vonatkozóan az SMABT pályázati eljárást indított. Ezért annak igazolása érdekében, hogy ezek a támogatások olyan előnyt biztosítottak-e a SAGEB számára, amelyet rendes piaci körülmények között nem kapott volna meg, a Bizottságnak azt kell vizsgálnia, hogy a pályázati eljárást, amelynek keretében szükség esetén támogatások kifizetését irányozták elő, a piacgazdasági szereplő elvének megfelelően folytatták-e le.
- (165) A szolgáltatások közhatalmi szerv általi igénybevételét illetően emlékeztetni kell arra, hogy annak főszabály szerint a másodlagos uniós jog által előírt közbeszerzési szabályok alapján kell történnie. Ebben az esetben a szolgáltatás valamely tagállam hatósága általi igénybevételét megelőzően lefolytatott ilyen közbeszerzési eljárás általában elegendőnek tekinthető annak kizárásához, hogy e tagállam olyan előnyt biztosíthat a szolgáltatást nyújtó kiválasztott vállalkozásnak, amelyet rendes piaci körülmények között egyébként nem kapott volna meg<sup>(97)</sup>. Elvben ez a helyzet áll fenn akkor, ha egy repülőtér kereskedelmi üzemeltetésére vonatkozó koncesszió megadására versenyen alapuló, átlátható, megkülönböztetéstől mentes és feltételekhez nem kötött közbeszerzési eljárást követően kerül sor a közbeszerzésekre vonatkozóan az EUMSZ-ben foglalt elveknek megfelelően, feltéve, hogy a vevő vagy az eladó kiválasztására olyan megfelelő kritériumokat alkalmaztak<sup>(98)</sup>, mint amelyeket egy, az SMABT-vel azonos helyzetben lévő magánszereplő választott volna.
- (166) A közbeszerzési eljárásnak *elsősorban* versenyen alapulónak kell lennie, hogy valamennyi érdeklődő és alkalmas ajánlattevő részt vehessen az eljárásban. Az eljárásnak átláthatónak is kell lennie, hogy az érdeklődő ajánlattevők a közbeszerzési eljárás valamennyi szakaszában egyenlő és érdemi tájékoztatást kaphassanak. *Harmadsorban* az eljárás valamennyi szakaszában az ajánlattevőkkel szembeni megkülönböztetésmentes bánásmód, valamint az eljárást megelőzően meghatározott objektív kiválasztási és odaítélési feltételek elengedhetetlen annak biztosításához, hogy a létrejövő ügylet összhangban álljon a piaci feltételekkel.
- (167) A Franciaország által megküldött információk szerint a közbeszerzési eljárást hivatalos közlönyökben, többek között az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, valamint egy szaklapban tették közzé. A közbeszerzési kiírás<sup>(99)</sup> 3.3. cikke szerint az SMABT célkitűzései a következők voltak:
- a forgalom fejlesztése a zajterhelési tervben 2012-ig meghatározott évi legfeljebb 21 000 kereskedelmi célú mozgás keretén belül;
  - a gazdasági hatások fejlesztése a repülőtér működéséhez kapcsolódó közvetlen és közvetett foglalkoztatás szempontjából, valamint az idegenforgalom és a gazdasági tevékenységi zónák terén;
  - a repülőtér irányításának beépítése a jelenleg kidolgozás alatt álló környezetvédelmi terv keretébe.

<sup>(97)</sup> A Törvényszék T-8/18. sz., *easyJet Airline Co. Ltd.* ügyben 2020. május 13-án hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2020:182) 201. pontja.

<sup>(98)</sup> 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. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

<sup>(99)</sup> Lásd a közbeszerzési kiírás 7. fejezetét.

- (168) A közbeszerzési kiírás 7. cikke azt is előírta, hogy a beauvais-i repülőtér üzemeltetésére vonatkozó közszolgáltatási megbízás odaítélésére kiírt pályázaton részt vevő pályázók ajánlatát a következő kritériumok alapján értékelik majd:
- a repülőtér szervezéséhez és üzemeltetéséhez felhasznált erőforrások jellege és minősége (menedzsment, humánerőforrás, autóbusz-szolgáltatás üzemeltetése, fenntartható fejlődési követelmények);
  - a repülőtér üzemeltetésének általános gazdaságossága, valamint az SMABT és a megbízott közötti pénzügyi kapcsolatok; és
  - a beruházási program minősége.
- (169) A Bizottság megjegyzi, hogy a pályázók számos információhoz és dokumentumhoz egyenlő mértékben hozzáférhettek, így különösen a szerződéstervezethez és annak részletes mellékleteihez, az állammal 2002-ben kötött koncessziós megállapodás<sup>(100)</sup> keretében a CCIO által vezetett elszámolások pénzügyi elemeihez, a megbízott rendelkezésére bocsátott eszközök listájához, az aktuális állapotot is feltüntető, meglévő amortizációs táblázatokhoz, a hatályos repülőtéri szolgáltatási szerződésekhez, az SMABT és a CCIO között a buszjárat üzemeltetésére létrejött szerződés egységes szerkezetbe foglalt változatához és az üzemeltetés gazdasági és pénzügyi adataihoz, valamint a repülőtér üzemeltetésével foglalkozó személyi állomány listájához és a repülőtérre vonatkozó jogszabályok különböző kivonataihoz (zajterhelési terv, környezetvédelmi diagnózis, rendőri szabályrendelet, üzemszabályzat stb.). A vállalati konzultációs anyagot elektronikus formában (CD-Rom) bocsátották rendelkezésre, és a pályázatok benyújtásának időszakában a pályázók elektronikus formában teheték fel kérdéseiket. Egy adatszobát is az egyes pályázók rendelkezésére bocsátottak, hogy az SMABT irodáiban ténylegesen is betekinthessenek az aktákba, és minden pályázó számára helyszíni látogatást szerveztek a repülőtéri létesítményekben.
- (170) A Bizottság megjegyzi, hogy ezeket az elemeket nemzeti közigazgatási bíróságok is megerősítették, amelyekhez a sikertelen pályázók közül ketten is kérelmet nyújtottak be szerződéskötés előtti ideiglenes intézkedés meghozatala iránt, és amelyek azt is megállapították, hogy a szóban forgó eljárás során betartották a pályázatok és ajánlatok benyújtására vonatkozó észszerű határidőket<sup>(101)</sup>. Ezek a bíróságok tágabb értelemben megállapították, hogy az eljárás lebonyolítása során tiszteletben tartották a közbeszerzési eljárásban alkalmazandó egyenlő bánásmód és az átláthatóság elvét. Végül a Bizottság megjegyzi, hogy az eljárás során viszonylag sok pályázónak (ötnek) nyílt lehetősége arra, hogy az ajánlatok kiválasztási kritériumai és az SMABT által kitűzött célok ismeretében nyújtsanak be ajánlatot.
- (171) A szóban forgó eljárást tehát versenyeztetés alapján, átlátható és megkülönböztetésmentes módon bonyolították le.
- (172) A pályázat feltételhez nem kötött jellegére vonatkozó kritériummal kapcsolatban azonban a Bizottság emlékeztet arra, hogy amikor közjogi szervek vásárolnak eszközöket, árukat és szolgáltatásokat, az ajánlathoz kapcsolódó egyedi feltételeknek megkülönböztetésmentesnek kell lenniük, valamint szorosan és objektív jelleggel kapcsolódniuk kell a szerződés tárgyához és a szerződés egyedi gazdasági célkitűzéséhez. Lehetővé kell tenniük, hogy a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat megfeleljen a piaci értéknek. A kritériumokat ezért úgy kell meghatározni, hogy tényleges versenyen alapuló közbeszerzési eljárást tegyenek lehetővé, amely szokásos – de annál nem nagyobb – megtérülést biztosít a sikeres ajánlattevőknek. A gyakorlatban ez olyan közbeszerzési eljárások alkalmazását jelenti, amelyek nagy hangsúlyt helyeznek az ajánlat „ár” összetevőjére, vagy amelyek más módon várhatóan versenyt eredményeznek<sup>(102)</sup>.

<sup>(100)</sup> Ezek az elemek többek között magukban foglalták a végrehajtott költségvetéseket, a 2007. évi eredeti költségvetést, egy független szakértői iroda 2007. augusztusi elemzését, amely naprakész tájékoztatást adott a koncesszió gazdasági és pénzügyi adatairól, a mérlegekben szereplő forrásokat és eszközöket, az adóbevallásokat, az amortizációs táblázatokat, sőt a pénzügyi kötelezettségvállalások egyenlegeit.

<sup>(101)</sup> Lásd az Amiens-i Közigazgatási Bíróság 2008. február 25-i (0800277. sz.) és 2008. március 17-i (0800506. sz.) ítéletét.

<sup>(102)</sup> Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény 96. pontja.

- (173) A Bizottság megjegyzi, hogy az ajánlatok kiválasztási kritériumait nem rangsorolták és nem adták meg az értéküket. Az SMABT ugyanis nem határozta meg az egyes kritériumok súlyát, ami viszonylag nagy mérlegelési mozgásteret biztosított számára az ajánlatok kiválasztásában. Így, bár a szerződés általános gazdaságossága valóban szerepelt az SMABT által figyelembe vett kritériumok között, nem lehet kijelenteni, hogy a közbeszerzési kiírás elvben nagyobb súlyt adott ennek a kritériumnak, mint a többinek. Következésképpen a Bizottság köteles ellenőrizni, hogy ez az eljárás valóban olyan gazdasági előnyt biztosított-e a SAGEB számára, amelyet rendes piaci körülmények között nem kapott volna meg.
- (174) A Bizottság először is megjegyzi, hogy az ajánlat benyújtására felkért öt pályázó közül egy visszalépett az eljárás során, két másik pályázó pedig olyan ajánlatot nyújtott be, amely nem felelt meg az SMABT által megszabott pénzügyi feltételeknek. A GTS-konzorcium esetében például az ajánlatok elemzésével megbízott közszolgáltatási megbízással foglalkozó bizottság megállapította, hogy ez a konzorcium nem adta meg a várható jövedelmezőségre vonatkozó adatokat; nem modellezték az önfinanszírozási képességét (nem számították ki a sajáttőke-finanszírozási képességet), nem küldték meg a tervezett díjak és nyereségrészesedések modellezését, és a konzorcium nem határozta meg pontosan a beruházások finanszírozási módját. Tehát pénzügyi megfontolások vezettek arra, hogy az SMABT két ajánlatot már az elemzési szakaszban elutasított, és a fennmaradó két ajánlat benyújtójával kezdte meg a tárgyalási eljárást.
- (175) Az SMABT-hez egyrészt a Vinci Airport konzorcium, másrészt a CCIO-Veolia konzorcium által benyújtott mindkét ajánlat több változaton alapult a beauvais-i repülőtérre vonatkozó zajterhelési tervben engedélyezett forgalmi mozgások számától függően. A tárgyalások során az SMABT ezért arra kérte fel a két ajánlattevőt, hogy a zajterhelési tervnek való megfelelés érdekében egy olyan referencia-forgatókönyv alapján tegyenek ajánlatot, amely a szerződés teljes időtartamára vonatkozóan 21 000-ben korlátozza a forgalmi mozgások számát.
- (176) Pénzügyi szempontból a Vinci Airport konzorcium olyan ajánlatot nyújtott be, amely 40 millió EUR becsült üzemeltetési díjat irányzott elő, amely teljes egészében az üzemeltetési eredményeken alapul, 70 millió EUR beruházási programmal, az SMABT támogatása nélkül. Ami a CCIO-Veolia Transport konzorciumot illeti, az ajánlata 10,8 millió EUR összegű fix üzemeltetési díjat irányzott elő, amelyet 5 millió EUR nyereségrészesedéssel lehetett kiegészíteni, valamint előirányzott egy 68,2 millió EUR összegű beruházási programot, amely 14,5 millió EUR támogatást tartalmazott.
- (177) Franciaország szerint, bár a Vinci Airport konzorcium ajánlata első megközelítésben vonzóbbnak tűnt, az ajánlat a CCIO-Veolia konzorcium által tervezett forgalmi becslésekhez képest optimista és nem túl óvatos feltételezéseken alapult, különösen a nemzeti jogszabályok által előírt mozgásszám-korlátozásra (zajterhelési tervre) tekintettel. A Vinci Airport konzorcium tervezett díjai azonban kizárólag ezeken a nagyvonalú becsléseken alapulnak, és nem tartalmaznak fix részt, szemben a CCIO-Veolia ajánlatával; így a CCIO-Veolia ajánlata, bár alacsonyabb volt, mint a Vinci Airporté, pénzügyi szempontból észszerűbbnek és óvatosabbnak tűnhetett a pénzügyi jövedelmezőségét garantálni kívánó körülmények befektető számára.
- (178) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a CCIO-Veolia konzorcium ajánlata továbbra is előnyös volt az SMABT számára. Az SMABT által tervezett támogatást ugyanis – az állami beruházáshoz kapcsolódó rész nélkül (lásd a (131) preambulumbekendést) – 4,3 millió EUR-ra becsülték<sup>(103)</sup>, míg a CCIO-Veolia konzorcium ajánlata legalább 10,8 millió EUR fix összegű részesedést irányzott elő az SMABT számára, ami haszonkulcsot garantált az SMABT-nek.
- (179) Az SMABT 2008. február 25-i határozatával a koncessziós szerződést a CCIO-Veolia konzorciumnak ítélte oda, amelynek ajánlata „a legérdekesebb ajánlat volt, amennyiben a szerződés általános gazdaságosságára tekintettel ez volt képes leginkább biztosítani a környezetbarát repülőtér ellenőrzött módon történő fejlesztését”. Az SMABT tehát a választása alátámasztása érdekében betartotta a közbeszerzési kiírásban meghatározott feltételeket, amelyeket az eljárásban részt vevő valamennyi pályázó előzetesen megismert.
- (180) Mindezek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a CCIO-Veolia konzorcium SMABT által kiválasztott pályázata pénzügyi jövedelmezőséget biztosított az SMABT számára, ennél fogva nem járt azzal a hatással, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett gazdasági előnyt biztosítson a CCIO-Veolia konzorcium (a későbbi SAGEB) számára.

<sup>(103)</sup> Ez az összeg a közszolgáltatási megbízási megállapodásban található beruházási tervben szereplő tervezett összeg.



- (181) Mivel a 4,3 millió EUR összegű támogatás a CCIO-Veolia konzorciummal (a későbbi SAGEB-bel) kötött ügylet részét képezte, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a 3. programhoz nyújtott támogatás nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

### Szelektivitás

- (182) Ha a Bizottság feltárja a tágabb értelemben vett, közvetlenül vagy közvetetten valamely intézkedésből eredő előny fennállását, még azt is bizonyítania kell, hogy ez az előny kifejezetten egy vagy több vállalkozásnak kedvez. Ennek érdekében a Bizottság feladata különösen annak bizonyítása, hogy a szóban forgó intézkedés különbségtételt vezet be az elérni kívánt célra tekintettel hasonló helyzetben lévő vállalkozások között. Szükséges tehát, hogy az előnyt szelektív módon biztosítsák, továbbá hogy az alkalmas legyen arra, hogy bizonyos vállalkozásokat másoknál kedvezőbb helyzetbe hozzon <sup>(104)</sup>.
- (183) A szelektivitás követelménye különbözik attól függően, hogy a szóban forgó intézkedést általános támogatási programként vagy egyedi támogatásként alakították ki. Ez utóbbi esetben a gazdasági előny azonosítása főszabály szerint lehetővé teszi az intézkedés szelektivitásának vélelmezését <sup>(105)</sup>.
- (184) A jelen esetben mindegyik beruházási támogatást a repülőtér egymást követő üzemeltetőivel közvetlenül megtárgyalt kétoldalú megállapodások alapján, egyedi támogatás formájában nyújtották. Ezek a támogatások tehát szelektívek voltak számukra.

### A tagállamok közötti és az Unión belüli kereskedelem befolyásolásának veszélye

- (185) Általában amikor a tagállam által nyújtott előny erősíti egy adott uniós piacon versengő vállalkozás más vállalkozásokhoz viszonyított pozícióját, akkor a tagállamok közötti kereskedelmet az adott előny által érintettnek kell tekinteni. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a repülőterek a repülőtéri infrastruktúra kezeléséért vannak versenyben, a helyi és regionális repülőtereken egyaránt. A repülőtérnek nyújtott állami finanszírozás ezért torzíthatja a versenyt a repülőtéri infrastruktúra üzemeltetésének piacain.
- (186) A jelen esetben a beauvais-i repülőtér más nemzeti repülőterekkel (pl. a Paris-Roissy repülőtérrel) áll versenyben. Mivel a szóban forgó beruházási támogatások azzal a hatással jártak, hogy megerősítették a repülőtér pozícióját a többi repülőtéréhez képest, alkalmasak voltak a verseny torzítására. Mivel a repülőtéri szolgáltatások piaca nyitva áll az Unión belüli verseny előtt, a hozzájárulások a tagállamok közötti kereskedelmet is érinthették.

#### 8.1.1.2. Működési támogatások

### Gazdasági tevékenység

- (187) A (126)–(128) preambulumbekkezdésben kifejtett tényezőkre tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Polgári Légi Közlekedési Főigazgatóság által a CCIO-nak 2002-ben nyújtott 68 000 EUR összegű támogatás a közhatalmi jogosítványok körébe tartozó tevékenységhez kapcsolódott. Ahogyan Franciaország bizonyította, ezt a támogatást azon rendkívüli intézkedés finanszírozásához szükséges fedezet finanszírozásához nyújtották, hogy a 2001. szeptember 11-i terrortámadásokat követően az utasok kézipoggyászainak átvizsgálási arányát 25 %-ról 50 %-ra emelték, amely az állam közhatalmi jogosítványok körébe tartozó biztonsági feladat, és ennél fogva nem minősül gazdasági tevékenységnek <sup>(106)</sup>.
- (188) Ezenfelül ez az intézkedés egy, a 3. osztályú vidéki repülőterek számára biztosított támogatási program része volt, ezért a támogatás odaítélésekor a beauvais-i repülőtérrel azonos kategóriába tartozó valamennyi repülőtér számára nyitva állt <sup>(107)</sup>. Következésképpen ez a támogatás nem eredményezett hátrányos megkülönböztetést.

<sup>(104)</sup> A Törvényszék T-53/16. sz., Ryanair DAC ügyben 2018. december 13-án hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2018:943) 162. pontja.

<sup>(105)</sup> A Bíróság C-15/14. P. sz., MOL-ügyben 2015. június 4-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2015:362) 60. pontja.

<sup>(106)</sup> Lásd a (129) preambulumbekkezdést.

<sup>(107)</sup> <https://www.senat.fr/rap/l02-068-318/l02-068-31827.html#toc310>.

- (189) El kell fogadni Franciaország azon érvét, hogy a CCIO általános részlege által a repülőtéri részlegnek nyújtott előlegek egy része a közhatalmi jogosítványok körébe tartozott. Ugyanis 2000. december 12., vagyis a Bíróság által az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítélet időpontja előtt a repülőtéri infrastruktúra üzemeltetése és építése a közhatalmi jogosítványok körébe tartozó tevékenységnek minősülhetett, így a Bizottság az EUMSZ 107. cikke alapján nem kérdőjelezheti meg a repülőtéri infrastruktúra finanszírozására vagy üzemeltetésére ezen időpont előtt nyújtott támogatásokat<sup>(108)</sup>. Következésképpen a CCIO általános részlege által a repülőtéri részlegnek 2000. december 12. előtt nyújtott előlegek nem minősülhetnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatásnak. A Bizottságnak azonban meg kell határoznia, hogy a 2001-ben, 2002-ben és 2004-ben nyújtott pénzelőlegek ilyen támogatásnak minősülnek-e.

### Gazdasági előny megléte

- (190) Annak megállapításához, hogy egy vállalkozás számára nyújtott állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kérdéses vállalkozás olyan gazdasági előnyt élvez-e, amelynek segítségével elkerül bizonyos költségeket, amelyeket egyébként a saját pénzforszáiból kellene kifizetnie, vagy olyan előnyt élvez-e, amelyet rendes piaci körülmények között nem kapott volna meg. Ezt az értékelést főszabály szerint a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazásával kell lefolytatni.

### Működési támogatások

- (191) Először is a Bizottság megjegyzi, hogy a CCIO által a Centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles-tól, illetve az Association de gestion du fonds pour l'insertion des personnes handicapées elnevezésű egyesülettől (2005-ben) kapott 2 005 EUR, illetve 1 600,10 EUR összegű támogatás valójában a CCIO által e két szervezetnek túlfizetett hozzájárulások részleges visszafizetésének felelt meg. Következésképpen ezek a visszafizetések nem olyan költségeket fedeztek, amelyeket rendes körülmények között a CCIO-nak kellett volna viselnie, ezért nem biztosítottak számára gazdasági előnyt.
- (192) Ami az Oise megye és Tillé város által fizetett 30 490 EUR (2002–2003), illetve 5 829,49 EUR (2005) összegű támogatásokat illeti, a Bizottság a francia hatóságok által benyújtott számlák és bizonylatok alapján megállapította, hogy ezek a támogatások a CCIO repülőtéri részlege által a két közjogi szervezet nevében nyújtott szolgáltatások díjazásának feleltek meg.
- (193) A Bizottság megjegyzi, hogy a nemzeti jogszabályok értelmében Oise megye feladata az idegenforgalom előmozdítása<sup>(109)</sup>. Ugyanez vonatkozik az épületek kollektív szennyvízhálózatra csatlakoztatására is, ami az önkormányzatok felelősségi körébe tartozik<sup>(110)</sup>. Következésképpen ezek a terhek nem minősültek a repülőtér igazgatásával járó szokásos költségeknek, és azokat nem a CCIO-nak kellett viselnie.
- (194) Másodsor, a Bizottság megállapítja, hogy a visszatérítések ténylegesen a CCIO-nál az említett szolgáltatások teljesítéséhez felmerült kiadásoknak feleltek meg, így ez utóbbi nem részesült túlkompenzációban, következésképpen nem jutott gazdasági előnyhöz e támogatások révén.
- (195) Mivel a gazdasági előny kritériuma jelen esetben nem teljesül, a Bizottság úgy véli, hogy az ebben az alszakaszban említett és a CCIO repülőtéri részlegének nyújtott működési támogatások nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

<sup>(108)</sup> A 2014. évi iránymutatás 28–29. pontja.

<sup>(109)</sup> Lásd különösen a területi önkormányzatokról szóló általános törvénykönyv L. 1111-4. cikkét.

<sup>(110)</sup> A területi önkormányzatokról szóló általános törvénykönyv L. 2224-8. cikke a következőképpen rendelkezett: „kötelezően az önkormányzatok viselik a kollektív szennyvízrendszerekkel, különösen a szennyvíztisztító telepekkel és az ott keletkező szennyvíziszap ártalmatlanításával kapcsolatos kiadásokat, valamint a nem kollektív szennyvízrendszerek ellenőrzésével kapcsolatos kiadásokat”. A jelen esetben a CCIO a kollektív hálózaton végzett munkálatokat (épületek kollektív hálózatra csatlakoztatása), ami ezáltal Tillé önkormányzatának feladata volt.

*A CCIO általános részlege által a repülőtéri részleg számára nyújtott előlegek*

- (196) A (140) preambulumbekzdésben említettek szerint az előny meglétének értékelése főszabály szerint a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása alapján történik. A Bizottság eljáróban megjegyzi, hogy Franciaország nem hivatkozott erre az elvre. Mivel a szóban forgó intézkedések a CCIO repülőtéri részlegének 2001-ben, 2002-ben és 2004-ben nyújtott pénzelőlegekre vonatkoznak, a Bizottságnak azt kell meghatároznia, hogy ezeket az előlegeket piaci feltételek mellett nyújtották-e, mivel nem fér kétség ahhoz, hogy a CCIO (az általános részleg) gazdasági szereplőként működött közre. A CCIO repülőtéri részlege ugyanis a CCIO részlegének szerves részét képezte, ezért a pénzelőlegek ugyanazon gazdasági egységen belül végrehajtott ügyletre hasonlíthatott, így elvileg olyan ügyletnek minősülhetett, amelyet egy, a CCIO általános részlegével azonos helyzetben lévő gazdasági szereplő tenne ugyanazon gazdasági egység egy másik leányvállalatának vagy üzletágának megsegítésére. Ezenfelül ezeket a pénzelőlegeket gazdasági megfontolásokkal indokolták, mivel a CCIO általános részlege azért működött közre, hogy segítséget nyújtson a CCIO repülőtéri részlegének a pénzügyi nehézségei kezeléséhez (lásd a (46) preambulumbekzdést).
- (197) A jelen esetben a Bizottság először is megjegyzi, hogy a pénzelőlegeket kamatmentesen, lejárat nélkül nyújtották, amikor a repülőtéri részleg az előlegek nyújtásának időpontjában gazdasági szempontból nehéz időszakon ment keresztül <sup>(111)</sup>. Így az általános részleg nem rendelkezett kellő garanciákkal, amelyek alapján arra számíthatott volna, hogy a repülőtér üzemeltetése nyereségesé válik, és lehetővé teszi a repülőtéri részleg számára, hogy visszatérítse a nyújtott előlegeket, olyan haszonkulcs biztosításával, amely alkalmas a CCIO általános részlege által befektetett tőke megtérülésének biztosítására. Ezenfelül a Bizottsághoz eljuttatott információkból nem derül ki, hogy a repülőtéri részleg üzleti tervet vagy költségvetési modellt készített vagy rekonstruált volna az általános részleg számára, hogy elemezze az ilyen pénzelőlegek nyújtásából eredő kockázatot.
- (198) A Bizottság ezért a jelen esetben arra a következtetésre jut, hogy a piacgazdasági szereplő elvét nem tartották tiszteletben, és hogy a szóban forgó előlegek olyan előnyhöz juttatták a repülőtéri részleget, amelyet rendes piaci körülmények között nem szerzett volna meg.

*A turizmusfejlesztési tervhez nyújtott támogatások*

- (199) A jelen esetben az SMABT által kidolgozott turizmusfejlesztési terv célja az volt, hogy előmozdítsa a helyi és regionális turizmust azáltal, hogy a beauvais-i repülőtér utasainak egy részét arra ösztönzi, hogy Picardie régióban vagy Beauvais térségében maradjanak ahelyett, hogy Párizsba utaznának. Ezért a terv Picardie régió, Oise megye és Beauvais térségének turizmusfejlesztésére irányuló intézkedéseket irányzott elő (reklámanyagok elhelyezése a repülőtér területén, az utasok körében végzett felmérések, weboldalak, SMABT információs pontok stb.). Következésképpen, bár a turizmusfejlesztési terv a beauvais-i repülőtéren átutazó utasokra épített, nem a SAGEB volt a címzettje ezeknek az intézkedéseknek, amelyek mindenekelőtt a beauvais-i repülőtéren már ott lévő utasokra irányultak, azaz olyan utasokra, akik már a turizmusfejlesztési terv intézkedéseitől függetlenül is Beauvais-ba utaztak.
- (200) A Bizottság a jelen ügyben megjegyzi, hogy mivel a helyi és regionális turizmus előmozdításáról volt szó, amely feladat a jelen ügyben a törvény értelmében az állami hatóságokra hárult, az ezzel a feladattal kapcsolatos költségeket elvileg nem a SAGEB-nek kellett viselnie, amelynek egyetlen feladata a beauvais-i repülőtér üzemeltetése és irányítása volt. A Bizottság ezzel kapcsolatban megjegyzi, hogy a közszolgáltatási megbízási megállapodás semmilyen kötelezettséget nem ró a SAGEB-re a helyi vagy regionális turizmus előmozdításával kapcsolatban azon kívül, hogy pénzügyileg hozzájárul az ilyen turisztikai tevékenységekhez kapcsolódó kiadásokhoz, és biztosítja az intézményi idegenforgalmi szervezetek számára az említett tevékenységek végzéséhez szükséges eszközöket (hozzáférés a repülőtérhez, reklámhordozók stb.).
- (201) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az SMABT által végrehajtott turizmusfejlesztési terv hatására nem csökkentek azok a költségek, amelyeket a SAGEB-nek rendes körülmények között kellett volna viselnie.
- (202) Mivel a gazdasági előny kritériuma jelen esetben nem teljesül, a Bizottság úgy véli, hogy az, hogy a helyi idegenforgalom fejlesztésével kapcsolatos költségeket részben az SMABT viselte, nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

<sup>(111)</sup> Lásd a 8. táblázatot.

### Az államnak való betudhatóság és állami források átruházása

- (203) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése az állami forrásokból nyújtott valamennyi támogatásra kiterjed, függetlenül attól, hogy a támogatást közvetlenül az állam vagy az általa a támogatás kezelésére létrehozott, illetve kijelölt állami vagy magánszervek nyújtják-e. Az ilyen szerv által finanszírozott intézkedés tehát betudható az államnak, amennyiben a szóban forgó intézkedés létrehozásáról lényegében az állam határozott, és az állam meghatározza e források felhasználásának, kezelésének vagy elosztásának feltételeit.
- (204) A szóban forgó pénzelőlegeket jelen esetben a CCIO általános részlege nyújtotta. A Bizottság azonban emlékeztet arra, hogy a kereskedelmi és iparkamarák által elfogadott intézkedéseket a korábbi határozatokban az államnak betudhatónak és állami forrásokat érintőnek tekintették<sup>(112)</sup>. Jelen esetben a CCIO a Bizottság által vizsgált többi kereskedelmi és iparkamarához hasonló helyzetben volt a szóban forgó előlegek odaítélésekor. Tekintettel különösen az alkalmazandó jogra, az e szervezeteken belüli döntéshozatali folyamatokra, az állam által feleltük gyakorolt felügyeletre és a forrásaik eredetére<sup>(113)</sup>, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a pénzelőlegek az államnak betudhatók voltak és állami források felhasználásával jártak.

### Szelektivitás

- (205) Jelen esetben a pénzelőlegek egyedi támogatásnak<sup>(114)</sup> minősültek, amelyek azzal a hatással jártak, hogy a CCIO repülőtéri részlegének kedveztek más repülőterek kárára. Mivel ezeket a támogatásokat közvetlenül az általános részleg nyújtotta kétoldalú alapon, ezért szelektív jellegűek<sup>(115)</sup>.

### A tagállamok közötti és az Unión belüli kereskedelem befolyásolásának veszélye

- (206) A (185) és (186) preambulumbekkezdésben kifejtett okokból a Bizottság úgy véli, hogy a pénzelőlegek hatással voltak az Unión belüli és a tagállamok közötti kereskedelemre.

#### 8.1.1.3. A támogatás meglétére vonatkozó következtetés

- (207) A Bizottság megállapítja, hogy a (131) preambulumbekkezdésben említett, valamint a (131) és (181) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint a SAGEB-nek nyújtott beruházási támogatások kivételével valamennyi beruházási támogatás az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül.
- (208) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy a CCIO általános részlege által 2001-ben, 2002-ben és 2004-ben a CCIO repülőtéri részlegének nyújtott pénzelőlegek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek.
- (209) Ugyanakkor a 107 924 EUR összegű működési támogatás, a 2000. december 12. előtt nyújtott pénzelőlegek és a turizmus előmozdításával kapcsolatos kiadásoknak az SMABT általi részleges átvállalása nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

<sup>(112)</sup> Lásd pl. az (EU) 2016/633 határozat (255)–(274) preambulumbekkezdését, amelyet például a Törvényszék a Ryanair kontra Bizottság ügyben 2018. december 13-án hozott ítéleteiben (ECLI:EU:T:2018:943) erősített meg.

<sup>(113)</sup> Amikor ugyanis a CCIO az említett előlegeket nyújtotta, a kereskedelmi és iparkamarák jogszabályi úton felállított, választott vezetők által irányított, az állam által felügyelt állami szervek voltak. Ezenfelül az állam közvetítő hatóságaiként, tehát állami hatóságokként a törvény általános érdekű feladatokkal ruházta fel őket. Ezenkívül a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos kereskedelmi törvénykönyv L. 710-1. cikke különleges finanszírozási szabályokat írt elő a kereskedelmi és iparkamarák számára, ezért azok forrásait különösen a következők alkották: adóbevételek (a kereskedelmi és iparkamarák költségeinek fedezésére szolgáló adó, amelyet az akkor hatályos általános adótörvénykönyv 1600. cikke írt elő), támogatások vagy akár a képzési és közlekedési infrastrukturális tevékenységekből származó források.

<sup>(114)</sup> Lásd a (183) preambulumbekkezdést.

<sup>(115)</sup> A Bíróság C-15/14. P. sz., MOL-ügyben 2015. június 4-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2015:362) 60. pontja.

### 8.1.2. A támogatások jogszerűsége

- (210) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében „a Bizottságot az észrevételei megtételéhez szükséges időben tájékoztatni kell minden támogatás nyújtására és módosítására irányuló szándékról. Amíg ebben az eljárásban végső határozat nem születik, az érintett tagállam a tervezett intézkedéseket nem hajthatja végre.”
- (211) Jelen esetben a szóban forgó intézkedések egyikét sem jelentették be a Bizottságnak. Ezért ezek jogellenes támogatásoknak minősülnek.

### 8.1.3. A támogatás összeegyeztethetősége a belső piaccal

- (212) A (207) és (209) preambulumbekkezdésben meghatározott és a beauvais-i repülőtér egymást követő üzemeltetőinek kifizetett beruházási és működési támogatások az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek. A belső piaccal való összeegyeztethetőségüket az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdésében említett kivételek fényében kell értékelni.
- (213) Az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése bizonyos kivételeket állapít meg azon általános szabály alól, hogy az állami támogatás a belső piaccal összeegyeztethetetlen. A szóban forgó beruházási és működési támogatások különösen az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján értékelhetők, amely kimondja, hogy a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető „az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben”. A légi közlekedési ágazatra vonatkozó 2014. évi iránymutatás elvben keretet biztosít annak értékeléséhez, hogy a beruházási és működési támogatások az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethetőnek nyilváníthatók-e a belső piaccal.
- (214) A beruházási támogatásokat illetően a 2014. évi iránymutatás 173. pontja kimondja, hogy „a jogellenes állami támogatás értékelésére alkalmazandó szabályok megállapításáról szóló bizottsági közleménnyel összhangban a Bizottság a repülőtereknek nyújtott jogellenes támogatásokra a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos szabályokat alkalmazza. Ennek megfelelően a Bizottság az ebben az iránymutatásban foglalt elveket nem fogja alkalmazni a repülőtereknek 2014. április 4-ét megelőzően nyújtott jogellenes beruházási támogatás esetén”. A 2014. április 4-ét megelőzően nyújtott beruházási támogatásokra a Bizottság ezért a 2005. évi iránymutatást fogja alkalmazni, amely az ezen iránymutatás 85. pontjának első bekezdésével összhangban 2005. december 9-től alkalmazandó. Ami a 2005. december 9. előtt nyújtott beruházási támogatásokat illeti, amelyekre nem határoztak meg külön összeegyeztethetőségi kritériumokat, a Bizottság közvetlenül az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján fogja értékelni az összeegyeztethetőséget a saját döntéshozatali gyakorlatát is figyelembe véve. Mivel ezt a gyakorlatot a 2005. évi iránymutatás egységesítette, a 2005. december 9. előtt nyújtott beruházási támogatásokat is a 2005. évi iránymutatásban meghatározott kritériumok alapján kell értékelni.
- (215) Ami a 2007-ben nyújtott beruházási támogatást illeti, azok összeegyeztethetőségét tehát a 2005. évi iránymutatás alapján kell értékelni.
- (216) A 2014. évi iránymutatás 172. pontja értelmében az ezen iránymutatásban megállapított elvek alkalmazandók a repülőtereknek nyújtott jogellenes működési támogatásokkal kapcsolatos valamennyi ügyben, még abban az esetben is, ha 2014. április 4-ét és az átmeneti időszak kezdetét megelőzően nyújtották a támogatást. Mivel a szóban forgó intézkedéseket nem jelentették be az odaítélésüket előtt, azok jogellenes támogatásnak minősülnek. A Bizottság a 2014. évi iránymutatást fogja alkalmazni a pénzelőlegek összeegyeztethetőségének értékelésére.

#### 8.1.3.1. Beruházási támogatások

#### **A 2005. évi iránymutatás alkalmazhatósága**

- (217) A 2005. évi iránymutatás 53. pontjából kitűnik, hogy a repülőterek finanszírozásához nyújtott támogatások közül nem mindegyik tartozik a 2005. évi iránymutatás 4. szakaszának hatálya alá. Különösen a repülőtér alaptevékenységéhez közvetlenül nem kapcsolódó kereskedelmi tevékenységek folytatásához nyújtott támogatásokat kell vizsgálni a vonatkozó ágazati és horizontális szabályok tükrében. Másfelől a 2005. évi iránymutatás 54. pontja szerint ez utóbbiak valamennyi repülőtéri tevékenységre vonatkoznak, a biztonsági, repülésirányítási feladatok, illetve közhatalmi jogosítványainak gyakorlása keretében bármely, a tagállam hatáskörébe tartozó tevékenység kivételével.

(218) A repülőtéri infrastruktúrák finanszírozásához nyújtott beruházási támogatások összeegyeztethetőségi kritériumait a 2005. évi iránymutatás 4.1. szakasza ismerteti. E szakasz alapján kizárólag a repülőtéri infrastruktúrák és berendezések (pályák, terminálok, repülőgép-parkolók, légiforgalmi irányító torony), illetve az azokat közvetlenül támogató eszközök (tűzvédelmi berendezések, biztonsági vagy üzembiztonsági berendezések) kiépítésére irányuló beruházások támogathatók<sup>(116)</sup>. A légi közlekedéshez kapcsolódó repülőtéri szolgáltatások nyújtásával összefüggő támogatások a 2005. évi iránymutatás 4.3. szakasza (repülőtéri szolgáltatásokhoz nyújtott támogatások) alá tartoznak.

(219) Az 1. program keretében a Bizottság a következőképpen sorolta be a megvalósított beruházásokat:

11. táblázat

**Az 1. program beruházásainak jellege a 2005. évi iránymutatás alapján (EUR)**

	Állami beruházások	A 4.1. szakaszhoz tartozó beruházások	Egyéb beruházások
<b>Nyugati szárny (indulási oldal):</b>		2 608 000	
<b>Keleti szárny (érkezési oldal):</b>		164 000	
<b>Terminál-korszerűsítés</b>		649 000	
<b>Utasbiztonsági felszerelések:</b>	922 000		
<b>Út- és egyéb hálózatok:</b> <i>Ebből gépkocsiparkoló</i>		774 533	463 467
<b>Környezetvédelmi vizsgálatok és munkálatok</b>		62 000	
<b>Munkadíjak<sup>(117)</sup></b>	55 669	688 223	
<b>Üzemi berendezések korszerűsítése:</b> <i>Ebből átvilágító és utasbiztonsági ellenőrző-pontok</i>	133 000	1 131 000	
<b>Összesen</b>	<b>1 110 669</b>	<b>6 076 756</b>	<b>463 467</b>

(220) A Bizottság tehát megjegyzi, hogy az 1. program keretében az állami beruházások összege 1 110 669 EUR-t tesz ki; a 2005. évi iránymutatás 4.1. szakasza alá tartozó beruházások összege 6 076 756 EUR, az egyéb beruházások (azaz a repülőtér alaptevékenységéhez közvetlenül nem kapcsolódó, a 2005. évi iránymutatás hatálya alá nem tartozó kereskedelmi tevékenységekhez kapcsolódó beruházások) összege pedig 463 467 EUR. Ahogyan arra a (37) preambulumbekzdés emlékeztet, a hatóságok hozzájárulásai (4,311 millió EUR) hivatalosan nem az 1. program egyedi beruházásait fedezték, hanem azokat a megvalósítandó beruházások teljes tervezett összege alapján határozták meg. Ezért az 1. program keretébe tartozó beruházási támogatások 2005. évi iránymutatás szerinti összeegyeztethetőségének vizsgálata érdekében az elszámolható költségekből le kell vonni az egyéb beruházásokhoz kapcsolódó költségeket (azaz 463 000 EUR-t). A Bizottság azonban megjegyzi, hogy az állami beruházások költségeinek (azaz 1 110 669 EUR) és az egyéb beruházások költségeinek (463 467 EUR) az 1. program keretébe tartozó beruházások teljes összegéből történő levonása után a hatóságok által nyújtott támogatásoknak (azaz 4,311 millió EUR) a CClO számára az állami költségek fedezésére nyújtott 1 110 669 EUR támogatás nélküli teljes összege (azaz 3,20 millió EUR)<sup>(118)</sup> nem haladja meg a 2005. évi iránymutatás 4.1. szakasza alá tartozó említett beruházások teljes összegét (azaz 6,076 millió EUR-t). Következésképpen nincs szükség arra, hogy az 1. program keretébe tartozó beruházási támogatások összeegyeztethetőségének vizsgálata a 2005. évi iránymutatás 4.1. szakaszában foglaltakon kívül más jogalapokon történjen.

<sup>(116)</sup> Lásd a 2005. évi iránymutatás 55. pontját.

<sup>(117)</sup> A szóban forgó munkadíjak állami beruházásokhoz (55 669 EUR összegben) és infrastruktúra-kiépítéshez kapcsolódó beruházásokhoz egyaránt kapcsolódtak.

<sup>(118)</sup> Ahogyan az a (131) preambulumbekzdésben szerepelt, az 1. program állami költségeinek fedezésére nyújtott 1 110 669 EUR összegű támogatás nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(221) A 2. program keretében a Bizottság a következőképpen sorolta be a beruházásokat:

12. táblázat

**A 2. program beruházásainak jellege a 2005. évi iránymutatás alapján (EUR)**

	Állami	A 4.1. szakaszhoz tartozó beruházások	Egyéb beruházások
Terminálbővítés		1 327 749	
Biztonsági kerítés	165 805		
A repülőgépparkoló és a gurulópálya szabályszerűvé tétele		1 408 739	
Hangárok és kifutópályák javítása		231 542	
Az utasforgalom elkülönítésére szolgáló csarnok	176 590		
Személyzeti parkoló vízügyi előírásoknak való megfeleltetése		227 611	
Gépjárműkölcsonzók háttérbázisa			1 735
ILS-célú földvásárlások		61 540	
Beltéri és kültéri jelzések		10 510	
Porte Maillot-i utasfogadó pont			213 548
Vízügyi előírásoknak való megfeleltetés		46 141	
Instrument Landing System (ILS) tárgyú tanulmányok		139 803	
Közútkorszerűsítés		1 053 861	
Igazgatási irodák		944 557	
2. terminálra vonatkozó tervek		188 188	
Kockázatok, munkadíjak és váratlan események <sup>(119)</sup>	86 085	659 038	
Üzemi berendezések korszerűsítése, ezen belül:		2 039 000	
– határrendészeti pavilonok kivitelezése	52 670		
– lézeres madárriasztó telepítése	86 085		
<b>Összesen</b>	<b>567 782</b>	<b>8 338 279</b>	<b>215 283</b>

<sup>(119)</sup> A munkadíjak állami beruházásokhoz (86 085 EUR összegben) és infrastruktúra-kiépítéshez kapcsolódó beruházásokhoz egyaránt kapcsolódtak.

(222) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2. program keretében az állami beruházások összege 567 782 EUR-t tesz ki; a 2005. évi iránymutatás 4.1. szakasza alá tartozó beruházások összege 8 338 279 EUR, az egyéb beruházások (azaz a repülőtér alaptevékenységéhez közvetlenül nem kapcsolódó, a 2005. évi iránymutatás hatálya alá nem tartozó kereskedelmi tevékenységekhez kapcsolódó beruházások) összege pedig 215 283 EUR. Ahogyan arra a (40) preambulumbekzdés emlékeztet, a hatóságok hozzájárulásai (azaz 6,8 millió EUR) hivatalosan nem a 2. program egyedi beruházásait fedezték, hanem azokat a megvalósítandó beruházások teljes tervezett összege alapján határozták meg. Ezért a 2. program keretébe tartozó beruházási támogatás 2005. évi iránymutatás szerinti összegegyeztetettségének vizsgálata érdekében az elszámolható költségekből le kell vonni az egyéb beruházásokhoz kapcsolódó költségeket (azaz 215 283 EUR-t). A Bizottság azonban megjegyzi, hogy az állami beruházások költségeinek (azaz 567 782 EUR) és az egyéb beruházások költségeinek (215 283 EUR) a 2. program keretébe tartozó beruházások teljes összegéből történő levonása után a hatóságok által nyújtott támogatásoknak (azaz 6,8 millió EUR) a CCIO számára az állami költségek fedezésére nyújtott 567 782 EUR támogatás nélküli teljes összege (azaz 6,23 millió EUR) <sup>(120)</sup> nem haladja meg a 2005. évi iránymutatás 4.1. szakasza alá tartozó említett beruházások teljes összegét (azaz 8,3 millió EUR-t). Következésképpen nincs szükség arra, hogy a 2. program keretébe tartozó beruházási támogatások összegegyeztetettségének vizsgálata a 2005. évi iránymutatás 4.1. szakaszában foglaltakon kívül más jogalapokon történjen.

### ***A beruházási támogatásokra vonatkozó összegegyeztetetőségi kritériumok***

(223) A szóban forgó beruházási támogatások összegegyeztetettségét a 2005. évi iránymutatás 61. pontjában meghatározott kritériumok alapján és az ítélkezési gyakorlat fényében kell vizsgálni <sup>(121)</sup>. A repülőtereknek nyújtott állami támogatásoknak, mint minden más állami támogatásnak, szükségesnek kell lenniük valamely gazdasági tevékenység fejlődésének elősegítéséhez, és arányosnak kell lenniük ezzel a célkitűzéssel ahhoz, hogy azokat az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján a belső piaccal összegegyeztetetőknek lehessen nyilvánítani. A Bizottság ezért a 2005. évi iránymutatásban szereplő, fent említett kritériumokon túl megvizsgálja a szükségességre és arányosságra vonatkozó kritériumoknak való megfelelést is.

– *A támogatás előmozdítja valamely gazdasági tevékenység fejlődését*

(224) A Franciaország által benyújtott különböző dokumentumokból egyértelműen kitűnik, hogy az 1. és 2. programban meghatározott infrastruktúrát azzal a céllal építették ki, hogy az egymást követő üzembeiktartók a repülőtér használói, a személyzet és a helyi lakosok számára kielégítő és a repülőtér 2000 és 2010 között tapasztalt jelentős légiforgalom-növekedéséhez igazított biztonsági feltételek mellett üzemeltethessék a beauvais-i repülőtér, ahogyan azt a (37) preambulumbekzdésben is szerepelt. Ez a célkitűzés kifejezetten szerepelt a két beruházási programhoz kapcsolódó finanszírozási megállapodásokban.

(225) Ezenkívül a helyi önkormányzatok pénzügyi támogatást nyújtottak azzal a céllal, hogy a beauvais-i repülőtéri csomópont a regionális gazdaság fejlődését szolgáló eszközzé váljon. Ez a finanszírozási megállapodások és a közszolgáltatási megbízási megállapodás rendelkezéseiből is kiderül. Az önkormányzatok és a repülőtér egymást követő üzembeiktartói azt a célt tűzték ki, hogy a beauvais-i repülőtér a továbbiakban ne Párizs tranzitrepülőtére legyen, hanem Picardie régió fejlődéséhez hozzájáruló repülőtérre váljon.

(226) Végül a repülőtér a fenntartható fejlődéssel és a környezetvédelemmel kapcsolatos célokat szolgált. Valamennyi beruházási program előirányzott olyan tanulmányokat és munkálatokat, amelyek csökkenthetik a beauvais-i repülőtéren zajló légi forgalom miatt a környezetet érő terhelést. Az infrastruktúrát így tervezték meg és igazították az önkormányzatok azon követelményéhez, hogy szabályozni kell a beauvais-i repülőtér légi forgalmának fejlődését.

(227) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a beauvais-i repülőtér egymást követő üzembeiktartóinak nyújtott támogatás célja a beauvais-i repülőtéri csomópont fejlesztésének elősegítése volt azáltal, hogy lehetővé tette számára, hogy egy biztonságos és nagyobb forgalom lebonyolítására alkalmas infrastruktúrával rendelkezzen.

<sup>(120)</sup> Ahogyan az a (131) preambulumbekzdésben szerepelt, a 2. program állami költségeinek fedezésére nyújtott 1 110 669 EUR összegű támogatás nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

<sup>(121)</sup> A Bíróság (nagytanács) C-594/18. P. sz., *Oszták Köztársaság kontra Bizottság* ügyben 2020. szeptember 22-én hozott ítéletének (ECLI: EU:C:2020:742) 20. pontja.



– Az infrastruktúra szükséges a kitűzött célhoz, és arányos azzal

*Az 1. program*

- (228) A Bizottság úgy véli, hogy a Franciaország által benyújtott dokumentumok és információk alapján megállapítható, hogy a beruházási támogatások nyújtásának időpontjában az említett infrastruktúra szükségesnek és a kitűzött céllal arányosnak tűnt.
- (229) Egyrészt a 2000-es évek elején a beauvais-i repülőtér meglehetősen leromlott állapotban volt, mivel az állam és a repülőtér üzemeltetője a létrehozása óta nem hajtott végre beruházásokat. Így amikor az állam úgy döntött, hogy a beauvais-i repülőteret kereskedelmi célból hasznosítja, ez utóbbi jelentős infrastrukturális hiányosságokkal küzdött, különösen a biztonsági berendezések, az úthálózat állapota és maga a repülőtéri infrastruktúra tekintetében. Az akkor meglévő infrastruktúra nem volt alkalmas arra, hogy kielégítő biztonsági körülmények között fogadja a belföldi és nemzetközi utasokat. Tehát az 1. beruházási program keretében előirányzott valamennyi beruházás szükséges volt a beauvais-i repülőtér biztonságos működtetésének biztosításához.
- (230) Másrészt az 1. program keretében kiépített infrastruktúra arányosnak tűnik a kitűzött célhoz képest, mivel nem lépte túl az ahhoz szükséges mértéket, hogy a beauvais-i repülőtér a biztonsági minimumkövetelményeknek megfelelő szolgáltatást nyújthasson. Ahogyan az a (236) preambulumbekkezdésben kifejtésre került, az ebben a beruházási programban meghatározott infrastruktúrát a beauvais-i repülőtér légi forgalmának növekedésére vonatkozó óvatos becslések alapján tervezték.

*A 2. program*

- (231) A Bizottság megjegyzi, hogy a (229) és (230) preambulumbekkezdésben az 1. programmal kapcsolatban kifejtettekkel megegyező megfontolások indokolták a 2. program szükségességét és arányosságát, amelyet a folyamatosan növekvő légi forgalom fogadásához szükséges biztonsági és korszerűsítési munkálatok folytatása és befejezése céljából irányoztak elő.
- (232) Ez különösen igaz a terminálpépület bővítésére: egy építésziroda, egy ellenőrző iroda és egy építésgazdaságtanra szakosodott cég által 2002-ben készített jelentés már rámutatott arra, hogy a 2010-re 800 000 utasban meghatározott forgalmi előrejelzéshez képest jelentős területhiány mutatkozik a beauvais-i repülőtéren, amely azonban továbbra is fenntartható lehet, ha ezt a számot nem lépik túl, és ha a repülőtér hatékonyan bonyolítja az utasforgalmat. A repülőtér azonban már 2006-ban is csaknem kétfélmillió utast fogadott, amint az az 1. táblázatban is látható, minek következtében sürgősen szükség volt a bővítésére <sup>(122)</sup>.
- (233) Ugyanez igaz a repülőgépparkolóval kapcsolatos munkálatokra is, amelyek célja a repülőgépparkoló területének növelése, a garulóutak közötti lekerekítő sávok kialakítása és a felfestések elkészítése volt a beauvais-i repülőtér légi forgalmának jobb szabályozása és biztosítása érdekében, anélkül, hogy ezek a munkálatok lehetővé tették volna a repülőtéren rendelkezésre álló parkolóhelyek számának növelését.
- (234) Általánosságban elmondható, hogy az összes többi infrastruktúra szükségesnek bizonyult ahhoz, hogy az egyre növekvő légi forgalom kiszolgálása és a régió gazdasági fejlődéséhez való hozzájárulás érdekében a repülőtér leküzdhesse infrastrukturális hiányosságait.

– Az infrastruktúra kielégítő középtávú kilátásokkal rendelkezik a kihasználtság tekintetében

- (235) Az infrastruktúrát úgy építették ki, hogy megfeleljen a légi forgalomra vonatkozó észszerű és középtávon kielégítő növekedési előrejelzéseknek.

<sup>(122)</sup> Ez a bővítés egyébként a gyakorlatban nem volt elegendő, mivel a beauvais-i repülőtéren ideiglenes építményeket (sátrakat, modulokat stb.) helyeztek el az utasforgalom kezelése érdekében.

- (236) Így a CCIO 2001-ben előterjesztette az 1. programot, amely azt a célt tűzte ki, hogy 2006-ra elérjék a 660 000 utast, miközben a repülőtér forgalmi növekedési indexe (2000-ben +18 %/év) magasabb utasszámot valószínűsített erre az időpontra <sup>(123)</sup>. Ezt a növekedést az európai légi forgalom, és különösen a fapados légitársaságok forgalmának jelentős fejlődésével összefüggésben helyezték kilátásba, amely akkoriban 1996 óta gyors ütemben növekedett <sup>(124)</sup>.
- (237) Ezenkívül a Polgári Légi Közlekedési Főigazgatóság 2006. június 29-én jóváhagyott jelentése alapján a 2. program egy középtávon 18 000 mozgással számoló forgalmi feltételezésen alapult.
- (238) Az 1. táblázat vizsgálatából kiderül, hogy a beruházási döntések alapjául szolgáló forgalmi feltételezéseket a tervezett határidő előtt bőven elérték és túllépték.
- *Az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen biztosított*
- (239) A hivatalos vizsgálati eljárás lehetővé tette az eljárás megindításáról szóló határozatban tett azon észrevételek megerősítését, miszerint az infrastruktúra minden potenciális felhasználó számára egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen hozzáférhető volt.
- *A kereskedelem fejlődése nem sériül a közös érdekekkel ellentétes mértékben*
- (240) Franciaország észrevételeiben kifejtette, hogy az Amiens-Glisy repülőtér és a roueni repülőtér üzleti és szabadidős repülőterek, amelyek nem bonyolítanak kereskedelmi forgalmat. A beauvais-i repülőtér fejlesztése tehát nem volt hatással erre a két repülőtérre, amelyek nem tekinthetők a beauvais-i repülőtér valódi alternatíváinak. Az e repülőterek és a beauvais-i repülőtér közötti verseny tehát nagyon korlátozott volt, és nem állt fenn annak a veszélye, hogy az a közös érdekekkel ellentétes mértékben befolyásolja a kereskedelmet.
- (241) Annak ellenére, hogy a beauvais-i repülőtér utasforgalma 2000 és 2013 között nagyon erőteljesen, 380 000-ről közel 4 millió felszálló utasra nőtt, piaci részesedése továbbra is nagyon korlátozott volt a párizsi térségben (2011-ben 4 %) a Roissy és az Orly repülőtérhez képest. Ami a fapados forgalmat illeti, 2011-ben a beauvais-i repülőtér a Párizsból induló és oda érkező járatok 31 %-át tette ki, míg a Roissy és az Orly repülőtér a 69 %-át. Ugyanakkor a CCIO, az SMABT és a SAGEB által benyújtott Microeconomix-tanulmány szerint (lásd a (106) és az azt követő preambulumbekendéseket) 2009 és 2010 között 5,7 %-kal, 2010 és 2011 között pedig 11,3 %-kal nőtt a fapados forgalom aránya a Roissy és Orly repülőterek teljes forgalmán belül. Pontos elemzés alapján ez a tanulmány azt mutatja, hogy a főként fapados forgalmat bonyolító beauvais-i repülőtér fejlesztése nem befolyásolta a két párizsi repülőtér fapados tevékenységének fejlődését a repülőtér jellemzői, piaca (a párizsi repülőterekkel ellentétben kizárólag a fapados piacra irányul) és amiatt, hogy nem volt tömeges forgalom-áthelyeződés a beauvais-i repülőtérrel a másik két párizsi repülőtér valamelyikére.
- (242) Ezenkívül a Roissy repülőtér utasforgalma 62 052 917 utas volt, az Orly repülőtéren pedig 28 274 154 utas fordult meg ugyanebben az évben. A Bizottság megjegyezte, hogy a Roissy repülőtérnek 2025-től kell majd szembenéznie a kapacitását meghaladó kereslettel. Ráadásul mivel az Orly repülőtér forgalmát közigazgatási határozattal korlátozták <sup>(125)</sup>, ez utóbbi jelenleg telítettnek tekinthető. Mivel közel van Párizshoz, a beauvais-i repülőtér hatékony eszköznek tűnik a két párizsi repülőtér zsúfoltságának leküzdésére.
- (243) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a beauvais-i repülőtérnek nyújtott beruházási támogatások elsősorban az infrastruktúra biztonságának garantálására irányultak, amelyet már a 2000 és 2010 között realizált hatalmas forgalommnövekedés is túlterhelt, nem pedig a forgalom fejlesztésének ösztönzésére. Más szavakkal a beauvais-i repülőtér már a beruházási támogatások nélkül is bizonyos sikernek örvendett (lásd a (224) preambulumbekendést), mivel egyes fapados légitársaságok úgy döntöttek, hogy légi összeköttetést indítanak és esetleg állandó bázist létesítenek ott.

<sup>(123)</sup> 800 000 és 1 000 000 utas közötti.

<sup>(124)</sup> A CCIO tehát a beruházási kérelmet tartalmazó dokumentációjában jelezte, hogy az európai fapados járatok piaca robbanásszerűen növekszik, tekintve, hogy az 1996-os 400 millió USD-ről 2000-re 1,5 milliárd USD-ra nőtt.

<sup>(125)</sup> Az évente kiosztható repülőtéri résidők száma 250 000, míg a mozgások száma 229 654 volt 2013-ban.

(244) Ami az alternatív közlekedési módokat illeti, a hivatalos vizsgálati eljárás során nem volt megállapítható az sem, hogy azok fejlődését a közös érdekekkel ellentétes mértékben befolyásolták volna, ahogyan azt az SMABT, a CCIO és a SAGEB közös észrevételeikben kifejtették (lásd a (108) preambulumbekendést).

– *A támogatás szükségessége és arányossága*

(245) Elsősorban az 1. programmal kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy a benyújtott információkból egyértelműen kiderül, hogy a CCIO nem tudta volna egyedül finanszírozni a tervezett beruházásokat. A CCIO repülőtéri részlege ugyanis a 2000-es és 2001-es pénzügyi évben veszteséges volt (lásd a **Tableau 2**-t). A CCIO egyébként a beruházási program rá eső részének finanszírozásához is hitelt vett fel <sup>(126)</sup>. Az ehhez a beruházási programhoz nyújtott támogatások tehát szükségesnek bizonyultak.

(246) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a helyi önkormányzatok által nyújtott támogatások intenzitása az elszámolható költségek teljes összegének 53 %-át tette ki, ami a támogatások nyújtásának időpontjában fennálló azonnali beruházási szükségleteket tekintve nem aránytalan. Ezenkívül a 2002-ben kötött finanszírozási megállapodások mindegyike rendelkezett egy támogatás-visszakövetelési mechanizmusról arra az esetre, ha a kiadások nem merülnek fel vagy nem érik el a beruházások becsült teljes összegét. Ezeket a támogatásokat még a becsült teljes összeg túllépése esetén is ugyanilyen mértékben korlátozták. A finanszírozási megállapodások a felmerült kiadások önkormányzati ellenőrzéséről is rendelkeztek, mivel a támogatásokat a CCIO által bemutatott igazoló dokumentumok alapján részletekben fizették ki. Ezért a beruházási programhoz nyújtott támogatások szükségesek és arányosak voltak.

(247) Másodsorban a 2. program keretében a CCIO-nak nyújtott beruházási támogatásokkal kapcsolatban a Bizottság tudomásul vette, hogy a szóban forgó beruházásokat sürgősen el kellett végezni, és hogy e beruházások amortizációs ideje nagyon rövid volt a CCIO számára <sup>(127)</sup>. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a támogatások nyújtásának időpontjában fennálló különleges körülményekre tekintettel a támogatások szükségesnek és arányosnak bizonyultak.

(248) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a jelen esetben nyújtott összes beruházási támogatás szükséges és arányos volt.

***A beruházási támogatások összeegyeztetőségével kapcsolatos következtetés***

(249) A Bizottság megállapítja, hogy az ebben a szakaszban említett beruházási támogatások összhangban vannak az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése c) pontjának a 2005. évi iránymutatás szerinti értelmezésével.

**8.1.3.2. Működési támogatások**

(250) A 2014. évi iránymutatás 137. pontja arról rendelkezik, hogy az átmeneti időszak kezdete előtt nyújtott működési támogatásokat, ideértve a 2014. április 4-ét megelőzően kifizetett támogatásokat is, a belső piaccal összeegyeztethetőnek lehet nyilvánítani a fedezetlen működési költségek teljes összegének mértékében, amennyiben az 5.1.2. szakaszban meghatározott feltételek teljesülnek, kivéve a 2014. évi iránymutatás 115., 119., 121., 122., 123., 126–130., 132., 133. és 134. pontját.

<sup>(126)</sup> Lásd a CCIO közgyűlésének a beauvais-i repülőtér korszerűsítési tervéről és a terv finanszírozásáról hozott, 2001. június 25-i határozatát.

<sup>(127)</sup> A CCIO-val kötött koncesszió ugyanis 2007-ben járt volna le. Az állam és a beruházási programot finanszírozó helyi önkormányzatok ekkor azt tervezték, hogy pályázati eljárást írnak ki a koncesszió megújítására.

(251) A 2014. évi iránymutatás 5.1.2. szakaszában meghatározott feltételek elemzésére az alábbiakban kerül sor.

– *A támogatás előmozdítja valamely gazdasági tevékenység fejlődését*

(252) A 2001-ben, 2002-ben és 2004-ben nyújtott kamatmentes pénzelőlegek célja az volt, hogy a CCIO repülőtéri részlege továbbra is fenn tudja tartani a beauvais-i repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos tevékenységét annak érdekében, hogy a repülőtér Picardie régió gazdasági fejlődésének eszközévé váljon. Következésképpen a támogatások célja a beauvais-i repülőtéri tevékenység regionális fejlesztésének elősegítése volt. A Bizottság emellett kiemeli, hogy a beauvais-i repülőtér a francia főváros körüli légitörzések enyhítése szempontjából fontos a párizsi régió számára.

– *Az állami beavatkozás szükségessége*

(253) A 2014. évi iránymutatás 118. pontja értelmében a Bizottság megállapítja, hogy az egyes pénzelőlegek nyújtásának évét (azaz 2001-et, 2002-öt és 2004-et) megelőző két pénzügyi évben regisztrált tényleges éves utasforgalom alapján a beauvais-i repülőtér az egyes működési támogatási intézkedések nyújtásának időpontjában olyan repülőtérnek volt tekinthető, amely nem viseli az említett költségek kisebb vagy nagyobb részét <sup>(128)</sup>.

(254) A 2014. évi iránymutatás továbbá megköveteli, hogy a támogatásnak olyan jelentős javulást kell eredményeznie, amelyet a piac önmagában nem tud biztosítani. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a jelen ügyben ez a helyzet. Az a kritikus gazdasági helyzet, amelyben a beauvais-i repülőtér az egyes pénzelőlegek nyújtásának időpontjában volt (a forgalom még alacsony volt, sürgősen szükség volt biztonságos infrastruktúrára és a gazdasági mérleg negatív volt) <sup>(129)</sup>, megnehezíthette a repülőtéri részleg számára, hogy észszerű hitelkamatlábak mellett jusson be a piacra <sup>(130)</sup>. Mivel ezek a nehézségek olyan jellegűek voltak, hogy megfoszthatták Picardie régiót egy biztonságos és a gazdasági fejlődés szempontjából hasznos repülőtéri infrastruktúrától, a pénzelőlegekre a beauvais-i repülőtér fizetésektelenségének elkerülése érdekében volt szükség.

– *A támogatás szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága*

(255) Mivel a CCIO repülőtéri részlege a támogatás nyújtásának idején deficitese volt <sup>(131)</sup> és pénzhiánnyal küzdött, a pénzelőlegek lehetővé tették számára, hogy folytassa a beauvais-i repülőtér irányításával kapcsolatos tevékenységét annak érdekében, hogy azt a regionális gazdaság fejlődésének eszközévé tegye, és biztonságossá tegye az infrastruktúrát. A Bizottság megjegyzi, hogy ezek az előlegek időben is korlátozottak voltak, és a piacot legkevésbé torzító eszköznek minősülnek, mivel átmeneti likviditási igény kielégítését célozták. Következésképpen a támogatás megfelelő eszköz volt a közös érdekű célok eléréséhez.

– *Az ösztönző hatás megléte*

(256) A Bizottság megjegyzi, hogy e pénzelőlegek nélkül a CCIO mint repülőtér-üzembentartó tevékenységei jelentősen csökkentek volna (vagy a fizetésektelenség kockázata miatt leálltak volna), miközben a 2000-es évek elején erőteljesen nőtt a beauvais-i repülőtéri infrastruktúra forgalma. Egy ilyen helyzet nagyon kétségessé tette volna a (252) preambulumbekkezdésben ismertetett közérdekű cél elérését. A támogatásoknak tehát kétségtelenül ösztönző hatása volt.

<sup>(128)</sup> Lásd az 1. táblázatot. 1999 és 2002 között a beauvais-i repülőtér tényleges éves forgalma évi 200 000 és 700 000 tényleges utas között mozgott. A forgalom 2003-ban átlépte a 700 000 fős határt.

<sup>(129)</sup> Lásd a 2. táblázatot, valamint a (217) és (220) preambulumbekkezdést.

<sup>(130)</sup> Megjegyzendő, hogy egyébként a beauvais-i repülőtér is segítséget kért a helyi önkormányzatoktól ahhoz, hogy reagálni tudjon az infrastruktúra biztonságossá tétele terén mutatkozó sürgős igényre (lásd a (37) és (40) preambulumbekkezdést).

<sup>(131)</sup> Lásd a **Tableau 2**-t.

– *A támogatási összeg arányossága (minimumra korlátozott támogatás)*

(257) A 2014. évi iránymutatás 125. pontja szerint az arányosság érdekében a repülőtereknek nyújtott működési támogatást a támogatott tevékenység elvégzéséhez szükséges minimális szintre kell korlátozni. A Bizottság jelen esetben úgy véli, hogy a pénzelőlegek arányosak voltak, mivel lehetővé tették a beauvais-i repülőtér számára, hogy azonnal esedékes fizetési kötelezettségeinek eleget tegyen. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy ezek az előlegek kis összegűek voltak, mivel ezek a támogatások az eseti likviditási igények kielégítéséhez szükséges mértékre korlátozódtak. A Bizottság ezenfelül megjegyzi, hogy a CCIO repülőtéri részlege gyorsan, már 2005-ben visszafizette az előlegeket. Következésképpen a pénzelőlegek a legszükségesebb minimumra korlátozódtak.

– *A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése*

(258) Végül, amint az a (240) és az azt követő preambulumbekendésekben is szerepelt, annak ellenére, hogy a beauvais-i repülőtér vonzáskörzetében más repülőterek is vannak, ezek közül néhány nem bonyolított kereskedelmi forgalmat. Ezen túlmenően a jelen ügyben nyújtott kis összegű működési támogatás nem gyakorolhatott negatív hatást a másik két párizsi repülőtér (Roissy és Orly) fejlődésére, amelyek mérete és forgalma nem volt összehasonlítható a beauvais-i repülőtérével. Ezenkívül a repülőtéri infrastruktúra minden légitársaság számára megkülönböztetéstől mentes feltételek mellett állt rendelkezésre.

– *Következtetés*

(259) Mindezek alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a 2014. évi iránymutatásban meghatározott összegegyeztetetési feltételek teljesültek, következésképpen a CCIO általános részlege által az ugyanezen jogalany repülőtéri részlegének nyújtott kamatmentes pénzelőlegek a 107. cikk (3) bekezdése c) pontjának a 2014. évi iránymutatásban szereplő értelmezése szerint a belső piaccal összegegyeztethető állami támogatásnak minősültek.

## 8.2. A légitársaságok javára hozott intézkedések

(260) A (125) preambulumbekendésben foglaltak szerint ahhoz, hogy egy légitársaság javára hozott intézkedés állami támogatásnak minősüljön, együttesen több feltételnek kell megfelelnie. Különösen gazdasági előnyt kell biztosítania a légitársaság számára. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a légitársaságok javára hozott, szóban forgó intézkedések a 8.2.1. szakaszban ismertetett okok miatt nem biztosítottak gazdasági előnyt a légitársaságok számára. Ezért ez a szakasz a gazdasági előny hiányának bizonyítására korlátozódik anélkül, hogy az állami támogatás meglétének egyéb kritériumait meg kellene vizsgálni.

### 8.2.1. A gazdasági előny hiánya

(261) Annak megállapítása érdekében, hogy a CCIO és a SAGEB által a légitársaságokkal kötött szerződések előnyt biztosítanak-e a légitársaságoknak, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy hasonló körülmények között egy, a tevékenységeit rendszeres piacgazdasági körülmények között folytató magánszereplő a megtérülés előrelátható lehetőségére alapozva, elvonatkoztatva minden szociális, regionális politikai vagy ágazati megfontolástól kötött volna-e a beauvais-i repülőtér üzemeltetőjére (a CCIO, majd a SAGEB) által kötöttekhez hasonló vagy azokkal azonos kereskedelmi megállapodásokat. Nem minősül állami támogatásnak azon állami finanszírozás, amelyet a szokásos piaci körülmények között nyújtanak.

(262) Következésképpen a repülőterek állami finanszírozása tekintetében a piacgazdasági szereplő elvével való összegegyeztetetőség vizsgálatát – amelynek alkalmazhatósága a jelen ügyben kevés kétséget vet fel, mivel olyan kereskedelmi jellegű szerződésekéről van szó, amelyeket egy repülőtér gyakran köt a kereskedelmi tevékenysége keretében – megbízható előzetes nyereségességi előrejelzések alapján kell lefolytatni. Az ilyen célból felhasznált bármilyen forgalom-előrejelzésnek realizistikusnak kell lennie és azt megfelelő érzékenységi elemzésnek kell alávetni. Az üzleti terv hiánya jelzés lehet arra vonatkozóan, hogy a piacgazdasági szereplő elve nem teljesül maradéktalanul<sup>(132)</sup>. Üzleti terv hiányában a tagállamok elemzéseket, valamint az érintett hatóságok és repülőterek által készített belső dokumentumokat bocsáthatnak a Bizottság rendelkezésére, világosan kimutatva, hogy az állami finanszírozás nyújtása előtt lefolytatott vizsgálat megfelelt-e a piacgazdasági szereplő elvének.

<sup>(132)</sup> A Bíróság (nagytanács) C-124/10. P. sz., *Bizottság kontra Électricité de France (EDF)* ügyben 2012. június 5-én hozott ítéletének (ECLI: EU:C:2012:318) 84., 85. és 105. pontja.

#### 8.2.1.1. A CCIO és a SAGEB üzleti terveinek rekonstruálása

- (263) A Bizottság úgy véli, hogy az előző preambulumbekzdésben említett ügyletek összhangban vannak a piaci feltételekkel azon üzleti tervek rekonstrukciója alapján, amelyeket egy piacgazdasági szereplő készített volna annak eldöntésére, hogy aláírja-e a szerződéseket (vagy sem) a légitársaságokkal <sup>(133)</sup>.
- (264) Amint az az 5.2. szakaszban szerepel, a CCIO által aláírt, a **Tableau 9**-ben említett szerződések esetében (a RYAN1 és RYAN2 szerződések kivételével) Franciaország utólagos elemzéseket nyújtott be, de modellezte azokat az észszerű ismereteket és feltételezéseket, amelyekkel a repülőtér üzemeltetője a szerződések aláírása előtt feltehetőleg rendelkezett. A SAGEB által aláírt szerződések esetében Franciaország benyújtotta a szerződések aláírása előtt készített üzleti terveket, és ugyanezeket az üzleti terveket rekonstruálta annak kiszámítására, hogy azok milyen többlethozzájárulást biztosítottak a repülőtér üzemeltetőjének nyereségéhez.
- (265) A Bizottság megjegyzi, hogy Franciaország az előzetes és az utólagos elemzésekben tett számos feltételezést nem indokolt meg kellően. Különösen a repülőtér-üzemeltető többletköltségeivel kapcsolatos feltételezéseket nem támasztja alá részletes elemzés. Más feltételezések, mint például a repülőgépek kihasználtsági aránya, illetve a légitforgalmi vagy nem légitforgalmi bevételek, egyes elemzésekben nincsenek kellően alátámasztva.
- (266) Mivel ezek a feltételezések a pénzügyi előrejelzések alapvető paramétereit jelentik, a Bizottság úgy döntött, hogy meghatározza azokat a feltételezéseket, amelyeket egy rendes piacgazdasági körülmények között működő repülőtér-üzemeltető figyelembe vett volna. A Bizottság továbbá úgy döntött, hogy az üzleti terveket úgy rekonstruálja, ahogyan azokat egy rendes piacgazdasági körülmények között működő repülőtér-üzemeltető e feltételezések alapján készítette volna el, mielőtt úgy döntött volna, hogy aláírja (vagy nem írja alá) a szerződéseket a légitársaságokkal. Ha az üzleti terv rekonstrukciója azt mutatja, hogy a szerződés aláírása többletnyereséget eredményezhet a repülőtér-üzemeltető számára, akkor ez utóbbi a szerződés aláírásával piacgazdasági szereplőként viselkedik.

#### 8.2.1.2. Az üzleti tervek Bizottság általi rekonstrukciója – figyelembe vett feltételezések

- (267) A 9. táblázatban említett szerződések mindegyike nagyon sajátos jellemzőkkel rendelkezik (lásd a 10. táblázatot). A Bizottság minden egyes szerződés esetében rekonstruált egy üzleti tervet, amely során figyelembe vette az utasszámokra, a repülőgépek kihasználtságára, a bevételekre és a költségekre vonatkozó feltételezéseket. Ezek a rekonstrukciók lehetővé teszik annak meghatározását, hogy a repülőtér-üzemeltető mekkora többletnyereségre (vagy többletvesztésre) számíthat a szerződés aláírásával. A következő feltételezéseket alkalmazták:

##### *Utasszám (forgalom)*

- (268) Egyes szerződések utasszámban kifejezett forgalmi kötelezettségvállalásokon alapulnak (pl. a RYAN4 szerződés a már működtetett járatokon felül legalább heti 10 járatpár üzemeltetésére vonatkozó kötelezettségvállaláson alapul). Más szerződések a légitársaság által tervezett forgalomra hivatkoznak, anélkül azonban, hogy ez határozott kötelezettségvállalást jelentene. Végül egyes szerződések semmilyen forgalmi célértékre nem hivatkoznak.
- (269) Azoknál a szerződésekénél, amelyek forgalmi kötelezettségvállalást tartalmaznak, a Bizottság ezt a forgalmi volument vette figyelembe. Ott, ahol a szerződésben szerepel a forgalom volumene, de nem jár kötelezettségvállalással a légitársaság részéről, a Bizottság az említett volument vette figyelembe, és érzékenységi elemzéseket végzett annak ellenőrzésére, hogy egy nagyobb vagy kisebb volumen ugyanahhoz a következtetéshez vezetne-e, vagyis hogy a szóban forgó szerződés nyereséget vagy veszteséget keletkeztet-e a repülőtér-üzemeltető számára. Ahol nem szerepel volumen, ott a Bizottság több forgalmi elemzést végzett az arról való meggyőződés érdekében, hogy a szerződés jövedelmezőségére vonatkozó következtetések nem változnak-e meg a figyelembe vett járatszám szerint. Ez az elemzés különösen fontos, ha a repülőtér üzemeltetőjének bevételei a járatok számától függően változnak. Például a WIZZ1 szerződés esetében a leszállási díjból származó bevétel napi négy járatpár után járatpáronként 20 %-kal csökken. Ezért meg kell vizsgálni, hogy a szerződés akkor is nyereséges-e, ha a napi járatpárok száma meghaladja a négyet.

<sup>(133)</sup> 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.) 101–105. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

*A repülőgépek kapacitása és kihasználtsági aránya*

- (270) A szerződésben időnként szerepel a légitársaság által használt repülőgép típusa (és így annak befogadóképessége). Ilyen esetekben a Bizottság az adott repülőgéptípus befogadóképességét vette figyelembe. Amennyiben a szerződésben nem szerepel a használt repülőgép típusa, a Bizottság a Franciaország által szolgáltatott információkra hagyatkozott. A repülőgépek befogadóképessége 132 és 198 ülőhely között változik.
- (271) A Bizottság a szerződés aláírását megelőző években tapasztalt kihasználtsági arányt veszi figyelembe. A Ryanair és a Wizz Air esetében az e társaságok által a szerződés aláírását megelőző években üzemeltetett járatok fajlagos kihasználtsági arányait vette figyelembe. A többi olyan légitársaság esetében, amelyekről a repülőtér üzemeltetője nem rendelkezik múltbeli adatokkal, a Bizottság a repülőtér (összes légitársaság) átlagos múltbeli adatait vette figyelembe. A kihasználtsági arány 70 % és 80 % között változik.

*Légiforgalmi bevételek*

- (272) A légiforgalmi bevételek a szerződésekben foglalt feltételeken alapulnak. Ezek a leszállási díjából és az egyes felszálló utasok után fizetendő díjából származó bevételeket tartalmazzák. Sok szerződésben a leszállási díjak degresszívek (a viteldíj a heti vagy napi járatpárok számával csökken), és sok szerződés nem tartalmaz utasforgalmi díjat. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a több évre szóló szerződések esetében a leszállási és utasforgalmi díjak rögzítettek voltak a szerződés időtartamára, mivel a szerződések nem tartalmaztak a viteldíjak emelésére vonatkozó záradékot.

*Nem légiforgalmi bevételek*

- (273) A beauvais-i repülőtér bevételeinek többségét a nem légiforgalmi bevételek teszik ki, a nem légiforgalmi bevételeken belül pedig a Párizs és a repülőtér közötti buszjáratból származó bevételek jelentik a legjelentősebb bevételi tételt. Így 2009-ben a repülőtér bevételeinek 49 %-át a buszjárat üzemeltetéséből származó bevételek tették ki, az egyéb nem légiforgalmi bevételek pedig a bevételek 16 %-át (a légiforgalmi bevételek a bevételek 12 %-át, a biztonsági illeték pedig a 23 %-át tette ki).
- (274) A Bizottság a buszjárat üzemeltetéséből származó becsült bevételeket i. a szerződések aláírásakor hatályos viteldíjakra <sup>(134)</sup> és ii. a szerződéskötést megelőző évben a buszt igénybe vevő utasok arányára alapozta (ez az arány 1997 és 2005 között [55–60] % volt, 2006 és 2011 között pedig 50 % körül stabilizálódott). A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a több évre szóló szerződések esetében az infláció miatt a buszjárat viteldíjai évi 2 %-kal emelkedtek. A RYAN3 üzleti tervnek egy 10 éves időszakra vonatkozó rekonstrukciójához a Bizottság a buszjáratokat igénybe vevő utasok arányának évi egy százalékpontos csökkenésével is számolt (amely így 10 év alatt 57 %-ról 48 %-ra csökkent), hogy figyelembe vegye a repülőtér parkolási tevékenységeinek növekedését, valamint a régió északi részéből érkező és a helyi utasok számának várható növekedését.
- (275) Az egyéb nem légiforgalmi bevételek (parkolás, üzletek stb.) becslése a repülőtér-üzemeltető eredménykimutatásának elemzésén alapul. Ezek 2000–2001-ben utasonként körülbelül 1,50 EUR-t, 2008–2009-ben pedig utasonként 2,20 EUR-t tettek ki. A Bizottság úgy tekintette, hogy a több évre szóló szerződések esetében az egyéb nem légiforgalmi bevételek az infláció miatt évi 2 %-kal nőttek.
- (276) A (274) és (275) preambulumbekzdésben említett nem légiforgalmi bevételeket a Bizottság minden üzleti terv rekonstrukciójának során figyelembe vette. Bizonyos egyedi megállapodások tükrözése érdekében eseti alapon más, nem légiforgalmi bevételtípusokat is figyelembe vett. Ezek hatása azonban továbbra is elhanyagolható:
- a RYAN1, RYAN2 és RYAN3 szerződések esetében a Bizottság figyelembe vette azt a Ryanairrel kötött megállapodást, amelynek értelmében a repülőtér-üzemeltető a közvetlenül általa értékesített Ryanair repülőjegyek értéke 5 %-ának megfelelő jutalékot kap. Franciaország ezt a bevételt utasonként 0,15 EUR-ra becsülte a 2002-es 100 000 EUR-s bevétel alapján;
  - a repülőgépek takarításával kapcsolatos opcionális szolgáltatásokat és egyéb szolgáltatásokat tartalmazó szerződések esetében a Bizottság azt feltételezte, hogy a légitársaságok az esetek 5 %-ában veszik igénybe ezeket a szolgáltatásokat.

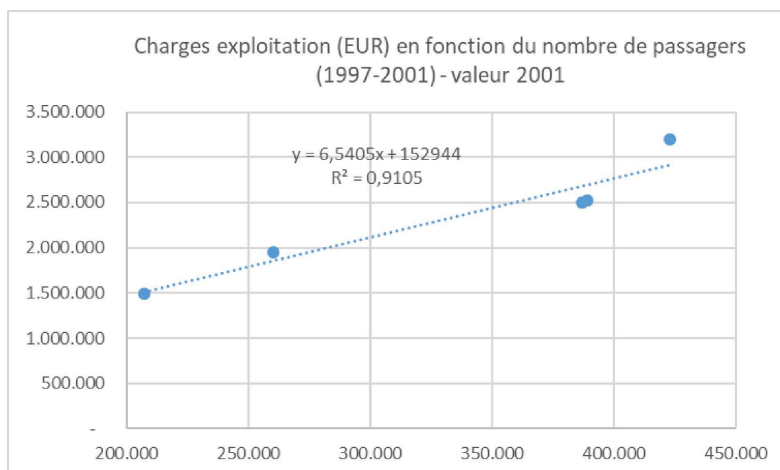
<sup>(134)</sup> A viteldíjak az 1997. évi, utanként 5,78 EUR-ról 2011-ben 14,22 EUR-ra emelkedtek.

*A repülőtér működési többletköltségei*

- (277) Az üzleti tervek legnagyobb költségtételét a repülőtér működési többletköltségei jelentik. Ezek a repülőtér működtetésének valamennyi költségét (személyzet, felszerelések beszerzése stb.) magukban foglalják, de nem tartalmazzák a repülőtéren végrehajtott beruházásokat, sem a közhatalmi jogosítványokkal kapcsolatos költségeket, amelyeket az állam visel.
- (278) A beruházási többletköltségek vonatkozásában meg kell jegyezni, hogy Franciaország szerint a vizsgált egyedi szerződés értelmében nem kellett beruházásokat végrehajtani a beauvais-i repülőtéren. Ennek eredményeképpen, és mivel semmi sem utal rá, hogy egy piactudasági szereplő a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező egy vagy több szerződésből kifolyólag bizonyos beruházások szükségességével számolt volna, az elemzés során semmilyen beruházási többletköltséget nem vettek figyelembe.
- (279) A működési többletköltségek mind a légiforgalmi, mind a nem légiforgalmi műveletekhez (buszok és egyéb nem légiforgalmi műveletek) kapcsolódó működési költségeket fedezik.
- (280) A működési többletköltségek nem tartalmazzák a közhatalmi kötelezettségekkel (biztonság és védelem) kapcsolatos költségeket, amelyeket az állam fedez (és amelyek nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak).
- (281) A működési költségek rekonstruálásához a Bizottság a CCIO és a SAGEB eredménykimutatásában szereplő adatokat használta. Az éves működési költségek az összes működési költséget magukban foglalják, amelyből levonják i. a közhatalmi jogosítványokhoz kapcsolódó működési költségeket (biztonság és védelem – ezeket a költségeket a biztonsági illetékből finanszírozzák), valamint ii. a beruházások értékcsökkenését (amely az értékcsökkenési leírásokból, valamint a felújításokra és nagyjavításokra képzett céltartalékokból áll).
- (282) A működési költségek alakulásának az utasszám függvényében történő elemzésével kiszámítható az egy utasra jutó működési többletköltség, azaz a minden egyes további utas érkezése által generált további működési költség. Az Graphique 1 és Graphique 2 azt szemlélteti, hogy az utasszám alakulása és a működési költségek szorosan összefüggnek egymással.
- (283) A Bizottság két olyan időszakot különböztetett meg, amelyek esetében a működési költségek növekedése eltérő jellemzőkkel bír. Egyrészt a 1997 és 2001 közötti időszakban a működési többletköltség 2001-es értéken utasonként 6,54 EUR lett. A 2001. december 31. előtt aláírt szerződések esetében a Bizottság erre a számadatra alapozta a működési többletköltségeket. Az üzleti terv rekonstruálásához használt értéket kiigazította az inflációval. Így az 1999-ben aláírt RYAN1 üzleti terv esetében a Bizottság 6,35 EUR működési többletköltséget vett figyelembe, ami az 1999 és 2001 közötti inflációval kiigazított 6,54 EUR értéknek felel meg. A Bizottság elemzésének eredményét az Graphique 1 mutatja be.

1. ábra

**Működési költség az utasszám függvényében (1997-2001)**



Forrás: A beauvais-i repülőtér adatai. A Bizottság által végzett elemzés.



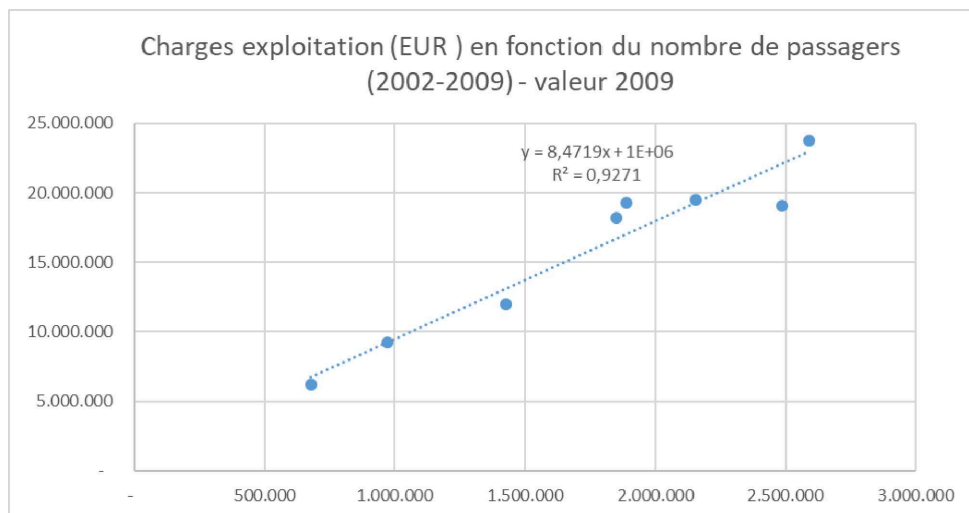
(284) Az Graphique 1 a következő módszerrel készült:

- (1) A grafikonon minden egyes pontja egy 1997 és 2001 közötti évnél felel meg.
- (2) Az egyes pontok abszcisszáját az adott évben szállított utasok száma, ordinátáját pedig a repülőtér adott évi összes működési költsége adja.
- (3) Az  $y=6,5405x + 152944$  egyenlet egyenesét az összes pontból extrapoláljuk. Az extrapolált egyenes és a pontok közötti korreláció nagyon magas,  $R^2$  értéke 0,9105, ami azt jelenti, hogy az extrapolált egyenes kiváló közelítést ad a pontok egybevágóságának modellezésére, és lehetővé teszi a repülőtér működési költségei és a szállított utasok száma közötti lineáris kapcsolat meghatározását. Az extrapolált egyenes egyenlete tehát lehetővé teszi a működési költségek összegének ( $y$ ) a szállított utasok számának ( $x$ ) függvényében történő meghatározását.
- (4) Minden egyes további szállított utas után a további működési költség így 6,5405 EUR.

(285) Másrészt a 2002 és 2009 közötti időszakban a működési többletköltség 2009-es értéken utasonként 8,47 EUR lett. A 2002 és 2010 között aláírt szerződések esetében a Bizottság erre a számadatra alapozta a működési többletköltségeket abból kiindulva, hogy egy körültekintő üzembentartó 2010-ben a 2009-ig ismert működési költségeket venné alapul. Az üzleti terv rekonstrukciójához használt értéket kiigazította az inflációval. Így a 2006-ban aláírt FLYM1 üzleti terv esetében a Bizottság 8,05 EUR működési többletköltséget vett figyelembe, ami a 2006 és 2009 közötti inflációval kiigazított 8,47 EUR értéknek felel meg. A Bizottság elemzésének eredményét a **Graphique 2** mutatja be.

2. ábra

#### Működési költség az utasszám függvényében (2002-2009)



Forrás: A beauvais-i repülőtér adatai. A Bizottság által végzett elemzés.

(286) A **Graphique 2** a következő módszerrel készült:

- (1) A grafikonon minden egyes pontja egy 2002 és 2009 közötti évnél felel meg.
- (2) Az egyes pontok abszcisszáját az adott évben szállított utasok száma, ordinátáját pedig a repülőtér adott évi összes működési költsége adja.

- (3) Az összes pontból extrapoláljuk az  $y=8,4719x + 1^{E+06}$  egyenlet egyenesét. Az extrapolált egyenes és a pontok közötti korreláció nagyon magas,  $R^2$  értéke 0,9271, ami azt jelenti, hogy az extrapolált egyenes kiváló közelítést ad a pontok egybevágóságának modellezésére, és lehetővé teszi a repülőtér működési költségei és a szállított utasok száma közötti lineáris kapcsolat meghatározását. Az extrapolált egyenes egyenlete tehát lehetővé teszi a működési költségek összegének ( $y$ ) a szállított utasok számának ( $x$ ) függvényében történő meghatározását.
- (4) Minden egyes további szállított utas után a további működési költség így 8,4719 EUR.
- (287) A Bizottság úgy tekintette, hogy a több évre szóló szerződések esetében a működési többletköltségeket a szerződés első évére vonatkozóan a (285) és (286) preambulumbekzdésben leírt módszerrel határozzák meg, valamint hogy ezután a költségek évi 2 %-kal emelkednek az infláció miatt.

#### Marketingköltségek – ösztönző mechanizmusok

- (288) A RYAN4, RYAN5, WIZZ1, WIZZ2, WIZZ3, VOLA1, AIRH1 és CENT1 szerződések olyan záradékokat tartalmaznak, amelyekben a repülőtér üzemeltetője vállalja, hogy a légitársaság által bonyolított forgalom függvényében pénzügyi hozzájárulást fizet a légitársaságnak. Ennek finanszírozása költséget jelent a repülőtér üzemeltetője számára, amelyet figyelembe vesznek a Bizottság által rekonstruált üzleti tervekben. A többi szerződés nem tartalmaz ilyen záradékokat.

#### 8.2.1.3. Az üzleti tervek Bizottság általi rekonstrukciója – eredmények

- (289) A CCIO és a SAGEB által aláírt, e határozat tárgyát képező valamennyi szerződés esetében a Bizottság által rekonstruált üzleti tervek többletnyereséget eredményeznek a repülőtér-üzemeltető számára, ami megerősíti Franciaország azon következtetéseit, amelyek szerint a CCIO és a SAGEB által aláírt szerződéseket egy rendes piaczgazdasági feltételek mellett működő repülőtér-üzemeltető is aláírta volna.
- (290) Következésképpen a CCIO és a SAGEB által a légitársaságokkal aláírt szerződések nem biztosítottak az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett előnyöket a légitársaságoknak, tehát nem minősülnek állami támogatásnak.

#### 8.2.1.4. A SAGEB részvényesi megállapodása – a magánrészvényes befolyása

- (291) A 8.2.1.3. szakaszban ismertetett elemzés kiegészítéseként a Bizottság másodsorban úgy véli, hogy a SAGEB és a légitársaságok között létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződések aláírására vonatkozó döntések összhangban vannak a piaci feltételekkel, mivel azokat a SAGEB két részvényese (a CCIO mint közjogi jogalany és a Véolia Transport mint magánszereplő), amelyek hasonló módon vannak kitéve az ezen ügyletekből származó nyereségeknek és kockázatoknak, közösen hagyta jóvá. A RYAN4, RYAN5 és WIZZ3 szerződéseket a SAGEB írta alá (lásd az (51) preambulumbekzdést).
- (292) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény szerint az ügylet piaci feltételeknek való megfelelése közvetlenül megállapítható, amikor az ügyletet közjogi jogalanyok és magánszereplők azonos feltételek mellett (*pari passu*) hajtják végre <sup>(135)</sup>.
- (293) Jelen esetben a Bizottságnak a repülőtér üzemeltetője, a SAGEB által tanúsított magatartást, nem pedig a SAGEB és más állami vagy magánszereplők közös magatartását kell elemeznie. A légitársaságokkal kötött szerződések aláírásával kapcsolatban a Bizottság a SAGEB-en belüli döntéshozatali folyamatot, valamint a SAGEB egyes részvényeseinek (az 51 %-ot birtokló CCIO és a 49 %-ot birtokló Véolia Transport) szerepét is vizsgálta.

<sup>(135)</sup> 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.) 84. pontja.

- (294) A CCIO és a Véolia Transport SAGEB-en belüli szerepét és hatáskörét a SAGEB alapszabálya, valamint a CCIO és a Véolia Transport által aláírt részvényesi megállapodás szabályozza.
- (295) A SAGEB-en belül a részvényesek tíz képviselőjéből álló részvényesi bizottságot hoztak létre. Minden részvényes a részvénytulajdonával arányos számú képviselőt jelöl ki (a legközelebbi egész számra kerekítve) <sup>(136)</sup>. Így tehát öt képviselőt a CCIO, ötöt pedig a Véolia Transport nevez ki.
- (296) A SAGEB elnökét (aki a repülőtérigazgatói feladatokat látja el) és alelnökét (aki akadályoztatása esetén az elnököt helyettesíti) a részvényesi bizottság minősített többséggel (a részvényesek szavazatainak 75 %-ával) nevezi ki, az elnök esetében a többségi részvényes, az alelnök esetében pedig a Véolia Transport javaslata alapján <sup>(137)</sup>. Mind a CCIO, mind a Véolia Transport blokkoló kisebbséggel rendelkezik e két kinevezés tekintetében, tehát a két részvényesnek konszenzusra kell jutnia e tekintetben. Az elnök és az alelnök is tagja a részvényesi bizottságnak. A (Véolia Transport által javasolt) operatív igazgató, a műszaki igazgató, valamint a számviteli és pénzügyi igazgató kinevezését a részvényesi bizottság minősített többséggel hagyja jóvá <sup>(138)</sup>. A CCIO és a Véolia Transport tehát a repülőtér üzemeltetésének valamennyi kulcsfontosságú funkciójában blokkoló kisebbséggel rendelkezik, és a döntéseket a két részvényes konszenzusával kell meghozni.
- (297) A légitársaságokkal létrejött szerződések aláírására vonatkozó döntéseket a részvényesi bizottság minősített többséggel hagyja jóvá <sup>(139)</sup>. Ez különösen a következőkre vonatkozó határozatokat érinti:
- a) az éves költségvetés megállapítása és jóváhagyása;
  - b) az üzleti terv aktualizálásának jóváhagyása;
  - c) minden olyan jogi aktus, szerződés vagy megállapodás, amely egy évnél hosszabb időtartamú, vagy amely a SAGEB 100 000 EUR-t meghaladó összegű kötelezettségvállalásával jár és nem szerepel az éves költségvetésben;
  - d) minden olyan döntés, amely a SAGEB árbevételét 100 000 EUR-t meghaladó összegben befolyásolhatja (ez a helyzet áll fenn a RYAN4, RYAN5 és WIZZ3 szerződések esetében);
  - e) minden olyan jogi aktus, kötelezettségvállalás vagy döntés, amely a repülőtéren bonyolított összes légitforgalmi mozgás több mint 4 %-ára hatással lehet (ez a helyzet áll fenn a RYAN5 és a WIZZ3 szerződések esetében, amelyek a forgalom 5,3 %-át, illetve 11,3 %-át érintik).
- (298) A légitársaságokkal létrejött szerződések aláírására vonatkozó döntéseket a két, hasonló helyzetben lévő részvényes azonos feltételek mellett hozza meg. A Bizottság különösen az alábbi megállapításokkal jutott erre a következtetésre:
- a) a légitársaságokkal létrejött szerződések aláírására vonatkozó döntéseket, különösen a RYAN4, RYAN5 és WIZZ3 szerződéseket illetően, a két részvényes közösen hozza meg, és azokhoz mindkét részvényes jóváhagyása szükséges;
  - b) a két részvényes azonos feltételek mellett és a SAGEB-ben való részesedésük arányában, azaz a CCIO 51 %-ban, a Véolia Transport pedig 49 %-ban van kitéve a repülőtér üzemeltetésével járó kockázatoknak és nyereségnek;
  - c) a Véolia Transport részesedésének tehát valós gazdasági jelentősége van <sup>(140)</sup>, és – a részvényesi megállapodásra tekintettel – a Véolia Transport döntései ugyanolyan súlyúak, mint a CCIO döntései;

<sup>(136)</sup> A SAGEB részvényesi megállapodása 3.3. cikkének a) pontja.

<sup>(137)</sup> A SAGEB részvényesi megállapodásának 3.1. cikke.

<sup>(138)</sup> A SAGEB részvényesi megállapodásának 3.2. cikke.

<sup>(139)</sup> A SAGEB részvényesi megállapodása 3.3. cikkének f) pontja.

<sup>(140)</sup> A WIZZ3 szerződés a Wizzair teljes forgalmát érinti, míg a RYAN5 szerződés további útvonalak fejlesztésére vonatkozik. A RYAN4 szerződés további útvonalak fejlesztésére vonatkozik, és a repülőtér forgalmának 2,5 %-át érinti.

- d) az üzemeltetés tekintetében a CCIO és a Véolia Transport hasonló helyzetben van. Bár a CCIO a SAGEB előtt volt a beauvais-i repülőtér üzemeltetője, a CCIO-nak a repülőtér eredményeivel kapcsolatos kitettsége a SAGEB-ben betöltött szerepére korlátozódik, és semmilyen módon nem kapcsolódik a SAGEB-et megelőzően betöltött üzemeltetői szerepéhez. Az SMABT és a SAGEB között létrejött megbízási szerződés ezért nem tesz említést a CCIO-nak a repülőtér 2008. június 1-je előtti (a repülőtér SAGEB általi üzemeltetésének kezdő időpontja) irányításához kapcsolódó kötelezettségeiről.
- (299) A Bizottság a következőket állapítja meg: i. a CCIO és a Véolia Transport azonos feltételek mellett (*pari passu*) írja alá a légitársaságokkal létrejött szerződéseket; ii. a CCIO-val kötött részvényesi megállapodás megléte miatt a Véolia Transport képes biztosítani, hogy a SAGEB és a légitársaságok közötti szerződések aláírása megfeleljen az érdekeinek; valamint iii. ezeket az ügyleteket tehát egy piacgazdasági magánszereplő köti meg, tehát azok megfelelnek a piaci feltételeknek.
- (300) A Bizottság e következtetés alátámasztására megjegyzi továbbá, hogy a SAGEB a RYAN4, a RYAN5 és a WIZZ3 szerződések aláírása előtt gazdasági elemzéseket végzett, hogy meggyőződjön e szerződések jövedelmezőségéről, és hogy ezeket az elemzéseket a részvényesi bizottság jóváhagyta. Következtetésének alátámasztására a Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a SAGEB 2008 és 2011 között nyereséget termelt a repülőtér üzemeltetéséből, ami azt mutatja, hogy a SAGEB hatékonyan és eredményesen gazdálkodott.
- (301) Következésképpen a SAGEB alapszabályának és a SAGEB részvényesi megállapodásának elemzése megerősíti a (290) preambulumbekzdésben foglalt következtetést, vagyis azt, hogy a SAGEB által a légitársaságokkal kötött szerződések nem biztosítanak az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett előnyt a légitársaságok számára, tehát nem minősülnek állami támogatásnak.

#### 8.2.2. Az állami támogatás meglétére vonatkozó következtetés

- (302) A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a CCIO és a SAGEB által kötött, a 9. táblázatban felsorolt repülőtéri szolgáltatási szerződések nem biztosítottak gazdasági előnyt a légitársaságoknak, mivel azokat a piacgazdasági szereplő elvével összhangban kötötték meg.
- (303) Következésképpen a repülőtéri szolgáltatási szerződések nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

#### 1. cikk

(1) Az Oise megye, a Communauté de communes du Beauvaisis és Picardie régió által az Oise Megyei Kereskedelmi és Iparkamarának a beauvais-i repülőtér állami feladataival kapcsolatos költségek fedezéséhez 2001-ben nyújtott 1 110 669 EUR összegű és 2006-ban nyújtott 567 782 EUR összegű beruházási támogatások, valamint a Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé által a Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais részére 2008-ban nyújtott 14,5 millió EUR összegű beruházási támogatások nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(2) Az Oise megye, a Communauté de communes du Beauvaisis és Picardie régió által az Oise Megyei Kereskedelmi és Iparkamarának 2001-ben nyújtott 3,20 millió EUR összegű és 2006-ban nyújtott 6,23 millió EUR összegű beruházási támogatások az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek. Ezeket az állami támogatásokat Franciaország jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta.

(3) Az Oise Megyei Kereskedelmi és Iparkamarának nyújtott működési támogatások, valamint az Oise Megyei Kereskedelmi és Iparkamara általános részlege által a repülőtéri részlege részére 2000. december 12. előtt nyújtott pénzelőlegek nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(4) Az Oise Megyei Kereskedelmi és Iparkamara általános részlege által a repülőtéri részlege részére 2001 és 2004 között nyújtott pénzelőlegek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek. Ezeket az állami támogatásokat Franciaország jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta.

(5) A turizmusfejlesztési terv végrehajtásához kapcsolódó kiadások egy részének a Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé általi átvállalása nem minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(6) A (2) és (4) bekezdésében említett állami támogatások az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethetők a belső piaccal.

## 2. cikk

(1) Az Oise Megyei Kereskedelmi és Iparkamara és a Ryanair között 1998. szeptember 8-án, 2001. március 16-án és 2002. február 12-én létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződések, valamint a Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais és a Ryanair között 2010. február 4-én és 2010. július 27-én létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződések nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(2) Az Oise Megyei Kereskedelmi és Iparkamara és a Wizz Air között 2004. június 11-én és 2005. július 1-jén létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződések, valamint a Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais és a Wizz Air között 2009. június 1-jén létrejött repülőtéri szolgáltatási szerződés nem minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(3) Az Oise megyei Kereskedelmi és Iparkamara által a Goodjettel 2001. december 14-én, a Ciaofly-jal 2002. április 24-én, a Berlin Jettel 2003. január 30-án, a Volare-vel 2003. február 13-án, a Sterlinggel 2004. július 15-én, a Norwegian Air Shuttle-lal 2005. április 7-én, az Air Horizonnal 2004. július 12-én, az Air Poloniával 2004. október 20-án, a Blue Airrel 2005. október 11-én és 2007. augusztus 28-án, a Flyme-vel 2006. március 30-án és a Centralwings-szel 2007. február 18-án kötött repülőtéri szolgáltatási szerződések nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

## 3. 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) 2023/106 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA****(2023. január 11.)****az iskolagyümölcs- és iskolazöldség-program, valamint az iskolatejprogram keretében a 2023. augusztus 1-jétől 2029. július 31-ig tartó időszak tekintetében a tagállamoknak nyújtható uniós támogatás indikatív előirányzatainak megállapításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékpiacon közös szervezésével kapcsolatos egyes támogatások és visszatérítések megállapítására vonatkozó intézkedések meghatározásáról szóló, 2013. december 16-i 1370/2013/EU tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdésére,

mivel:

- (1) Az 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> 23a. cikke megállapítja az iskolaprogram keretében tanévenként nyújtható uniós támogatás teljes összegét az Unió egészére vonatkozóan, valamint az említett teljes összeg tagállamok közötti elosztására vonatkozó objektív kritériumokat.
- (2) Az 1370/2013/EU rendelet I. melléklete megállapítja az iskolagyümölcs- és iskolazöldség-program, valamint az iskolatejprogram keretében a 2017. augusztus 1-jétől 2023. július 31-ig tartó időszak tekintetében nyújtható uniós támogatás tagállamonkénti éves indikatív előirányzatait. Az említett hatéves átmeneti időszakot követően 2023. augusztus 1-jétől a Bizottságnak az 1308/2013/EU rendelet 23a. cikke (2) bekezdésének első albekezdésében előírt kritériumok alapján meg kell határoznia az egyes tagállamoknak nyújtható uniós támogatás indikatív előirányzatait. Az indikatív előirányzatok meghatározásakor figyelembe kell venni az uniós támogatás azon minimális összegét, amelyre a tagállamok jogosultak annak érdekében, hogy a korlátozott demográfiai méretű tagállamok az adott programot költséghatékonyan hajthassák végre.
- (3) Az 1308/2013/EU rendelet 23. cikkének (8) bekezdésével és az (EU) 2017/40 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet <sup>(3)</sup> 2. cikkének (3) bekezdésével összhangban a tagállamoknak ki kell dolgozniuk és 2023. április 30-ig el kell juttatniuk a Bizottsághoz a 2023. augusztus 1-jétől 2029. július 31-ig tartó hatéves időszakra vonatkozó stratégiáikat. Annak érdekében, hogy a tagállamok hatékonyan tervezhessék meg a programnak a stratégiáik által lefedett időszakban való végrehajtását, az uniós támogatás indikatív előirányzatainak ugyanerre az időszakra kell vonatkozniuk. Ezek az indikatív előirányzatok nem érintik az Unió 2027 utáni időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretével kapcsolatos jövőbeli határozatokat.
- (4) Az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a mezőgazdasági piacok közös szervezésével foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

**1. cikk**

Az iskolagyümölcs- és iskolazöldség-program, valamint az iskolatejprogram keretében a 2023. augusztus 1-jétől 2029. július 31-ig tartó időszakban az egyes tagállamoknak tanévenként nyújtható uniós támogatás indikatív előirányzatait a melléklet tartalmazza.

<sup>(1)</sup> HL L 346., 2013.12.20., 12. o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1308/2013/EU rendelete (2013. december 17.) a mezőgazdasági termékpiacon közös szervezésének létrehozásáról és a 922/72/EGK, a 234/79/EGK, az 1037/2001/EK és az 1234/2007/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 347., 2013.12.20., 671. o.).

<sup>(3)</sup> A Bizottság (EU) 2017/40 felhatalmazáson alapuló rendelete (2016. november 3.) az 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gyümölcsök és zöldségek, a banán és a tej oktatási intézményekben való biztosításához nyújtott uniós támogatás tekintetében történő kiegészítéséről és a 907/2014/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet módosításáról (HL L 5., 2017.1.10., 11. o.).

*2. cikk*

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2023. január 11-én.

*a Bizottság részéről*  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
*a Bizottság tagja*

---

## MELLÉKLET

**A 2023. AUGUSZTUS 1-JÉTŐL 2029. JÚLIUS 31-IG TARTÓ IDŐSZAKBAN TANÉVENKÉNT  
NYÚJTHATÓ UNIÓS TÁMOGATÁS 1. CIKK SZERINTI INDIKATÍV ELŐIRÁNYZATAI**

Tagállam	Az iskolagyümölcs- és iskolazöldség- programra vonatkozó indikatív előirányzat  EUR-ban	Az iskolatejprogramra vonatkozó indikatív előirányzat  EUR-ban
Belgium	3 648 727	1 600 475
Bulgária	2 110 411	1 800 090
Csehország	3 349 886	3 048 057
Dánia	1 671 583	1 632 431
Németország	20 373 277	8 910 720
Észtország	396 340	754 955
Írország	1 889 775	826 537
Görögország	3 149 503	1 464 086
Spanyolország	13 407 407	6 023 462
Franciaország	22 720 501	9 979 209
Horvátország	1 278 964	610 533
Olaszország	15 293 816	6 910 347
Ciprus	290 000	252 652
Lettország	649 309	868 581
Litvánia	891 870	1 236 781
Luxemburg	290 000	193 000
Magyarország	2 894 429	2 970 122
Málta	290 000	193 000
Hollandia	4 977 290	2 176 932
Ausztria	2 320 736	1 015 027
Lengyelország	12 138 186	12 791 591
Portugália	2 804 412	1 301 261
Románia	6 178 236	11 303 390
Szlovénia	665 306	305 638
Szlovákia	1 851 325	1 659 402
Finnország	1 672 943	2 731 455
Svédország	3 404 234	7 635 935
<b>Összesen</b>	<b>130 608 466</b>	<b>90 195 669</b>





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



Az Európai Unió  
Kiadóhivatala  
L-2985 Luxembourg  
LUXEMBURG

HU