



Tartalom

II Közlemények

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

Európai Bizottság

2014/C 99/01	Bejelentett összefonódás engedélyezése (Ügyszám COMP M.7171 – Varo Energy/Bayernoil Package) ⁽¹⁾	1
--------------	---	---

IV Tájékoztatások

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

Európai Bizottság

2014/C 99/02	Euroátváltási árfolyamok	2
2014/C 99/03	A Bizottság közleménye — Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról	3

A TAGÁLLAMOKTÓL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

2014/C 99/04	Málta kormányának közleménye a szénhidrogének kutatására, feltárására és kitermelésére vonatkozó engedélyek megadásának és felhasználásának feltételeiről szóló 94/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján	35
--------------	---	----

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

V Hirdetmények

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

Európai Bizottság

2014/C 99/05

Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám: M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth) —
Egyszerűsített eljárás alá vont ügy ⁽¹⁾ 36

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

II

(Közlemények)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS
ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Bejelentett összefonódás engedélyezése**(Ügyszám COMP M.7171 – Varo Energy/Bayernoil Package)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

(2014/C 99/01)

2014. március 28-án a Bizottság úgy határozott, hogy engedélyezi e bejelentett összefonódást, és a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítja. E határozat a 139/2004/EK⁽¹⁾ tanácsi rendelet 6. cikke (1) bekezdésének b) pontján alapul. A határozat teljes szövege csak angol nyelven hozzáférhető, és az után teszik majd közzé, hogy az üzleti titkokat tartalmazó részeket eltávolították belőle. A szöveg megtalálható lesz

- a Bizottság versenypolitikai weboldalának összefonódásokra vonatkozó részében (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ez az oldal különféle lehetőségeket kínál arra, hogy az egyedi összefonódásokkal foglalkozó határozatok társaság, ügyszám, dátum és ágazati tagolás szerint kereshetők legyenek,
- elektronikus formában az EUR-Lex honlapon (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) a 32014M7171 hivatkozási szám alatt. Az EUR-Lex biztosít online hozzáférést az európai uniós jogszabályokhoz.

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

IV

(Tájékoztatók)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS
ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Euroátváltási árfolyamok ⁽¹⁾

2014. április 3.

(2014/C 99/02)

1 euro =

Pénznem	Átváltási árfolyam	Pénznem	Átváltási árfolyam		
USD	USA dollár	1,3771	CAD	Kanadai dollár	1,5172
JPY	Japán yen	143,12	HKD	Hongkongi dollár	10,6826
DKK	Dán korona	7,4648	NZD	Új-zélandi dollár	1,6149
GBP	Angol font	0,82970	SGD	Szingapúri dollár	1,7395
SEK	Svéd korona	8,9554	KRW	Dél-Koreai won	1 456,88
CHF	Svájci frank	1,2209	ZAR	Dél-Afrikai rand	14,6628
ISK	Izlandi korona		CNY	Kínai renminbi	8,5537
NOK	Norvég korona	8,2300	HRK	Horvát kuna	7,6480
BGN	Bulgár leva	1,9558	IDR	Indonéz rúpia	15 582,21
CZK	Cseh korona	27,432	MYR	Maláj ringgit	4,5223
HUF	Magyar forint	307,21	PHP	Fülöp-szigeteki peso	62,021
LTL	Litván litasz/lita	3,4528	RUB	Orosz rubel	48,9370
PLN	Lengyel zloty	4,1727	THB	Thaiföldi baht	44,726
RON	Román lej	4,4753	BRL	Brazil real	3,1356
TRY	Török líra	2,9493	MXN	Mexikói peso	18,0593
AUD	Ausztrál dollár	1,4912	INR	Indiai rúpia	82,8670

⁽¹⁾ Forrás: Az Európai Központi Bank (ECB) átváltási árfolyama.

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról

(2014/C 99/03)

TARTALOM

1.	Bevezetés: állami támogatási politika a légi közlekedési ágazatban	3
2.	Alkalmazási kör és fogalommeghatározások	7
2.1.	Alkalmazási kör	7
2.2.	Fogalommeghatározások	8
3.	A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás megléte	10
3.1.	A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma	10
3.2.	A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás	12
3.3.	Kilpailun väärityminen ja vaikutus kauppaan	13
3.4.	A repülőterek állami finanszírozása és a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása	13
3.5.	A repülőterek és a légitársaságok pénzügyi viszonya	14
3.5.1.	Összehasonlítás a piaci árral	14
3.5.2.	A nyereségesség előzetes elemzése	15
4.	Általános gazdasági érdekű szolgáltatások állami finanszírozása	16
4.1.	Az általános gazdasági érdekű szolgáltatások meghatározása a repülőtéri és légi közlekedési ágazatban	17
4.2.	A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatás összeegyeztethetősége	18
5.	A támogatás összeegyeztethetősége a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján	18
5.1.	Repülőterek állami támogatása	19
5.1.1.	Repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás	19
5.1.2.	Repülőtereknek nyújtott működési támogatás	23
5.2.	Légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás	26
6.	A Szerződés 107. cikke (2) bekezdésének a) pontja szerinti szociális jellegű támogatás	27
7.	Támogatáshalmozódás	28
8.	Záró rendelkezések	28
8.1.	Éves jelentéstétel	28
8.2.	Átláthatóság	28
8.3.	Nyomon követés	28
8.4.	Értékelés	29
8.5.	Megfelelő intézkedések	29
8.6.	Alkalmazás	29
8.7.	Felülvizsgálat	30

1. BEVEZETÉS: ÁLLAMI TÁMOGATÁSI POLITIKA A LÉGI KÖZLEKEDÉSI ÁGAZATBAN

1. Az emberek és régiók összekötésével a légi közlekedés alapvető szerepet lát el az Európai Unió integrációja és versenyképessége, valamint a világ többi részével való kapcsolattartása szempontjából. A légi közlekedés jelentősen hozzájárul az Unió gazdaságához: 2011-ben több mint 15 millió kereskedelmi úttal, 822 millió, az uniós repülőterekre és repülőterekről szállított utassal, 150 menetrend szerinti légi járással, 460 repülőtérből álló hálózattal és 60 légi navigációs szolgáltatással⁽¹⁾. Az Uniónak előnye származikabból, hogy a világ légi

⁽¹⁾ Források: Eurostat, Európai Légitársaságok Szövetsége, Nemzetközi Légiszállítási Szövetség.

elosztóközpontjának számít, egyedül a légitársaságok és repülőterek évente több mint 140 milliárd euróval járulnak hozzá az Unió bruttó hazai termékéhez. A légiközlekedési ágazat körülbelül 2,3 millió embert foglalkoztat az Unióban ⁽²⁾.

2. Az Európa 2020 Stratégia ⁽³⁾ (a továbbiakban: EU 2020) kiemeli a szállítási infrastruktúrának az Unió elkövetkező évtizedre vonatkozó fenntartható növekedési stratégiában játszott fontos szerepét. A Bizottság hangsúlyozta az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához” című fehér könyvében ⁽⁴⁾, hogy az externáliák internalizálása, az indokolatlan támogatások kiküszöbölése, valamint a szabad és torzulástól mentes verseny biztosítása azon erőfeszítés lényegi részét képezi, amelynek célja, hogy a piaci döntések fenntarthatósággal kapcsolatos megfontolásokkal párosuljanak. Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához” című dokumentum a források hatékony felhasználásnak jelentőségét is kiemeli. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a közlekedésnek kevesebb és tisztább energiát kell felhasználnia, jobban kell gazdálkodnia a korszerű infrastruktúrával, valamint csökkentenie kell az éghajlatra és a környezetre, továbbá a kulcsfontosságú természeti kincsekre – köztük a vizekre, a talajra és az ökoszisztémákra – gyakorolt káros hatását.

3. A fokozatosan megvalósuló belső piac az Unión belül repülő légitársaságokra vonatkozó valamennyi kereskedelmi korlátozás feloldásához vezetett, például az útvonalakra, járatszámokra vagy a viteldíjak meghatározására vonatkozóan. A légi közlekedés 1997-ben bekövetkezett liberalizálása ⁽⁵⁾ óta az ágazat előtte soha nem látott mértékű fejlődésnek indult és ez hozzájárult a gazdasági növekedéshez, valamint a munkahelyteremtéshez. Mindez lehetővé tette a gyors fordulási időközön és a nagyon hatékony flottahasználaton alapuló új üzleti modell alapján működő diszkont légitársaságok megjelenését is. Ez a fejlődés a forgalom hatalmas mértékű növekedését eredményezte: a diszkont légi közlekedés 2005 óta gyors ütemben növekedik. 2012-ben a diszkont légitársaságok piaci részesedése (44,8%) első alkalommal haladta meg a régóta a piacon működő légitársaságok piaci részesedését (42,4%), ez a tendencia 2013-ban is folytatódott (a diszkont légitársaságok részesedése 45,94%, a régóta a piacon működő légitársaságoké pedig 40,42%).

4. A repülőterek ugyan még mindig túlnyomóan állami tulajdonban vannak és állami irányítás ⁽⁶⁾ alatt állnak, az Unióban található repülőtereken a magánvállalkozások egyre növekvő részvételének lehetünk tanúi. Az utóbbi évtizedben új piacok jöttek létre egyes repülőterek részleges privatizációja, valamint az állami tulajdonban lévő repülőterek, köztük a regionális repülőterek irányításáért történő pályázat révén.

5. A kisebb repülőterek esetében a legnagyobb az állami tulajdon ⁽⁷⁾ aránya és működésük finanszírozására gyakran állami támogatást vesznek igénybe. A tendencia az, hogy ezen repülőterek által felszámolt díjakat ezért általában nem a piaci megfontolásokkal, valamint mindenekelőtt megalapozott előzetes nyereségességi kilátásokkal összhangban határozták meg, hanem elsősorban a helyi vagy regionális szempontoknak megfelelően. A jelenlegi piaci feltételek között még a kereskedelmi repülőterek nyereségességi kilátásai is igen nagymértékben az áteresztőképességüktől függenek ⁽⁸⁾: az évente 1 milliónál kevesebb utas fogadására képes repülőterek jellemzően azért küzdenek, hogy működési költségeiket fedezni tudják. Ennek következtében a regionális repülőterek túlnyomó többségét a hatóságok rendszeresen támogatásban részesítik.

⁽²⁾ Study on the effects of the implementation of the EU aviation common market on employment and working conditions in the Air Transport Sector over the period 1997/2010. (Tanulmány az EU légi közlekedési közös piaca megvalósulásának a légi közlekedési ágazat foglalkoztatására és munkakörülményeire gyakorolt hatásairól az 1997-2010 közötti időszakban). Készítette: Steer Davies Gleave az Európai Bizottság Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósága (DG MOVE) részére. 2012. augusztusi zárójelentés.

⁽³⁾ A Bizottság közleménye - Európa 2020 - Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája, COM(2010) 2020 végleges Brüsszel, 2010. március 3.

⁽⁴⁾ Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, COM(2011) 144.

⁽⁵⁾ A Tanács 1992. július 23-i 2407/92/EGK rendelete a légifuvarozók engedélyezéséről (HL L 240., 1992.8.24., 1. o.), a Tanács 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelete a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról (HL L 240., 1992.8.24., 8. o.) és a Tanács 1992. július 23-i 2409/92/EGK rendelete a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól (HL L 240., 1992.8.24., 15. o.).

⁽⁶⁾ Az Európai Repülőterek Nemzetközi Szövetsége (Airport Council International Europe) szerint 2010-ben a repülőterek 77%-a volt teljesen állami tulajdonban, ezzel szemben 9%-a volt teljesen magánkézben, lásd Airport Council International Europe: The Ownership of Europe's Airports 2010 (Európai Repülőterek Nemzetközi Szövetsége: Az európai repülőterek tulajdoni viszonyai, 2010.).

⁽⁷⁾ Ezt támasztja alá az a tény, hogy 2010-ben az állami tulajdonban lévő repülőterek – noha az összes repülőterhez viszonyított arányuk 77% volt – az összes utasforgalomnak csak 52%-át adták.

⁽⁸⁾ Ezt bizonyítja a 2002-ben a „Study on competition between airports and the application of State aid rules” (Tanulmány a repülőterek között fennálló versenyről és az állami támogatások alkalmazásáról), Cranfield University, 2002. június, amit a későbbiekben megerősítettek az ágazati jelentések.

6. Bizonyos régiók még mindig nehezen megközelíthetők az Unió többi részéből, a nagyobb gyűjtő-elosztó repülőtereknek pedig növekvő forgalomtorlódással kell számolniuk⁽⁹⁾. Az Unió egyes régióiban található regionális repülőterek sűrűsége ugyanakkor a repülőtéri infrastruktúra jelentős túlkínálatához vezetett az utasok keresletéhez és a légitársaságok igényeihez képest

7. Az árazási rendszert az uniós repülőterek nagy részén hagyományosan úgy alakították ki mint az utasok számán és a repülőgép súlyán alapuló repülőtéri díjak közzétett rendszerét⁽¹⁰⁾. A piac fejlődése és az ezzel együtt járó, a repülőterek és a légitársaságok közötti szoros együttműködés fokozatosan előkészítette a terepet számos olyan kereskedelmi gyakorlatnak, mint például a hosszú távú, megkülönböztetett tarifákat tartalmazó szerződések, esetenként a repülőterek és/vagy a helyi hatóságok által a légitársaságoknak fizetett jelentős összegű ösztönzők és marketing támogatás. Különösen a repülőterek működési támogatására szánt közpénzek kerülhettek bizonyos csatornákon keresztül a légitársaságokhoz a nagyobb kereskedelmi forgalom odavonása érdekében, ezzel torzítva a légi közlekedési piacokat⁽¹¹⁾.

8. Az állami támogatások uniós szabályozásának korszerűsítéséről szóló közleményében⁽¹²⁾ a Bizottság rámutat, hogy az állami támogatási politikának olyan támogatások megkönnyítésére kell összpontosítania, amelyek jól megtervezettek, a megállapított piaci hiányosságok kiküszöbölésére és az Unió közös érdekű célkitűzéseire irányulnak, továbbá elkerülik az állami források elfecsérlését. Az állami támogatási intézkedések – bizonyos feltételek mellett – korrigálhatják a piaci hiányosságokat, ezáltal hozzájárulnak a piacok hatékony működéséhez és fokozzák a gazdaság versenyképességét. Továbbá, ott ahol a piacok hatékony eredményt tudnak felmutatni, ezeket azonban kohéziós politikai szempontból nem tartják megfelelőnek, állami támogatást lehet alkalmazni a kívánatosabb, méltányosabb piaci eredmény elérése érdekében. Az állami támogatás azonban olyan kedvezőtlen hatásokkal járhat, mint a vállalkozások közötti verseny torzítása, valamint a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt, az Unió közös érdekeivel ellentétes mértékű hatás. A repülőterekre és a légi közlekedési ágazatra fordított állami támogatás ellenőrzésének ezért elő kell mozdítania a közforrások megfelelő, növekedésorientált politikák javára történő felhasználását, ezzel egyidejűleg korlátok közé kell szorítani a verseny torzításait, amelyek veszélyeztetik az egyenlő versenyfeltételeket a belső piacon, mindenekelőtt a nem nyereséges repülőterek száma azonos vonzókörzeten belüli növekedésének és így a túlkínálatnak az elkerülésével.

9. Az állami támogatási szabályok repülőterekre és légi közlekedési ágazatra vonatkozó alkalmazása a Bizottság azon erőfeszítéseinek része, melyek célja az uniós repülőtéri és légi közlekedési ágazat versenyképességének és növekedési lehetőségeinek növelése⁽¹³⁾. Az uniós légitársaságok és repülőterek közötti egyenlő versenyfeltételek alapvető fontosságúak a fenti célkitűzések, valamint az egész belső piac szempontjából. A regionális repülőterek ugyanakkor fontosnak bizonyulhatnak a helyi fejlődés és bizonyos régiók megközelíthetősége szempontjából egyaránt, különös tekintettel az Unió légi közlekedésének fejlődésére vonatkozó kedvező előrejelzésekre.

10. Az egységes uniós légtér létrehozását célzó általános terv részeként és számolva a piac fejlődésével, a Bizottság 2005-ben elfogadta a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó iránymutatást⁽¹⁴⁾ (a továbbiakban: a 2005-ös légi közlekedési iránymutatás). Ez az iránymutatás azokat a feltételeket határozta meg, amelyek mellett a repülőtereknek és légitársaságoknak szánt állami támogatások bizonyos kategóriáit a belső piaccal összeegyeztethetőnek lehet nyilvánítani. Az iránymutatás kiegészítette az 1994. évi légi közlekedési iránymutatást⁽¹⁵⁾, amely főleg a nemzeti légitársaságok szerkezetátalakítására és az uniós polgárok javára nyújtott szociális támogatásra vonatkozó előírásokat tartalmazott.

⁽⁹⁾ Az előrejelzések szerint 2030-ra 13 európai repülőter fog napi 8 órán át teljes kapacitással működni az év minden napján szemben a 2007-es évvel, amikor csak 5 repülőter működött maximális kapacitáson vagy annak közelében az idő 100%-ában (lásd a Bizottság 2011. december 1-jei közleményét az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: A repülőterekkel kapcsolatos uniós szakpolitika – a kapacitás- és minőségbeli kihívások kezelése a növekedés, az összekapcsolódás és a fenntartható mobilitás jegyében, COM(2011) 823) (a továbbiakban: a repülőterekkel kapcsolatos uniós szakpolitikáról szóló közlemény).

⁽¹⁰⁾ Amint erről tanúskodik a nemzetközi polgári repülési szervezet repülőter-használati és navigációs szolgáltatási díjakkal kapcsolatos, legutoljára 2012 áprilisában felülvizsgált politikája (9082. dokumentum).

⁽¹¹⁾ Különösen akkor, amikor a támogatást utólagos számítások alapján határozzák meg (azaz kompenzálják a veszteséget, amikor az felmerül), a repülőtereket semmi sem ösztönzi komolyan a költségek visszafogására és a költségek fedezésére elegendő repülőtéri díjak megállapítására.

⁽¹²⁾ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az állami támogatások uniós szabályozásának korszerűsítése COM(2012) 209 végleges.

⁽¹³⁾ Lásd a repülőterekkel kapcsolatos uniós szakpolitikáról szóló közleményt.

⁽¹⁴⁾ A Bizottság Közleménye – 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.).

⁽¹⁵⁾ Az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légi közlekedést érintő állami támogatásokra való alkalmazása, (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.).

11. Ez az iránymutatás számba veszi a repülőtereknek és légitársaságoknak nyújtott állami finanszírozás tekintetében kialakult új jogi és gazdasági helyzetet és meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett az ilyen állami finanszírozás állami támogatásnak minősülhet az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében, és amennyiben állami támogatásnak minősül, milyen feltételek mellett minősíthető összeegyeztethetőnek a Szerződés 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal. A Bizottság értékelése a tapasztalatán és döntéshozatali gyakorlatán, továbbá a repülőtéri és légiközlekedési ágazat jelenlegi piaci feltételeinek elemzésén alapul. Tehát nem sérti a más infrastruktúrákra vagy ágazatokra vonatkozó bizottsági megközelítést. A Bizottság mindenekelőtt úgy véli, a pusztán tény, hogy egy repülőtér állami támogatásban részesül vagy részesült, nem jelenti automatikusan, hogy a vele üzleti kapcsolatban álló légitársaságok is a támogatás kedvezményezettjei. Amennyiben egy adott repülőteren a légitársaságnak nyújtott feltételeket egy nyereségességi alapon működő repülőtér-üzemeltető is megadta volna, akkor nem tekinthető úgy, hogy a légitársaság előnyben részesül az állami támogatási szabályok értelmében.

12. Amikor a közszférából származó támogatás állami támogatásnak minősül, a Bizottság úgy véli, hogy bizonyos feltételek mellett a regionális repülőtereknek és ezen repülőtereket használó légitársaságoknak nyújtott támogatások bizonyos kategóriái indokoltak lehetnek, különösen az új szolgáltatások kifejlesztése, továbbá a helyi megközelíthetőséghez és a gazdaság fejlődéséhez való hozzájárulás érdekében. Mindamellett a verseny valamennyi érintett piacon jelentkező torzulásait figyelembe kell venni, és csak az arányos, valamint a közös célkitűzéshez való hozzájáruláshoz szükséges állami támogatás fogadható el.

13. Ebben az összefüggésben rá kell mutatni arra, hogy a működési támogatás elvileg a támogatás nagyon versenytorzító formájának számít, és csak kivételes körülmények között engedélyezhető. A Bizottság úgy véli, hogy a repülőtereknek és légitársaságoknak szokásos körülmények között saját maguknak kell viselniük a saját működésük költségeit. Az új piaci valósághoz való – a 3–7. pontokban leírtak szerinti – fokozatos alkalmazkodás azonban magyarázatul szolgál arra a tényre, hogy ezen iránymutatás elfogadását megelőzően a regionális repülőterek az állami hatóságoktól komoly működési támogatásban részesültek. Ennek figyelembevételével átmeneti időszakra, és annak érdekében, hogy lehetővé tegyék a légi közlekedési ágazat alkalmazkodását ehhez az új piaci helyzethez, a repülőtereknek nyújtott működési támogatás egyes kategóriái bizonyos feltételek mellett továbbra is indokoltak lehetnek. Az 5. pontban leírtak szerint a jelenlegi piaci körülmények között a rendelkezésre álló adatok és az ágazat egybehangzó véleménye összefüggésre mutat rá a repülőtér pénzügyi helyzete és a forgalmi szintje között: a finanszírozási szükségletek általában arányosan nagyobbak a kisebb repülőterek esetében. Az Unió gazdasági fejlődéséhez és területi kohéziójához való hozzájárulásuk fényében, ezért a kisebb regionális repülőterek működtetésére időt kell adni, hogy alkalmazkodhassanak az új piaci körülményekhez, például a légitársaságoknak felszámított repülőtéri díjak fokozatos növelésével, racionalizációs intézkedések bevezetésével, az üzleti modellek differenciálásával vagy az üres kapacitások feltöltése érdekében új légitársaságok és vevők odavonásával.

14. Az átmeneti időszak végén, a repülőterek nem kaphatnának többé működési támogatást és működésüket a saját forrásaikból kellene finanszírozniuk. Az új szabályok alapján az összes, sajátos szükségletekkel bíró régió összeköttetésének lehetővé tétele érdekében az általános gazdasági érdekű szolgáltatások fedezetlen működési költségeinek kompenzálásának továbbra is lehetségesnek kell maradni a kis repülőterek számára, azonban az ezen iránymutatás által ösztönzött piaci változásoknak lehetővé kellene tennie a repülőterek költségeinek fedezését, mint bármilyen más ágazatban.

15. Az új légiközlekedési fejlesztéseknek elvileg üzletileg megalapozottnak kell lenniük. A légitársaságok azonban nem mindig készek arra – hacsak erre külön nem ösztönzik őket –, hogy vállalják az ismeretlen és még ki nem próbált kis repülőterekről indított új útvonalak kockázatát. Bizonyos feltételek mellett ezért az átmeneti időszak alatt és azután is kaphatnak a légitársaságok indulási támogatást, amennyiben az kellő ösztönzést biztosít számukra a regionális repülőterekről induló új útvonalak létrehozására, ami növeli az Unió polgárainak mobilitását az Unión belüli járatok hozzáférési pontjainak létrehozása által és ösztönzi a regionális fejlődést. Mivel a távoli területeket hátrányosan érinti nehéz megközelíthetőségük, az ezekből a régiókból induló útvonalak indulási támogatására rugalmasabb összeegyeztethetőségi feltételek vonatkoznak.

16. A repülőtéri kapacitások légitársaságok közötti felosztásának ezért fokozatosan hatékonyabbá (vagyis keresletorientálttá) kell válnia, a repülőterek közfinanszírozás iránti igényének pedig csökkennie kell a magánbefektetések elterjedtebbé válásával. Ha egy régió valódi szállítási szükségleteit és pozitív externáliáit meg lehet határozni, a repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás elfogadását az átmeneti időszak után is folytatni kell az Unió területének egészén egyenlő versenyfeltételeket biztosító maximális támogatási intenzitásokkal.

17. A fentiek ismeretében ez az iránymutatás új megközelítést vezet be a repülőtereknek és légitársaságoknak szánt támogatás összeegyeztethetőségének értékelésére:

- a) a 2005-ös légi közlekedési iránymutatás még nyitva hagyta a beruházási támogatás kérdését, ez a felülvizsgált iránymutatás azonban a megengedhető maximális támogatási intenzitást a repülőtér méretének függvényében határozza meg;
- b) az évente 5 millió főt meghaladó utasforgalmat lebonyolító nagy repülőterek esetében azonban a beruházási támogatást elvileg nem lehet a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítani, kivéve nagyon kivételes körülmények esetén: például egy meglévő repülőtér átköltöztetése, amikor az állami beavatkozást egyértelmű piaci hiányosság jellemez, figyelembe véve különleges körülményeket, a beruházás nagyságát és a korlátozott versenytorzulást;
- c) a beruházási támogatás maximális megengedhető támogatási intenzitása legfeljebb 20%-kal növekedett a távoli területeken található repülőterek esetében;
- d) a regionális repülőtereknek nyújtott működési támogatást 10 éves átmeneti időszakra a belső piaccal összeegyeztethetőnek lehet nyilvánítani a Szerződés 107. cikke (3) bekezdése c) pontjának megfelelően; azonban az évente 700 000 utasnál alacsonyabb forgalommal rendelkező repülőterek tekintetében a Bizottság négy éves időszak után újra fogja értékelni az ilyen kategóriájú repülőterek nyereségességi kilátásait annak értékelése céljából, hogy különleges szabályokat kell-e kialakítani az ilyen repülőterek részére nyújtott működési támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének fenntartására.

18. Ezenkívül a légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás összeegyeztethetőségi feltételeit egyszerűsítettük és hozzáigazítottuk a legújabb piaci fejleményekhez.

19. A Bizottság kiegyensúlyozott megközelítést fog alkalmazni, amely semleges a repülőterek és légitársaságok különböző üzleti modelljeivel szemben és figyelembe veszi a légi közlekedés növekedési kilátásait, a regionális fejlődés és a megközelíthetőség iránti szükségletet, valamint a diszkont légitársaságok üzleti modelljének néhány regionális repülőtér fejlődéséhez való pozitív hozzájárulását. Ugyanakkor a piacorientált megközelítés felé történő fokozatos elmozdulás kétségtelenül helyénvaló; a megfelelően indokolt, korlátozott esetek kivételével a repülőterek képesnek kell lenniük a működési költségeik fedezésére és bármely állami beruházást az életképes repülőterek építésének finanszírozására kell fordítani a légitársaságok és utasok igényeinek kielégítése érdekében; a repülőterek és légitársaságok közötti verseny torzulását, valamint az nem nyereséges repülőterek megsokszorozódását el kell kerülni. Ennek a kiegyensúlyozott megközelítésnek áttekinthetőnek, könnyen érthetőnek, és egyértelműen alkalmazhatónak kell lennie.

20. Ez az iránymutatás nem sérti a tagállamoknak az uniós jog teljesítésére irányuló kötelezettségét. A beruházás következtében keletkező környezeti károk megelőzése érdekében a tagállamoknak mindenekelőtt gondoskodniuk kell az uniós környezetvédelmi jogszabályoknak való megfelelésről is, ideértve azt is, hogy szükség esetén környezeti hatásvizsgálat készüljön, és rendelkezésre álljanak a szükséges engedélyek.

2. ALKALMAZÁSI KÖR ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

2.1. Alkalmazási kör

21. Az ebben az iránymutatásban meghatározott elvek a repülőtereknek és légitársaságoknak nyújtott állami támogatásra vonatkoznak⁽¹⁶⁾. Alkalmazásukra a Szerződéssel, a Szerződés alapján elfogadott másodlagos jogszabályokkal és a többi, az állami támogatással kapcsolatos uniós iránymutatással összhangban kerül sor⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ Az ebben az iránymutatásban meghatározott elvek nem alkalmazandók a földi kiszolgáló szolgáltatások nyújtását érintő támogatásokra függetlenül attól, hogy ezeket a szolgáltatásokat maga a repülőtér, a légitársaság vagy egy földi kiszolgáló nyújtja harmadik személyek részére; ezek a támogatások a vonatkozó általános szabályok alapján vizsgálendók. A repülőtér használóinak nyújtott, a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló, 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv (HL L 272., 1996.10.25., 36.o.) vagy bármilyen azt követő, az Unió repülőtereinek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló jogszabály értelmében a földi kiszolgálást végző repülőtereknek külön elszámolást kell vezetniük a földi kiszolgálási és az attól eltérő tevékenységekről. Ezen felül a repülőtér nem támogathatja a földi kiszolgálási tevékenységeit azokból a bevételekből, amelyekre repülőtéri tevékenységek révén tesz szert. Ez az iránymutatás azok a vállalkozásokra sem vonatkozik, amelyek ugyan repülőtéren végzik a tevékenységüket, de nem vesznek részt repüléstechnikai tevékenységekben.

⁽¹⁷⁾ Különösen, de nem kizárólag az Európai Parlament és a Tanács 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK rendelete a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.), a 96/67/EK irányelv, az Európai Parlament és a Tanács 2009. március 11-i 2009/12/EK irányelv a repülőtéri díjakról (HL L 70, 2009.3.14., 11. o.), valamint bármely ezt követő jogszabály a repülőtéri díjakról.

22. Néhány repülőtér és légitársaság árufuvarozásra szakosodott. A Bizottság még nem rendelkezik elegendő tapasztalattal az árufuvarozásra szakosodott repülőtereknek és légitársaságoknak nyújtott támogatás összegegyeztetettségének értékelésében ahhoz, hogy képes legyen gyakorlatának külön összegegyeztetettség feltételek formájában történő összegzésére. A vállalkozások ezen kategóriájára vonatkozóan a Bizottság az 5. szakaszban meghatározott közös összegegyeztetettség elveket fogja alkalmazni eseti elemzések alapján.

23. A Bizottság nem fogja alkalmazni a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatásban foglalt elveket⁽¹⁸⁾, és a 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó regionális állami támogatásokról szóló iránymutatást⁽¹⁹⁾ a repülőtéri infrastruktúrára nyújtott állami támogatásra.

24. Ez az iránymutatás az 1994-es és 2005-ös légi közlekedési iránymutatás helyébe lép.

2.2. Fogalom meghatározások

25. Ezen iránymutatás alkalmazásában:

- (1) „támogatás”: a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított valamennyi kritériumnak megfelelő intézkedés;
- (2) „támogatási intenzitás”: a támogatás teljes összege a projekt elszámolható költségeinek százalékában kifejezve, mindkét összeg a támogatás nyújtásának időpontjában érvényes nettó jelenértéken kifejezve és az adó vagy egyéb díjak levonása előtt;
- (3) „légitársaság”: a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽²⁰⁾ alapján valamely tagállam vagy az európai közös légtér tagja által kiadott érvényes működési engedéllyel rendelkező légitársaság;
- (4) „repülőtéri díj”: a repülőtér javára beszedett és a repülőtér használói által a kizárólag a repülőtér által szolgáltatott, a légi jármű leszállásához, felszállásához, világításához és parkolásához, valamint az utasok és a rakomány kezeléséhez kapcsolódó létesítmények és szolgáltatások igénybevételeért fizetett ár vagy járulékos ideértve a földi kiszolgálásért fizetett díjakat, valamint a központosított földi kiszolgálási infrastruktúra díjait;
- (5) „repülőtéri infrastruktúra”: a repülőtéri szolgáltatások nyújtása érdekében a repülőtér által a légitársaságok és a különböző szolgáltatók rendelkezésére bocsátott infrastruktúra és felszerelés, beleértve a kifutópályákat, a terminálokat, forgalmi előtereket, a gurulópályákat, a központosított földi kiszolgáló infrastruktúrát és bármely más berendezést, amely közvetlen támogatást nyújt a repülőtéri szolgáltatásokhoz, kivéve azt az infrastruktúrát és felszerelést, amely elsődlegesen a nem repüléstechnikai tevékenységek (mint például az autóparkolók, boltok és vendéglők) folytatásához szükségesek;
- (6) „repülőtér”: a légitársaságok számára nyújtott repülőtéri szolgáltatásokat felölelő gazdasági tevékenységet végző jogalany vagy jogalanyok csoportja;
- (7) „repülőtéri bevételek”: a repülőtéri díjból származó bevételből levonva a repülőtér által a légitársaságoknak nyújtott marketing támogatást vagy egyéb ösztönzőket, számításba véve a nem repüléstechnikai tevékenységekből származó (állami támogatástól mentes) bevétel, kizárva abból a közérdekű feladatok vagy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások ellátásának állami támogatását vagy ellentételezését;
- (8) „repülőtéri szolgáltatások”: a repülőtér vagy leányvállalatai által a légitársaságoknak nyújtott szolgáltatások: a repülőgép, az utasok és a rakomány kezelése a leszállás és a felszállás között, ami lehetővé teszi, hogy a légitársaságok légi szállítási szolgáltatásokat nyújtsanak; a repülőtéri szolgáltatások magukba foglalják a földi kiszolgálás és a központosított földi kiszolgálási infrastruktúra biztosítását is;
- (9) „átlagos éves utasforgalom”: a támogatás bejelentését, vagy – nem bejelentett támogatás esetén – nyújtását vagy megelőző két pénzügyi év folyamán érkező és távozó utasforgalom alapján kerül meghatározásra;
- (10) „beruházási kiadás”: a repülőtéri infrastruktúrába és eszközökbe történő elszámolható beruházások költségeinek, így az azok alapjául szolgáló finanszírozás költségeinek, az értékcsökkenése;

⁽¹⁸⁾ Iránymutatás a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról (HL C 54., 2006.3.4., 13. o.)

⁽¹⁹⁾ Iránymutatás a regionális állami támogatásokról 2014–2020, (HL C 209., 2013.7.23., 1. o.).

⁽²⁰⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK rendelete a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.).

- (11) „a beruházási kiadás finanszírozási hiánya”: a rögzített tőkeeszközbe történő beruházás élettartama során előforduló pozitív és negatív pénzforgalom, a beruházási költségeket is beszámítva különbözetének nettó jelenértéke;
- (12) „repülőtér vonzaskörzete”: a földrajzi piac határa, amely rendes körülmények között nagyjából 100 kilométeres sugarú körnek, illetve gépjárművön, buszon, vonaton vagy nagysebességű vonaton 60 perc utazással töltött időnek felel meg; egy adott repülőtér vonzaskörzete azonban ettől eltérő lehet, és figyelembe kell venni minden egyes konkrét repülőtér sajátosságait. A vonzaskörzet mérete és alakja repülőtérként eltérő, a repülőtér különféle jellemzőinek, többek között üzleti modelljének, elhelyezkedésének, és az általa kiszolgált célállomásoknak a függvényében;
- (13) „finanszírozási költségek”: a beruházás elszámolható költségeit finanszírozó idegen és saját tőkével kapcsolatos költségek; más megfogalmazásban; a finanszírozási költségek figyelembe veszik az összes kamat és a sajáttőke-ellentételezés arányát, amely megfelel a beruházás elszámolható költségei finanszírozásának, kizárva abból a forgótőke finanszírozását, valamint a nem repüléstechnikai tevékenységekbe, illetve egyéb beruházási projektekbe eszközölt beruházásokat;
- (14) „a támogatás odaítélésének időpontja”: az az időpont, amikor a tagállam jogilag kötelező formában kötelezettséget vállalt a támogatás odaítélésére, és e kötelezettségvállalás a tagállami bíróság előtt érvényesíthető;
- (15) „elszámolható beruházási költségek”: a repülőtéri infrastruktúrába való beruházásokhoz kapcsolódó költségek, a tervezési költségeket is beleértve, de kivéve a nem repüléstechnikai tevékenységek beruházási költségeit; földi kiszolgálási berendezésekkel kapcsolatos beruházási költségeket, a rendes karbantartási költségeket és a közfeladatok ellátáshoz kapcsolódó költségeket;
- (16) „földi kiszolgálás”: repülőtereken a repülőtér használóinak nyújtott, a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló 96/67/EK irányelv, és bármely, ezt követő, a repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló jogszabályba foglalt meghatározás, szerinti szolgáltatások;
- (17) „nagysebességű vasút”: 200 km/ó-nál magasabb sebességet elérni képes vonat;
- (18) „beruházási támogatás”: rögzített tőkeeszközökbe történő beruházás finanszírozására szolgáló támogatás; konkrétan a „beruházási kiadás finanszírozási hiányának” fedezésére;
- (19) „nettó jelenérték”: a beruházás élettartama során előforduló pozitív és negatív, jellemzően a tőkeköltség alapján jelenértékre diszkontált pénzforgalom különbözete, a tőkeköltséget, azaz a társaság által más, hasonló típusú beruházási projekteknél alkalmazott szokásos megtérülési rátát alkalmazva, vagy – amennyiben nem áll ilyen rendelkezésre – a társaság egészének tőkeköltségét vagy a repülési ágazatban általánosan megfigyelhető várható megtérüléseket;
- (20) „nem repüléstechnikai tevékenységek”: a légitársaságoknak vagy a repülőtér használóinak nyújtott egyéb kereskedelmi szolgáltatások, így például az utasoknak, szállítmányozóknak vagy egyéb szolgáltatók nyújtott kiegészítő szolgáltatások, irodák és boltok bérlete, gépjármű parkolók, és szállodák;
- (21) „működési támogatás”: a „működésfinanszírozási hiány” fedezésére szolgáló támogatás, vagy előzetes fizetés formájában, vagy a várható működési költségek fedezésére szolgáló időszakos részletek (időszakos egyösszegű kifizetések) formájában ;
- (22) „működési költségek”: egy repülőtér vonatkozásában a repülőtéri szolgáltatások nyújtásának háttérben álló költségek, amelyek olyan költségkategóriákat ölelnek fel, mint például a személyzet, a szerződéses szolgáltatások, a kommunikáció, a hulladékkezelés, az energia, a karbantartás, a bérlet, és az igazgatás költségei, azonban nem terjednek ki a tőkeköltségekre, a repülőtér által a légitársaságoknak nyújtott marketing támogatásra vagy egyéb ösztönzőkre, valamint a közérdekű feladatok ellátásának költségeire;
- (23) „működésfinanszírozási hiány”: azonos a repülőtér releváns időszakára vonatkozó, a tőkeköltség alapján jelenértékre diszkontált működési veszteségével, vagyis a repülőtéri bevételek és a repülőtér működési költségei közötti különbözettel (nettó jelenértéken);
- (24) „legkülső régiók” : a Szerződés⁽²¹⁾ 349. cikkében említett régiók;

⁽²¹⁾ Jelenleg: Guadeloupe, Francia-Guyana, Martinique, Réunion, Saint-Martin, Mayotte, az Azori-szigetek, Madeira és a Kanári-szigetek. A Saint-Barthélemy sziget Európai Unióval kapcsolatos jogállásának módosításáról szóló, 2010. október 29-i 2010/718/EU európai tanácsi határozatnak (HL L 325., 2010.12.9., 4. o.) megfelelően Saint-Barthélemy 2012. január 1-jétől nem legkülső régió, hanem a Szerződésnegyedik részében meghatározott tengerentúli ország vagy terület. A Mayotte Európai Unióval kapcsolatos jogállásának módosításáról szóló, 2012. július 11-i 2012/419/EU európai tanácsi határozatnak (HL L 204., 2012.7.31., 131. o.) megfelelően Mayotte 2014. január 1-jétől nem tengerentúli ország vagy terület, hanem legkülső régió.

- (25) „ésszerű nyereségráta”: a tőkemegtérülési ráta (amelyet pl. belső megtérülési rátaként mérnek), amelyre a hasonló mértékű kockázattal járó beruházásokat végző vállalkozások szokásos esetben számíthatnak;
- (26) „regionális repülőtér”: olyan repülőtér, amelynek éves utasforgalma legfeljebb 3 millió fő;
- (27) „távoli terület”: a legkülső régiók, Málta, Ciprus, Ceuta, Melilla, a valamely tagállam területéhez tartozó szigetek, és a ritkán lakott területek;
- (28) „ritkán lakott terület”: (az Eurostat népsűrűségi adatai alapján) négyzetkilométerenként kevesebb, mint 8 lakossal rendelkező NUTS 2 régió vagy a négyzetkilométerenként kevesebb, mint 12,5 lakossal rendelkező NUTS 3 régió;
- (29) „beruházás megkezdése”: a beruházási kivitelezésének megkezdése, vagy a berendezések megrendelésére vonatkozó első biztos kötelezettségvállalás, illetve a beruházást visszavonhatatlanná tévő egyéb kötelezettségvállalás közül az, amelyikre korábban kerül sor, továbbá nem tartozik a beruházás megkezdésébe az előkészítő tevékenység, mint például az engedélyek beszerzése és előzetes megvalósíthatósági tanulmányok készítése.

3. A SZERZŐDÉS 107. CIKKÉNEK (1) BEKEZDÉSE SZERINTI ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

3.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

26. A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerint az állami támogatási szabályok csak akkor alkalmazhatók, ha a kedvezményezett „vállalkozás”. Az Európai Unió Bírósága a vállalkozásokat következetesen gazdasági tevékenységet ellátó jogalanyokként határozta meg azok jogállásától vagy tulajdonosi szerkezetétől és finanszírozási módjától függetlenül⁽²²⁾. Bármely tevékenység, amelynek keretében valamely piacon árukat és szolgáltatásokat kínálnak, gazdasági tevékenységnek minősül⁽²³⁾. Egy tevékenység gazdasági természete önmagában nem függ attól, hogy a tevékenység nyereséget termel-e⁽²⁴⁾.

27. Mostanra már egyértelmű, hogy a légitársaságok tevékenysége, amely szállítási szolgáltatások utasoknak vagy vállalkozásoknak történő nyújtásából áll, gazdasági tevékenységnek minősül. A légitársaságokra vonatkozó 1994. évi iránymutatása azonban még mindig azt a megközelítést tükrözte, hogy „*az infrastrukturális projektek (repülőterek, autópályák, hidak stb.) megvalósítása vagy bővítése olyan általános gazdaságpolitikai intézkedést jelent, amelyet a Bizottság nem vizsgálhat a Szerződésben foglalt, állami támogatásokra vonatkozó szabályok alapján.*” Az uniós bíróságok az Aéroports de Paris ügyben⁽²⁵⁾ azonban ezen állásponttal ellentétesen határozott, és azt állapította meg, hogy gazdasági tevékenységnek minősül a repülőtér működtetése is, amely a légitársaságoknak és egy adott repülőtérrel belül működő különféle szolgáltatóknak nyújtott repülőtéri szolgáltatásokból áll. A Törvényszék a lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítéletében⁽²⁶⁾ egyértelművé tette, hogy a repülőtér-működtetés gazdasági tevékenység, a repülőtéri infrastruktúra létrehozása pedig e gazdasági tevékenység elválaszthatatlan része.

28. A múltbeli finanszírozási intézkedéseket illetően a légitársaságok ágazatban⁽²⁷⁾ a piaci erők fokozatos fejlődése nem teszi lehetővé azon pontos időpont meghatározását, amelytől kezdődően egy adott repülőtér működtetése kétséget kizáróan gazdasági tevékenységnek minősült. Az uniós bíróságok azonban elismerték a repülőtéri tevékenységek jellegében bekövetkezett fejlődést. A lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítéletében a Törvényszék megállapította, hogy a 2000. évtől kezdődően már nem lehet kizárni az állami támogatási szabályok alkalmazását a repülőtéri infrastruktúra finanszírozására vonatkozóan⁽²⁸⁾. Következésképpen a 2000. december 12-i „Aéroports de Paris” ítélet elfogadásától kezdődően a repülőtéri infrastruktúra megépítését és üzemeltetését az állami támogatások ellenőrzésének hatáskörébe tartozónak kell tekinteni.

⁽²²⁾ Lásd az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közleményt, (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.) 2.1. rész, és a kapcsolódó ítélkezési gyakorlatot, különösen a C-180/98–C-184/98. sz., Pavlov és társai egyesített ügyekben hozott ítéletet (EBHT 2000., I-6451. o.).

⁽²³⁾ A 118/85. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet (EBHT 1987., 2599. o.) 7. pontja; a C-35/96. sz. Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet (EBHT 1998., I-3851. o.) 36. pontja; a fent hivatkozott Pavlov és társai ügyben hozott ítélet 75. pontja.

⁽²⁴⁾ A 209/78–215/78. sz., és 218/78. sz., Van Landewyck egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1980., 3125. o.) 88. pontja; a C-244/94. sz. FFSA és társai ügyben hozott ítélet (EBHT 1995., I-4013. o.) 21. pontja és a C-49/07. sz. MOTOE-ügyben hozott ítélet (EBHT 2008., I-4863. o.) 27. és 28. pontja.

⁽²⁵⁾ A T-128/98. sz., Aéroports de Paris kontra az Európai Közösségek Bizottsága ügyben hozott ítélet (EBHT 2000., II-3929. o.), amelyet a C-82/01. sz. ügyben hozott ítélet megerősített (EBHT 2002., I-9297. o.), 75-79. pont.

⁽²⁶⁾ A T-443/08 sz. és T-455/08. sz., Mitteldeutsche Flughafen AG és Flughafen Leipzig-Halle GmbH kontra Európai Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélet (a továbbiakban: a lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítélet) (EBHT 2011., II-1311. o.), különösen a 93. és a 94. pontja, amelyet a C-288/11. sz. P Mitteldeutsche Flughafen és a [2012] Leipzig-Halle kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) megerősített.

⁽²⁷⁾ Lásd a 3. pontot és a lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítélet 105. pontját.

⁽²⁸⁾ Lásd a lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítélet 106. pontját.

29. Ezzel szemben az Aéroports de Paris ügyben hozott ítéletet megelőzően fennálló kétségek miatt a hatóságok jogosan vélhették úgy, hogy a repülőtéri infrastruktúra finanszírozása nem minősül állami támogatásnak és ennek megfelelően az ilyen intézkedéseket nem kellett jelenteni a Bizottságnak. Ebből az következik, hogy a Bizottság most már nem kérdőjelezheti meg az állami támogatási szabályok alapján az Aéroports de Paris ügyben hozott ítéletet⁽²⁹⁾ megelőzően nyújtott finanszírozási intézkedéseket⁽³⁰⁾.

30. Mindenesetre azok az intézkedések, amelyeket azelőtt nyújtottak, hogy bármilyen versenyhelyzet alakult volna ki a légi közlekedési ágazatban, nem minősültek állami támogatásnak az elfogadásuk idején, de létező támogatásnak tekinthetők a 659/1999/EK tanácsi rendelet⁽³¹⁾ 1. cikke b) pontjának v. alpontja értelmében, amennyiben a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének feltételei teljesülnek.

31. Az a jogalany vagy a jogalanyok azon csoportja, amely a légitársaságok számára légiközlekedési szolgáltatások nyújtását lehetővé tevő repülőtéri szolgáltatásokat – például: a légi járművek, valamint az utasok és a rakomány leszállástól felszállásig történő kiszolgálását és kezelését – végzi⁽³²⁾, a továbbiakban: repülőtér⁽³³⁾. A repülőtér számos szolgáltatást nyújt (repülőtéri szolgáltatások) a légitársaságoknak fizetés (repülőtéri díjak) ellenében. A repülőtér által nyújtott szolgáltatások pontos tartalma, valamint a díjak, illetékek vagy adók megnevezése az Unióban eltér, azonban a repülőtéri szolgáltatások nyújtása a légitársaságoknak repülőtéri díjak ellenében minden tagállamban gazdasági tevékenységnek minősül.

32. Az egyes repülőtér tulajdonlására és működtetésére vonatkozó jogi és szabályozási keret az Unión belül eltér. Különösen a regionális repülőtér irányítják gyakran a hatóságokkal való szoros együttműködésben. Ebben a vonatkozásban a Bíróság úgy döntött, ha több jogalanyról lehet feltételezni, hogy együtt végez egy gazdasági tevékenységet, akkor – bizonyos feltételek mellett – egy gazdasági egységet alkot⁽³⁴⁾. A légi közlekedés terén a Bizottság úgy véli, hogy a repülőtér kereskedelmi stratégiájában történő komoly részvétel, például a megállapodások közvetlenül a légitársaságokkal történő megkötése, vagy a repülőtéri díjak meghatározása révén, komoly jelzés arra vonatkozóan, hogy a kérdéses jogalany – egyedül vagy közösen – valójában a repülőtér működtetését felölelő gazdasági tevékenységet végez⁽³⁵⁾.

33. A repülőtéri szolgáltatásokon túl a repülőtér a légitársaságoknak vagy a repülőtér más használóinak, egyéb kereskedelmi szolgáltatásokat is nyújthat, mint például kiegészítő szolgáltatásokat az utasoknak, szállítmányozóknak vagy egyéb szolgáltatóknak (helyiségek bérlete a bolt- és étteremüzemeltetők, parkolóüzemeltetők, stb. részére.). Ezek a gazdasági tevékenységek a továbbiakban együttesen: nem repüléstechnikai tevékenységek.

34. Kétségtelen, hogy a repülőtér nem minden tevékenysége szükségszerűen gazdasági jellegű⁽³⁶⁾. Mivel egy jogalany vállalkozásként történő osztályozása mindig egy adott tevékenységgel kapcsolatos, ezért megkülönböztetést kell alkalmazni az adott repülőtér tevékenységei között, és meg kell határozni, hogy ezek a tevékenységek milyen mértékben gazdasági természetűek. Amennyiben egy repülőtér egyaránt végez gazdasági és nem gazdasági tevékenységet, csak az előbbi alapján tekintendő vállalkozásnak.

⁽²⁹⁾ A müncheni reptér 2. termináljáról szóló 2012. október 3-i C 38/2008. határozat (HL L 319., 2013.11.29., 8.o.), 74–81. pontja.

⁽³⁰⁾ A lehetséges támogatási intézkedés nyújtásának időpontját meghatározó fő szempont annak a kötelező jogi aktusnak időpontja, amelyben a hatóságok a kedvezményezett felé a kérdéses támogatás nyújtására kötelezik magukat. Lásd a T-358/94. sz. Compagnie Nationale Air France kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1996., II-2109.o.) 79. pontját, a T-109/01. sz. Fleuren Compost BV kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2004., II-127.o.) 74. pontját, és a T-362/05 és T-363/05. sz., Nuova Agricast kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2008., II-297.o.) 80. pontját, valamint a T-427/04 és T-17/05. sz., Franciaország és France Télécom kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2009., II-4315. o.) 321. pontját.

⁽³¹⁾ A Tanács 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelete az az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

⁽³²⁾ Lásd a 2009/12/EK irányelv (1) preambulumbekzdését.

⁽³³⁾ A repülőtér lehet a repülőtér tulajdonosa, de előfordulhat, hogy a kettő nem ugyanaz a jogalany.

⁽³⁴⁾ Egy adott gazdasági tevékenység együttes gyakorlásának felmérésére általában a jogalanyok közötti működési, gazdasági és szervezeti kapcsolatok elemzése révén kerül sor. Lásd például a C-480/09 P. sz., AceaElectrabel Produzione SpA kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2010., I-13355.o) 47-55. pontját; a C-222/04. sz., Ministero dell'Economica e delle Finanze kontra Cassa di Risparmio di Firenze SpA és társai ügyben hozott ítélet (EBHT 2006., I-289. o.) 112. pontját.

⁽³⁵⁾ Lásd a T-196/04. sz., Ryanair Ltd kontra Európai Közösségek Bizottsága ügyben hozott ítélet (EBHT 2008., II-03643. o., a „Charleroi-ügyben hozott ítélet”) 88. pontját.

⁽³⁶⁾ A lípcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítélet 98. pontja.

35. A Bíróság rámutatott, hogy az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során rendszeren hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és általában nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá⁽³⁷⁾. Egy repülőtéren az olyan tevékenységek, mint a légitforgalom-irányítás, a rendészeti, vámügyi, tűzoltói 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⁽³⁸⁾.

36. Az ilyen nem gazdasági tevékenységek közfinanszírozása nem minősül állami támogatásnak, de szigorúan azon költségek kompenzálására kell korlátozódnia, amelyek az említett tevékenységekkel kapcsolatban merültek fel és nem lehet más tevékenységek finanszírozására fordítani⁽³⁹⁾. 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.

37. 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 tevékenységekhez szervesen kapcsolódó költségek alól⁽⁴⁰⁾. Ezért amikor egyes jogrendben általános, hogy a polgári repülőtereknek viselniük kell saját működtetésükkel járó bizonyos költségeket, miközben más polgári repülőtér nem kell viselniük ezeket a költségeket, akkor ez utóbbiak előnyhöz juthatnak, függetlenül attól, hogy a szóban forgó költségek egy olyan tevékenységhez kapcsolódnak-e, amelyek általában nem gazdasági jellegűek minősülnek.

3.2. Állami források használata és az államnak való betudhatóság

38. Az állami források sokféle formában nyújthatók, úgymint közvetlen vissza nem térítendő támogatások, adó-visszatérítés⁽⁴¹⁾, kedvezményes kamatozású kölcsönök vagy egyéb kedvezményes pénzügyi feltételek. Állami források bevonására kerül sor akkor is, ha az állam természetben, vagy támogatott szolgáltatások⁽⁴²⁾ – például repülőtéri szolgáltatások – formájában nyújt juttatást. Állami források nemzeti, regionális vagy helyi szinten használhatók fel⁽⁴³⁾. Az uniós forrásokból származó finanszírozás ugyanígy állami forrásnak minősül, ha ezeket a forrásokat a tagállamok mérlegelési jogköre alapján ítélik oda⁽⁴⁴⁾.

39. A Bíróság ítélete azt is tartalmazta, hogy amennyiben az állam képes egy közzállalkozást ellenőrizni és annak tevékenységeire meghatározó befolyást gyakorolni, nem feltételezhető automatikusan, hogy az állam ezt az ellenőrzést konkrét esetben ténylegesen gyakorolni is fogja⁽⁴⁵⁾. Ezért elemezni szükséges, hogy a közzállalkozások által nyújtott intézkedések az államnak tudhatók-e be. A Bíróság megállapította, hogy egy közzállalkozás által hozott intézkedés államnak való betudhatóságára az adott ügy körülményeiből származó jelek összességéből és abból az összefüggésből lehet következtetni, amelyben erre az intézkedésre sor került⁽⁴⁶⁾.

⁽³⁷⁾ A C-118/85. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet 7. és 8. pontja, és a C-30/87. sz. Bodson/Pompes funèbres des régions libérées ügyben hozott ítélet (EBHT 1988., I-2479.o.) 18. pontja.

⁽³⁸⁾ Lásd a C-364/92. sz. SAT/Eurocontrol ügyben hozott ítélet (EBHT 1994., I-43.o.) 30. pontját és a C-113/07. sz., P Selex Sistemi Integrati kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2009., I-2207.o.) 71. pontját.

⁽³⁹⁾ A C-343/95. sz., Cali & Figli kontra Servizi Ecologici Porto di Genova ügyben hozott ítélet (EBHT 1997., I-1547. o.). A Bizottság 2003. március 19-i 309/2002. sz. határozata légi biztonság – a 2001. szeptember 11-i merényletek következtében felmerülő költségek kompenzálásáról (HL C 148., 2003.6.25., 7.o.). A Bizottság 2002. október 16-i 438/2002. sz. határozata a kikötők üzemeltetőinek állami hatáskörbe tartozó feladatok ellátásáért nyújtott támogatásokról (HL C 284., 2002.11.21., 2. o.).

⁽⁴⁰⁾ Lásd többek között a C-172/03. sz., Wolfgang Heiser kontra Finanzamt Innsbruck ügyben hozott ítélet (EBHT 2005., I-01627. o.) 36. pontját és az ebben az ítéletben hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

⁽⁴¹⁾ Lásd a 2006. október 24-i 324/2006. sz. határozatot – Franciaország, az Air Caraïbes légitársaság ATR 72-500 típusú repülőgép bérletének támogatása (HL C 300., 2006.12.9., 10. o.).

⁽⁴²⁾ A C-126/01. sz. a Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie kontra GEMO SA ügyben hozott ítélet (EBHT 2003., I-13769. o.) 29. pontja.

⁽⁴³⁾ Az állami vállalat forrásai a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami forrásoknak minősülnek, mivel e forrásokat a hatóságok ellenőrzik. Lásd a C-482/99. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott ítéletet (a továbbiakban: a Stardust Marine-ra vonatkozó ítélet) (EBHT 2002., I-4397. o.).

⁽⁴⁴⁾ A Bíróság megerősítette, hogy amennyiben a pénzügyi eszközök folyamatosan állami ellenőrzés alatt állnak és ezért az illetékes nemzeti hatóságok rendelkezésére állnak, ez elegendő ahhoz, hogy azok állami támogatásnak minősüljenek, lásd a C-83/98. sz., Franciaország kontra Ladbroke Racing Ltd és Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2000., I-3271. o.) 50. pontját.

⁽⁴⁵⁾ Lásd a Stardust Marine-ra vonatkozó ítélet 52. pontját.

⁽⁴⁶⁾ Lásd a Stardust Marine-ra vonatkozó ítélet 55. és 56. pontját.

40. Ezek alapján a köztulajdonban lévő repülőtér forrásai közforrásoknak minősülnek. Következésképpen a köztulajdonban lévő repülőtér nyújthat támogatást a repülőtérrel használó légitársaságnak, ha a támogatási intézkedés az államnak tudható be és a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének több feltétele teljesül. A Bíróság azt is megállapította, hogy az állami támogatásnak való minősítés szempontjából nem releváns az a tény, vajon az intézkedést közvetlenül az állam vagy az intézkedés végrehajtása céljából az állam által létrehozott vagy kijelölt köz- vagy magántestület nyújtja⁽⁴⁷⁾.

3.3. A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás

41. A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a pénzügyi támogatás torzíja a versenyt, amennyiben megerősíti egy adott vállalkozás más vállalkozásokhoz viszonyított pozícióját⁽⁴⁸⁾.

42. 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⁽⁴⁹⁾.

43. A repülőterek közötti verseny a légitársaságok választási kritériumai – nevezetesen olyan tényezők – összehasonlításával mérhető fel, mint a nyújtott repülőtéri szolgáltatások fajtái és az érintett ügyfelek típusai, a lakosság, a gazdasági tevékenység, a forgalomtorlódás, a szárazföldi megközelíthetőség megléte, valamint a repülőtéri infrastruktúra és a szolgáltatások használatához kapcsolódó költségek és általános kereskedelmi feltételek szintje. A költségek szintje meghatározó tényező, mivel egy repülőtérnek nyújtott állami finanszírozási forrás arra is felhasználható, hogy a repülőtéri ráfordításokat a légitársaságok odavonzása érdekében mesterségesen alacsony szinten tartsa, és ezáltal jelentős mértékben torzítsa a versenyt.

44. A Bizottság ezen kívül megjegyzi, 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. Továbbá a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami finanszírozás is torzíthatja a versenyt és az uniós légi piacok tekintetében hatással lehet a kereskedelemre. Végül a közlekedési módok közötti tisztességes versenyt is befolyásolhatja a repülőtereknek vagy légitársaságoknak nyújtott állami finanszírozás.

45. A Bíróság az Altmark-ügyben hozott ítéletében⁽⁵⁰⁾ megállapította, hogy még a kizárólag helyi vagy regionális közlekedési szolgáltatást végző vállalkozásnak nyújtott állami finanszírozás is hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre, mivel az e vállalkozás által nyújtott szállítási szolgáltatások fenntarthatók vagy növelhetők, ami azt eredményezi, hogy másik államban letelepedett vállalkozásoknak kevesebb esélyük van arra, hogy szállítási szolgáltatást nyújtsanak. Még az a tény, hogy a támogatás összege viszonylag csekély, vagy a kedvezményezett vállalkozás viszonylag kis mérete sem zárja ki a tagállamok közötti kereskedelem esetleges érintettségét. Ebből az következik, hogy a repülőterek vagy az ezekről a repülőterekről származó szolgáltatásokat üzemeltető légitársaságok közfinanszírozása hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre.

3.4. A repülőterek állami finanszírozása és a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása

46. A Szerződés 345. cikke pontosítja, hogy a Szerződés nem sértheti a tagállamokban fennálló tulajdoni rendet. Ennek megfelelően a tagállamok vállalkozások tulajdonosai lehetnek, továbbá vállalkozásokat irányíthatnak, illetve részvényeket vagy más részesedést szerezhetnek köz- vagy magánvállalkozásokban.

47. Ennek következtében ez az iránymutatás nem tesz különbséget a kedvezményezett különböző típusai között jogi struktúrájuk, illetőleg az állami vagy magánszektorhoz tartozásuk tekintetében, így a légitársaságokra, a repülőterekre vagy az azokat üzemeltető vállalkozásokra történő valamennyi utalás minden típusú jogalanyt magában foglal.

48. Annak megvizsgálása érdekében, hogy a vállalkozások részesültek-e gazdasági előnyben, az ún. piacgazdasági szereplő tesztjét kell alkalmazni. Ezt a tesztet az állami finanszírozás nyújtásának időpontjában rendelkezésre álló információk, valamint az előrelátható fejlődési tendencia alapján kell lefolytatni; nem vehető azonban figyelembe olyan elemzés, amely az ezt követő időszakon alapul⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁷⁾ A 78/76. sz., Steinicke és Weinlig kontra Németország ügyben hozott ítélet (EBHT 1977., I-595.o.) 21. pontja.

⁽⁴⁸⁾ A C-310/99. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., I-2289. o.) 65. pontja.

⁽⁴⁹⁾ A C-280/00 sz., Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („Altmark”) ügyben hozott ítélet (EBHT 2003., I-7747. o.).

⁽⁵⁰⁾ Lásd az Altmark-ügyben hozott ítélet 77–82. pontját.

⁽⁵¹⁾ A Stardust Marine-ra vonatkozó ítélet 71. pontja. A C-124/10P. sz., Európai Bizottság kontra EDF ügyben hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) 84., 85. és 105. pontja.

49. 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 nyereségességet szem előtt tartó, minden szociális vagy regionális politikai, illetve szektor-függő megfontolástól elvonatkoztató piaci szereplő⁽⁵²⁾ szintén nyújtott-e volna azonos finanszírozást. Nem minősül állami támogatásnak azon állami finanszírozás, amelyet a szokásos piaci körülmények között nyújtanak⁽⁵³⁾.

50. A Bíróság továbbá megállapította, hogy az állami beruházó magatartása összehasonlítható az olyan magán-beruházók magatartásával, amelyek cselekedeteiket a hosszú távú⁽⁵⁴⁾, azaz a beruházás teljes időtartamát meghaladóan fenntartható nyereségességi előrejelzések vezérik. Ezek a megfontolások különösen érvényesek infrastrukturális beruházások esetén, amelyek gyakran nagy összegű pénzügyi forrásokat emésztenek fel és nyereséget csak sok év elteltével termelnek. A repülőtér nyereségességére irányuló minden felmérésnek figyelembe kell vennie a repülőtéri bevételeket.

51. Repülőterek állami finanszírozása esetén a piacgazdasági szereplő teszt teljesülésének vizsgálatát megbízható előzetes nyereségességi előrejelzések alapján kell lefolytatni a finanszírozás teljes időtartamára vonatkozóan⁽⁵⁵⁾. Az ilyen célból felhasznált bármilyen forgalom előrejelzésnek realiztikusnak kell lennie és azt megfelelő érzékenységi elemzésnek kell alávetni. Az üzleti terv hiánya jelzés lehet arra vonatkozóan, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem teljesül maradéktalanul.⁽⁵⁶⁾ 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.

52. A repülőterek fontos szerepet játszhatnak a helyi fejlesztés és hozzáférhetőség ösztönzésében, A piacgazdasági szereplő teszt teljesülésének vizsgálata során azonban nem lehet figyelembe venni regionális vagy politikai megfontolásokat⁽⁵⁷⁾. Ezek a megfontolások azonban, bizonyos feltételek mellett, figyelembe vehetők az állami támogatás összegegyeztetettségének vizsgálata során.

3.5. A repülőterek és a légitársaságok pénzügyi viszonya

53. Amennyiben állami források állnak a repülőtér rendelkezésére, valamint a repülőtér és a légitársaság között fennálló viszony megfelel a piacgazdasági szereplő tesztjének, a légitársaság állami támogatása elvileg kizárt. Általában ez a helyzet, ha:

- a) a repülőtéri szolgáltatásokért felszámolt díjak összege megfelel a piaci árnak (lásd a 3.5.1. szakaszt), vagy
- b) az előzetes elemzések alapján kimutatható, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás többletnyereséget fog eredményezni a repülőtér részére (lásd a 3.5.2. szakaszt).

3.5.1. Összehasonlítás a piaci árral

54. A légitársaságok állami támogatására irányuló vizsgálat egyik megközelítése annak a megállapítására épül, hogy a repülőtér által a légitársaság részére felszámolt díj megfelel-e a piaci árnak. A 60. pontban meghatározott elemek figyelembevétele mellett, a hozzáférhető és releváns piaci árak alapján megfelelő referenciaérték állapítható meg.

55. A referenciaérték megállapításához először is ki kell választani megfelelő számú repülőteret, amelyek egymással összehasonlíthatóak, és amelyek rendes piaci körülmények között hasonló szolgáltatásokat nyújtanak.

56. Erre vonatkozóan a Bizottság megállapítja, hogy jelenleg a legtöbb uniós repülőtér a beruházásokhoz, valamint a működéshez szükséges bevételt állami finanszírozás útján fedezi. A legtöbb közülük csak állami támogatással piacképes.

⁽⁵²⁾ A T-129/94., T-2/96. és T-97/96. sz., Neue Maxhütte stahlwerke és Lech Stahlwerke kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1999., II-17. o.) 120. pontja. Lásd továbbá a C-40/85. sz., Belga Királyság kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1986, 02321. o.) 13. pontját.

⁽⁵³⁾ A Stardust Marine-ra vonatkozó ítélet 69. pontja. Lásd még a C-303/88. sz., Olasz Köztársaság kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1991., I-1433. o.) 20. pontját.

⁽⁵⁴⁾ A C-305/89. sz., Olaszország kontra Bizottság („Alfa Romeo”) ügyben hozott ítélet (EBHT 1991., I-1603. o.) 20. pontja. A T-228/99. sz., Westdeutsche Landesbank Girozentrale kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2003, II-435. o.) 250–270. pontja.

⁽⁵⁵⁾ Lásd a C 25/2007 Finnország kontra Pirkkala repülőtér és Ryanair ügyben hozott bizottsági határozatot, (HL L 309., 2013.11.19. 27. o.).

⁽⁵⁶⁾ A C-124/10. P. sz. Bizottság kontra EDF ügyben hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) 84., 85. és 105. pontja.

⁽⁵⁷⁾ A T-129/95., T-2/96. és T-97/96. sz., Neue Maxhütte stahlwerke és Lech Stahlwerke kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1999., II-17. o.) 120. pontja. Lásd továbbá a C-40/85. sz., Belga Királyság kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1986, 02321. o.) 13. pontját.

57. A hatóságok az állami tulajdonban álló repülőtereket hagyományosan a helyi fejlesztést elősegítő infrastruktúrának tekintették, és nem olyan vállalkozásoknak, amelyek a piaci szabályok szerint működnek. Az ezen repülőterek által felszámolt díjak ezért általában nem a piaci megfontolásokkal, valamint a megalapozott előzetes nyereségességi kilátásokkal összhangban kerülnek meghatározásra, hanem elsősorban a szociális vagy regionális szempontoknak megfelelően.

58. Bár néhány repülőtér magántulajdonban áll, vagy üzemeltetését magánvállalkozás végzi a szociális vagy regionális szempontok figyelembe vétele nélkül, az e repülőterek által felszámolt díjak összegét lényegesen befolyásolhatják az állami finanszírozásban részesülő repülőterek által felszámolt díjak, mivel ez utóbbiakat veszik figyelembe a légitársaságok a magántulajdonban álló, vagy magánvállalkozás által üzemeltetett repülőterekkel történő tárgyalás során.

59. Ilyen körülmények között a Bizottság oldalán komoly aggályok merültek fel azzal kapcsolatban, hogy egyáltalán megállapítható-e megfelelő referenciaérték a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározására. Ez a helyzet megváltozhat, illetve alakulhat a jövőben, különösen amint az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezések teljes mértékben alkalmazandóvá válnak a repülőterek állami finanszírozására is.

60. A Bizottság véleménye szerint a megfelelő referenciaérték megállapítását a piaci szereplőként viselkedő vállalkozások által üzemeltetett, elegendő számú megfelelő „referencia-repülőtér” által felszámolt – a légitársaságnak nyújtott valamennyi juttatástól, (például marketingtámogatástól, árengedményektől vagy más egyéb ösztönzőktől) mentes – repülőtéri díjak összehasonlításán alapuló vizsgálat alapján kell elvégezni. A felmérés során különösen fontos szem előtt tartani az alábbi tényezőket:

- a) a forgalom nagyságát;
- b) a forgalom típusát (üzleti vagy szabadidős vagy külföldi célállomás); a rakomány viszonylagos fontosságát, valamint a repülőtér nem repüléstechnikai tevékenységeiből származó bevételeinek viszonylagos fontosságát;
- c) a nyújtott repülőtéri szolgáltatások típusát és szintjét;
- d) a repülőtér és a legközelebbi eső nagyváros közötti távolságot;
- e) a repülőtér vonzáskörzetében lakók számát;
- f) a környező terület jólétére vonatkozó mutatót (GDP/fő);
- g) az utasokat vonzó különböző földrajzi területeket.

3.5.2. A nyereségesség előzetes elemzése

61. A Bizottság jelenlegi véleménye szerint a repülőterek által az egyes légitársaságokkal kötött megállapodások elemzésére a legmegfelelőbb kritérium az előzetes többletnyereségesség vizsgálata.

62. E tekintetben a Bizottság úgy véli, hogy az árdifferenciálás szokásos üzleti gyakorlatnak tekinthető, amennyiben az megfelel a vonatkozó versenyjogi és ágazati jogszabályoknak⁽⁵⁸⁾. Ugyanakkor az árakat megkülönböztető politikáknak üzletileg igazoltnak kell lenniük annak érdekében, hogy megfeleljenek a piacgazdasági szereplő tesztjének⁽⁵⁹⁾.

63. A Bizottság szerint a repülőtér és a légitársaságok közötti megállapodások megfelelnek a piacgazdasági szereplő tesztjének amennyiben azok – az előzetes vizsgálat szerint – arányosan hozzájárulnak a repülőtér nyereségességéhez. A repülőtérnek ki kell tudnia mutatni, amikor egy légitársasággal megállapodik (például egyéni megállapodás, vagy átfogó repülőtéri díjjegezzék), hogy a megbízható középtávú kilátások alapján⁽⁶⁰⁾ a megállapodás teljes időtartama alatt képes ésszerű nyereségrátával⁽⁶¹⁾ fedezni a megállapodásból eredő díjakat

⁽⁵⁸⁾ A vonatkozó rendelkezések közé tartozik a Szerződés 101. és 102. cikke, valamint a 2009/12/EK irányelv.

⁽⁵⁹⁾ Lásd a C 12/2008. – Szlovákia – Megállapodás a pozsonyi repülőtér (Bratislava Airport) és a Ryanair között – ügyben hozott bizottsági határozatot, (HL L 27., 2011.2.1., 24. o.), és a C 25/2007. – Finnország kontra Tampere Pirkkala repülőtér és a Ryanair – ügyben hozott bizottsági határozatot, (HL L 309., 2013.11.19., 27. o.).

⁽⁶⁰⁾ Ez nem zárja ki annak figyelembevételét, hogy a megállapodások időtartama alatt a jövőbeni nyereségek ellensúlyozhatják a kezdeti veszteségeket.

⁽⁶¹⁾ Az indokolt nyereségességi árrés a tőkemegtérülés „normális” rátája, azaz a tőkemegtérülési mutató, amely egy hasonló kockázatú beruházásért egy átlagos vállalkozástól elvárható. A megtérülés az intézkedés vagy a légitársasággal kötött megállapodás által eredményezett előrelátható pénzforgalom után számított belső megtérülési rátaként jelenik meg

64. Annak felmérése érdekében, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás megfelel-e a piactudományi szereplő tesztjének, a légitársaság tevékenységéhez kapcsolódó, várható nem repüléstechnikai bevételeket – a kamattámogatások, marketingtámogatások vagy ösztönző programok figyelmen kívül hagyásával – a repülőtéri díjakkal együtt kell figyelembe venni⁽⁶²⁾. Ugyanígy figyelembe kell venni a légitársaság repülőtéri tevékenységével kapcsolatban a repülőtérnél felmerült, a várakozásokat meghaladó összes többletköltséget⁽⁶³⁾. Ezek a többletköltségek magukba foglalhatják a költségek vagy beruházások minden kategóriáját, így a személyzettel és a felszereléssel kapcsolatos többletköltséget, amelyeket a légitársaság repülőtéren való jelenléte idéz elő. Például abban az esetben ha elsősorban egy konkrét légitársaság igényeinek kielégítése érdekében a repülőtér ki kell bővíteni, vagy új terminált illetve egyéb létesítményt kell építeni, a többletköltségek számításakor az ilyen költségeket figyelembe kell venni. Ezzel ellentétben, azokat a költségeket, amelyek a repülőtérnél a légitársasággal kötött megállapodástól függetlenül merültek volna fel, nem kell figyelembe venni a piactudományi szereplő teszt során.

65. Amikor egy repülőtér-üzembentartó összeegyeztethető támogatásban részesül, az ilyen támogatásból származó előny nem kerül át egy konkrét légitársasághoz⁽⁶⁴⁾, amennyiben az alábbi feltételek teljesülnek: az infrastruktúra valamennyi légitársaság előtt nyitott⁽⁶⁵⁾ (az ilyen infrastruktúrát nagy valószínűséggel olyan kategóriák használják, mint a diszkont légitársaságok vagy charterjáratok) és nem egy konkrét légitársaság számára tartják fenn; valamint a légitársaságok legalább a 64. bekezdésben meghatározott többletköltségeket fedező tarifákat fizetnek. A Bizottság továbbá úgy véli, hogy ilyen feltételek mellett, még ha lett is volna légitársaságoknak nyújtott állami támogatás, az ilyen támogatás mindenestre összeegyeztethető lett volna a belső piaccal, ugyanazon okokból, amelyek a támogatás összeegyeztethetőségét indokolják a repülőtér szintjén. Amikor egy repülőtér-üzembentartó nem összeegyeztethető beruházási támogatásban részesül, az ilyen támogatásból származó előny nem kerül át egy konkrét légitársasághoz, amennyiben az alábbi feltételek teljesülnek: az infrastruktúra valamennyi légitársaság előtt nyitott, és nem egy konkrét légitársaság számára tartják fenn; valamint a légitársaságok legalább a 64. bekezdésben meghatározott többletköltségeket fedező tarifákat fizetnek. A Bizottság úgy véli, hogy ilyen feltételek mellett nem lehet kizárni a légiközlekedési ágazatnak vagy más felhasználóknak nyújtott ágazati előnyt, de ennek nem lehet olyan következménye, hogy visszafizettetik azt az egyes légitársaságokkal vagy más felhasználókkal.

66. A repülőtér és a légitársaság között fennálló megállapodások értékelésekor a Bizottság azt is figyelembe fogja venni, hogy a vizsgált megállapodások milyen mértékben tekinthetők egy átfogó stratégia végrehajtása részének, amely várhatóan legalább hosszú távon a repülőtér nyereségességét szolgálja.

4. ÁLTALÁNOS GAZDASÁGI ÉRDEKŰ SZOLGÁLTATÁSOK ÁLLAMI FINANSZÍROZÁSA

67. Bizonyos esetekben a hatóságok a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdése, valamint az Altmark ügyben hozott ítélet⁽⁶⁶⁾ alapján általános gazdasági érdekűnek minősíthetnek egyes, a repülőterek és a légitársaságok által végzett üzleti tevékenységeket, és ellentételezést nyújthatnak e szolgáltatások teljesítéséért.

⁽⁶²⁾ Ugyanígy figyelembe kell venni minden olyan állami finanszírozást, például a hatóságok és a légitársaságok között közvetlenül kötött marketingmegállapodást, amelynek célja a repülőtérnél a repülőtér/légitársaság közötti megállapodás kapcsán felmerült szokásos költségek ellensúlyozása. Ez független attól, hogy ezt a támogatást közvetlenül az érintett légitársaság részére, vagy esetleg a repülőtéren vagy más jogalanyon keresztül biztosítják.

⁽⁶³⁾ A Charleroi ügyben hozott ítélet 59. pontja.

⁽⁶⁴⁾ A légitársaságokról ebben a bekezdésben leírtak ugyanúgy vonatkoznak a repülőtér többi felhasználójára.

⁽⁶⁵⁾ Lásd a T-433/08 és T-455/08 Mitteldeutsche Flughafen AG és Flughafen Leipzig Halle GmbH kontra Európai Bizottság, egyesített ügyekben hozott ítélet, (EBHT 2011., ECR II-1311.o) 109. pontját.

⁽⁶⁶⁾ Lásd az Altmark-ügyben hozott ítélet 86–93. pontját. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatások állami támogatása nem jár a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti szelektív előnnyel ha az alábbi négy feltétel teljesül: a) az általános gazdasági érdekű szolgáltatásért nyújtott állami támogatás jogosultját hivatalosan meg kell bízni általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával, és kötelezettségeit egyértelműen meg kell határozni; b) az ellentételezés számításának módját tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell meghatározni; c) az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészében vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre, valamint d) amikor adott esetben a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt a jelöltet válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyet egy átlagos, jól vezetett vállalkozásnál e kötelezettségek végrehajtásakor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre.

68. Ilyen esetekben az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló közlemény⁽⁶⁷⁾ és a 360/2012/EU bizottsági rendelet⁽⁶⁸⁾ nyújt iránymutatást azokról a feltételekről, amelyek mellett egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás közfinanszírozása állami támogatásnak minősül a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében. A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatás értékelésére a 2012/21/EU bizottsági határozat⁽⁶⁹⁾ és az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó keretszabály alapján kerül sor⁽⁷⁰⁾. Ez a négy dokumentum együtt alkotja az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó csomagot, amely a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott kompenzációra is irányadó. A továbbiakban pusztán bemutatjuk az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló csomagban meghatározott egyes elvek alkalmazását az ágazat jellegzetességeinek fényében.

4.1. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatások meghatározása a repülőtéren és légi közlekedési ágazatban

69. Az Altmark ítéletben szereplő első feltétel, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatási kötelezettségeknek egyértelműen meghatározottnak kell lenniük. Ez a követelmény megegyezik a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdésében foglaltakkal⁽⁷¹⁾. A Bíróság ítélkezési gyakorlatával⁽⁷²⁾ összhangban, az általános gazdasági érdekű szolgáltatás működtetésével megbízott vállalkozásokat hatósági jogi aktus útján kell e feladattal megbízni. A Bizottság tisztázta továbbá⁽⁷³⁾, hogy egy tevékenység általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítése érdekében annak a rendes kereskedelmi tevékenységekkel szemben sajátos jellemzőket kell felmutatnia, valamint hogy a hatóságok által megcélzott közérdek nem nyilvánulhat meg kizárólag a Szerződés⁽⁷⁴⁾ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődésének előmozdításában.

70. A légi szállítási szolgáltatásokat illetően közszolgáltatási kötelezettséget csak az 1008/2008/EK rendelet⁽⁷⁵⁾ összhangban lehet előírni. Különösen ki kell emelni, hogy ilyen kötelezettségeket kizárólag egy meghatározott légi útvonalra vagy a légi útvonalak egy meghatározott csoportjára⁽⁷⁶⁾ lehet alapítani, és nem az adott repülőtérről, városból vagy régióból induló bármelyik általános légi útvonal tekintetében. Ezen túlmenően, közszolgáltatási kötelezettséget csak olyan szállítási szolgáltatások teljesítésére lehet egy légi járatra terhelni, amely más létező légi járat vagy más szállítási eszköz igénybevételével nem teljesíthető⁽⁷⁷⁾.

71. E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy a 1008/2008/EK rendeletben meghatározott anyagi és eljárási követelményeknek való megfelelés nem jelenti azt, hogy az érintett tagállam(ok)nak ne kellene betartania(betartaniuk) a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében foglaltakat.

72. A repülőterek tekintetében elmondható, hogy a Bizottság véleménye szerint a repülőterek általános üzemeltetését – megfelelően indokolt esetekben – általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak lehet tekinteni. A 69. pontban foglalt elveknek megfelelően a Bizottság véleménye szerint ez csak akkor fordulhat elő, ha a repülőtéren által kiszolgálható terület egy része a repülőtér nélkül oly mértékben elszigetelődne az Unió többi tagállamától, hogy az hátrányosan befolyásolná a terület társadalmi és gazdasági fejlődését. Ennek megállapításakor figyelembe kell venni a többi szállítási mód, így különösen a nagy sebességű vasúti szolgáltatások és a kompok által nyújtott tengeri útvonalak elérhetőségét. Ilyen esetekben a hatóságok közszolgáltatási kötelezettséget írhatnak elő a repülőtér érdekében, hogy biztosítsák a repülőtér elérhetőségét a kereskedelmi forgalom részére. A Bizottság megjegyzi, hogy egyes repülőterek jelentős szerepet töltenek be az elszigetelt, távoli vagy peremterületen lévő uniós területek regionális összeköttetésében. Hasonló helyzet merülhet fel különösen legkülső régiók esetében, valamint az Unióhoz tartozó szigetek és más területek esetében. Esetenkénti mérlegelés, valamint az egyes repülőterek, illetve az általuk kiszolgált területek sajátosságai alapján igazolt lehet az általános gazdasági érdekű szolgáltatási kötelezettség meghatározása az ilyen repülőterek vonatkozásában.

⁽⁶⁷⁾ Lásd a 22. lábjegyzetet

⁽⁶⁸⁾ A Bizottság 2012. április 25-i 360/2012/EU rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének az általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtó vállalkozások számára nyújtott csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 114., 2012.4.26., 8. o.).

⁽⁶⁹⁾ A Bizottság 2011. december 21-i 2012/21/EU határozata az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL L 7., 2012.1.11., 3. o.).

⁽⁷⁰⁾ A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabályra vonatkozó bizottsági közlemény (2011) (HL C 8., 2012.1.11., 15. o.).

⁽⁷¹⁾ A T-289/03. sz., British United Provident Association Ltd (BUPA) kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2008, II-81. o.) 171. és 224. pontja.

⁽⁷²⁾ Lásd a T-204/97. és T-270/97. sz., EPAC-Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2000., II-2267. o.) 126. pontját, valamint a T-17/02. sz., Fred Olsen kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2005., II-2031. o.) 186., 188–189. pontját.

⁽⁷³⁾ Lásd az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló közlemény 45. pontját.

⁽⁷⁴⁾ Lásd a 381/04. sz. határozatot - Franciaország, Nagysebességű telekommunikációs hálózat projektje Pyrénées-Atlantiques megyében (DORSAL), (HL C 162., 2005.7.2., 5. o.).

⁽⁷⁵⁾ 16., 17. és 18. cikk.

⁽⁷⁶⁾ Mind az indulás, mind az érkezés helye szerinti repülőteret világosan meg kell határozni, lásd az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (1) bekezdését.

⁽⁷⁷⁾ A Bizottság véleménye szerint különösen nehezen indokolható a közszolgáltatási kötelezettségek előírása egy adott repülőtéren irányuló járat tekintetében, ha – az utazási időt, gyakoriságot, a szolgáltatás szintjét és minőségét alapul véve – már léteznek hasonló szolgáltatások az azonos vonzáskörzetben található másik repülőtéren.

73. A légi közlekedési szolgáltatások vonatkozásában⁽⁷⁸⁾ megállapított közszolgáltatási kötelezettségek különleges követelményei, valamint a légi közlekedési piac teljes liberalizációja tekintetében a Bizottság véleménye szerint a repülőtereknek előírt közszolgáltatási kötelezettségek célja nem terjedhet ki a kereskedelmi célú légi közlekedési szolgáltatások fejlődésére.

4.2. A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatás összeegyeztethetősége

74. Amennyiben az Altmark-ítéletben foglalt együttes feltételek egyike nem teljesül, a közszolgáltatás ellentételezése gazdasági előnyhöz juttatja annak jogosultját, és a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülhet. Az ilyen állami támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdése értelmében, amennyiben az e bekezdés alkalmazása érdekében kidolgozott minden összeegyeztethetőségi feltétel teljesül.

75. Közszolgálati ellentételezés formájában nyújtott állami támogatás esetén nem áll fenn a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése szerinti tájékoztatási kötelezettség, amennyiben a 2012/21/EU határozatban foglalt követelmények teljesülnek. A 2012/21/EU határozat hatálya az alábbi jogalanyok részére nyújtott közszolgáltatási ellentételezés eseteire terjed ki:

- a) repülőterek, amelyek esetében az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó megbízás tartama alatt az éves átlagos forgalom nem haladja meg a 200 000 utast⁽⁷⁹⁾, és
- b) légitársaságokra azon szigeteket érintő légi csatlakozások tekintetében, amelyek esetében az éves átlagos forgalom nem haladja meg a 300 000 utast⁽⁸⁰⁾.

76. A 2012/21/EU határozat által nem szabályozott állami támogatások a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdésével összeegyeztethetőnek minősülnek, ha megfelelnek az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabály feltételeinek. Meg kell azonban jegyezni, hogy a 2012/21/EU határozat és az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló keretszabály alapján elvégzett vizsgálat esetén az ezen iránymutatás 69 – 73. pontjában szereplő, a repülőterek vagy a légitársaságok terhére megállapított közszolgáltatási kötelezettségek fogalom meghatározásával kapcsolatos megfontolások alkalmazandóak.

5. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE A SZERZŐDÉS 107. CIKKE (3) BEKEZDÉSÉNEK C) PONTJA ALAPJÁN

77. Amennyiben a repülőtereknek és/vagy légitársaságoknak nyújtott közfinanszírozás támogatásnak minősül, a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében ez a támogatás összeegyeztethetőnek minősül a belső piaccal, amennyiben a támogatás repülőterek esetén megfelel az iránymutatás 5.1. szakaszában, légitársaságok esetén pedig az iránymutatás 5.2. szakaszában foglalt összeegyeztethetőségi feltételeknek. A légitársaságoknak nyújtott állami támogatásokat, amelyek egyre inkább csökkentik a repülőterek nyereségességét (lásd ezen iránymutatás 63. és 64. pontját), a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a belső piaccal összeegyeztethetetlennek kell minősíteni, kivéve, ha az indulási célú állami támogatások megfelelnek az ennek az iránymutatásnak az 5.2. szakaszában meghatározott összeegyeztethetőségi feltételeknek.

78. Annak értékelésére, hogy egy támogatási intézkedés a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető-e a Szerződés a 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a Bizottság általában azt elemzi, hogy a támogatási intézkedés kialakítása biztosítja-e azt, hogy a közös érdekű célkitűzés elérését elősegítő pozitív hatás meghaladja a kereskedelemre és a versenyre gyakorolt potenciálisan negatív hatásait.

79. Az állami támogatások uniós szabályozásának korszerűsítéséről szóló közlemény valamennyi támogatási intézkedés összeegyeztethetőségének a Bizottság által végrehajtott értékelésében alkalmazható közös elvek azonosítására és meghatározására szólít fel. Bármely támogatási intézkedés akkor tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal a Szerződés 107. cikke (3) bekezdése értelmében, amennyiben egyidejűleg teljesülnek az alábbi feltételek:

- a) jól meghatározott közös érdekű célkitűzésekhez való hozzájárulás: az állami támogatási intézkedésnek közös érdekű célkitűzésre kell irányulnia a Szerződés 107. cikkének (3) bekezdésével összhangban;
- b) az állami beavatkozás szükségessége: az állami támogatási intézkedésnek olyan esetre kell irányulnia, amikor a támogatás olyan lényegi fejlődést eredményez, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani, például egy piaci hiányosság megszüntetését vagy egy kiegyenlítési vagy kohéziós probléma kezelését;
- c) a támogatási intézkedés megfelelősége: a tervezett támogatási intézkedésnek megfelelő szakpolitikai eszköznek kell lennie a közös érdekű célkitűzés kezeléséhez;

⁽⁷⁸⁾ Lásd a 70. bekezdést, továbbá az 1008/2008/EK rendelet (12) preambulumbekendését, valamint 16-18. cikkét.

⁽⁷⁹⁾ Ez a küszöb egy útra vonatkozik, azaz az adott repülőterre utazó, majd onnan visszatérő utas kétszer számítandó. Ha egy repülőter repülőterek csoportjának tagja, akkor az utasforgalom az egyes repülőterekre vonatkozóan kerül megállapításra.

⁽⁸⁰⁾ Ez a küszöb egy útra vonatkozik, azaz az adott repülőterre utazó, majd onnan visszatérő utas kétszer számítandó. Egyéni útvonalakra vonatkozik a szigeten lévő, valamint a szárazföldön található repülőter között.

- d) ösztönző hatás: a támogatásnak oly módon kell megváltoztatnia az érintett vállalkozások magatartását, hogy azok olyan többlettevékenységekbe kezdjenek, amelyeket támogatás nélkül nem, vagy csak korlátozott mértékben, másképpen vagy más helyszínen végeznének;
- e) a támogatás arányossága (minimumra korlátozott támogatás): a támogatás összegének az érintett térségben a többletberuházások vagy többlettevékenységek ösztönzéséhez szükséges minimumra kell korlátozódnia;
- f) a tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése: a támogatás negatív hatásait kellőképpen korlátozni kell annak érdekében, hogy az intézkedés pozitív hatásai kerüljenek túlsúlyba;
- g) a támogatás átláthatósága: a tagállamoknak, a Bizottságnak, a gazdasági szereplőknek és az érdeklődőknek könnyen hozzá kell férniük a vonatkozó jogszabályokhoz és az azok alapján odaitélt támogatásokkal kapcsolatos lényeges információkhoz a 8.2. szakaszban meghatározottak szerint.

80. Ami a légi közlekedési ágazat állami támogatási politikáját illeti, a Bizottság úgy véli, hogy az említett közös elvek közös elvek tiszteletben tartása akkor állapítható meg, ha a repülőtereknek és légitársaságoknak nyújtott állami támogatások az 5.1., illetve 5.2. szakaszban meghatározott valamennyi feltételnek megfelelnek. Ennek következtében az említett feltételekkel való összhang a támogatás belső piaccal való – a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében vett – összeegyeztethetőségét vonja maga után.

81. Ha az állami támogatási intézkedés elválaszthatatlan része és az ahhoz kapcsolt feltételek (beleértve a finanszírozási módszert is, amennyiben a finanszírozási módszer az állami támogatási intézkedés szerves részét alkotja) szükségképpen az uniós jog megsértésével járnak, a támogatás nem nyilvánítható a belső piaccal összeegyeztethetőnek⁽⁸¹⁾.

82. Emellett bármely állami támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelése során a Bizottság figyelembe veszi a Szerződés 101. vagy 102. cikkének megsértésével kapcsolatos olyan eljárásokat, amelyek a támogatás kedvezményezettjét érinthetik, és amelyek lényegesek lehetnek a támogatásnak a Szerződés 107. cikkének (3) bekezdése szerinti értékelése szempontjából⁽⁸²⁾.

5.1. Repülőterek állami támogatása

5.1.1. Repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás

83. A repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás, amely akár egyedi támogatásként, akár támogatási program keretében nyújtott támogatásként kerül megítélésre, a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében akkor tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal, ha a 79. pontban foglalt feltételek a 84–108. pontokban foglaltaknak megfelelően egyidejűleg teljesülnek:

(a) Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás:

84. A repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás akkor minősül közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulásnak, ha:

a) fokozza az uniós polgárok mobilitását és javítja a régiók összeköttetését az Unión belüli járatok hozzáférési pontjainak létrehozása által; vagy

b) enyhíti a legfontosabb Unió légi csomópontjain kialakuló légi forgalmi torlódásokat; vagy

c) elősegíti a regionális fejlődést.

85. Mindazonáltal, a veszteséges repülőterek elszaporodása vagy a további felhasználatlan kapacitás létrehozása nem segíti a közös érdekű célkitűzéseket. Amennyiben a beruházási támogatás új repülőtéri kapacitás létrehozását célozza, az új infrastruktúrának a repülőter környékében középtávon meg kell felelnie a légitársaságok, utasok és fuvarozók előre jelzett igényeinek. Nem lehet közös érdekű célkitűzésnek minősíteni azon beruházásokat, amelyek nem rendelkeznek kielégítő középtávú kihasználtsági kilátással, illetve amelyek csökkentik a vonzáskörzetben található, már meglévő infrastruktúra középtávú kihasználtságát.

⁽⁸¹⁾ Lásd például a C-156/98. sz., Németország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2000., I-6857. o.) 78. pontját, valamint a C-333/07. sz., Régie Networks kontra Rhone Alpes Bourgogne ügyben hozott ítélet (EBHT 2008., I-10807. o.) 94–116. pontját.

⁽⁸²⁾ Lásd a C-225/91. sz., Matra kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1993., I-3203. o.) 42. pontját.

86. A Bizottság ezért aggályosnak tartja a már meglévő repülőtér vonzáskörzetében létrehozott új repülőtéri infrastruktúrahaszálatára vonatkozó középtávú kilátásokat, ha a meglévő repülőtér nem működik teljes vagy majdnem teljes kihasználtsággal. A középtávú kihasználtsági kilátásokat az előzetes üzleti tervben szereplő megalapozott utas- és fuvar-előrejelzésekkel kell igazolni, és azonosítani kell a beruházás várható hatását a meglévő infrastruktúra, mint például egy másik repülőtér vagy egy másik közlekedési mód, így különösen a nagysebességű vasúti csatlakozás használatára.

(b) Az állami beavatkozás szükségessége

87. Annak elemzése érdekében, hogy az állami támogatás eredményesen valósítja-e meg a közös érdekű célkitűzést, először is azonosítani kell a támogatás által célzott problémát. Az állami támogatásnak azokra a helyzetekre kell irányulnia, amikor a támogatás olyan lényegi fejlődést eredményez, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani.

88. A kisebb repülőterek gyakran kedvezőtlenebb feltételekkel tudják kialakítani szolgáltatásaikat és nehezebben találnak magánbefektetőket az infrastrukturális beruházásaikhoz, mint az Unióban található nagyobb repülőterek. Emiatt, a jelenlegi piaci körülmények között előfordulhat, hogy a kisebb repülőterek állami finanszírozás nélkül nehezen biztosítják a beruházások finanszírozását.

89. A magas állandó költségek⁽⁸³⁾ miatt az infrastrukturális beruházásokhoz szükséges állami finanszírozás iránti igény rendszerint a repülőtér nagyságától függ, kisebb repülőterek esetében jellemzően magasabb. A Bizottság véleménye szerint, a jelen piaci körülmények között, az alábbi repülőtér-kategóriák⁽⁸⁴⁾, valamint azok pénzügyi képessége az alábbiak szerint azonosíthatók be:

- a) azon repülőterek, amelyek utasforgalma legfeljebb évi 200 000 fő, előreláthatóan nem tudják fedezni a beruházási kiadások nagy részét;
- b) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 200 000 fő és 1 millió fő közé tehető, rendszerint nem tudják fedezni a beruházási kiadások nagy részét;
- c) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 1-3 millió fő közé tehető, általában képesek fedezni a beruházási kiadások nagyobb részét;
- d) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évi 3–5 millió fő között mozog, főszabály szerint képesek fedezni a költségeik nagy részét (beleértve a működési kiadásokat és a beruházási kiadásokat), egyes esetekben azonban szükséges lehet az állami finanszírozás a beruházási költségek egy részének fedezésére;
- e) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente meghaladja az 5 millió főt, általában nyereségesek, és képesek fedezni az összes felmerülő költségeiket, kivéve igazán kivételes körülmények esetén.

(c) Az állami támogatás szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága

90. A tagállamoknak bizonyítaniuk kell, hogy a támogatási intézkedés megfelelő szakpolitikai eszköz a kitűzött cél elérése vagy a támogatással orvosolni kívánt problémák megoldása szempontjából. Egy támogatási intézkedés nem tekintendő összeegyeztethetőnek a belső piaccal, amennyiben ugyanaz a célkitűzés elérhető más, kevésbé torzító szakpolitikai eszközökkel vagy támogatási eszközökkel.

91. A tagállamok a különböző szakpolitikai eszközök és támogatások különböző típusainak alkalmazása közül választhatnak. Általánosságban véve, amennyiben egy tagállam más szakpolitikai lehetőségeket is megfontolt, és egy szelektív eszköz – úgymint a közvetlen támogatás formájában nyújtott állami támogatás – használata a támogatás egy kevésbé torzító formájával – úgymint a kölcsön, garancia vagy visszatérítendő előleg – összehasonlításra került, a választott intézkedést megfelelőnek kell tekinteni.

92. A Bizottság lehetőség szerint arra bátorítja a tagállamokat, hogy dolgozzanak ki nemzeti rendszereket az állami finanszírozás főbb elvei vonatkozásában, valamint jelöljék meg a repülőterek tervezett állami finanszírozásának főbb jellegzetességeit. A keretrendszerek biztosítják az állami pénzeszközök következetes felhasználását, csökkentik a kisebb engedélyező hatóságok közigazgatási terheit és felgyorsítják az egyedi támogatási intézkedések végrehajtását. Ezen túlmenően a Bizottság arra ösztönzi a tagállamokat, hogy adjanak világos iránymutatást a regionális repülőterek állami támogatásának végrehajtását illetően.

⁽⁸³⁾ A repülőtér költségeinek 70-90%-a állandó költségnek minősül.

⁽⁸⁴⁾ A jelen iránymutatásban felhasznált repülőtér-kategóriák az iparágra vonatkozó elérhető adatokon alapulnak.

(d) Az ösztönző hatás megléte

93. Egy egyedi beruházás munkálatai csak a támogatást nyújtó hatósághoz benyújtott támogatásigénylés benyújtását követően kezdhetők meg. Ha a munkálatok a támogatásigénylő formanyomtatvány támogatást nyújtó hatósághoz történő benyújtása előtt megkezdődnek, akkor az adott egyedi beruházással kapcsolatban odaítélt támogatás nem tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek.

94. Egy repülőteret érintő beruházási projekt önmagában is gazdaságilag vonzó lehetőségnek minősülhet. Ezért ellenőrizni kell, hogy az adott beruházást nem valósították volna meg, illetve nem azonos mértékben valósították volna meg állami támogatás nélkül. Amennyiben ez igazolásra kerül, a Bizottság úgy fogja tekinteni, hogy a támogatási intézkedés ösztönző hatással bír.

95. Az ösztönző hatást a kontrafaktuális elemzés útján azonosítják, amely a célzott tevékenység támogatással és támogatás nélkül megvalósuló szintjét hasonlítja össze.

96. Amennyiben nem ismeretes konkrét kontrafaktuális forgatókönyv, feltételezhető az ösztönző hatás azokban az esetekben, amikor az úgynevezett „beruházási kiadás finanszírozási rése” tapasztalható, azaz amikor különbség áll fenn az állóeszköz-beruházás élettartama alatt felmerülő pozitív és negatív pénzforgalom (köztük a beruházás bekerülési értéke) között, nettó jelenértéken számítva⁽⁸⁵⁾.

(e) A támogatási összeg arányossága (minimumra korlátozott támogatás):

97. Az állami támogatások legmagasabb engedélyezhető összege az elszámolható költségek (a maximális támogatási intenzitás) százalékaként (%) kerül kifejezésre. Elszámolható költségeknek minősülnek a repülőter infrastruktúráját érintő beruházásokból származó költségek, ideértve a tervezési költségeket, a földi kiszolgáló infrastruktúrát (mint például poggyász kiadó szalagok stb.) és a repülőteri berendezéseket. A nem repüléstechnikai tevékenységek beruházási költségei (különösen a parkolók, szállodák, éttermek és hivatalok) nem számolhatók el⁽⁸⁶⁾.

98. A repülőter által nyújtott földi kiszolgáló szolgáltatásokkal (mint például buszjáratok, járművek, stb.) kapcsolatban felmerülő beruházási költségeket nem számolhatóak el, amennyiben azok nem képezik a földi kiszolgáló infrastruktúra részét⁽⁸⁷⁾.

99. Annak érdekében, hogy a repülőterek részére nyújtott beruházási támogatás arányos legyen, annak a támogatott projekt/tevékenység megvalósításából eredő járulékos költségekre (a többletbevétel nettó leszámolására) kell korlátozódnia, és nem terjedhet ki azon járulékos költségekre, amelyek a jogosult a kontrafaktuális forgatókönyv esetén, azaz a támogatás elmaradása esetén az alternatív projekt/tevékenységből erednek. Amennyiben nem ismeretes konkrét kontrafaktuális forgatókönyv, annak érdekében, hogy a támogatás összege arányos legyen, nem haladhatja meg a beruházási projekt finanszírozási hiányát (az úgynevezett „beruházási kiadás finanszírozási részét”), amelyet az előzetes üzleti terv alapján a beruházás élettartama során előforduló pozitív és negatív pénzforgalom (a beruházási költségeket is beszámítva) különbözetének nettó jelenértékeként kell meghatározni. Beruházási támogatás esetén az üzleti tervnek le kell fednie az eszköz gazdasági célú hasznosításának időtartamát.

100. Mivel a finanszírozási hiány a repülőter mérete szerint változik, és általában nagyobb a kisebb repülőterek esetén, az átfogó arányosság biztosítása érdekében a Bizottság sávosan fogja meghatározni a maximális megengedhető támogatási intenzitást. A támogatási intenzitás nem haladhatja meg a maximális megengedhető beruházási támogatás intenzitást és semmilyen esetben nem haladhatja meg a beruházási projekt tényleges finanszírozási hiányát.

101. Az alábbi táblázat összefoglalja a maximális megengedhető támogatási intenzitást a repülőter éves utasforgalom alapján megállapított méretétől függően⁽⁸⁸⁾.

A repülőter mérete az átlagos utasforgalom alapján (utas / év)	Beruházási támogatás maximális intenzitása
>3 -5 millió	maximum 25 %
1 -3 millió	maximum 50 %
<1 millió	maximum 75 %

⁽⁸⁵⁾ Ez nem zárja ki annak figyelembevételét, hogy a jövőbeni nyereségek ellensúlyozhatják a kezdeti veszteségeket.

⁽⁸⁶⁾ A jelen iránymutatás nem érinti az ilyen tevékenységek finanszírozását, mivel ezek nem közlekedési jellegűek, és ezért a vonatkozó ágazati és általános szabályok alapján kerülnek elemzésre.

⁽⁸⁷⁾ Az ebben az iránymutatásban meghatározott elvek nem alkalmazandók a földi kiszolgáló szolgáltatások nyújtását érintő támogatásokra függetlenül attól, hogy ezeket a szolgáltatásokat maga a repülőter, a légitársaság vagy egy földi kiszolgáló nyújtja harmadik személyek részére; ezek a támogatások a releváns általános szabályok alapján vizsgálандók.

⁽⁸⁸⁾ Átlagos éves utasforgalom a támogatás bejelentését, vagy – nem bejelentett támogatás esetén – tényleges nyújtását vagy kifizetését megelőző két pénzügyi év folyamán. Újonnan létrehozott, személyszállítást végző repülőter esetén az előre jelzett átlagos éves utasforgalom a kereskedelmi légi utasszállítás megkezdését követő két üzleti év folyamán. Ezek a küszöbértékek egy útra vonatkoznak. Ez azt jelenti, hogy az adott repülőterre utazó, majd onnan visszatérő utas kétszer számítandó. A küszöbértékek egyéni útvonalakra vonatkoznak. Ha egy repülőter repülőterek csoportjának tagja, akkor az utasforgalom az egyes repülőterekre vonatkozóan kerül megállapításra.

102. A távoli területeken található repülőterek esetében a beruházási támogatás maximális támogatási intenzitása legfeljebb 20%-kal emelhető a repülőtér méretétől függetlenül.

103. Az évente 1 millió utasnál alacsonyabb átlagos forgalmú repülőtereknek az összes elszámolható beruházási költség legalább 25%-ához hozzá kell járulniuk. Az évente 1 millió utasnál alacsonyabb forgalmú, az Unió peremterületein lévő repülőtereken megvalósuló beruházási projektek azonban a maximális megengedhető támogatási intenzitásnál magasabb finanszírozási hiányt eredményezhetnek. Eseti mérlegelés alapján, valamint az adott repülőtér, a beruházási projekt és a kiszolgált régió egyedi jellemzőinek függvényében a 75%-ot meghaladó intenzitás kivételes körülmények között indokolható az évente 1 millió utasnál alacsonyabb forgalmú repülőterek esetében.

104. Egy meglévő repülőtér új helyre költöztetését és egy meglévő repülőtér tevékenységének megszűnését övező különleges körülmények figyelembe vétele érdekében a Bizottság elsősorban a nyújtott állami támogatás arányosságát, szükségességét és maximális támogatási intenzitását fogja felmérni az egyes konkrét esetek finanszírozási hiányának vagy kontrafaktuális forgatókönyvének elemzésével, függetlenül az adott repülőtér átlagos utasforgalmától.

105. Ezenkívül nagyon kivételes – egyértelmű piaci hiányosság jellemezte – körülmények között, valamint figyelembe véve a beruházás nagyságát, a beruházás tőkepiaci finanszírozásának lehetetlenségét, a pozitív externáliák nagyon magas szintjét és a versenytorzulást, az átlagosan évi 5 milliós utasforgalmat meghaladó repülőterek kaphatnak támogatást a repülőtéri infrastruktúra finanszírozására. Az ilyen esetekben azonban a Bizottság mindig alapos vizsgálatot fog végezni elsősorban a nyújtott állami támogatás arányosságáról, szükségességéről és maximális támogatási intenzitásáról az egyes konkrét esetek finanszírozási hiányának és kontrafaktuális forgatókönyvének elemzésével, függetlenül az adott repülőtér átlagos utasforgalmától.

(f) A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése

106. A nem nyereséges repülőterek elszaporodása vagy a meglévő infrastruktúra vonzáskörzetében lévő további kihasználatlan kapacitás létrehozása versenytorzító hatású lehet. Ennek megfelelően a Bizottság főszabály szerint aggályosnak tartja majd egy meglévő repülőtér vonzáskörzetében található repülőtéri infrastruktúrába történő beruházás összeegyeztethetőségét, ha a meglévő repülőtér⁽⁸⁹⁾ nem teljes kapacitással vagy azt megközelítő kihasználtsággal üzemel.

107. Továbbá, a támogatás azon negatív hatásainak elkerülése érdekében, amelyek akkor jelentkezhetnek, ha a repülőterek puha költségvetési korlátokba⁽⁹⁰⁾ ütköznek, a legfeljebb 5 milliós utasforgalommal rendelkező repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás az elszámolható beruházási költségek fedezésére szolgáló, előzetesen rögzített összegként vagy pedig a repülőtér üzleti tervében szereplő beruházási kiadások finanszírozási részének ellentételezésére szolgáló éves részletekben folyósítható.

108. A versenytorzulások további korlátozása érdekében a repülőtérnek – a támogatásban részesült beruházást is beleértve – valamennyi potenciális használó előtt nyitva kell állnia, és nem tartható fenn egy konkrét használó számára. Fizikailag korlátozott kapacitás esetén az allokálást érvényes, objektív és megkülönböztetésmentes kritériumok alapján kell végezni.

A támogatási programokra és az egyedi támogatási intézkedésekre vonatkozó bejelentési követelmények:

109. A tagállamokat arra ösztönözzük, hogy jelentsék be az évi 3 millió fő alatti átlagos utasforgalommal rendelkező repülőtereknek nyújtott beruházási támogatásra vonatkozó nemzeti támogatási programokat.

110. A támogatási programok értékelésekor akkor tekintik teljesültnek a támogatás szükségességével, az ösztönző hatással és a támogatás arányosságával kapcsolatos feltételeket, ha a tagállamok kötelezettséget vállaltak arra, hogy csak azt követően nyújtanak támogatást a jóváhagyott támogatási programok alapján, hogy ellenőrizték az ebben a szakaszban szereplő kumulatív feltételek teljesülését.

111. A verseny torzulásának magasabb kockázata miatt az alábbi támogatási intézkedéseket minden esetben egyenként be kell jelenteni a következőket:

- a) a 3 millió fő feletti átlagos éves utasforgalommal rendelkező repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás;
- b) 1 millió alatti átlagos éves utasforgalommal rendelkező repülőtereknek nyújtott, 75%-os támogatási intenzitást meghaladó beruházási támogatás, kivéve a távoli területeken elhelyezkedő repülőterek esetében;
- c) a repülőterek átköltöztetéséhez nyújtott beruházási támogatás;

⁽⁸⁹⁾ Lásd az 5.1.1. szakaszt. a)

⁽⁹⁰⁾ Amennyiben a támogatást utólagos számításuk alapján kellene kiszámítani (kompenzálva a keletkező hiányt), akkor előfordulhatna, hogy a repülőterek nem sok ösztönzést kapnak ahhoz, hogy a költségek fedezéséhez megfelelő mértékűre szorítsák le a költségeket és repülőtéri díjakat.

- d) a támogatás bejelentését megelőző két üzleti év során 200 000 tonnánál több rakományt kezelő, utas és teherszállítást egyaránt végző repülőtér finanszírozásához nyújtott beruházási támogatás;
- e) új személyforgalmi repülőtér létrehozására irányuló beruházási támogatás (beleértve meglévő repülőtér személyforgalmi repülőtérre történő átalakítását);
- f) a 100 kilométeres sugarú körön, illetve gépjárművön, buszon, vonaton vagy nagysebességű vonaton 60 perc utazással töltött időn belül található repülőtér létrehozására vagy fejlesztésére irányuló beruházási támogatás.

5.1.2. Repülőtereknek nyújtott működési támogatás

112. A repülőtereknek nyújtott – egyedi, vagy egy támogatási program keretében biztosított – működési támogatás, a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében 2014. április 4-től számított 10 évig átmenetileg összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal, amennyiben a 79. pontban foglalt követelmények a 113–134. pontban foglaltak szerintegyidejűleg teljesülnek:

(a) Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás;

113. A 13. pontban leírtak szerint annak érdekében, hogy a repülőterek időt kapjanak az új piaci realitásokhoz való alkalmazkodáshoz és elkerülhetővé váljanak a légiközlekedés és a régiók összeköttetésének zavarai, 10 éves átmeneti időszakra, a repülőtereknek nyújtott működési támogatás akkor minősül közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulásnak, ha:

a) fokozza az uniós polgárok mobilitását és javítja a régió összeköttetését az Unión belüli járatok hozzáférési pontjainak létrehozása által; vagy

b) enyhíti az Unió legfontosabb légi csomópontjain kialakuló légi forgalmi torlódásokat; vagy

c) elősegíti a regionális fejlődést.

114. Mindazonáltal a veszteséges repülőterek elszaporodása nem segíti a közös érdekű célkitűzéseket. Amennyiben egy repülőtér ugyanabban a vonzaskörzetben található mint egy másik, kihasználatlan kapacitású repülőtér, a megalapozott utas- és áruforgalmi előrejelzéseket tartalmazó üzleti tervnek fel kell vázolnia az ugyanabban a vonzaskörzetben található repülőtér forgalmára gyakorolt valószínűsíthető hatást.

115. Következésképpen a Bizottság kétségesnek tartja majd azokat a kilátásokat, melyek szerint egy veszteséges repülőtérnek sikerül elérni az összes működési költség fedezését az átmeneti időszak végén, ha egy másik repülőtér található ugyanabban a vonzaskörzetben.

(b) Az állami beavatkozás szükségessége

116. Annak elemzése érdekében, hogy az állami támogatás eredményesen valósítja-e meg a közös érdekű célkitűzést, először is azonosítani kell a támogatás által célzott problémát. Az állami támogatásnak azokra a helyzetekre kell irányulnia, amikor a támogatás olyan lényegi fejlődést eredményez, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani.

117. A kisebb repülőterek gyakran kedvezőtlenebb feltételekkel tudják kialakítani szolgáltatásaikat és nehezebben találnak magánbefektetőket, mint az Unióban található nagyobb repülőterek. Emiatt a jelenlegi piaci körülmények között előfordulhat, hogy a kisebb repülőterek állami finanszírozás nélkül nehezen biztosítják a működésük finanszírozását.

118. A jelenlegi piaci feltételek között a magas állandó költségek miatt a működési költségek állami finanszírozása iránti igény rendszerint a repülőtér méretétől függ, kisebb repülőterek esetében jellemzően arányosan magasabb. A Bizottság véleménye szerint, a jelen piaci körülmények között, a következő repülőtér-kategóriák, valamint azok pénzügyi képessége az alábbiak szerint azonosíthatók be:

a) azon repülőterek, amelyek utasforgalma legfeljebb évi 200 000 fő előreláthatóan nem tudják fedezni a beruházási és a működési költségeik nagy részét;

b) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 200 000 és 700 000 fő közé tehető, esetleg nem tudják fedezni működési költségeik nagy részét;

c) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 700 000 és 1 millió fő közé tehető, általában képesek fedezni működési költségeik nagyobb részét;

d) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 1-3 millió fő közé tehető, általában képesek fedezni a működési kiadásait, valamint a beruházási kiadások egy részét;

e) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente meghaladja a 3 millió főt, működése általában nyereséges, és képesek fedezni az összes működési költségeiket.

119. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a működési támogatás engedélyezéséhez a repülőtér éves forgalma nem haladhatja meg a 3 millió utast⁽⁹¹⁾.

(c) Az állami támogatás szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága

120. A tagállamoknak bizonyítaniuk kell, hogy a támogatás megfelelő a kitűzött cél elérése vagy a támogatással orvosolni kívánt problémák megoldása szempontjából. Egy támogatási intézkedés nem tekintendő összeegyeztethetőnek a belső piaccal, amennyiben ugyanaz a célkitűzés elérhető más, kevésbé torzító szakpolitikai eszközökkel vagy támogatási eszközökkel⁽⁹²⁾.

121. A repülőtér hatékony irányításának megfelelő ösztönzése érdekében a támogatási összeget előzetesen meg kell határozni főszabály szerint olyan rögzített átalányösszegeként, amely 10 éves átmeneti időre fedezi az (egy előzetes üzleti terv alapján meghatározott) működésfinanszírozási hiányt. A fenti okokból a támogatási összeg utólagos emelése főszabály szerint nem tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal. A tagállam megteheti, hogy egy előzetesen rögzített összeget fizet ki előre egy összegben vagy például éves alapon történő részletfizetés formájában.

122. Kivételes körülmények között amennyiben nagyfokú bizonytalanság övezi a költségek és a bevételek jövőbeni alakulását, és a hatóság komoly információs aszimmetriával szembesül, a hatóság olyan ellentételezési modellt fogadhat el, amely az átmeneti időszak kezdetén fennálló kezdeti működésfinanszírozási hiányon alapul. A kezdeti működésfinanszírozási hiányt a működésfinanszírozási hiányok átlagaként kell meghatározni (azaz a bevételek által nem fedezett működési költségek összegeként) az átmeneti időszak kezdetét megelőző három évre vonatkozóan (pl. 2009 és 2013 között).

123. A Bizottság lehetőség szerint arra bátorítja a tagállamokat, hogy dolgozzanak ki nemzeti rendszereket az állami finanszírozás főbb elvei vonatkozásában, valamint jelöljék meg a repülőterek tervezett állami finanszírozásának főbb jellegzetességeit. A keretrendszerek biztosítják az állami pénzeszközök következetes felhasználását, csökkentik a kisebb engedélyező hatóságok közigazgatási terheit és felgyorsítják az egyedi támogatási intézkedések végrehajtását. Ezen túlmenően a Bizottság arra ösztönzi a tagállamokat, hogy adjanak világos iránymutatást a regionális repülőterek, valamint az ezeket a repülőtereket használó légitársaságok állami támogatásának végrehajtását illetően.

(d) Az ösztönző hatás megléte

124. A működési támogatás akkor fejt ki ösztönző hatást, ha a működési támogatás hiányában, valamint a beruházási támogatás lehetséges jelenlétében és a forgalom szintjét figyelembe véve az érintett repülőtér gazdasági tevékenysége valószínűleg jelentős mértékben csökkenne.

(e) A támogatási összeg arányossága (minimumra korlátozott támogatás):

125. Az arányosság érdekében a repülőtereknek nyújtott működési támogatást a támogatott tevékenység elvégzéséhez szükséges minimális szintre kell korlátozni.

126. A repülőtér üzleti tervének elő kell készítenie az összes működési költség fedezését az átmeneti időszak végéig. Ezen üzleti terv kulcsfontosságú paraméterei elválaszthatatlan részét képezik majd a Bizottság összeegyeztethetőségi értékelésének.

127. Az összes működési költség fedezését mindegyik repülőtér másképpen éri el, attól függően, hogy mekkora a repülőtér kezdeti működésfinanszírozási hiánya az átmeneti időszak kezdetén. Az átmeneti időszak 2014. április 4-én kezdődik.

⁽⁹¹⁾ Átlagos éves utasforgalom a támogatás bejelentését, vagy – nem bejelentett támogatás esetén – tényleges nyújtását vagy kifizetését megelőző két pénzügyi év folyamán. Újjonnan létrehozott, személyszállítást végző repülőtér esetén az előre jelzett átlagos éves utasforgalom a kereskedelmi légi utasszállítás megkezdését követő két üzleti év folyamán. Ezek a küszöbértékek egy útra vonatkoznak. Ez azt jelenti, hogy az adott repülőterre utazó, majd onnan visszatérő utas kétszer számítandó; a küszöbértékek egyedi útvonalakra vonatkoznak. Ha egy repülőtér repülőterek csoportjának tagja, akkor az utasforgalom az egyes repülőterekre vonatkozóan kerül megállapításra.

⁽⁹²⁾ Lásd még a 91 pontot.

128. Mindenesetre a maximális megengedhető támogatás összegét 10 éves időtartam során az eredetileg fedezett működési költségek 50%-ra kell csökkenteni⁽⁹³⁾. Például ha egy kisebb repülőtér éves átlagos működésfinanszírozási hiánya a 2009-től 2013-ig terjedő időszakban 1 millió EUR, akkor a repülőtérnek előzetesen, rögzített átalányösszegként 1 év alatt adható működési támogatás maximális összege 5 millió EUR (50% x 1 millió x 10) lenne. További működési támogatást nem lehet engedélyezni a szóban forgó repülőtérnek.

129. Legkésőbb 10 évvel az átmeneti időszak kezdete után minden repülőtérnek el kell érnie a száz százalékos működésköltség-fedezeti arányt, és ezt követően a repülőterek számára nyújtott működési támogatás nem tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal, az általános állami támogatási szabályoknak – mint például az általános gazdasági érdekű szolgáltatások finanszírozására vonatkozó szabályoknak – megfelelően nyújtott működési támogatás kivételével.

130. A jelenlegi piaci feltételek között előfordulhat, hogy az évi legfeljebb 700 000 utasforgalommal rendelkező repülőterek egyre nehezebben tudják elérni a teljes költségfedezetet a 10 éves átmeneti időszak alatt. Emiatt az évente átlagosan legfeljebb 700 000 fős utasforgalmat bonyolító repülőterek esetében a maximálisan megengedhető támogatási összeg a kezdeti működésfinanszírozási hiány 80%-a az átmeneti időszak kezdetétől számított öt éven keresztül. Például ha egy kisebb repülőtér éves átlagos működésfinanszírozási hiánya a 2009-től 2013-ig terjedő időszakban 1 millió EUR, akkor a repülőtérnek előzetesen, rögzített átalányösszegként 1 év alatt adható működési támogatás maximális összege 4 millió EUR (80% x 1 millió x 5) lenne. A Bizottság négy évvel az átmeneti időszak kezdetét követően újra fogja értékelni az ilyen repülőterek különleges elbánás iránti igényét és a teljes működésköltség-fedezettség jövőbeli kilátásait, különös tekintettel a változó piaci feltételekre és nyereségességi kilátásokra.

(f) A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése

131. A működési támogatás összeegyeztethetőségének értékelésekor a Bizottság a verseny torzulását és a kereskedelemre gyakorolt hatást fogja figyelembe venni. Amennyiben egy repülőtér ugyanabban a vonzásokörzetben található mint egy másik, kihasználatlan kapacitású repülőtér, a megalapozott utas- és áruforgalmi előrejelzéseket tartalmazó üzleti tervnek fel kell vázolnia az ugyanabban a vonzásokörzetben található repülőterek forgalmára gyakorolt valószínűsíthető hatást.

132. Az ugyanabban a vonzásokörzetben található repülőtérnek szánt működési támogatás csak akkor lesz a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető, ha a tagállam bebizonyítja, hogy az ugyanabban a vonzásokörzetben található valamennyi repülőtér képes lesz elérni az összes működési költség fedezetét az átmeneti időszak végére.

133. A további versenytorzulások korlátozása érdekében a repülőtérnek valamennyi potenciális használó számára nyitottnak kell lennie, és nem tartható fenn egy konkrét felhasználó számára. Fizikailag korlátozott kapacitás esetén az allokálást érvényes, objektív és megkülönböztetésmentes kritériumok alapján kell végezni.

134. Ezenkívül a versenyre és kereskedelemre gyakorolt kedvezőtlen hatások korlátozása érdekében a Bizottság a repülőtereknek nyújtott működési támogatást 2014. április 4-étől 10 éves átmeneti időszakra fogja jóváhagyni. Négy évvel az átmeneti időszak kezdete után a Bizottság újra fogja értékelni az évente átlagosan legfeljebb 700 000 fős utasforgalmat bonyolító repülőterek helyzetét.

A támogatási programokra és az egyedi támogatási intézkedésekre vonatkozó bejelentési követelmények:

135. A tagállamokat határozottan ösztönözzük, hogy inkább a repülőterek finanszírozásához nyújtott működési támogatásra vonatkozó nemzeti programokat jelentsék be, ne pedig az egyes repülőterekre vonatkozó egyedi támogatási intézkedéseket. Ennek az a célja, hogy csökkentse a tagállami hatóságokra és az Európai Bizottságra nehezedő adminisztratív terhet.

136. A verseny torzulásának magasabb kockázata miatt az alábbi támogatási intézkedéseket minden esetben egyenként be kell jelenteni:

- a) a támogatás bejelentését megelőző két üzleti év során 200 000 tonnánál több rakományt kezelő, utas- és teherszállítást egyaránt végző repülőtér finanszírozásához nyújtott működési támogatás;
- b) a repülőtérnek nyújtott működési támogatás, ha annak helyétől számított 100 kilométeres sugarú körön, illetve gépjárművön, buszon, vonaton vagy nagysebességű vonaton 60 perc utazással töltött időn belül más repülőterek találhatók.

Az átmeneti időszak kezdete előtt nyújtott támogatás

⁽⁹³⁾ Egy olyan repülőtér vonatkozásában, amelynek az átmeneti időszak elején tapasztalt kezdeti működésköltség-fedezettől 10 év után sikerül eljutnia az összes működési költség fedezéséig, az 50%-os intenzitás 10 évre vonatkozó finanszírozási hiánynak felel meg.

137. Az átmeneti időszak kezdete előtt nyújtott működési támogatás, ideértve a 2014. április 4-ét megelőzően kifizetett támogatást is, összegegyeztethetőnek lehet nyilvánítani a fedezetlen működési költségek teljes összegének mértékében, amennyiben az 5.1.2. szakaszban meghatározott feltételek teljesülnek, kivéve a 115, 119, 121., 122., 123., 126. – 130., 132, 133 és 134 pontokat. 2014. április 4-eközöttétele előtt nyújtott működési támogatás összegegyeztetetőségének értékelésekor a Bizottság a versenytorzulásokat fogja figyelembe venni.

5.2. Légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás

138. A 15. pontban leírtak alapján a légitársaságok számára új útvonal indítására nyújtott állami támogatás – amelynek célja egy régió összeköttetésének javítása – a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összegegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal ha a 79. pontba foglalt feltételek a 139–153. pontokba foglaltak szerint egyidejűleg teljesülnek.

(a) Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás:

139. A repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás akkor minősül közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulásnak, ha:

- a) új útvonalak indításával növeli az Unió polgárainak mobilitását és javítja a régiók összeköttetését; vagy
- b) elősegíti a távoli területek regionális fejlődését.

140. Amennyiben az útvonal által biztosítandó összeköttetést már nagysebességű vasúti szolgáltatás vagy azonos vonzáskörzetben található másik repülőtér – különösen az utazás hossza tekintetében – ugyanolyan feltételek mellett biztosítja, az ilyen légi útvonal nem tekinthető jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulásnak.

(b) Az állami beavatkozás szükségessége:

141. A kisebb repülőterek gyakran kedvezőtlenebb feltételek között tudják kialakítani szolgáltatásaikat, mint az Unióban található nagyobb repülőterek. A légitársaságok emellett nem mindig készek arra, hogy vállalják az ismeretlen és még ki nem próbált repülőterekről indított új útvonalak kockázatát, és megfelelő ösztönzők nem lehetnek erre.

142. Ezen az alapon, az indulási célú támogatás csak akkor minősül összegegyeztethetőnek olyan útvonalak tekintetében, amelyek évi 3 milliónál kisebb utasforgalommal rendelkező repülőteret⁽⁹⁴⁾ kötnek össze egy másik uniós repülőterrel az európai közös légtéren belül⁽⁹⁵⁾.

143. Távoli területen található repülőteret egy másik (az európai közös légtéren belül vagy kívül elhelyezkedő) repülőterrel összekötő járatok számára indulási célú támogatás összegegyeztethető lesz az érintett repülőterek méretétől függetlenül.

144. Az évi 3 millió főnél nagyobb⁽⁹⁶⁾ és 5 millió főnél kisebb utasforgalommal rendelkező, nem távoli területeken található repülőterek közötti útvonalak számára nyújtott indulási célú támogatás a belső piaccal csak kizárólag kellően indokolt rendkívüli esetben tekinthető összegegyeztethetőnek.

145. Az évi 5 millió főnél nagyobb utasforgalommal rendelkező, nem távoli területeken elhelyezkedő repülőteret összekötő útvonalakhoz nyújtott indulási célú támogatást nem lehet a belső piaccal összegegyeztethetőnek tekinteni.

(c) Az állami támogatás szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága

146. A tagállamoknak bizonyítaniuk kell, hogy a támogatás megfelelő a kitűzött cél elérése vagy a támogatással orvosolni kívánt problémák megoldása szempontjából. Egy támogatási intézkedés nem tekintendő összegegyeztethetőnek a belső piaccal, amennyiben ugyanaz a célkitűzés elérhető más, kevésbé torzító szakpolitikai eszközökkel⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁴⁾ Átlagos éves utasforgalom a támogatás bejelentését, vagy – nem bejelentett támogatás esetén – tényleges nyújtását vagy kifizetését megelőző két pénzügyi év folyamán. Újjonnan létrehozott, személyszállítást végző repülőtér esetén az előre jelzett átlagos éves utasforgalmat kell mérlegelni a kereskedelmi légi utasszállítás megkezdését követő két üzleti év folyamán. Ezek a küszöbértékek egy útra vonatkoznak. Ez azt jelenti, hogy az adott repülőterre utazó, majd onnan visszatérő utas kétszer számítandó; a küszöbértékek egyedi útvonalakra vonatkoznak.

⁽⁹⁵⁾ A Tanács és az Európai Unió tagállamainak a Tanács keretében ülésező képviselőinek 2006. június 9-i 2006/682/EK határozata az Európai Közösség és tagállamai és az Albán Köztársaság, a Bolgár Köztársaság, Bosznia és Hercegovina, az Egyesült Nemzetek Ideiglenes Koszovói Közigazgatási Missziója, a Horvát Köztársaság, az Izlandi Köztársaság, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, a Montenegrói Köztársaság, a Norvég Királyság, Románia és a Szerb Köztársaság között európai közös légtér (EKLT) létrehozásáról szóló többoldalú megállapodás aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról (HL L 285., 2006.10.16., . o.)

⁽⁹⁶⁾ Lásd még a 94. lábjegyzetet.

⁽⁹⁷⁾ Lásd még a 91. lábjegyzetet.

147. A légitársaság által készített előzetes üzleti terv kilátásba helyezi, hogy a támogatásban részesülő útvonal legalább is 3 év elteltével az állami finanszírozás nélkül is nyereségesse válik a légitársaság számára. Az útvonalra vonatkozó üzleti terv hiányában a légitársaságnak visszavonhatatlan kötelezettségvállalást kell tennie a repülőter felé, hogy az útvonalat legalább annyi ideig működteti, ameddig indulási célú támogatásban részesült.

(d) Az ösztönző hatás megléte

148. A működési támogatás akkor fejt ki ösztönző hatást, ha a támogatás hiányában az érintett repülőtér gazdasági tevékenysége valószínűleg nem növekedne. Például nem indították volna el az új útvonalat.

149. Az új útvonal csak a támogatásigénylő formanyomtatvány támogatást nyújtó hatósághoz történő benyújtását követően indulhat be. Ha az új útvonal a támogatásigénylő formanyomtatvány támogatást nyújtó hatósághoz történő benyújtása előtt indul be, akkor az adott indulási célú támogatással kapcsolatban nyújtott bármilyen támogatás nem tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek.

(e) A támogatási összeg arányossága (minimumra korlátozott támogatás):

150. Az indulási célú támogatás az adott útvonalhoz kapcsolódó repülőtéri díjak 50%-át fedezheti legfeljebb hároméves időszakra vonatkozóan. Az elszámolható költségek az adott útvonalhoz kapcsolódó repülőtéri díjak.

(f) A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése

151. A versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése érdekében amennyiben az útvonal által biztosítandó összeköttetést (pl. városok között) már nagysebességű vasúti szolgáltatás vagy azonos vonzaskörzetben található másik repülőtér – az utazás hossza tekintetében – ugyanolyan feltételek mellett biztosítja, az ilyen légi útvonal nem jogosult indulási célú támogatásra.

152. Minden olyan közjogi szervezetnek, amely egy légitársaságnak – akár valamely repülőtér érintésével, akár anélkül – új útvonal indításához támogatások odaítélését tervezi, kellő határidőn belül és megfelelő módon nyilvánosságra kell hoznia annak érdekében, hogy minden érdekelt légitársaság felajánlhassa szolgáltatásait.

153. Az indulási célú támogatás nem kombinálható a légi útvonalak üzemeltetéséhez nyújtott más típusú támogatásokkal.

A támogatási programokra és az egyedi támogatási intézkedésekre vonatkozó bejelentési követelmények:

154. A tagállamokat határozottan ösztönözzük, hogy inkább a repülőterek finanszírozásához nyújtott működési támogatásra vonatkozó nemzeti programokat jelentsék be, ne pedig az egyes repülőterekre vonatkozó egyedi támogatási intézkedéseket. Ennek az a célja, hogy csökkentse a tagállami hatóságokra és a Bizottságra nehezedő adminisztratív terhet.

155. A verseny torzulásának magasabb kockázata miatt az évi 3 millió fő feletti átlagos utasforgalommal rendelkező, és nem távoli területeken található repülőtereknek nyújtott indulási támogatást minden esetben egyenként be kell jelenteni.

6. A SZERZŐDÉS 107. CIKKE (2) BEKEZDÉSÉNEK A) PONTJA SZERINTI SZOCIÁLIS JELLEGŰ TÁMOGATÁS

156. A légi szállítási szolgáltatások szociális jellegű támogatása az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében akkor tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal, amennyiben egyidejűleg teljesülnek az alábbi követelmények:⁽⁹⁸⁾

- a) a támogatást valóban a végső fogyasztóknak kell megkapniuk;
- b) a támogatásnak szociális jellegűnek kell lennie, vagyis főszabály szerint csupán az adott útvonalon utazó utasok egyes kategóriáira terjedhet ki (például a gyermekekre, a fogyatékos személyekre vagy az alacsony jövedelemmel rendelkezőkre, diákokra, idős személyekre stb.); amennyiben azonban az érintett útvonal távoli területeket, mint például legkülső régiót, szigeteket, vagy ritkán lakott területet köt össze, a támogatás e régió teljes lakosságát lefedheti;

⁽⁹⁸⁾ Lásd például az egyedi fogyasztóknak nyújtott szociális jellegű támogatás értékelése tekintetében: A Bizottság 2006. május 16-i N169/2006. sz. határozata – Egyesült Királyság – A Skót-felföldön és a skót szigeteken légi szolgáltatások nyújtására irányuló, szociális jellegű támogatás, (HL C 272., 2006.11.9., 10. o.); a Bizottság 2007. december 11-i N471/2007. sz. határozata – Portugália – Auxílios sociais aos passageiros residentes na Região Autónoma da Madeira e aos estudantes, nas ligações aéreas entre o Continente e a Madeira [A Madeira Autonóm Régióban lakó utasoknak és diákoknak nyújtott szociális támogatások a portugál szárazföld és az autonóm régió közötti légi közlekedés terén], (HL C 46., 2008.2.19., 2. o.); valamint a Bizottság 2011. január 5-i N426/2010. sz. határozata – Franciaország – Régime d'aides à caractère social au bénéfice de certaines catégories de personnes ayant leur résidence habituelle dans la Région Réunion [Szociális jellegű támogatási rendszer a Réunion és Franciaország közötti légi szolgáltatásokat igénybe vevő utasok egyes kategóriái számára] (HL C 71., 2011.3.5., 5. o.).

c) a támogatást a szolgáltatások eredetére vonatkozó megkülönböztetés nélkül kell biztosítani, vagyis függetlenül attól, hogy mely légitársaságok üzemeltetik a szolgáltatásokat.

157. A tagállamokat határozottan ösztönözzük, hogy inkább a repülőterek finanszírozásához nyújtott működési támogatásra vonatkozó nemzeti programokat jelentsék be, ne pedig az egyes repülőterekre vonatkozó egyedi támogatási intézkedéseket.

7. TÁMOGATÁSHALMOZÓDÁS

158. Az ezen iránymutatás szerint megállapított maximális támogatási intenzitást attól függetlenül kell alkalmazni, hogy a támogatott projekthez nyújtott támogatást teljes egészében állami forrásokból finanszírozzák-e, vagy azt részben az Európai Unió finanszírozza.

159. Az ezen iránymutatás alapján engedélyezett támogatás nem kombinálható más állami támogatással, csekély összegű (*de minimis*) támogatással vagy más formájú uniós finanszírozással, ha annak eredményeként a támogatás intenzitása meghaladná az ezen iránymutatásban meghatározottat.

8. ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

8.1. Éves jelentéstétel

160. A 659/1999/EK rendeletben és a 794/2004/EK bizottsági rendeletben⁽⁹⁹⁾ foglalt követelményekkel összhangban a tagállamoknak éves jelentést kell benyújtaniuk a Bizottsághoz. Az éves jelentéseket a Bizottság internetes oldalán teszik közzé.

8.2. Átláthatóság

161. A Bizottság megítélése szerint az Európai Unióban az állami támogatások átláthatóságát javító további intézkedésekre van szükség. Különösen annak érdekében kell lépéseket tenni, hogy a tagállamok, a gazdasági szereplők, az érdeklődő közvélemény és a Bizottság könnyen hozzáférhessen a légi közlekedési ágazatban alkalmazandó támogatási programok teljes szövegéhez, valamint az azok alapján nyújtott egyedi támogatási intézkedésekkel kapcsolatos, megfelelő információkhoz.

162. A tagállamoknak egy, az állami támogatásokat összefoglaló, országos vagy regionális szintű weboldalon az állami támogatásokra vonatkozóan az alábbi információkat kell közzétenniük:

- a) a jóváhagyott támogatási program vagy egyedi támogatás nyújtásáról szóló határozat és végrehajtási rendelkezéseinek teljes szövege,
- b) a támogatást nyújtó hatóság megnevezése;
- c) az egyéni kedvezményezettek megnevezése, az egyéni kedvezményezetteknek nyújtott támogatás formája és összege, a folyósítás időpontja, a vállalkozás típusa (kkv / nagyvállalat), a (NUTS II. szintűnek megfelelő) régió, ahol a kedvezményezett található, valamint a fő gazdasági ágazat, amelyben a kedvezményezett tevékenykedik, NACE-csoport szintjén; ettől a követelménytől el lehet tekinteni a 200 000 EUR összegűnél alacsonyabb egyedi támogatások nyújtása esetén.

163. Az információkat a támogatást odaítélő határozat meghozatalát követően közzé kell tenni, legalább 10 évig meg kell őrizni, és korlátozás nélkül elérhetővé kell tenni a nyilvánosság számára⁽¹⁰⁰⁾.

8.3. Nyomon követés

164. A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy részletes nyilvántartást vezessenek az ezen iránymutatás szerint állami támogatás nyújtást tartalmazó intézkedésekről. E nyilvántartásoknak valamennyi olyan információt tartalmazniuk kell, amely szükséges annak megállapításához, hogy betartották-e különösen az elszámolható költségekre és a megengedhető maximális támogatási intenzitásra vonatkozó összeegyeztethetőségi feltételeket. Ezeket a nyilvántartásokat a támogatás nyújtásának dátumától számított 10 évig meg kell őrizni, és kérelemre a Bizottság rendelkezésére kell bocsátani.

165. Annak érdekében, hogy a Bizottság nyomon tudja követni a repülőtereknek nyújtott működési támogatás fokozatos kivonásának előrehaladását és annak a versenyre gyakorolt hatását, a tagállamoknak rendszeresen (évente) jelentést kell benyújtaniuk a működési támogatás csökkentésének előrehaladásáról minden egyes, ilyen támogatásból részesülő repülőterre vonatkozóan. Bizonyos esetekben ellenőrző megbízottat lehet kinevezni a támogatás engedélyezését övező feltételek és kötelezettségek teljesítésének biztosítása érdekében.

⁽⁹⁹⁾ A Bizottság 2004. április 21-i 794/2004/EK rendelete az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról, (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.).

⁽¹⁰⁰⁾ Ezeket az információkat rendszeresen (például 6 havonta) naprakészé kell tenni, és nem védett formátumban kell közzétenni.

8.4. Értékelés

166. A verseny és a kereskedelem torzulásának további mérséklése érdekében a Bizottság egyes programok esetében előírhatja, hogy azok időtartamát korlátozzák, és végezzék el azok értékelését. Az értékelést mindenképp olyan programok esetében kell elvégezni, amelyeknél a lehetséges torzulás mértéke különösen nagy, vagyis amelyeknél a végrehajtás kellő időben történő felülvizsgálata nélkül a verseny jelentős mértékben korlátozódhat.

167. Tekintve az értékelés céljait, továbbá annak érdekében, hogy ne terheljék aránytalanul a tagállamokat és a kisebb támogatási intézkedéseket, ez a követelmény kizárólag a nagy támogatási költségvetéssel rendelkező és új jellemzőket tartalmazó támogatási programok esetében, illetve jelentős piaci, technológiai vagy szabályozási változás előrejelzése esetén írható elő. Az értékelést az állami támogatást nyújtó hatóságtól független szakértőnek kell végeznie közös módszertan⁽¹⁰¹⁾ alapján, és nyilvánosságra kell azt hozni.

168. Ahhoz, hogy a Bizottság megvizsgálhassa a támogatási program meghosszabbításának lehetőségét, az értékelést megfelelő időben – és a program lejártakor minden esetben – be kell nyújtani a Bizottság számára. Az elvégzendő értékelés pontos terjedelmét és végrehajtásának módját a támogatási programot jóváhagyó határozatban kell meghatározni. Az összes hasonló célra irányuló későbbi támogatási intézkedés során figyelembe kell venni az értékelés eredményeit.

8.5. Megfelelő intézkedések

169. A tagállamoknak szükség esetén módosítaniuk kell meglévő programjaikat, hogy összhangba hozzák azokat ezzel az iránymutatással legkésőbb 2014. április 4-ét követő 12 hónapon belül.

170. Felkérjük a tagállamokat, hogy 2014. április 4-ét követő két hónapon belül ehhez az iránymutatáshozadják kifejezett, feltétel nélküli beleegyezésüket. Válaszadás hiányában a Bizottság azt feltételezi, hogy az adott tagállam nem ért egyet a javasolt intézkedésekkel.

8.6. Alkalmazás

171. Az iránymutatásban szereplő elvek 2014. április 4-ét követően alkalmazandók. Ez az iránymutatás, ettől az időponttól az 1994. évi légi közlekedési iránymutatás és a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás helyébe lép.

172. A légi közlekedési ágazat fejlődésének, és különösen liberalizációjának fényében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a jogellenes állami támogatások értékelésére vonatkozó szabályok meghatározásáról szóló közleménye⁽¹⁰²⁾ nem alkalmazandó 2014. április 4-ét megelőzően repülőtereknek nyújtott jogellenes működési támogatásokkal kapcsolatos, folyamatban lévő ügyekben. Viszont a Bizottság alkalmazni fogja az ezen iránymutatásban megállapított elveket a repülőtereknek és légitársaságoknak nyújtott működési támogatásokkal (folyamatban lévő bejelentésekkel és jogellenes, be nem jelentett támogatásokkal) kapcsolatos valamennyi ügyben, még abban az esetben is, ha 2014. április 4-ét megelőzően nyújtották a támogatást.

173. A repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás tekintetében a Bizottság az ebben az iránymutatásban foglalt elveket fogja alkalmazni 2014. április 4-ét követően valamennyi bejelentett támogatási intézkedésre vonatkozóan amelyek tekintetében határozatot kell hoznia, még akkor is, ha a projekteket ezen időpont előtt jelentették be. 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.

174. A légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás tekintetében a Bizottság ebben az iránymutatásban foglalt elveket fogja alkalmazni valamennyi bejelentett indulási célú támogatási intézkedésre vonatkozóan, amellyel kapcsolatban 2014. április 4-ét követően kell határozatot hoznia, még akkor is, ha az intézkedéseket ezen időpont előtt jelentették be. A jogellenes állami támogatás értékelésére alkalmazandó szabályok megállapításáról szóló bizottsági közleménnyel összhangban a Bizottság a légitársaságoknak nyújtott jogellenes támogatásokra a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos szabályokat alkalmazza. Ennek megfelelően a Bizottság az ebben az iránymutatásban foglalt elveket nem fogja alkalmazni a légitársaságoknak 2014. április 4-ét megelőzően nyújtott jogellenes indulási célú támogatás esetén.

⁽¹⁰¹⁾ Ilyen közös módszertant a Bizottság biztosíthat.

⁽¹⁰²⁾ A Bizottság közleménye a jogellenes állami támogatások értékelésére alkalmazandó szabályok meghatározásáról (HL C 119., 2002.5.22., 22. o.).

8.7. Felülvizsgálat

175. A Bizottság bármikor elvégezheti ezen iránymutatás értékelését, és arra 2014. április 4-ét követő legkésőbb hat éven belül sort kerít. Ez az értékelés a tényszerű információkra, valamint a Bizottság által – a tagállamok és az érdekeltek által szolgáltatott adatok alapján – lefolytatott széles körű konzultációkra épül. A Bizottság újra fogja értékelni az évente átlagosan legfeljebb 700 000 fős utasforgalmat bonyolító repülőterek helyzetét annak érdekében, hogy meghatározza az ilyen kategóriájú repülőtereknek nyújtott működési támogatásra vonatkozó külön összeegyeztethetőségi szabályok fenntartásának szükségességét a működési költségek teljes körű fedezésének jövőbeli eshetőségének figyelembevételével, különös tekintettel a piaci feltételek és a nyereségességi kilátások változására.

176. A tagállamokkal való tanácskozás után a Bizottság – fontos versenypolitikai vagy közlekedéspolitikai megfontolásokra hivatkozva – módosíthatja az iránymutatást.

I.MELLÉKLET

Az összeegyeztethetőségi feltételek áttekintése

Táblázat 1

A repülőtereknek nyújtott támogatásra vonatkozó összeegyeztethetőségi feltételek áttekintése

Összeegyeztethetőségi feltételek	Repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás	Repülőtereknek nyújtott működési támogatás
a) Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás:	<ul style="list-style-type: none"> — Fokozott mobilitás az Európán belüli járatok hozzáférési pontjainak létrehozása által — A nagyobb gyűjtő-elosztó repülőterek forgalomtorlódásának kezelése — A regionális fejlődés elősegítése <p>A repülőterek megsokszorozódása és a kihasználatlan kapacitás a kielégítő közép távú használati kilátások hiányában nem járul hozzá a jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez.</p>	
b) Az állami beavatkozás szükségessége	<p><3 millió utas</p> <p>>3-5 millió utas, bizonyos egyedi körülmények esetén</p> <p>>5 millió utas csak nagyon kivételes körülmények esetén</p>	<3 millió utas
c) A támogatási intézkedés megfelelése	<p>A támogatási intézkedésnek megfelelő szakpolitikai eszköznek kell lennie a közös érdekű célkitűzés kezeléséhez</p>	
	Kevésbé torzító jellegű támogatási eszközök (garanciák, kedvezményes kamatozású kölcsönök stb.) megfontolása	Előzetesen, rögzített összegként, amely legfeljebb 10 éves átmeneti időre fedezi az (egy előzetes üzleti terv alapján meghatározott) működési költségek finanszírozási hiányát.
d) Ösztönző hatás	Jelen van, ha a beruházásra nem vagy eltérő mértékben kerül volna sor (kontrafaktuális vagy finanszírozási hiány elemzés előzetes üzleti terv alapján)	Jelen van, ha a repülőtér gazdasági tevékenységi szintje hiányában jelentősen alacsonyabb lenne
e) A támogatás arányossága (minimumra korlátozott támogatás)		
Elszámolható költségek:	A repülőtéri infrastruktúrába és eszközökbe való beruházások költségei, a nem repüléstechnikai tevékenységek beruházási költségeinek kivételével	A repülőtér működési költségeinek finanszírozási hiánya
Maximális lehetséges támogatási intenzitások:	<p>3-5 millió maximum 25 %</p> <p>1-3 millió maximum 50 %</p> <p><1 millió maximum 75 %</p>	<p>Az átmeneti időszak alatt: A kezdeti működési finanszírozási hiány 50%-a, az átmeneti időszakot megelőző 5 év (2009–2013) átlagaként számolva</p> <p>A 10 éves átmeneti időszakot követően: nincs megengedett működési támogatás (kivéve ha horizontális szabályok alapján adják meg)</p>
Kivételek:	A távoli területeken elhelyezkedő repülőterek számára (méretüktől függetlenül) a maximális támogatási intenzitás a repülőtéri infrastrukturális beruházásokhoz nyújtott beruházási támogatáshoz legfeljebb 20%-ig növelhető	<700 000 évi utasforgalommal rendelkező repülőterek esetében: A kezdeti működési költségek támogatási/finanszírozási hiányának 80%-a az átmeneti időszakot követő 5 éven át

Összeegyeztethetőségi feltételek	Repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás	Repülőtereknek nyújtott működési támogatás
	<p>Az <1 millió utas/év forgalmú, peremterületeken található repülőterek számára: az intenzitás egyedileg megítélt esetekben, különleges körülmények között meghaladhatja a 75%-ot</p> <p>Átköltözés esetében: az átlagos forgalomtól függetlenül felmérésre kerül az arányosság, szükségesség és a maximális támogatási intenzitás</p> <p>Az >5 millió utas/év forgalmú repülőterek számára: csak nagyon kivételes, egyértelmű piaci hiányosságokat mutató körülmények esetében, figyelembe véve a beruházás nagyságát és a versenyre gyakorolt torzító hatásokat</p>	
<p>f) A tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése</p>	<p>Valamennyi potenciális használó számára nyitott, nem pedig egy konkrét használó számára tartják fenn</p> <p>Az <5 millió utas/év forgalmú repülőterek esetében: előzetesen rögzített összeg vagy pedig a repülőtér üzleti tervén alapuló beruházási kiadások támogatási hiánya ellentételezésére szolgáló éves részletek</p>	<p>A verseny torzulásának és a kereskedelemre való kihatásnak a felmérése</p> <p>Valamennyi potenciális használó számára nyitott, nem pedig egy konkrét használó számára tartják fenn</p> <p><700 000 évi utasforgalommal rendelkező repülőterek esetében: az átmeneti időszak kezdetétől számított négy év múlva újra felmérni</p>
<p>A támogatási programokra és az egyedi támogatási intézkedésekre vonatkozó bejelentési követelmények</p>	<p>Támogatási programok:</p> <ul style="list-style-type: none"> — <3 millió évi utasforgalommal rendelkező repülőterek <p>Egyedi bejelentések:</p> <ul style="list-style-type: none"> — >3 millió évi utasforgalommal rendelkező repülőterek — beruházási támogatás <1 millió évi utasforgalommal rendelkező, 75%-os támogatási intenzitást túllépő repülőterek részére — a repülőterek átköltöztetésére nyújtott beruházási támogatás — a támogatás bejelentését megelőző 2 üzleti év során 200 000 tonnánál több rakományt kezelő, utas- és teherszállítást egyaránt végző repülőterek — új személyforgalmi repülőtér létrehozása (beleértve meglévő repülőtér átalakítását); — meglévő repülőtértől 100 kilométeres sugarú körön, illetve 60 perc utazással töltött időn belül található repülőtér létrehozása vagy fejlesztése 	<p>Támogatási programok:</p> <ul style="list-style-type: none"> — <3 millió évi utasforgalommal rendelkező repülőterek <p>Egyedi bejelentések:</p> <ul style="list-style-type: none"> — a támogatás bejelentését megelőző 2 üzleti év során 200 000 tonnánál több rakományt kezelő, utas- és teherszállítást egyaránt végző repülőterek — más repülőterektől 100 kilométeres sugarú körön, illetve 60 perc utazással töltött időn belül található repülőtérnek nyújtott működési támogatás

Táblázat 2

A légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatásra vonatkozó összeegyeztethetőségi feltételek áttekintése

Öszeegyeztethetőségi feltételek	Légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás
a) Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás:	<ul style="list-style-type: none"> — Fokozott mobilitás az Európán belüli járatok hozzáférési pontjainak létrehozása által — A regionális fejlődés elősegítése <p>Ne sokszorozza meg a nagysebességű vasúti szolgáltatás vagy azonos vonzaskörzetben található, hasonló feltételeket nyújtó másik repülőtér által biztosított meglévő összeköttetést</p>
b) Az állami beavatkozás szükségessége	<ul style="list-style-type: none"> — <3 millió évi utasforgalommal rendelkező repülőterek — Távoli területekenban található repülőterek, méretüktől függetlenül — 3-5 milliós évi utasforgalommal rendelkező repülőterek csak kivételes körülmények között — Nincs indulási célú támogatás az 5 milliós évi utasforgalmat meghaladó repülőterektől légi összeköttetéshez
c) A támogatási intézkedés megfelelése	<ul style="list-style-type: none"> — Nem jogosult meglévő, hasonló összeköttetést biztosító nagysebességű vasúti szolgáltatás vagy azonos vonzaskörzetben található, hasonló feltételeket nyújtó másik repülőtér mellett — Előzetes, az útvonal legalább 3 év utáni nyereségességét mutató üzleti terv vagy visszavonhatatlan kötelezettségvállalás a légitársaság részéről, hogy az útvonalat legalább annyi ideig működtetni fogja, amennyi ideig az indulási célú támogatást kapta
d) Ösztönző hatás	<p>Jelen van, ha a támogatás hiányában az adott repülőtéren a légitársaság gazdasági tevékenységének szinte jelentősen alacsonyabb lenne, (például az új útvonalat nem indították volna el).</p> <p>Az új útvonal vagy az új menetrend csak a támogatás iránti kérelem megítélő hatósághoz történő benyújtását követően indulhat.</p>
e) A támogatás arányossága (minimumra korlátozott támogatás)	
— <i>Elszámolható költségek:</i>	Az útra vonatkozó repülőtéri költségek
— <i>Maximális lehetséges támogatási intenzitások:</i>	50% legfeljebb 3 éves időszakra
f) A tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése	<ul style="list-style-type: none"> — A hatóságoknak időben közzé kell tenniük a terveket, hogy valamennyi érdekelt légitársaságnak lehetősége legyen szolgáltatást felajánlani — Nincs kumuláció másfajta állami támogatással egy útvonal működtetésére
A támogatási programokra és az egyedi támogatási intézkedésekre vonatkozó bejelentési követelmények	<p>Támogatási programok:</p> <ul style="list-style-type: none"> — <3 millió évi utasforgalommal rendelkező repülőterek és távoli területeken elhelyezkedő repülőterek <p>Egyedi bejelentések:</p> <ul style="list-style-type: none"> — >3 millió évi utasforgalommal rendelkező repülőterek, kivéve a távoli területeken elhelyezkedő repülőtereket

3. táblázat

Szociális támogatás:**Összeegyeztethetőségi feltételek**

- a) A végső fogyasztóknak kell profitálniuk
 b) Társadalmi jellegűek:

Csak az utasok bizonyos kategóriáit fedí le (pl. speciális igényűeket, mint a gyerekek, fogyatékkal rendelkezők, alacsony bevételűek, tanulók, idősek stb.)

Kivéve: ha az érintett útvonal távoli területeken, így például legkülső régiókat, szigeteket, vagy ritkán lakott területeket köt össze, a támogatás e régió teljes lakosságát lefedhetné

- c) A szolgáltatást működtető légitársaság eredetére vonatkozó megkülönböztetés nélkül

4. táblázat

A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatás összeegyeztethetősége

A repülőtér mérete az átlagos forgalom alapján (utas / év)	Az alkalmazandó jogi keret	Bejelentési kötelezettség
A < 200 000 évi utasszámú repülőterek üzemeltetői az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó megbízás tartama alatt Légitársaságok az olyan szigetekkel való légi kapcsolatra nézve, ahol a forgalom < 300 000 utas évente	A Szerződés 106. cikkének (2) bekezdése 2012/21/EU határozat	Kivétel a bejelentési kötelezettség alól
Az évi 200 000 utasszámot meghaladó repülőterek az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó megbízás tartama alatt	A Szerződés 106. cikkének (2) bekezdése Általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó keretszabály	Bejelentés szükséges

A TAGÁLLAMOKTÓL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

Málta kormányának közleménye a szénhidrogének kutatására, feltárására és kitermelésére vonatkozó engedélyek megadásának és felhasználásának feltételeiről szóló 94/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján

(2014/C 99/04)

A fent említett irányelvhez kapcsolódóan az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* 2013. május 4-i C 127. számában közzétett, a máltai kormánytól származó (2013/C 127/04. számú) közlemény nyomán a Közlekedési és Infrastruktúráért Felelős Minisztérium ezúton kihirdeti, hogy a 4. terület 3. blokkja és az 5. terület immár állandó jelleggel rendelkezésre áll engedélyezésre akár feltárási engedély, akár feltárási és kitermelési engedély keretében.

E közleménnyel kapcsolatban további tájékoztatás a Közlekedési és Infrastruktúráért Felelős Minisztériumtól kérhető a következő címen: Continental Shelf Department, Ministry for Transport and Infrastructure, Block F, Antonio Maurizio Valperga Street, Floriana, FRN 1700, e-mail cím: dgcs.mti@gov.mt

V

(Hirdetmények)

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Összefonódás előzetes bejelentése

(Ügyszám: M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth)

Egyszerűsített eljárás alá vont ügy

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2014/C 99/05)

1. 2014. március 27-én az Európai Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet⁽¹⁾ 4. cikke szerint bejelentést kapott a Brookfield Asset Management Inc. (Kanada) végső irányítása alá tartozó Brookfield Infrastructure Fund GP II LLC (a továbbiakban: Brookfield, Egyesült Államok) és az A.P. Møller-Mærsk A/S (Dánia) végső irányítása alá tartozó APM Terminals North America Inc. (a továbbiakban: APMTNA, Egyesült Államok) által tervezett összefonódásról, amely szerint e vállalkozások részesedés vásárlása útján közös irányítást szereznek az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében az APM Terminals Elizabeth, LLC (a továbbiakban: APMT Elizabeth, Egyesült Államok) vállalkozás felett.

2. Az érintett vállalkozások üzleti tevékenysége a következő:

— a Brookfield esetében: vagyonkezelés ingatlan-, megújulóenergia-, infrastruktúra-beruházásokkal és magántőke-befektetésekkel,

— az APMTNA esetében: konténerterminál-üzemeltetéssel foglalkozik Észak-Amerikában, az Egyesült Államokban kilenc terminálban rendelkezik részesedéssel,

— az APMT Elizabeth esetében: konténerterminál-üzemeltető a New York-i Elizabeth Container Terminalon.

3. Az Európai Bizottság előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett összefonódás az összefonódás-ellenőrzési rendelet hatálya alá tartozhat, a végleges döntés jogát azonban fenntartja. Az Európai Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet szerinti egyes összefonódások kezelésére vonatkozó egyszerűsített eljárásról szóló közleménye⁽²⁾ szerint az ügyet egyszerűsített eljárásra utalhatja.

4. Az Európai Bizottság felhívja az érdekelt harmadik feleket, hogy az összefonódás kapcsán esetlegesen felmerülő észrevételeiket nyújtsák be az Európai Bizottságnak.

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o. (az összefonódás-ellenőrzési rendelet).

⁽²⁾ HL C 366., 2013.12.14., 5. o.

Az észrevételeknek a közzétételt követő tíz napon belül kell az Európai Bizottsághoz beérkezniük. Az észrevételeket az M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth hivatkozási szám feltüntetése mellett lehet eljuttatni a Bizottsághoz faxon (faxszám: +32 22964301), e-mailben a COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu címre vagy postai úton a következő címre:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

ISSN 1977-0979 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-518X (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU