

I

(Tájékoztatók)

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

**A REPÜLŐTEREK FINANSZÍROZÁSÁRA ÉS A REGIONÁLIS REPÜLŐTEREKRŐL
KÖZLEKEDŐ LÉGITÁRSASÁGOKNAK NYÚJTOTT INDULÁSI CÉLÚ ÁLLAMI
TÁMOGATÁSOKRA VONATKOZÓ KÖZÖSSÉGI IRÁNYMUTATÁSOKRÓL**

(2005/C 312/01)

(EGT vonatkozású szöveg)

1. BEVEZETÉS

1.1. Általános háttér

(1) Ezek az iránymutatások az európai égbolt megnyitásának általános keretébe illeszkednek, amelyen a Bizottság több mint tíz éven át dolgozott. Az 1993 óta érvényes liberalizációs intézkedések, az ún. „harmadik csomag” így lehetővé tette valamennyi, közösségi működési engedéllyel rendelkező légitársaság számára, hogy 1997 áprilisa óta korlátozás nélkül – beleértve a tarifális jellegűeket is – hozzáférjen a Közösségen belüli piachoz⁽¹⁾. Következésképpen annak érdekében, hogy polgáraiknak elérhető áron és területük egészén minőségi szolgáltatást nyújtsanak, azok a tagállamok, amelyek élni kívántak vele, pontosan meghatározott jogi keretben közszolgáltatási kötelezettségeket írhattak elő a járatok gyakorisága, pontossága, a férőhelyek száma, illetve az utasok egyes csoportjaira alkalmazott kedvezményes díjszabások vonatkozásában. E közszolgáltatási kötelezettségek meghatározása lehetővé tette, hogy a légi közlekedés teljes mértékben hozzájáruljon a gazdasági és társadalmi kohézióhoz, valamint a régiók kiegyensúlyozott fejlődéséhez.

(2) Ezekon túlmenően számos intézkedés született, például a résidőkiosztás⁽²⁾, a földi kiszolgálás⁽³⁾ vagy a számítógépes helyfoglalási rendszerek⁽⁴⁾ területén, annak érdekében, hogy a piac liberalizációja megfelelő keretbe illeszkedjen, és az ágazat szereplői közötti versenyhez biztosítottak legyenek az egyenlő feltételek. A közeljövőben új célirányos javaslatok felvetésére kerül sor ugyanezen területeken: a résidők vonatkozásában – első alkalommal kerül bemutatásra az a résidőkiosztási piaci mechanizmus, amely a nagy forgalmú repülőtereken a nagyobb mobilitás megteremtését célozza –, valamint a számítógépes helyfoglalási rendszerekhez és a földi kiszolgáláshoz való egyenlő hozzáférés területén. Ez utóbbi javaslat célja, hogy kedvezőbb piacrajutási lehetőségek biztosításával élénkítse a szolgáltatók közötti versenyt.

(3) Ezzel párhuzamosan az ágazat megnyitásához, amely természetesen jelentős hatást gyakorolt a hagyományos vagy *flag carrier* légitársaságok tevékenységére és magatartására, az állami támogatások szabályozásának szigorítása társult. Az egyszeri támogatás („one time-last time”) elvének a szerkezetátalakításra történő alkalmazása így lehetővé tette a leggyorsabban reagáló társaságok számára, hogy egy viszonylag védett működési módról egy rendes gazdasági szereplő magatartására térjenek át. Ezzel a légiközlekedési ágazat egészének szerkezetét is

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

⁽²⁾ A Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.).

⁽³⁾ A közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásáról szóló, 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv (HL L 272., 1996.10.25., 36. o.).

⁽⁴⁾ A számítógépes helyfoglalási rendszerek ügyviteli szabályzatáról szóló, 1989. július 24-i 2299/89/EGK tanácsi rendelet (HL L 220., 1989.7.29., 1. o.).

jelentős mértékben átalakulhatott; erre a szerkezetváltásra a légiközlekedési ágazat egészére jelentős hatással bíró 2001. szeptember 11-i eseményeket követően még inkább szükség volt. E konszolidáció tovább folytatódott a közelmúltban létrejött szövetségekkel, például az Air France és az Alitalia, a Lufthansa és az Austrian Airlines vagy az Iberia és a British Airways szövetségével, valamint szintén a közelmúltban az Air France és a KLM összefonódásával.

- (4) Az Európai Bíróság ún. *Open skies*⁽¹⁾ ítéletei is új lendületet adtak a légiközlekedési ágazatnak, megerősítve azt, hogy a Közösség a polgári légi közlekedés területén nemzetközi tárgyalási hatáskörrel rendelkezik. Ezen ítéleteknek igen nagy a tétje, mivel egyaránt ösztönzik az európai szereplők konszolidációját és azon képességük megerősödését, hogy közösségi szinten vegyék fel a harmadik országok légitársaságaival a versenyt.
- (5) Az elmúlt években a légi közlekedés európai piacán így két fontosabb változás mehetett végbe; az egyik néhány olyan új közösségi méretű társaság megjelenése volt, amelyek ösztönző díjszabást alkalmaznak, és annak fenntartásához alacsony költségű struktúrával rendelkeznek. A másik azokat a repülőtereket érinti, amelyek az elmúlt évek során különösen sokat tettek új légi útvonalak vonzása érdekében.

1.2. A repülőtéri ágazatban végbement fejlődés

- (6) A repülőterek kezdeti fejlődése gyakran kizárólag területi logikát, és bizonyos esetekben katonai szükségleteket követett. A területrendezés e logikája az esetek egy részében továbbra is érvényesülhet, másrésztől azonban számos repülőtér az állam felügyelete alól a régiók, sőt állami vállalatok felügyelete alá került, vagy azokat a magánszektorra engedték át. A magánszektorra való átadás folyamata normál esetben privatizáció vagy a tőke előtti fokozatos megnyitása formájában valósult meg.
- (7) Ebből kifolyólag a közösségi repülőtéri ágazat alapvető szervezeti átalakuláson ment keresztül, amely nemcsak a magánbefektetőknek a repülőtéri ágazat iránt tanúsított határozott érdeklődését tükrözte, hanem a hatóságok megváltozott hozzáállását is a magánszféra repülőterek fejlesztésében való részvételéhez. Ez a fejlődés a repülőterek által ellátott feladatok változatosabbá és összetettebbé válásával járt.

- (8) E fejlődés azonban különbözőképpen befolyásolja az EU repülőtereit. Az EU hét legnagyobb repülőtere ugyanis az EU összes forgalmának több mint egyharmadát, a 23 legnagyobb pedig több mint kétharmadát⁽²⁾ adja: bár továbbra is mindenekelőtt a légi közlekedéshez szükséges infrastruktúrát biztosítják, magas színvonalon teljesítő kereskedelmi szereplőkké váltak. Az EU kis repülőtereinek többsége viszont – a közérdeket szem előtt tartva – továbbra is állami tulajdonú és üzemeltetésű. Következésképp egy repülőtér tevékenységének a többi repülőtér tevékenységeire és a piacra gyakorolt hatása erősen változó attól a kategóriától függően, amelyhez tartozik (lásd a lenti 1.2.1. szakasz szerinti repülőtértípusokat).
- (9) Emellett általánosan elfogadott tény, hogy a repülőterek befolyásolhatják a helyi gazdaságok sikerét, valamint olyan helyi szolgáltatások fenntartását, mint az oktatás vagy az egészségügy: fontos szerepet töltenek be Európa legkülső régióinak integrációjában is. A légi utasszállítási és áru fuvarozási szolgáltatások ugyanis alapvető fontosságúak lehetnek egyes régiók versenyképessége és fejlődése szempontjából. Ha a repülőterek nagy forgalmat bonyolítanak le, az mágnesként vonzhatja a légitársaságokat, és ezáltal ösztönzőleg hathat a gazdasági tevékenységekre, ahogyan az Európai Unió belüli gazdasági, társadalmi és területi kohézióra is.
- (10) A Bizottság ugyanakkor megállapítja, hogy a regionális elérhetőség tekintetében nem a légi közlekedés a fejlődés egyetlen húzóereje. A nagy sebességű vasúti összeköttetések is rendkívüli jelentőségűek az EU-n belül a társadalmi és gazdasági kohézió támogatása szempontjából, és különösen a regionális nagyvárosok között. A vasút és a légi fuvarozás intermodalitása – amint arra a 2001-es fehér könyv⁽³⁾ is rámutatott – jelentős kapacitásbővüléssel járhat azáltal, hogy a vasúti és légi közlekedés közötti verseny helyett inkább e két közlekedési mód kiegészítő jellegét erősíti a nagyvárosok közötti olyan összeköttetések tekintetében, amelyeket a nagy sebességű vonatok biztosítanak.

1.2.1. A repülőterek típusai

- (11) A repülőtéri ágazatban a különféle típusú repülőterek között a verseny jelenleg más-más szinten érvényesül. Ez alapvető szempont az állami támogatások mérlegelésénél, amely magában foglalja annak vizsgálatát, hogy milyen mértékben torzíthatják a versenyt és befolyásolhatják kedvezőtlenül a Közösségen belüli piacot. A versenyhelyzeteket külön-külön kell értékelni, az adott piacok függvényében. A kutatások⁽⁴⁾ azonban azt mutatták, hogy a nagy nemzetközi központok vagy csomópontok általában a hasonló repülőterekkel állnak

⁽¹⁾ A Bizottság kontra Egyesült Királyság, Dánia, Svédország, Finnország, Belgium, Luxemburg C-466/98–C-469/98. és a C-470/98–C-472/98. sz. ügyekben 2002. december 5-én hozott bírósági ítéletek (EBHT 2002, I-9427–9741. o.).

⁽²⁾ Az Airport Council International EU-25-öt tükröző 2004-es adatai alapján.

⁽³⁾ „Európai közlekedéspolitika 2010 távlatában: ideje dönteni”, COM(2001) 370, 2001.9.12.

⁽⁴⁾ Study on competition between airports and the application of State aid rules, Cranfield University, 2002. június.

versenyben valamennyi érintett közlekedési piacon, és a verseny szintje olyan tényezőktől függhet, mint a forgalomtorlódás és az alternatív kombinált közlekedési módok megléte, bizonyos esetekben (lásd később) a nagy regionális repülőterekkel. A nagy regionális repülőterek nemcsak a többi nagy regionális repülőterrel vehetik fel a versenyt, hanem a nagy közösségi központokkal és a szárazföldi közlekedéssel is, különösen akkor, ha a minőségi repülőtér szárazföldi megközelíthetősége is biztosított. Ugyanezen felmérések alapján a kis repülőterek általában nem versenyeznek más repülőterekkel – néhány esetet kivéve – a hasonló méretű szomszédos repülőterekkel, amikor piacaik részben fedik egymást.

(12) A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó iránymutatásokról szóló tanácsi és európai parlamenti határozat⁽¹⁾ a gyakorlatban három repülőtér-kategóriát határozott meg:

- a nemzetközi összekapcsolási pontokkal rendelkező repülőterek (általában legalább 5 000 000 fős éves utasforgalommal),
- a közösségi összekapcsolási ponttal rendelkező repülőterek (általában legalább 1 000 000 és 4 999 999 fő közötti éves utasforgalommal), és végül
- a regionális összekötő és összekapcsolási ponttal rendelkező repülőterek (általában legalább 250 000 és 999 999 fő közötti éves utasforgalommal).

(13) A Régiók Bizottsága a maga részéről a regionális repülőtéri kapacitásokról szóló, 2002. július 2-i előretekintő véleményében az európai repülőterek öt kategóriájára tett javaslatot⁽²⁾:

- a nagy repülőtéri csomópontok (25 milliót meghaladó utasforgalom, négy repülőtér), azaz az európai légi forgalom kb. 30 %-a;
- a nemzeti repülőterek (10–25 millió közötti utasforgalom, 16 repülőtér), azaz az európai légi forgalom kb. 35 %-a;
- az 5–10 millió közötti utasforgalmat lebonyolító 15 repülőtér, amelyek az európai légi forgalom kb. 14 %-át képviselik;

⁽¹⁾ A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat (HL L 228., 1996.9.9., II. melléklet, 6. szakasz).

⁽²⁾ A Régiók Bizottságának 2003. július 2-i előretekintő véleménye a regionális repülőtéri kapacitásokról (RB 393/2002 végleges).

- az 1–5 millió közötti utasforgalmat lebonyolító 57 repülőtér, amelyek az európai légi forgalom kb. 17 %-át képviselik;
- a 200 000 és 1 millió közötti utasforgalmat lebonyolító 67 repülőtér, amelyek az európai légi forgalom kb. 4 %-át képviselik⁽³⁾.

(14) A Régiók Bizottsága szerint a regionális repülőterek általában a két utóbbi kategóriának felelnek meg, de a köztes kategória egyes repülőterei is tekinthetők regionális repülőternek.

(15) A Bizottság megítélése szerint a két osztályozás között jelentős átfedések vannak, és ezen iránymutatások alkalmazásában a következő négy kategóriát határozza meg:

- az A kategória, a továbbiakban „a nagy közösségi repülőterek” kategóriája, amelyek évente 10 milliót meghaladó utasforgalmat bonyolítanak,
- a B kategóriába az évente 5–10 milliós utasforgalmat bonyolító „nemzeti repülőterek” tartoznak,
- a C kategóriába azok a „nagy regionális repülőterek” tartoznak, amelyeknek éves utasforgalma 1–5 millió közötti,
- a D kategória, a továbbiakban a „kis regionális repülőterek” kategóriája, amelyeknek éves utasforgalma nem éri el az 1 milliót.

1.3. z alacsony költséggel működő vagy „fapados” társaságok

(16) A hagyományos légitársaságokhoz viszonyítva a „fapados” ágazat részesedése az 1998-as mindössze 4,0 %-ról 2004-re 20,8 %-ra nőtt, bár e részesedések tagállamonként jelentős eltéréseket mutatnak⁽⁴⁾. 2004-ben a három legfőbb „fapados” légitársaság⁽⁵⁾ az EU-n belül 62 milliónál több utast szállított.

⁽³⁾ Megjegyzendő, hogy mintegy 200 repülőtér éves szintű utasforgalma 200 000 alatti.

⁽⁴⁾ Több mint 40 % az Egyesült Királyság, Írország és Szlovákia esetében, 38 % Spanyolország esetében, több mint 25 % Belgium, Németország, Olaszország, Ausztria, Magyarország és Svédország esetében, 19 % Franciaország és Görögország esetében, 18 % a Cseh Köztársaság esetében és 15 %-nál kevesebb az arány a többi tagállamban. Forrás: OAG Summer Schedules 2004, az EU-n belüli járatokon kínált helyek.

⁽⁵⁾ Ryanair, Easyjet, AirBerlin. Forrás: Airclaims.

(17) A Bizottság ezt csak örömmel nyugtázhatja, és elismeri e szereplők hozzájárulását a légi viteldíjak Európában bekövetkezett általános csökkenéséhez, a szolgáltatásnyújtás diverzifikációjához, valamint e közlekedési mód demokratikusabb hozzáférhetőségéhez. A Szerződés öreként a Bizottságnak ugyanakkor biztosítania kell a belső piac szabályainak betartását, és különösen az egyenlő versenyfeltételeket megteremtő szabályok megfelelő végrehajtását, különösen az állami támogatások tekintetében. Az ugyanis, ahogyan a fapados légitársaságok jelenleg a hatóságok támogatásairól – közvetlenül vagy a repülőtér üzemeltetőjén keresztül – tárgyalnak, számos kérdést vetett fel az EK-Szerződés versenyszabályainak alkalmazásával összefüggésben, és eredményeképpen több panasz érkezett a Bizottsághoz. A Bizottság ezért a közelmúltban elfogadta a Ryanair⁽¹⁾ Charleroi repülőtérén való működéséről szóló határozatát. Ez a piac részéről az ezen új gyakorlatokra alkalmazandó szabályokat meghatározó, világszerte körülhatárolt jogi keret iránti elvárást teremtett.

2. EZEN IRÁNYMUTATÁSOK CÉLKITŰZÉSEI ÉS AZ 1994-ES IRÁNYMUTATÁSOKHOZ VISZONYÍTOTT HELYZET

(18) Az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légiközlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló 1994-es bizottsági iránymutatások⁽²⁾ (a továbbiakban „a légiközlekedési ágazatra vonatkozó iránymutatások”) nem fedik le teljes mértékben a repülőterek finanszírozásához és az új útvonalak indításához nyújtott támogatásokhoz kapcsolódó valamennyi új szempontot.

(19) Ezek az iránymutatások majdnem kizárólag az állami támogatások légitársaságoknak való odaítélésének feltételeit szabályozzák, a légi útvonalak üzemeltetésére nyújtott közvetlen támogatásokat a közszolgáltatási kötelezettségek és a szociális jellegű támogatások eseteire korlátozva. Ami a repülőtereket illeti, az iránymutatások II. 3. része az infrastrukturális állami beruházásokra vonatkozik. Úgy rendelkezik, hogy „az infrastrukturális projektek megvalósítása (repülőterek [...]) olyan általános gazdaságpolitikai intézkedést jelent, amelyet a Bizottság a Szerződés állami támogatásokra vonatkozó szabályainak alapján nem ellenőrizhet (...). Ez az általános elv csak az infrastruktúrák tagállamok általi kiépítésére érvényes, nem érintve az infrastruktúrák használatáért egyes társaságoknak megítélt preferenciális bánásmódból származó esetleges támogatáselemek értékelését.” Ezek az iránymutatások tehát az 1994-es iránymutatásokat egészítik ki, de azokat nem helyettesítik, meghatározzák a versenyszabályok alkalmazásának módját a repülőterek különböző finanszírozási módjai (lásd a 4. szakaszt), valamint a regionális repülőterekről

közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási támogatások (lásd az 5. szakaszt) esetében.

(20) Ehhez a Bizottság figyelembe veszi azt, hogy a regionális repülőterek fejlődése hozzájárul az Unió több politikájához. Így:

— a regionális repülőterek fokozott használata pozitívan hat a főbb európai csomópontokban a légi közlekedés torlódása elleni küzdelemre. Az „Európai közlekedéspolitika 2010 távlatában: ideje dönteni”⁽³⁾ című fehér könyvében a Bizottság kifejti: „bár az égbolton való torlódás már cselekvési terv tárgya, a földi torlódás még nem kapta meg a szükséges odafigyelést és elköteleződést. Az ötven európai repülőtérnek közel fele mégis elérte vagy közel áll ahhoz, hogy elérje földi kapacitásainak telítettségét”,

— az Európán belüli járatokhoz biztosított megnövekedett számú elérési pont kedvez az európai polgárok mobilitásának,

— ezenkívül ezeknek a repülőtereknek a fejlődése hozzájárul az érintett regionális gazdaságok fejlődéséhez.

Kínálatuk fejlesztése érdekében a regionális repülőterek gyakran kedvezőtlenebb helyzetben vannak, mint az olyan nagy európai központok vagy csomópontok, mint London, Párizs vagy Frankfurt. Nincs olyan nagy referencia-légitársaságuk, amely oda összpontosítaná tevékenységeit annak érdekében, hogy az utasainak a lehető legtöbb csatlakozási lehetőséget biztosítsa és kihasználja abból a fokozott méretgazdaságosságból adódó előnyöket, amelyeket ez a struktúra számára lehetővé tesz. Nem feltétlenül érték el azt a kritikus méretet, amely kellőképpen vonzóvá tenné őket. Egy regionális repülőtérnek gyakrabban kell az imázshoz vagy hírnévhez kapcsolódó hiányosságon felülemelkednie, ami például abból adódik, hogy a Közösség legkülső régióiban elszigetelt fekvésű (például: Azori-szigetek), vagy abból, hogy gazdasági válság sújtotta régiók középpontjában található (például: Charleroi, egykori kőszénmedence).

(21) Ezért a Bizottság ezekben az iránymutatásokban a regionális repülőterek fejlődése szempontjából kedvező megközelítést fogad el, és eközben gondoskodik arról, hogy biztosítsa az átláthatóságot, a megkülönböztetésmentességet és az arányosságot elvének teljes mértékű betartását annak érdekében, hogy megelőzhető legyen a közérdekkel ütköző bármely versenytorzulás a regionális repülőtereknek biztosított közfinanszírozás és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatások tekintetében.

⁽¹⁾ A Vallon Régió és a Brussels South Charleroi Airport által a Ryanair légitársaságnak Charleroi repülőtérén való működéséhez megítélt kedvezményekről szóló, 2004. február 12-i 2004/393/EK bizottsági határozat (HL L 137., 2004.4.30., 1. o.).

⁽²⁾ Az EK-Szerződés 92. és 93. cikkeinek és az EGT-megállapodás 61. cikkének a légiközlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló bizottsági iránymutatások (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.).

⁽³⁾ Fehér könyv – Európai közlekedéspolitika 2010 távlatában: ideje dönteni, COM(2001) 370 végleges.

- (22) Ennek a megközelítésnek illeszkednie kell a közlekedéspolitikai általános célkitűzéseivel is, nevezetesen a vasúttal való intermodalitás révén. A Közösség az utóbbi évek során – politikai és finanszírozási szempontból is – jelentős mértékben hozzájárult a nagy sebességű vasúthálózat fejlesztését célzó ambiciózus projektek folytatásához. A nagy sebességű vasút az idő, az ár, a kényelem és a fenntartható fejlődés miatt kifejezetten vonzó, repülőgéphez képest alternatívát jelent. Következésképp törekedni kell a nagy teljesítményű és kiváló minőségű összeköttetések biztosítására alkalmas nagy sebességű vasút kapacitásaiból származó előnyök kihasználására, valamint a vasúti és légi közlekedési ágazat szereplőinek arra való ösztönzésére, hogy az utasok érdekében az EK-Szerződés 81. cikkének betartása mellett folytassanak együttműködést a vasúti és a légi közlekedés egymást kiegészítő jellegének fejlesztése érdekében.
- (23) Amennyiben ezek az iránymutatások a támogatások meglétére vagy hiányára vonatkozóan állást foglalnak, tájékoztató jelleggel azt az általános értelmezést szolgáltatják, amelyet a Bizottság képvisel a kidolgozásuk időpontjában.

3. ALKALMAZÁSI KÖR ÉS KÖZÖS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGI SZABÁLYOK

3.1. Alkalmazási kör és jogalap

- (24) E szabályozási keret azt határozza meg, hogy a repülőterek állami finanszírozását, valamint a légi útvonalak indításához nyújtott állami támogatást a Bizottság – az állami támogatásokra vonatkozó közösségi szabályoknak és eljárásoknak megfelelően – mennyiben és milyen feltételek mellett ismeri el. Ennek vizsgálatához a Bizottság a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdését vagy 87. cikkének (3) bekezdésének a), b) vagy c) pontját alkalmazza.
- (25) A Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése az általános gazdasági érdekű szolgáltatást működtető vállalkozások tekintetében lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy eltérjenek az állami támogatásokra vonatkozó közösségi szabályoktól abban az esetben, ha e szabályok alkalmazása mind jogilag, mind ténylegesen kudarcot vall a rájuk ruházott sajátos feladatok végrehajtása tekintetében, és ha a kereskedelem fejlődését nem befolyásolja a Közösség érdekeivel ütköző mértékben.
- (26) A Szerződés 87. cikkének (3) bekezdése felsorolja a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető támogatásokat. Az említett bekezdés a) és c) pontja eltérésekre ad lehetőséget azon támogatások esetében, amelyek egyes régiók, és/vagy bizonyos gazdasági tevékenységek fejlődésének előmozdítását vagy megkönnyítését célozzák.

- (27) A regionális támogatásokra vonatkozó közleményeiben vagy egyéb rendelkezéseiben a Bizottság ismertette azokat a feltételeket, amelyek mellett a regionális támogatások a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinthetők a 87. cikk (3) bekezdésének a) és c) pontja alapján. Ezek a rendelkezések a repülőtereknek vagy légitársaságoknak nyújtott működési támogatások⁽¹⁾ (mint például az indulási támogatások) összeegyeztethetőnek nyilvánítását csak kivételes esetben és szigorú feltételek mellett tennék lehetővé, Európa hátrányos helyzetű régióiban, azaz az EK-Szerződés 87. cikkének (3) bekezdésének a) pontjában említett eltérésre jogosult régiókban, a legkülső régiókban és az alacsony népsűrűségű régiókban⁽²⁾.
- (28) A Szerződés 87. cikkének (3) bekezdésének b) pontja alapján valamely közös európai érdeket szolgáló fontos projekt megvalósításának előmozdítására nyújtott támogatás a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető. Külön történik említés a transzeurópai hálózatok keretében megvalósított projektekre, amelyekhez a repülőterekkel kapcsolatos projektek is tartozhatnak.
- (29) Amennyiben a fent említett rendelkezések nem alkalmazandók, a Bizottság felméri, hogy a repülőtereknek megítélt finanszírozás és indulási támogatások összeegyeztethető-e a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontjával. A további rendelkezések azokat az alapelveket mutatják be, amelyeket a Bizottság e vizsgálat során követ.

3.2. Állami támogatások megléte

3.2.1. A repülőterek gazdasági tevékenysége

- (30) A Szerződés semleges marad abban a tekintetben, hogy egy állam választása állami vagy magántulajdonra esik-e. Az állami támogatások meglétét illetően alapvetően azt kell tudni, hogy a repülőtér üzemeltetője gazdasági tevékenységet folytat-e⁽³⁾. A légitársaságok kétségtelenül gazdasági tevékenységet folytatnak. Hasonlóképpen, amint egy repülőtér gazdasági tevékenységekben vesz részt, jogállásától és finanszírozásának módjától függet-

⁽¹⁾ A működési támogatások a regionális célú állami támogatásokról szóló iránymutatások meghatározása szerint olyan támogatások, amelyeknek „célja a vállalat folyó kiadásainak csökkentése” (4.15. pont), míg az induló beruházási támogatás „új telephely létesítéséhez vagy meglévő telephely bővítéséhez kapcsolódó állóeszköz-beruházáshoz, vagy termékben vagy termelési folyamatban alapvető változást eredményező tevékenység megkezdéséhez” kapcsolódik (4.4. pont).

⁽²⁾ Vö.: A regionális célú állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások 4.15. és azt követő pontjai.

⁽³⁾ A Bíróság ítélezési gyakorlata szerint minden olyan tevékenység, amely egy adott piacon áruk és szolgáltatások nyújtására irányul, gazdasági tevékenységnek minősül. Vö. A Bizottság kontra Olaszország C 35/96. sz. ügyben 1998. június 18-án hozott ítélet (EBHT 1998, 3851. o.), valamint a C-180/98–C-184/98. sz. Pavlov-ügyekben hozott ítélet (EBHT 2000, I-6451. o.).

lenül az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül, és a Szerződés állami támogatásokra vonatkozó szabályait kell rá alkalmazni⁽¹⁾.

- (31) Az Európai Közösségek Bírósága az „Aéroports de Paris”⁽²⁾ ügyben úgy határozott, hogy a repülőtér működtetéséhez és üzemeltetéséhez kapcsolódó tevékenységek, amelyekbe a légitársaságoknak és egy repülőtérén működő különféle szolgáltatóknak nyújtott repülőtéri szolgáltatások is beletartoznak, gazdasági tevékenységnek minősülnek, mivel egyrészt „a légitársaságoknak és a különböző szolgáltatóknak olyan repülőtéri infrastruktúrákat bocsátanak a rendelkezésükre, amelyek után maga az üzemeltető által szabadon meghatározott mértékű díjat kell fizetni, másrészt pedig nem tartoznak a közhatalmi jogosítványok gyakorlásának körébe, és az ez utóbbiak gyakorlásához kapcsolódó tevékenységektől különválaszthatók”. Ennélfogva a repülőtér üzemeltetője elvileg olyan, az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti gazdasági tevékenységet folytat, amelyre az állami támogatásra vonatkozó szabályokat kell alkalmazni.
- (32) Mindazonáltal egy repülőtér üzemeltetőjének nem minden tevékenysége szükségszerűen gazdasági jellegű. Különbséget kell tenni e tevékenységek között, és meg kell határozni, hogy e tevékenységeknek mennyiben van vagy nincs gazdasági jellegük⁽³⁾.
- (33) Amint arra a Bíróság is rámutat, a rendszeren az állami közhatalmi jogosítványainak gyakorlásakor fennálló hatáskörébe tartozó tevékenységek nem kereskedelmi jellegűek, és nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá. Az ilyen tevékenységek közé tartoznak a biztonsági, a repülésirányítási, a rendészeti, a vámügyi stb. tevékenységek. Általában e tevékenységek finanszírozásának szigorúan az ezek által előidézett költségek kompenzálására kell korlátozódnia, és nem fordítható más gazdasági tevékenységek javára⁽⁴⁾. Ennélfogva, ahogyan a Bizottság a 2001. szeptember 11-i merényletet követően 2001. október 10-én kiadott közleményében fogalmaz, „magától értetődik, hogy ha bizonyos intézkedéseket közvetlenül a légitársaságok, valamint az ágazat más szereplői, így a repülőtér, a légi navigációs szolgáltatók számára tesznek kötelezővé, hatóság általi finanszírozásuk nem

történhet a Szerződéssel összeegyeztethetetlen működési támogatások formájában”.

3.2.2. A repülőtér általános gazdasági érdekű szolgáltatásaihoz kapcsolódó tevékenységek

- (34) A repülőtér által végzett bizonyos tevékenységeket az illetékes hatóság általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítheti. A hatóság ez esetben a repülőtér üzemeltetőjének bizonyos számú közszolgáltatási kötelezettséget ír elő, hogy biztosítsa az általános közérdek érvényesülését. Ilyen körülmények között a repülőtér üzemeltetőjét a hatóságok pénzügyi kompenzációban részesíthetik a közszolgáltatási kötelezettség ellátásakor felmerülő többletköltségeikért. E tekintetben rendkívüli esetekben nem zárható ki, hogy egy repülőtér üzemeltetése egészében véve általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősüljön. Az állami hatóság ez esetben közszolgáltatási kötelezettségeket írhat elő egy ilyen – például egy elszigetelt régióban található – repülőtérre, és határozhat azok esetleges kompenzálásáról. Meg kell azonban jegyezni, hogy egy repülőtér egészének általános gazdasági érdekű szolgáltatás szolgáltatásként történő üzemeltetése nem fedheti le azokat a tevékenységeket, amelyek nem kapcsolódnak közvetlenül az alaptevékenységeihez, és amelyek felsorolása az (53) bekezdés iv. alpontjában található.
- (35) Ebben a tekintetben a Bizottság emlékeztet a Bíróságnak az Altmark-ügyben⁽⁵⁾ hozott ítéletére, amely e területen a joggyakorlat alapjául szolgált. A Bíróság úgy határozott, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásához nyújtott pénzügyi kompenzáció nem minősül az EK-Szerződés 87. cikke értelmében vett állami támogatásnak, amennyiben négy feltétel teljesül:

1. a kedvezményezett vállalatnak ténylegesen teljesítenie kell közszolgáltatási kötelezettségeket, és e kötelezettségeket pontosan meg kell határozni;
2. azon paramétereket, amelyek alapján a kompenzáció mértékét megállapítják, objektív és átlátható módon előzetesen meg kell határozni;
3. a kompenzáció mértéke nem lépheti túl a közszolgáltatási kötelezettségek ellátása során felmerülő költségek teljes vagy részleges fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az azokhoz kapcsolódó bevételeket, valamint e kötelezettségek elvégzésével járó ésszerű hasznot is;

⁽¹⁾ A Poucet és Pistre kontra AGF és Cancava C-159/91. és C-160/91. sz. ügyekben 1993. február 17-én hozott ítélet (EBHT 1993, I-637. o.).

⁽²⁾ Az Aéroports de Paris kontra az Európai Közösségek Bizottsága T-128/98. sz. ügyben 2000. december 12-én hozott ítélet (EBHT, II-3929. o.), amelyet a C-82/01. sz. ügyben 2002. október 24-én hozott ítélet erősített meg (EBHT 2002, I-09297. o.), 75–79. pont.

⁽³⁾ A SAT Fluggesellschaft kontra Eurocontrol C-364/92. sz. ügyben 1994. január 19-én hozott ítélet (EBHT 1994, I-43. o.).

⁽⁴⁾ A Cali & Figli kontra Servizi Ecologici Porto di Genova C-343/95. sz. ügyben 1997. március 18-án hozott ítélet (EBHT 1997, I-1547. o.). A Bizottság 2003. március 19-i határozata, N 309/2002, légi biztonság – a 2001. szeptember 11. következtében felmerülő költségek kompenzálásáról. A Bizottság 2002. január 16-i határozata, N 438/02, a kikötők üzemeltetőinek állami hatáskörbe tartozó feladatok ellátásáért nyújtott támogatások.

⁽⁵⁾ Az Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg C-280/00. sz. ügyben 2003. július 24-én hozott ítélet (EBHT 2003, I-7747. o.).

4. amikor a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásával megbízott vállalat kiválasztására, adott esetben, nem közbeszerzési eljárás keretében kerül sor, amely lehetővé tenné a közösség számára e szolgáltatásokat a legalacsonyabb áron biztosítani tudó pályázó kiválasztását, a szükséges kompenzáció mértékét azon költségek elemzésének alapján kell meghatározni, amelyek egy átlagos, felelősségteljesen irányított és az előírt közszolgáltatási kötelezettségek ellátásához szükséges közlekedési eszközökkel megfelelően ellátott vállalat esetében merülnének fel e kötelezettségek ellátása során, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket, valamint e kötelezettségek elvégzésével járó ésszerű hasznot is.
- (36) Az Altmark-ügyben hozott ítéletben megállapított feltételek teljesülése esetén a repülőter üzemeltetőjének előírt közszolgáltatási kötelezettségek ellátásához nyújtott pénzügyi kompenzáció nem minősül állami támogatásnak.
- (37) A fent említett repülőterek állami finanszírozása a 87. cikk (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülhet, amennyiben hatással van a Közösségen belüli versenyre és kereskedelemre.

3.2.3. A repülőtereknek biztosított finanszírozás hatása a tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre

- (38) A repülőterek közötti verseny a légitársaságok választási kritériumai, nevezetesen olyan tényezők összehasonlításával mérhető fel, mint a nyújtott repülőterei szolgáltatások és az érintett ügyfelek jellege, a lakosság, a gazdasági tevékenység, a forgalomtorlódás, a szárazföldi megközelíthetőség, valamint a repülőterei infrastruktúrák és a szolgáltatások használatához kapcsolódó költségek szintje. A költségek szintje annyiban meghatározó, amennyiben egy finanszírozási forrás arra is használható, hogy a repülőterei ráfordításokat a forgalomnövelés érdekében mesterségesen alacsony szinten tartsa, és ezáltal jelentős mértékben torzítsa a versenyt.
- (39) Ezen iránymutatások keretében a Bizottság mindazonáltal úgy ítéli meg, hogy az 1.2.1. szakaszban meghatározott kategóriák jelezhetik, hogy a repülőterek milyen mértékben állnak egymással versenyben, tehát egy repülőternek ítélt közfinanszírozásnak versenytorzító hatása lehet.

Így a nemzeti és közösségi repülőtereknek (A és B kategória) nyújtott állami támogatásokat szokásosan úgy kell tekinteni, mint amelyek torzítyják a versenyt, vagy a verseny torzulásával fenyegetnek, és amelyek kedvezőtlenül befolyásolják a tagállamok közötti kereskedelmet. Azonban a kis regionális repülőtereknek (D kategória) ítélt támogatások kisebb mértékben torzíthatják a versenyt vagy befolyásolhatják a kereskedelmet a közérdekekkel ellentétes mértékben.

- (40) Ezen általános mutatókon túlmenően azonban mégsem lehet olyan helyzetet diagnosztizálni, amely – nevezetesen a C és D kategóriába tartozó repülőterek esetében – igazodna a lehetséges helyzetekhez.

Ezért minden olyan intézkedés, amely egy repülőternek nyújtott állami támogatást keletkeztethet, értesítés tárgyát kell képezze annak érdekében, hogy meg lehessen vizsgálni a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatását, és adott esetben az összeegyeztethetőségét.

- (41) Kivételes esetben, amikor a D kategóriába tartozó repülőtereknek általános gazdasági érdekű feladatot kell ellátniuk, a Bizottság úgy határozott, hogy az előzetes értesítési kötelezettség alóli mentességet biztosít, és a számukra odaítélt állami támogatásnak minősülő közszolgáltatási kompenzációkat – bizonyos feltételek teljesülése mellett – a Szerződéssel összeegyeztethetőnek nyilvánítja⁽¹⁾.

3.2.4. A piaccgazdasági befektető elve

- (42) A Római Szerződés 295. cikke pontosítja, hogy a szerződés nem sértheti a tagállamokban fennálló tulajdoni rendet. Ennélfogva a tagállamok tulajdonában nem lehetnek vállalkozások, és nem irányíthatnak vállalkozásokat, szerezhetnek részvényeket vagy más részesedést állami vagy magántulajdonban lévő vállalkozásokban.
- (43) Ebből az alapelvből következik, hogy a Bizottság intézkedése nem büntetheti és nem részesítheti kedvezőbb elbánásban azokat a hatóságokat, amelyek egyes társaságok tőkéjében részesedést szereznek. Hasonlóképpen, a Bizottság nem nyilváníthat véleményt a vállalkozások különböző finanszírozási módokkal kapcsolatos választásairól.
- (44) Következésképp ezek az iránymutatások nem tesznek különbséget a kedvezményezettek különböző típusai között jogi struktúrájuk, illetőleg az állami vagy magán-szektorhoz tartozásuk tekintetében, és a repülőterekre vagy az azokat üzemeltető vállalkozásokra történő valamennyi utalás minden típusú jogalanyt magában foglal.
- (45) Másfelől a megkülönböztetésmentesség és az egyenlőség elve nem mentesíti a hatóságokat vagy állami vállalkozásokat a versenyszabályok alkalmazása alól.
- (46) Általánosságban megállapítható, hogy akár a repülőterek javára biztosított közfinanszírozásról, akár a hatóságok által közvetlenül vagy közvetve légitársaságok javára odaítélt finanszírozásról van szó, a Bizottság azt fogja felmérni, hogy „hasonló körülmények között egy magánbefektető az előrelátható jövedelmezőségi lehető-

⁽¹⁾ A Szerződés 86. cikke (2) bekezdése rendelkezéseinek az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott egyes vállalkozásoknak közszolgáltatási kompenzációként nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló, 2005. július 13-i bizottsági határozat.

ségekre alapozva – minden szociális jellegű, illetve regionális vagy ágazati politikai szemponttól eltekintve – ilyen apportot hajtott volna végre”⁽¹⁾.

(47) A Bíróság rámutatott, hogy „az egyenlőség elve, amelyre a kormányok a közvállalkozások és a magánvállalkozások között általában fennálló viszony tekintetében hivatkoznak, azt feltételezi, hogy a két csoport összehasonlítható helyzetben van. A magánvállalkozások (...) különösen a jövedelmezőség követelményének figyelembevételével alakítják ki ipari és kereskedelmi stratégiájukat. Ezzel szemben a közvállalkozások döntései a közérdeknek az e döntésekre befolyással rendelkező hatóságok általi értékesítése keretében más jellegű tényezők hatásainak is alá vannak vetve.”⁽²⁾ A gazdasági szereplőként pénzeszközöket ténylegesen biztosító szereplő előrelátható jövedelmezősége tehát kulcsfontosságú.

(48) A Bíróság arra is rámutatott, hogy az állami befektető viselkedését egy olyan magánbefektető (...) kiszámított viselkedéséhez kell hasonlítani, aki strukturális, globális vagy ágazati politikát folytat, és akiket a hosszabb távú jövedelmezőségi kilátások vezetnek⁽³⁾. Ezek az észrevételek különösen igazodnak az infrastrukturális beruházások helyzetéhez.

(49) Minden olyan esetben, amikor a tagállamok vagy hatóságok állami forrásokat használnak fel repülőtéri szereplők vagy légifuvarozók javára, azt tehát ezeknek az elveknek a fényében kell elemezni. Azokban az esetekben, amikor ezek a tagállamok úgy viselkednek, mint ahogyan azt a fenti értelemben vett gazdasági szereplő tenné, ezek az előnyök nem minősülnek állami támogatásnak.

(50) Ha azonban egy vállalkozás rendelkezésére kedvezőbb feltételek mellett (azaz gazdasági szempontból kevesebb költséggel) bocsátanak állami forrásokat, mint amelyeket egy magánszektorbeli gazdasági szereplő biztosítana egy hasonló pénzügyi és versenyhelyzetben lévő vállalkozásnak, az első állami támogatásnak minősülő előnyben részesül.

(51) Az indulási támogatások esetében lehetséges, hogy egy állami repülőtér a gazdasági tevékenységeiből származó saját forrásaiból nyújt pénzügyi előnyöket egy légitársaságnak, ami nem minősül állami támogatásnak, ha igazolja, hogy magánbefektetőként tevékenykedik, például egy olyan üzleti terv alapján, amely alátámasztja a repülőtéri gazdasági tevékenységeihez a jövedelmezőségi kilátásokat. Ha viszont egy magánrepülőtér olyan pénzügyi támogatást nyújt, amely valójában csak az erre a célra számára egy köztisztület által odaítélt állami források újraelosztása, akkor ezek a támogatások állami támogatásnak tekintendők, amennyiben az állami források újraelosztására irányuló határozat a hatóságoknak tulajdonítható.

(52) Hangsúlyozni kell, hogy ennek az elvnek az alkalmazása, és következésképp a támogatás hiánya azt feltételezi, hogy a befektetőnek tekintett szereplő egészének gazdasági modellje megbízható: egy olyan repülőtér, amely nem finanszírozza a befektetéseit, vagy nem viseli az azokhoz kapcsolódó költségeket, vagy amely repülőtér működési költségeinek egy részét állami pénzeszközökből finanszírozzák, egy általános érdekű rendeltetésen túl normál esetben nem tekinthető piacgazdasági magán-szereplőnek az eseti alapon végzett vizsgálat nélkül; rendkívül nehéz lesz tehát ezt az érvelést alkalmazni rá, és intézkedései valószínűleg támogatások formájában nyilvánulnak meg.

4. A REPÜLŐTEREK FINANSZÍROZÁSA

(53) Egy repülőtér tevékenységei a következő kategóriákba sorolhatók:

- i. repülőtéri infrastruktúrák biztosítása, ami magában foglalja a tényleges repülőtéri infrastruktúráknak és berendezéseknek (pályák, terminálok, repülőgépparkolók, légiforgalmi irányító torony), illetve az azokat közvetlenül támogató eszközöknek (tűzvédelmi berendezések, biztonsági vagy üzembiztonsági berendezések) a kiépítését;
- ii. az infrastruktúrák működtetése, ami magában foglalja az i. pontban ismertetett repülőtéri infrastruktúra fenntartását és üzemeltetését;
- iii. a légi közlekedéshez kapcsolódó repülőtéri szolgáltatások nyújtása, amelyek magukban foglalják többek között a földi kiszolgálást és a kapcsolódó infrastruktúrák használatát, a tűzvédelmi szolgáltatásokat, a sürgősségi, biztonsági stb. szolgáltatásokat; valamint
- iv. a repülőtér alaptervékenységeihez közvetlenül nem kapcsolódó kereskedelmi tevékenységek folytatása, és amelyek magukban foglalják többek között telkek kialakítását és ingatlanok megépítését, finanszírozását, működtetését és bérlését nemcsak az irodák és a tárolás céljára, hanem a repülőtér vonzáskörzetében működő szállodák és ipari vállalkozások, valamint üzletek, éttermek és parkolók céljára. Mivel ezek a tevékenységek nem részei a közlekedési tevékenységnek, közfinanszírozásukra ezek az iránymutatások nem vonatkoznak, azt a vonatkozó ágazati és horizontális szabályok tükrében kell vizsgálni.

⁽¹⁾ A Belga Királyság kontra Bizottság 40/85 sz. ügyben 1986. július 10-én hozott ítélet (EBHT 1986, I-2321. o.)

⁽²⁾ A Francia Köztársaság, Olasz Köztársaság, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága kontra Európai Közösségek Bizottsága C-188/80. és C-190/80. sz. egyesített ügyekben 1982. július 6-án hozott ítélet (EBHT 1982, 2571. o.) 21. pontja.

⁽³⁾ Az Olaszország kontra Bizottság („Alfa Romeo”) C-305/89 sz. ügyben 1991. március 21-én hozott ítélet (EBHT 1991, I-1603. o.) 20. pontja; a Westdeutsche Landesbank Girozentrale kontra Bizottság T-228/99 sz. ügyben 2003. március 6-án hozott ítélet (EBHT 2003, II-435. o.) 250–270. pontja.

(54) Ezek az iránymutatások a repülőtéri tevékenységek egészére vonatkoznak, a biztonsági, repülésirányítási feladatok, illetve közhatalmi jogosítványainak gyakorlása keretében bármely, a tagállam hatáskörébe tartozó tevékenység kivételével ⁽¹⁾.

4.1. A repülőtéri infrastruktúrák finanszírozása

(55) Ez a szakasz a tulajdonképpeni repülőtéri infrastruktúrák és berendezések kiépítésére nyújtott támogatásokra vagy közvetlen támogatásokra vonatkozik, a fenti (53) bekezdés i. pontjában és az (54) bekezdésben meghatározottak szerint.

(56) Az infrastruktúra az alapja a repülőtér üzemeltetője által végzett gazdasági tevékenységeknek. Egy állam számára ugyanakkor lehetőségeket biztosít arra is, hogy fellépjen a regionális gazdasági fejlődés, a területrendezési politika, a közlekedéspolitikák stb. területén.

(57) Amint a (30) bekezdésben említett bírósági ítélet szerinti gazdasági tevékenységet folytat, a repülőtér-üzemeltetőnek az általa üzemeltetett infrastruktúrák használatának és építésének költségeit a saját forrásaiból kell finanszíroznia. Következésképp abban az esetben, ha egy tagállam (a regionális vagy helyi szintet beleértve) – megfelelő pénzügyi ellentételezés nélkül – egy üzemeltető számára infrastruktúrát biztosít, vagy infrastruktúrák finanszírozására szánt állami támogatásokat egy üzemeltetőnek ítél oda, ez az üzemeltető a versenytársai rovására gazdasági előnyhöz juthat, amelynek értesítés tárgyát kell képeznie, és amelyet az állami támogatásokra vonatkozó szabályok tekintetében meg kell vizsgálni.

(58) Érdemes emlékeztetni arra, hogy a Bizottságnak már volt lehetősége arra, hogy pontosítsa, a földterület- vagy ingatlanértékesítéshez ⁽²⁾ vagy vállalat privatizációjához ⁽³⁾ hasonló műveletek kapcsán milyen feltételek mellett nem merül fel az állami támogatás problémája. Általában ez a helyzet, ha ezek a műveletek piaci áron valósulnak meg, nevezetesen akkor, ha ez az ár nyílt, feltétel nélküli, megkülönböztetésmentes, kellő nyilvánosságot kapott, és a potenciális jelöltek egyenlő elbánásban részesítését biztosító pályázati eljárás eredménye. A közbeszerzésekre és koncessziókra vonatkozó szabályokat és alapelveket érintő kötelezettségek sérelme nélkül, amennyiben azok alkalmazandók, értelemszerűen alapvetően hasonló típusú érvelés vonatkozik arra az esetre, amikor hatóságok értékesítenek vagy bocsátanak rendelkezésre infrastruktúrákat.

(59) Mindazonáltal nem lehetséges minden esetben eleve kizárni a támogatások meglétét. Például létezhetnek támogatások, amennyiben úgy tűnhet, hogy az infrastruktúrákat egy előre meghatározott üzemeltetőnek biztosították, aki ezekből jogosulatlan előnyt szerez, vagy még abban az esetben, ha az értékesítési ár és a közelmúltbeli építési ár közötti indokolatlan eltérés a beszerzőt jogosulatlan előnyhöz juttatná.

(60) Különösen abban az esetben, amikor a meglévő infrastruktúra odaitételekor még nem tervezett kiegészítő infrastruktúrákat a repülőtér-üzemeltető rendelkezésére bocsátják, az üzemeltetőnek olyan bérleti díjat kell fizetnie, amely megfelel a piaci értéknek, illetve tükrözi az új infrastruktúra költségeit és üzemeltetési idejét. Ezenkívül ha az infrastruktúra fejlesztése nem szerepelt az eredeti szerződésben, szükségessé válik nevezetesen az, hogy a kiegészítő infrastruktúrák szorosan kapcsolódjanak a meglévő infrastruktúrák üzemeltetéséhez, továbbá az, hogy az üzemeltető eredeti szerződésének tárgya fennmaradjon.

(61) Azokban az esetekben, amikor nem lehetséges kizárni az állami támogatások fennállását, az intézkedésnek értesítés tárgyát kell képeznie. Ha a támogatás megléte megerősítést nyer, ezek a támogatások összeegyeztethetőnek nyilváníthatók, nevezetesen a 87. cikk (3) bekezdésének a), b) vagy c) pontja és a 86. cikk (2) bekezdése, illetve adott esetben ezek alkalmazásáról szóló szövegek alapján. Ehhez a Bizottság a következőket vizsgálja meg:

— az infrastruktúra építése és üzemeltetése megfelelő egy világosan meghatározott általános érdekű célkitűzésnek (regionális fejlesztés, hozzáférhetőség stb.),

— az infrastruktúra szükséges-e a kitűzött célhoz, és arányos-e azzal,

— az infrastruktúra középtávon kielégítő kilátásokat biztosít-e a használat terén, nevezetesen a meglévő infrastruktúrák használatának fényében,

— az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen biztosított-e,

— a kereskedelem fejlődése a közösségi érdekekkel ellentétes mértékben nem sérül-e.

⁽¹⁾ Lásd a Bizottság N 309/2002 határozatát: Légi biztonság – a 2001. szeptember 11. következtében felmerülő költségek kompenzálásáról.

⁽²⁾ A hatóságok általi földterület- és ingatlanértékesítésben foglalt állami támogatások összetevőiről szóló bizottsági közlemény (HL C 209., 1997.7.10., 3. o.)

⁽³⁾ Az Európai Bizottság 1993. évi jelentése a versenypolitikáról, (402) és (403) bekezdés.

4.2. repülőtéri infrastruktúrák üzemeltetéséhez nyújtott támogatások

(62) A Bizottság elvileg úgy ítéli meg, hogy egy repülőtér üzemeltetőjének a többi gazdasági szereplőhöz hasonlóan saját forrásokból kell fedeznie ezen infrastruktúra üzemeltetésének és a repülőtéri infrastruktúra fenntartásának szokásos költségeit. Így e szolgáltatások bármely állami finanszírozása a repülőtér üzemeltetőjét mentesítené azon költségek alól, amelyeket szokásos tevékenységei keretében rendszeresen viselnie kellene.

(63) Az ilyen finanszírozások nem minősülnek állami támogatásnak, ha – az Altmark-ügyben⁽¹⁾ hozott ítéletben meghatározott feltételek betartása mellett – a repülőtér üzemeltetésére közszolgáltatási kötelezettségek kompenzálását jelentik. Egyéb esetekben az üzemeltetési támogatások működési célú állami támogatásoknak tekintendők. Amint ezeknek az iránymutatásoknak a 3.1. szakasza rámutat, az ilyen támogatások csak – a hátrányos helyzetű régiókban – a 87. cikk (3) bekezdésének a) vagy c) pontja alapján, bizonyos feltételek mellett nyilváníthatók összeegyeztethetőnek, vagy a 86. cikk (2) bekezdése alapján, amennyiben eleget tesznek egyes olyan feltételeknek, amelyek biztosítják azt, hogy szükségesegek valamely általános gazdasági érdekű szolgáltatás üzemeltetéséhez, és nem befolyásolják a kereskedelem fejlődését a Közösség érdekeivel ellentétes mértékben.

(64) A 86. cikk (2) bekezdésének alkalmazása esetén, amint ezen iránymutatások 40. pontja rámutat, a Bizottság úgy határozott, hogy a D kategóriába tartozó repülőtereknek nyújtott, állami támogatásnak minősülő közszolgáltatási kompenzációkat a Szerződéssel összeegyeztethetőnek tekinti, bizonyos feltételek mellett. A nagyobb repülőtereknek (A, B, C kategória) nyújtott, állami támogatásnak minősülő, vagy e határozat kritériumait és feltételeit nem teljesítő bármely közszolgáltatási kompenzációnak értékesítés és eseti vizsgálat tárgyát kell képeznie.

(65) E vizsgálat során a Bizottság ellenőrzi, hogy a repülőtérnek ténylegesen általános gazdasági érdekű szolgáltatást lát-e el, és azt, hogy a kompenzáció összege nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettség ellátása során felmerült költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket és az ésszerű hasznot.

(66) A repülőtér közszolgáltatási feladatokkal való ellátásának egy vagy több hivatalos dokumentum tárgyát kell képeznie, amelyeknek a formáját az egyes tagállamok határozhatják meg. Ezeknek a jogszabályoknak minden, a közszolgáltatáshoz kapcsolódó fajlagos költségek megállapításához szükséges információt tartalmazniuk kell, és különösen a következőket kell pontosan meghatározniuk:

- a közszolgáltatási kötelezettség pontos jellege,

- az érintett üzemeltetők és terület,

- a repülőtérnek megítélt valamennyi különleges vagy kizárólagos jog jellege,

- a kompenzáció számításának, ellenőrzésének, felülvizsgálatának paraméterei,

- az esetlegesen túlzott vagy nem elégséges mértékű kompenzáció elkerülésének módjai, és ebben az esetben a kijavítás módjai.

(67) A kompenzáció összegének kiszámításakor a figyelembe veendő költségeknek és bevételeknek az általános gazdasági érdekű szolgáltatás teljesítéséhez kapcsolódó költségek és bevételek összességét tartalmaznia kell. Amennyiben az érintett repülőtér-üzemeltető egyéb, ezen általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó különleges vagy kizárólagos jogokban részesül, az ezekből származó jövedelmek szintén figyelembe kell venni. Következésképpen átlátható számviteli rendszert kell alkalmazni, és az üzemeltető különböző tevékenységeinek könyvelését külön kell választani egymástól⁽²⁾.

4.3. A repülőtéri szolgáltatásokhoz nyújtott támogatások

(68) A földi kiszolgálás évi 2 milliós küszöböt meghaladó utas esetén – a 96/67/EK irányelv⁽³⁾ értelmében – a verseny előtt nyitott kereskedelmi tevékenység.

Földi kiszolgálást biztosító szolgáltatóként eljáró repülőtér-üzemeltető alkalmazhat eltérő díjtételeket a légitársaságoknak számlázott kiszolgálási díjak esetében, ha ezek az eltérő díjtételek a nyújtott szolgáltatások jellegéhez vagy nagyságrendjéhez kapcsolódó költségekben mutatkozó eltéréseket tükrözik⁽⁴⁾.

(69) A 2 milliós küszöbérték alatti utasforgalom esetén a szolgáltatóként eljáró repülőtér-üzemeltető a különböző forrásait és bevételeit és a tisztán kereskedelmi tevékenységei (mint például a „handling” tevékenység és a parkolóüzemeltetés) közötti veszteségeket

⁽²⁾ Bár a közlekedési ágazatban nem alkalmazható, a közszolgáltatási kompenzáció formájában nyújtott állami támogatásokról szóló, 2005. július 13-i közösségi keretjogszabály eligazítást adhat a (65)–(67) bekezdés alkalmazására vonatkozóan.

⁽³⁾ Lásd az 1. oldal 3. lábjegyzetét.

⁽⁴⁾ A Ryanair Charleroi repülőtéri esetére vonatkozó eljárás megindításáról szóló határozat 85. pontja: „Ami a földi kiszolgálás költségeit illeti, a Bizottság megítélése szerint méretgazdaságosságról beszélhetünk, amint a repülőtér egy felhasználója nagymértékben igénybe veszi egy vállalat földi kiszolgálási szolgáltatásait. Nem meglepő ugyanis, hogy az egyes társaságokra alkalmazott díjak alacsonyabbak az általános díjszabásnál, amennyiben az e társaságok által igényelt szolgáltatás kevesebb, mint más ügyfelek esetében.”

⁽¹⁾ Lásd a(z) 3. oldal 8. lábjegyzetét.

kompenzálhatja, azon állami források kivételével, amelyeket repülőtéri hatóságként vagy általános gazdasági érdekű szolgáltatás üzemeltetőjeként ítélnék számára oda. Mindazonáltal a „handling” tevékenység esetében versenyhelyzet hiányában különösen ügyelnie kell arra, hogy ne hágjon át nemzeti vagy közösségi rendelkezéseket, és nevezetesen ne teremtsen a Szerződés 82. cikkével ellentétes erőfölénnyel való visszaélést (az említett cikk például megtiltja a közös piacon vagy annak egy jelentékeny részén erőfölénnyel rendelkező vállalkozásoknak, hogy a különböző légitársaságok tekintetében egyenértékű szolgáltatásokért egyenlőtlen feltételeket alkalmazzanak azáltal, hogy ennélfogva versenyhátrányba kényszerítik azokat).

(70) E 2 millió utasban megállapított küszöbérték felett a földi kiszolgálási tevékenységnek önmagában elégségesnek kell lennie, a repülőtér olyan egyéb kereskedelmi bevételeitől függetlenül, mint az állami források, amelyeket repülőtéri hatóságként vagy általános gazdasági érdekű szolgáltatás üzemeltetőjeként ítélnék számára oda.

5. INDULÁSI TÁMOGATÁSOK

5.1. Célkitűzések

(71) A kis repülőterek általában nem rendelkeznek elegendő utasszámmal ahhoz, hogy elérjék a kritikus méretet és a megtérülési küszöböt.

(72) A megtérülési küszöböt illetően nem léteznek abszolút számok. A Régiók Bizottsága azt évi másfél milliós utasforgalomra becsüli, míg a Cranfield egyetem már említett tanulmánya – amely néha megelőlegezi az évi 500 000 vagy egymillió utast – eltéréseket mutat az országok és a repülőterek megszervezésének tekintetében ⁽¹⁾.

(73) Ha egyes regionális repülőterek számíthatnak is arra, hogy akkor lépnek ki, amikor közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítő légitársaságok szállítanak jelentős számú utast ⁽²⁾, vagy amikor a hatóságok szociális jellegű támogatási rendszereket vezetnek be, a társaságok a forgalmas, jó helyen fekvő csomópontokat részesítik előnyben, amelyek gyors kapcsolatokat kínálnak, amelyekhez a fogyasztók hozzászoktak, és amelyek értékes résidőkkel rendelkeznek. Ezenkívül a repülőtéri és légitársasági politikák és beruházások évek óta gyakran a nagy nemzeti világvárosokra összpontosították a forgalmat.

⁽¹⁾ A Study on Competition between airports and the application of State Aid Rules című jelentés, Cranfield University, 2002. szeptember, 5.33. és 6.11. o.

⁽²⁾ Ibid. 5–27. o.: „To some extent, subsidisation of air services within the PSO framework can be interpreted as an indirect subsidy to an airport. In relation to some remote airports in Scotland and Ireland, they are almost exclusively reliant on subsidised PSO air services.”

(74) Következésképp a légitársaságok nem mindig készek arra – hacsak erre külön nem ösztönzik őket –, hogy vállalják az ismeretlen és még ki nem próbált repülőterekről indított útvonalak kockázatát. Ezért a Bizottság elfogadhatja a légitársaságoknak nyújtott állami támogatások bizonyos feltételek melletti ideiglenes fizetését, ha ez új útvonalak létrehozására vagy új járatsűrűség kialakítására, továbbá olyan számú utas vonzására ösztönzi őket, amely a későbbiek során korlátozott időtartamra biztosítja számukra a megtérülési küszöböt. A Bizottság gondoskodik arról, hogy az ilyen támogatások ne részesítsék előnyben a nemzetközi forgalom és verseny előtt már nagymértékben nyitott nagy repülőtereket.

(75) Figyelembe véve azonban az intermodalitásra és az infrastruktúrák használatának optimalizálására vonatkozó, a fentiekben ismertetett célkitűzést, nem lesz lehetséges olyan új légi útvonalra indulási támogatást nyújtani, amelyhez létezik megfelelő nagy sebességű vasúti összeköttetés.

(76) Végül, a Bizottságnak az e területen folytatott állandó fellépésének megfelelően bizonyos könnyítések elfogadottak lesznek azon legkülső régiók esetében, amelyek megközelíthetőségük hiánya miatt vannak hátrányos helyzetben.

A Bizottság e régiók harmonikus fejlődésére vonatkozóan iránymutatásokat ⁽³⁾ állapított meg. Fejlesztési stratégiájuk három fő tengelye a következő: megközelíthetőségük nehézségeinek csökkentése, versenyképességük javítása és regionális beilleszkedésük előmozdítása az európai gazdaságtól való távolságuk hatásainak csökkentése érdekében, bár a karibi, az amerikai és az afrikai piacokhoz földrajzilag közelebb helyezkednek el.

A Bizottság ezért elfogadja, hogy a legkülső régiókban az útvonalak indítására nyújtott támogatásokra rugalmasabb összeegyeztethetőségi kritériumok vonatkozhatnak, nevezetesen a támogatások intenzitása és időtartama tekintetében, és nem emel kifogást az ilyen támogatások tekintetében a szomszédos harmadik országokba irányuló útvonalak esetében. A támogatások intenzitása és időtartama tekintetében hasonló rendelkezések is megengedettek a 87. cikk (3) bekezdésének a) pontjában említett régiók és az alacsony népsűrűségű régiók esetében.

⁽³⁾ A legkülső régiók megerősített partnerségéről szóló, 2004. május 26-i [COM(2004) 343 végleges] és 2004. augusztus 6-i [SEC(2004) 1030] bizottsági közlemény.

5.2. Összeegyeztethetőségi kritériumok

(77) A tevékenység indításához nyújtott pénzügyi ösztönzők – azon esetek kivételével, amikor a hatóságok piacgazdasági magánbefektetőként járnak el (lásd a 3.2.4. szakaszt), előnyöket biztosítanak a kedvezményezett társaságoknak és ezáltal közvetlenül torzulást idézhetnek elő a társaságok között, amennyiben csökkentik a kedvezményezettek működési költségeit.

(78) Közvetve is befolyásolhatják a repülőterek közötti versenyt azáltal, hogy elősegítik a repülőterek fejlődését, sőt azáltal is, hogy egy társaságot arra ösztönöznek, hogy az egyik repülőtérrel egy másikra „helyezze át tevékenységét”, valamint arra, hogy egy légi útvonalat egy közösségi repülőtérrel egy regionális repülőtérre helyezzen át. Ennélfogva szokásosan állami támogatásnak minősülnek, és a Bizottsághoz intézett értesítés tárgyát kell képezniük.

(79) Tekintettel a fent említett célkitűzésekre és azokra a számottevő nehézségekre, amelyeket egy új útvonal indítása okozhat, a Bizottság jóváhagyhat ilyen támogatásokat, amennyiben azok eleget tesznek a következő feltételeknek:

- a) Kedvezményezettek: a légifuvarozók közösségi engedélyezéséről szóló 2407/92/EGK tanácsi rendelet értelmében valamely tagállam által kibocsátott érvényes működési engedéllyel rendelkező légifuvarozóknak nyújtanak támogatást.
- b) Regionális repülőterek: a támogatásokat a C és D kategóriába tartozó regionális repülőtereket az Unió egy másik repülőterével összekötő útvonalakra folyósítják. A nemzeti repülőterek (B kategória) közötti útvonalakra nyújtott támogatások csak kivételes esetben tervezhetők, kellően indokolt helyzetekben, nevezetesen akkor, ha a két repülőtér egyike hátrányos helyzetű régióban található. Ezek a feltételek esetlegesen nem alkalmazandók az olyan útvonalakra, amelyek a legkülső régiókban található repülőterekről a szomszédos harmadik országokba irányulnak, feltéve ha eseti vizsgálatot hajtanak végre.
- c) Új útvonalak: a támogatások csak a nettó utasszám növekedését előidéző – a fentiekben meghatározottak szerinti – új útvonalak vagy új járatsűrűség bevezetésére vonatkoznak ⁽¹⁾.

Nem szükséges, hogy a támogatások ösztönözzék azt, hogy a forgalom egyszerűen áthelyeződjön egy útvonalról vagy légitársaságtól egy másikhoz. Nem

járhatnak különösen nem megalapozott forgalmeltereléssel az ugyanazon városban, ugyanazon agglomerációban ⁽²⁾ vagy ugyanazon repülőtérrendszerben ⁽³⁾ található, ugyanolyan vagy hasonló rendeltetésű, ugyanolyan feltételekkel, egy másik repülőtérrel induló meglévő járatok sűrűsége és életképessége tekintetében.

Egy új légi útvonalra sem nyújtható indulási támogatás, ha ezen az útvonalon már – ugyanazon kritériumok mellett – üzemel hasonló nagy sebességű vasúti szolgáltatás.

A Bizottság nem fogadja el azokat a visszaélési eseteket, amelyekben egy társaság az indulási támogatások ideiglenességét próbálja megkerülni azáltal, hogy egy támogatott útvonalat egy állítólag új, de hasonló szolgáltatást nyújtó útvonallal helyettesít. Nevezetesen olyan légitársaságnak nem nyújtható támogatás, amely egy adott útvonalra biztosított támogatás felhasználása után egy ugyanazon városban vagy agglomerációban, illetve repülőtérrendszerben található repülőtérrel kiinduló, ugyanazon vagy hasonló úti célt kiszolgáló konkurens útvonalra törekszik támogatást szerezni. Mindazonáltal a támogatás folyósítása során az ugyanazon repülőtérrel kiinduló és a repülőtérrel legalább azonos számú utasforgalmat eredményező, valamely útvonal másik útvonal helyettesítését magában foglaló egyszerű helyzet nem kérdőjelezi meg az eredetileg tervezett időszakra fizetendő támogatás további folyósítását, azzal a kikötéssel, hogy ez a helyettesítés nem kérdőjelezi meg a kezdeti támogatást lehetővé tevő egyéb kritériumok betartását.

- d) Időbeli életképesség és idővel csökkenő támogatás: a támogatott útvonalnak idővel életképesnek kell bizonyulnia, azaz közfinanszírozás nélkül legalább a saját költségeit kell fedeznie. Ezért az indulási támogatásoknak csökkenőnek és időben korlátozottnak kell lenniük.
- e) Az útvonal indításához kapcsolódó pótlólagos költségek kompenzálása: a támogatás összegének szorosan kapcsolódnia kell azokhoz a pótlólagos költségekhez, amelyek az új útvonal indításához vagy az új járatsűrűség bevezetéséhez kapcsolódnak, és amelyeket a légifuvarozónak a járat üzemeltetése során már nem kell viselnie. Ezek a költségek többek között azokat a marketing- és reklámkiadásokat foglalják magukban, amelyek az új útvonal megismertetése érdekében kezdetben szükségesek; magukban foglalhatják azokat az indulási költségeket, amelyeket az útvonal indítása miatt az érintett regionális repülőtér telephelyén a légitársaság visel, ha valóban a C vagy a D kategóriába tartozó repülőterekről van szó, és ha ezek a költségek még nem képezték támogatás tárgyát. Ezzel ellentétben a támogatás nem irányulhat olyan rendszeres működési költségekre, mint a repülőgépek bérlete vagy értékcsökkenése, az üzemanyag,

⁽¹⁾ Ez különösen az időszakos útvonalról állandó útvonalra való, illetve egy nem naponta közlekedő járatsűrűségről legalább naponta közlekedő járatsűrűségere való áttérésre vonatkozik.

⁽²⁾ 2408/92/EGK tanácsi rendelet.

⁽³⁾ A 2408/92/EGK tanácsi rendelet 2. cikkének m) pontjában meghatározottak szerint.

a repülőszemélyzet bére, a repülőtéri ráfordítások, a kiszolgálási költségek (*catering*). A támogatható költségek fennmaradó részének a rendes piaci viszonyok között elért tényleges költségeknek kell megfelelniük.

- f) Intenzitás és időtartam: a csökkenő támogatás legfeljebb hároméves időtartamra nyújtható. A támogatás összege egyik évben sem haladhatja meg az adott év támogatható költségeinek 50 %-át, a támogatható költségek átlag 30 %-át.

A hátrányos helyzetű régiókból, azaz a legkülső régiókból és a 87. cikk (3) bekezdése a) pontjában meghatározott régiókból és az alacsony népsűrűségű régiókból kiinduló útvonalak esetében a csökkenő támogatás legfeljebb ötéves időtartamra nyújtható. A támogatás összege egyik évben sem haladhatja meg az adott év támogatható költségeinek 50 %-át, a támogatható költségek átlag 40 %-át. Amennyiben a támogatást ténylegesen öt évig nyújtják, a támogatás az első három év során támogatható költségek 50 %-áig tartható fenn.

Az útvonal indításához valamely társaságnak nyújtott támogatás időtartama minden esetben számottevően rövidebb, mint az az időtartam, ameddig a társaság a szóban forgó repülőtérről kiindulva vállalja tevékenységeinek végzését, a (79) bekezdés i) pontjában említett üzleti tervben meghatározottak szerint. Ezenkívül a támogatást az utasokat érintő célkitűzés elérését vagy az útvonal jövedelmezőségének megvalósulását követően meg kell szüntetni, még abban az esetben is, ha ez az eredetileg tervezett időtartam vége előtt következik be.

- g) Az útvonal fejlődésével való kapcsolat: a támogatás kifizetésének a szállított utasszám tényleges alakulásához kell kapcsolódnia. Annak érdekében, hogy a támogatás továbbra is ösztönző jellegű legyen, valamint a felső határértékek módosulásának elkerülése érdekében az egységösszegnek csökkenőnek kell lennie a forgalom tényleges növekedésével.
- h) Megkülönböztetésmentes odaítélés: minden olyan köztestület, akár repülőtéren, akár nem repülőtéren keresztül – új útvonal indításához támogatások odaítélését tervezi, elegendő határidőn belül és kellő nyilvánosság mellett tervét közismertté kell tennie annak érdekében, hogy minden érdekelt légitársaság felajánlhassa szolgáltatásait. Ennek a tájékoztatásnak nevezetesen az útvonal leírását, továbbá a támogatások összege és időtartama tekintetében objektív leírásokat kell tartalmaznia. A közbeszerzésekre és koncessziókra vonatkozó szabályokat és alapelveket – amennyiben azok alkalmazandók – be kell tartani.
- i) A többi útvonalra gyakorolt hatás és üzleti terv: minden olyan légitársaságnak, amely indulási támogatást nyújtani kívánó köztestületnek kínál

szolgáltatást, pályázata benyújtásakor olyan üzleti tervet kell beadnia, amely ismerteti az útvonalnak a támogatás megszűnését követő életképességét huzamosabb időn keresztül. A köztestület az indulási támogatás odaítélése előtt az új útvonalnak a konkurens útvonalakra gyakorolt hatásáról hatásvizsgálatot folytat.

- j) Nyilvánosság: az államok gondoskodnak arról, hogy minden évben minden repülőtéren vonatkozásában közzétételre kerüljön a támogatott útvonalak jegyzéke, amely mindegyik útvonal esetében tartalmazza a közfinanszírozás forrását, a kedvezményezett társaságot, a kifizetett támogatások összegét, valamint az érintett utasok számát.
- k) Jogorvoslat: a 89/665/EGK és a 92/13/EGK, úgynevezett „közbeszerzési” irányelvekben ⁽¹⁾ megállapított jogorvoslati lehetőségek mellett, amikor azokat alkalmazni kell, a tagállamok szintjén jogorvoslati mechanizmusokat kell meghatározni a támogatások odaítélésekor esetlegesen előforduló diszkrimináció orvoslása érdekében.
- l) Szankciók: szankcionáló mechanizmusokat kell alkalmazni arra az esetre, ha egy légitársaság a támogatás kifizetések nem teljesíti egy repülőtéren vonatkozásában vállalt kötelezettségeit. A támogatás visszatérítésének vagy a fuvarozó által kezdetben letétbe helyezett biztosíték lefoglalásának rendszere lehetővé teheti a repülőtéren számára annak biztosítását, hogy a légitársaság teljesítse vállalt kötelezettségeit.

- (80) Halmazás: az indulási támogatások egy útvonal üzemeltetésére nyújtott egyéb támogatástípusokkal – mint a bizonyos utaskategóriáknak szociális célból nyújtott támogatások vagy a közszolgáltatási feladatok ellátásához nyújtott pénzügyi kompenzáció – nem halmazhatók. Az ilyen támogatások akkor sem ítélték oda, ha – a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke és különösen annak (1) bekezdése d) pontja értelmében – egy útvonalhoz való hozzáférést egyetlen légitársasóra korlátozták. Az arányosság szabályainak megfelelően más, ugyanazon kiadások fedezésére szolgáló támogatásokkal sem lehet halmazhatók, akkor sem, ha azokat egy másik tagállamban fizetik ki.
- (81) Az útvonalak indítására nyújtott támogatásokról értesíteni kell a Bizottságot. A Bizottság felkéri a tagállamokat arra, hogy jobban, mint az egyedi támogatások esetében, értesítsék azokról az indulási támogatási rendszerekről, amelyek fokozottabb területi kohéziót tesznek lehetővé. A Bizottság eseti alapon megvizsgálhatja egy olyan támogatást vagy támogatási rendszert, amely teljes

(1) Az árubeszerzésre és az építési beruházásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélésével kapcsolatos jogorvoslati eljárás alkalmazására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról szóló, 1989. december 21-i 89/665/EGK tanácsi irányelv (HL L 395., 1989.12.30., 33. o.). A vízügyi, energiaipari, szállítási és távközlési ágazatokban működő vállalkozások beszerzési eljárásairól szóló közösségi szabályok alkalmazására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról szóló, 1992. február 25-i 92/13/EGK tanácsi irányelv (HL L 76., 1992.3.23., 14. o.).

egészében nem tesz eleget az előzőekben ismertetett kritériumoknak, de hasonló helyzethez vezethet.

6. KORÁBBI JOGELLENES TÁMOGATÁSOK KEDVEZMÉNYEZETTJEI

- (82) Amennyiben egy jogellenes támogatást, amelynek tárgyában a Bizottság egy visszafizetési megbízásra kiterjedő elutasító határozatot fogadott el, egy vállalkozásnak odaítéltek, és a visszafizetés nem az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően történt, valamennyi repülőtéri finanszírozási támogatásnak vagy indulási támogatásnak elsősorban a korábbi támogatás halmozott hatását, másodsorban pedig azt kell figyelembe vennie, hogy a korábbi támogatást nem térítették vissza ⁽²⁾.

7. A 88. CIKK (1) BEKEZDÉSE SZERINTI HASZNOS INTÉZKEDÉSEK

- (83) A Szerződés 88. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság javasolja, hogy a tagállamok módosítsák az ezen iránymutatások által érintett állami támogatásokra vonatkozó esetleges rendszereket, hogy megfelelőségüket legkésőbb 2007. június 1-jéig biztosítsák. A tagállamoknak a javaslatok elfogadását 2006. június 1. előtt írásban kell megerősíteniük.

- (84) Ha egy állam az elfogadást e határidő lejártáig írásban nem erősíti meg, a Bizottság a 659/1999/EK rendelet 19. cikkének (2) bekezdését alkalmazza, és amennyiben szükséges, kezdeményezi az e cikkben megállapított eljárást.

8. AZ ALKALMAZÁS IDŐPONTJA

- (85) A Bizottság ezen iránymutatásokat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésüktől kezdődően alkalmazza. A Bizottság által ezen időpont előtt nyilvántartásba vett értesítések vizsgálata az értesítések időpontjában hatályban lévő szabályok fényében történik.

A Bizottság ezen iránymutatások alapján megvizsgálja a repülőtéri infrastruktúrák finanszírozására nyújtott valamennyi támogatást vagy az engedélye nélkül – tehát a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével – nyújtott indulási támogatást, ha a támogatást az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételt megelőzően ítélték oda. A többi esetben a Bizottság a vizsgálatot a támogatásnyújtás kezdetekor alkalmazandó szabályok alapján végzi.

- (86) A Bizottság tájékoztatja a tagállamokat és az érdekelt feleket arról, hogy ezen iránymutatások alkalmazását az alkalmazásuk időpontját követő négy évben mélyrehatóan szándékozik értékelni. Egy ilyen tanulmány eredményei az iránymutatások felülvizsgálatára kényszeríthetik a Bizottságot.

⁽¹⁾ HL L 83., 1999.3.27., 1. o. A 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

⁽²⁾ A Textilwerke Deggendorf kontra Bizottság C-355/95 P sz. ügy (EBHT 1997, I-2549. o.).