

**Régiók Bizottsága saját kezdeményezésű vélemény Tárgy: Közösségi iránymutatás-tervezet a repülőterek finanszírozásáról és a regionális repülőterekről felszálló légitársaságok tevékenységkezdési támogatásáról**

(2006/C 31/06)

**A Régiók bizottsága,**

Tekintettel elnökségének 2005. február 22-én hozott döntésére, mely szerint az Európai Közösséget létrehozó szerződés 265. cikkének 5. bekezdése alapján megbízza a „Területi kohéziós politika” szakbizottságot, hogy a fenti témában saját kezdeményezésű véleményt alkosson;

Tekintettel az Európai Bizottság repülőterek finanszírozását és a regionális repülőterekről felszálló légitársaságok tevékenységkezdési támogatását érintő közösségi iránymutatás-tervezetére;

Tekintettel a 2003. július 2-i, *A regionális repülőterek kapacitása* (CdR 393/2002 fin) című előretekintő véleményére <sup>(1)</sup>;

Tekintettel a *Jobb jogalkotás 2002.* című európai bizottsági közleményről és a *Közösségi vívmányok aktualizálása és egyszerűsítése* című európai bizottsági közleményről alkotott véleményére (CdR 62/2003 fin) <sup>(2)</sup>;

Tekintettel az *Alacsony költséggel működő légitársaságokról és a területfejlesztésről* szóló saját kezdeményezésű véleményére (CdR 63/2004 fin) <sup>(3)</sup>;

Tekintettel a „Területi kohéziós politika” szakbizottság által 2005. április 29-én elfogadott véleménytervezetre (CdR 76/2005 rev. 1 – előadó: **Gordon KEYMER**, Tandridge kerület tanácsának vezetője (UK/EPP));

**Mivel:**

- 1) a regionális repülőterek folyamatos vitalitása nyilvánvaló és jelentős hatással bír a regionális fejlesztésre és a területi kohézióra: ezek a repülőterek ugyanis megkönnyítik a régiók közötti összeköttetést, támogatják a polgárok mobilitását, ösztönzőleg hatnak a gazdasági fejlődésre és a foglalkoztatás növekedésére, elősegítik a turizmust és hozzájárulnak a peremterületek és a kevésbé fejlett régiók rehabilitációjához;
- 2) az Európai Bizottságnak a légiközlekedési szektor részére nyújtott állami támogatások körül kialakult bizonytalanság és zűrzavar aktuális problémájának megoldását célzó erőfeszítései örvendeteseek;
- 3) az iránymutatások, melyek célja az EU területi kohéziójának elősegítése, jelentősen befolyásolják majd az állami hatóságok lehetőségeit a regionális repülőterek támogatására. Tekintettel e szempont jelentőségére, valamint arra, hogy az „iránymutatások” hivatalos rendelethez hasonló hatással bírnak, ki kell kérni a Tanács és a Parlament véleményét;
- 4) jelenleg is folyik a vita a Ryanair/Charleroi-ügyben, és féltő, hogy ennek az ügynek a kimenetele ellentmondhat az iránymutatásoknak, ami viszont további zűrzavarhoz és félreértésekhez vezethet. Nem egyértelmű, hogy vajon az Európai Bizottság az állami támogatásokat igyekszik korlátozni, vagy csak egyszerűen átláthatóbbá kívánja tenni azokat. A 659/1999. számú rendelet 19. cikke (2) bekezdésének alkalmazása nem tűnik helyénvalónak az iránymutatások végrehajtására, és az Európai Bizottságnak meg kell indokolnia, és precedenssel kell bizonyítania használatát ebben az esetben;
- 5) az iránymutatásban csak egy hivatkozás található a piacgazdasági befektető elvére (MEIP). Ennek az elvnek a célja, hogy az állami hatóságok tevékenységeit megítélje, mégpedig összevetve azzal a „racionális” döntéssel, amit egy magánbefektető ugyanebben a helyzetben hozna. Ezen az alapon csak az összeg minősülne állami támogatásnak, amennyivel a támogatás összege több, mint amennyit a magánbefektető befektetett volna: A különbséget akár a közszolgálati kötelezettségek is igazolhatják (pl. sziget összekapcsolása az anyaországgal, még abban az esetben is, ha ennek fenntartása veszteséges);
- 6) a tevékenység megkezdéséhez nyújtott támogatás időbeli korlátja új útvonalak esetében 3 évben lett megállapítva, illetve 5 évben kis, vagy peremterületen fekvő repülőterek esetén. Az iránymutatás ezt nem indokolja, és ez az időtartam rövidebb, mint a legtöbb üzleti terv vagy a regionális gazdasági fejlesztési tervek. Azonban senki sem pártfogolna meghatározatlan ideig folyósítható támogatásokat. A legegyszerűbb megoldás az automatikus felülvizsgálat előírása lenne. Hasonlóképpen, a maximális állami szubvenció 50 %-ban történő megállapítása elég önkényesnek tűnik, és néhány esetben az ennél magasabb szint is igazolható lenne;

<sup>(1)</sup> HL C 256, 2003. október 24., 47. old.

<sup>(2)</sup> HL C 73, 2004. 03. 23., 38. old.

<sup>(3)</sup> HL C 318, 2004. 12. 22., 7. old.

- 7) az iránymutatások lehetővé teszik az új útvonalakon először piacra lépő vállalkozások számára a lehetséges konkurencia kizárását öt évre, függetlenül attól, hogy ezek az újonnan piacra lépő vállalkozások jobb, gyakoribb vagy éppen olcsóbb szolgáltatást kínálnának;
- 8) az állami támogatás tilalma az olyan új útvonalak esetében, melyekhez hasonló útvonal már létezik egy másik repülőtérről kiindulva ugyanabban a „gazdasági vonzáskörzetben” vagy nagy népsűrűségű gócpontban, a már meglévő piaci szereplőket és repülőtereket tűnik védeni (pontosabban a nemzeti repülőtereket és a jelentős légi csomópontokat) a régió belül a kisebb repülőterekről felszálló, alacsony költségű légitársaságok támasztotta versennyel szemben;
- 9) a kis repülőterek csak korlátozott mértékű adminisztrációval képesek megbirkózni. Ha az EU bejelentési eljárásának teljes fegyvertárával megterheljük ezeket a repülőtereket, az a belső piacra gyakorolt hatásukhoz mérten aránytalanul nagy bürokratikus terhet ró rájuk. Lehetőséget kellene adni a *de minimis* elv gyakorlására, melynek értelmében a bizonyos értéket meg nem haladó támogatást, illetve a bizonyos nagyságrendi küszöböt meg nem haladó útvonalak működtetését nem kellene bejelenteni. Léteznek bizonyos regionális rendszerek (pl. Skóciában), ahol a rendszerhez tartozó összes repülőtér nevében egyetlen bejelentés is benyújtható;
- 10) összességében véve az iránymutatásoknak a lehető legrugalmasabbnak kell lenniük, és képesnek kell lenniük az állami támogatásokat érdemben és eseti alapon vizsgálni, ha azt szeretnénk, hogy a regionális repülőterek és a regionális légitársaságok hozzájáruljanak egy versenyképes és kohézióra képes Európai Unió létrehozásához, amely mentes a fölösleges bürokráciától;
- 11) az iránymutatások nem mondanak ellent a szubszidiaritás elvének, bár aggasztó, hogy néhány tekintetben a regionális és helyi hatóságok szabadsága a regionális repülőterek támogatásának vonatkozásában csökkent.

az alábbi véleményt fogadta el 2005. július 6–7-i, 60. plenáris ülésén (a július 7-i ülésnapon):

#### A Régiók Bizottsága ajánlásai

##### A Régiók Bizottsága

1. **kéri**, hogy az Európai Bizottság kérje ki a Tanács és az Európai Parlament véleményét, mielőtt döntést hoz, és készítsen hatástanulmányt ebben a kérdésben;
2. **javasolja**, hogy az Európai Bizottság függesse fel az iránymutatások kidolgozását, amíg az Európai Bíróság ítéletet nem hoz a Ryanair/Charleroi-ügyben, az új iránymutatások és a várható ítélet közötti esetleges ellentmondások elkerülése érdekében, az iránymutatások felülvizsgálatát **ajánlja** azok hatályba lépésétől számított két év elteltével;
3. **támogatja**, hogy egy állami hatóság által (a „közös kassza” elve alapján) nyújtott támogatásnak csak azon része minősüljön nem megengedhetőnek, amennyivel a támogatás meghaladja azt az összeget, amit egy magánbefektető biztosított volna (piacgazdasági befektető elve); hasonlóképpen azt javasolja, hogy az állami repülőterek esetében is megengedett legyen a kezdeti veszteség ugyanúgy, mint a magánrepülőterek esetében;
4. **azt javasolja**, hogy az új útvonalaknak nyújtott állami támogatásokat automatikusan vizsgálják felül 3, illetve 5 év

elteltével, a meghosszabbítás lehetőségével (megint csak időhöz kötve), minden esetben egyedi elbírálás alapján;

5. **elutasítja** azt a javaslatot, hogy egy új útvonalon az első piacra lépő vállalkozás gyakorlatilag „befagyaszthassa” az útvonalat, kizárva a lehetséges konkurenciát akár 5 évig,
6. **elutasítja** az állami támogatás tilalmát azokra az új útvonalakra, melyekhez hasonló, más repülőtérről kiinduló útvonal már létezik (pl. egy jelentős légi csomópontról) ugyanabban a „gazdasági vonzáskörzetben”; javasolja a „gazdasági vonzáskörzet” fogalmának pontosítását;
7. **javasolja**, hogy a C és D besorolású repülőtereket mentsék fel a bejelentési kötelezettségek alól; ha csak a D besorolású repülőterek nem tartoznak az értesítési kötelezettség alá, akkor ide kell sorolni a 2 millió utasnál kisebb forgalmat lebonyolító légikikötőket. Az iránymutatás (92) bekezdése c) pontjának explicit módon hivatkozni kell a szigeteken található C és D besorolású repülőterek különleges területi kohéziós igényeire;
8. **ajánlja** a *de minimis* és a „hallgatás – beleegyezés” elveknek az iránymutatásban történő általános alkalmazását, ideértve az egyszeri bejelentés gyakorlatának elfogadását a több repülőteret magukban foglaló regionális rendszerek esetében.

Brüsszel, 2005. július 7.

A Régiók Bizottsága

elnöke

Peter STRAUB