

AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁSI SZABÁLYOK ALKALMAZÁSA A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSÉRE ÉS MŰKÖDTETÉSÉRE

BOLF-GALAMB ZSÓFIA¹

1. Bevezetés

A vasúti infrastruktúra magában foglalja többek között a mind áru-
varozási, mind személyszállítási célokat kiszolgáló pályavasutat és a
kapcsolódó berendezéseket, a pusztán az utasforgalom lebonyolítását
szolgáló megállóhelyeket, de akár a multifunkcionális szolgáltató köz-
pont típusú állomásokat is.

Az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) a közelmúltig
jellemzően nem vizsgálta az infrastruktúra fejlesztésére nyújtott tá-
mogatások állami támogatási szempontú vonatkozásait, azonban a
Törvényszék Leipzig-Halle-ügyben² hozott ítélete alapján ez a hely-
zet megváltozott. Ezen ítélet következtében az infrastruktúra jövőbeli
használatának jellege (gazdasági vagy nem gazdasági) határozza meg
azt, hogy az infrastruktúra finanszírozása az uniós állami támogatási
szabályok hatálya alá tartozik-e vagy sem. E szempontokat a vasúti
infrastrukturális beruházások esetében is vizsgálni kell.

¹ A szerző a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Támogatásokat Vizsgáló Irodájá-
nak munkatársa. A cikkben megjelenő vélemény nem tekinthető a TVI hivata-
los álláspontjának.

² T-443/08. Freistaat Sachsen és Land Sachsen-Anhalt és T-455/08, Mitteldeutsche
Flughafen AG és Flughafen Leipzig-Halle GmbH kontra Európai Bizottság
2011. 03. 24-i egyesített ügyek. [2011 EBHT II-1311.]

A vasúti társaságok tevékenysége egyre inkább liberalizált. A vasúti teherszállítás és a nemzetközi személyszállítás 2007, illetve 2010 januárjától teljesen liberalizált a vonatkozó uniós szabály alapján.³

A vasúti infrastruktúra üzemeltetése és építése tekintetében azonban a tagállamokra van bízva, hogy a tevékenységet liberalizálják, vagy monopólium marad, mivel nincs olyan uniós szintű ágazati szabályozás, amely kötelezné a tagállamokat az infrastruktúra üzemeltetésének liberalizálására. E területen tehát az állami támogatási szabályok alkalmazandósága attól is függ, hogy milyen az adott tagállamban a jogi szabályozás.

A vasúti infrastruktúra fejlesztésének finanszírozása esetében az állami támogatásból származó előny három szinten jelentkezhet: a tulajdonos, az üzemeltető⁴ és a felhasználók szintjén. Az infrastruktúra-fejlesztés állam általi finanszírozása például közvetett előnyhöz juttathatja a vasúti vállalkozásokat⁵, míg pl. egy jobb állapotú állomás esetében a tulajdonos magasabb bérleti díjat kérhet.

A kedvezményezettek jogi státusza (pl. 100%-ban állami tulajdonú vagy nonprofit vállalkozás stb.) állami támogatási szempontból irreleváns. Amennyiben a kedvezményezett az uniós állami támogatási szabályok értelmében vállalkozásnak minősül, vizsgálni kell az Európai Unió működéséről szóló Szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 107. cikk (1) bekezdése szerinti további fogalmi elemek teljesülését, és állami támogatás esetében megfelelő, a belső piaccal való összeegyeztethetőséget biztosító jogalap szükséges.

³ Ugyanakkor a belföldi személyszállítás csak néhány tagállamban és gyakran csak részben liberalizált.

⁴ A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK irányelv (HL L 237.; 1991.08.24., 25–28. o.) (továbbiakban: a 91/440/EGK irányelv) 3. cikke a következőképpen határozza meg az infrastruktúra-üzemeltetőt: „olyan szervezet vagy vállalkozás, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért és fenntartásáért felelős. Ebbe beletartozhat a forgalomirányító és biztonsági rendszerek működtetése is. Az infrastruktúra-üzemeltető feladatai a hálózaton vagy annak egy részén különböző szervezetekre, vagy társaságokra ruházhatóak.”

⁵ A 91/440/EGK irányelv 3. cikke a következőképpen határozza meg a vasúti vállalkozásokat: „a Közösség vonatkozó jogszabályainak megfelelő engedéllyel rendelkező bármely köz- vagy magánvállalkozás, amelynek fő tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása, azzal a megkövetéssel, hogy e vállalkozásnak kell a vontatást biztosítania, ideértendők a csak vontatást biztosító vállalkozások is.”

2. Mikor nem minősül a támogatás állami támogatásnak?

2.1. Az adott tagállamban a vasúti infrastruktúra üzemeltetése/építése nem liberalizált

Amennyiben az uniós, illetve a tagállami szabályozás vagy a piac fejlődése következtében a piac a verseny számára nyitott, azaz a vállalkozások között verseny van, vagy lehetne, az állami forrásból való finanszírozás torzíthatja a versenyt, ezért az állami támogatási szabályokat feltehetően alkalmazni kell. Az EUMSZ 107. cikk ezen feltételének fennállását a Bizottság általában vélelmezi, ellenkezőjét a tagállamnak kell bizonyítania.

Amennyiben azonban egy adott projekt a verseny elől elzárt piacon valósul meg, annak támogatása mentesül az állami támogatási szabályok alkalmazása alól, feltéve, hogy a kedvezményezettnek nincsen egyéb gazdasági tevékenysége, illetve azokat számvitelileg megfelelően elkülöníti. Vagyis az infrastruktúra támogatásából származó előny nincsen hatással az egyéb tevékenységekre. Az uniós ágazati szabályok értelmében a vasúti infrastruktúra üzemeltetését/építését a tagállamok nem kötelesek liberalizálni, e tevékenység monopólium maradhat, és egy, akár az állam által erre kijelölt vállalkozás is elláthatja a feladatot. Ebben az esetben a finanszírozás állami támogatási szempontú értékelése az érintett tagállam nemzeti, regionális és helyi szabályaitól függ.

Az állami támogatási szabályok alkalmazása azonban nem kerülhető meg oly módon, hogy egy, már liberalizált piacon utólag kizárólagos jogot biztosítanak a vasúti infrastruktúra működtetésére egy piaci szereplőnek.

2.2. Nem gazdasági jellegű infrastruktúra kiépítéséhez nyújtott támogatás

Amennyiben a létesítményt kizárólag gazdasági tevékenységnek nem minősülő célra használják, a támogatás nem tartozik az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének hatálya alá. Ez jellemzően akkor is teljesül, ha az adott létesítményt csekély mértékben (pl. egy nyilvános pályaudvar felújítását követően a teljes beruházás 5-10%-át jelenti az ott található boltok infrastrukturális felújítása) gazdasági célokra is használják,

azonban a gazdasági tevékenységből származó bevételt visszaforgatják az elsődleges, nem gazdasági jellegű tevékenységbe.⁶

Nem minősül állami támogatásnak az olyan beruházások állami finanszírozása, amelyek az állami közfeladatok megvalósítása érdekében szükségesek, mivel ezek nem tekinthetők gazdasági jellegűnek. Az értékelésnek mindig az adott eset körülményei alapján kell történnie. Ilyenek lehetnek például a közbiztonság érdekében, a védelmi, rendőrségi céllal megvalósuló beruházások, a tüzmegelezési vagy vámügyi intézkedések. Fontos, hogy a nem gazdasági tevékenységek, illetve azok állam által finanszírozott költségei egyértelműen elkülöníthetők legyenek a gazdasági tevékenységtől.

2.3. A piaci magánbefektető elve

A piaci magánbefektető elvének megfelelően, amennyiben egy piaci szereplő az állami szerepvállalással megegyező feltételek mellett (azaz *pari passu*; pl. kockázatviselés, megtérülés területén) jelentős mértékben részt vesz a projekt finanszírozásában, nem beszélhetünk állami támogatásról, mivel a beruházásban való ilyen részvétel nem jelent olyan gazdasági előnyt a vállalkozás részére, amelyet az a piacon nem szerezhett volna meg. A piaci magánbefektető elve anélkül is alkalmazható, hogy az adott projektben független magánfél is részt venne. Ezekben az esetekben, azonban a tagállamnak kell bizonyítania, hogy a beruházás piaci alapon megtérül. Az elv alkalmazhatóságát alátámaszthatja olyan, külső szakértők által jóváhagyott üzleti terv, amely igazolja, hogy a beruházás más hasonló, piaci szereplők által végzett beruházásoknál elvárt megtérülést biztosít az állam számára.

Ebben az esetben is fontos azonban, hogy nemcsak a beruházás esetében kell, hogy legyen bizonyítható a piaci feltételek teljesülése, hanem az is szükséges, hogy üzemeltető is a piaci viszonyoknak megfelelően kerüljön kiválasztásra, illetve az általa az államnak fizetett bérleti díj is megállapításra, annak érdekében, hogy az üzemeltető szintjén se származzon előny az intézkedésből.

⁶ Analógiaként lásd a kutatási szervezetek támogatására vonatkozó szabályokat a kutatáshoz, fejlesztéshez és innovációhoz nyújtott állami támogatások közösségi keretszabály 3.1. pontjában (HL C 323., 2006.12.30. 1. o.).

Ezen elv a vasúti infrastruktúra fejlesztések állami támogatási szempontú értékelése során valószínűleg leginkább a multifunkcionális átlomás fejlesztések esetében kaphat szerepet.

2.4. Előny kizárása a tulajdonos szintjén

Amennyiben az infrastruktúra tulajdonosa az állam/önkormányzat lesz, a tulajdonos szintjén nem szükséges az állami támogatás vizsgálata. Ha a tulajdonos azonban nem az állam/önkormányzat, akkor viszont az infrastruktúra ingyenes vagy kedvezményes átadása állami támogatást valósít meg.

2.5. Előny kizárása az üzemeltető szintjén

Amennyiben az infrastruktúra üzemeltetőjét nyílt, átlátható és diszkriminációmentes eljárással választják ki, és a bérleti díj a piaci feltételeknek megfelelően kerül megállapításra, az üzemeltető szintjén az állami támogatást általában ki lehet zárni.

2.6. Előny kizárása a felhasználók szintjén

Ahogy az a bevezetésben is említésre került, az infrastruktúra fejlesztésének állami finanszírozása közvetett előnyhöz juttathatja a vasúti vállalkozásokat (pl. a vasúti pályát használó személyszállítást, illetve áru fuvarozást végző vasúti társaságok), ami állami támogatásnak minősülhet. A Bíróság ítélkezési gyakorlatával összhangban azt kell megvizsgálni, hogy az infrastruktúra kapcsán megvalósított intézkedés csökkenti-e a vasúti vállalkozások működési költségeit, azok szelektív előnyhöz jutnak-e az infrastruktúra fejlesztése által.⁷ Amennyiben egy infrastruktúra használata egyenlő mértékben és hátrányos megkülönböztetés nélkül nyitva áll minden potenciális használó előtt, és az

⁷ A Bíróság a C-382/99. számú, *Hollandia kontra Bizottság* ügyben 2002. június 13-án hozott ítélete [EBHT 2002, I-5163. o.] és a Bíróság a C-156/98. sz., *Németország kontra Bizottság* ügyben 2000. szeptember 19-én hozott ítélete [EBHT 2000, I-6857. o.].

infrastruktúrához való hozzáférés díja az uniós szabályoknak – jelen esetben a 2001/14/EK irányelvnek⁸ – megfelelően kerül kiszámlázásra, a Bizottság általában úgy ítéli meg, hogy az infrastruktúrák állami finanszírozása nem minősül állami támogatásnak a felhasználó vasúti vállalkozások szintjén.

Önmagában az azonos feltételekkel való hozzáférés nem zárja ki az állami támogatást, ha az állam a működtetőnek alacsony megtérülési rátát ír elő, és így a felhasználók által fizetendő díj alacsonyabb, mintha azt olyan szolgáltató kérné, amelyik csak profitalapon működik.⁹ Ezáltal a felhasználók közül a vállalkozások közvetett állami támogatásban részesülnek. Tehát a díjaknak piaci jellegűeknek kell lenniük, azaz a beruházás költségein kell alapulniuk, és nem érhetik el a túlzott profitot eredményező monopolisztikus árakat.

Az infrastruktúrák felhasználói közvetve természetesen a magán-személyek is, esetükben azonban nem szükséges az állami támogatási szabályok érvényesítése, hiszen ők az uniós állami támogatási szabályok értelmében nem minősülnek vállalkozásnak.

Az állomásfejlesztések kapcsán azt is szükséges megvizsgálni, hogy pl. az étterem, a boltok bérlőinek kiválasztása transzparens, nyílt, megkülönböztetéstől mentes eljárásban történik-e, illetve a bérleti díj a piaci feltételek alapján, objektív feltételek mentén kerül-e meghatározásra, hiszen az ő szintjükön is megjelenhet közvetetten állami támogatás az infrastruktúra fejlesztéséből adódóan.

2.7. Közszolgáltatás ellátásának kompenzálása

Egy gazdasági tevékenység akkor minősülhet közszolgáltatásnak, ha azt – általában a túl magas költségek miatt – a piac adott minőségben,

⁸ A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 2001.03.15., 29. o.).

⁹ A 1999/646/EK számú bizottsági határozat a Németország által az InfraLeuna Infrastruktur und Service GmbH részére nyújtandó támogatási intézkedésekről (HL L 260.; 1999.10.06., 1., 18.o.). A Bizottság ugyanezen döntésében különítette el először az infrastruktúra állami finanszírozása során jelentkező három potenciális kedvezményezett szintet.

adott feltételek mellett, adott területen állami támogatás nélkül nem végezné el. Az uniós szabályok (néhány ágazati szabálytól pl. posta, villamos energia stb. eltekintve) nem határozzák meg, hogy milyen tevékenységek minősülhetnek közszolgáltatásnak, ez a tagállamok hatásköre. E tekintetben az Európai Unió Bíróságának és a Bizottságnak a gyakorlata szolgálhat támpontként. A Bizottság gyakorlata alapján megállapítható, hogy a közszolgáltatásnak a polgárokat vagy a társadalom egészének érdekét kell szolgálnia. Az olyan szolgáltatások, amelyek tisztán kereskedelmi érdekeket szolgálnak és nem kapcsolódnak az állampolgárok alapvető, mindennapi életének szükségleteihez, nem tekinthetők közszolgáltatásnak.

A pályavasút építése/üzemeltetése, bár az nem csak az egyértelműen közszolgáltatásnak számító személyszállítási célokat szolgálja, hanem az áru fuvarozását is, nagy valószínűséggel elfogadható lenne, mint közszolgáltatási feladat.

Amennyiben az Európai Bíróság *Altmark*-ügyben hozott ítéletében¹⁰ foglalt feltételek¹¹ teljesülnek, a közszolgáltatásért járó ellentételezés formájában nyújtott finanszírozás nem tartalmaz uniós értelemben vett állami támogatást, mivel az nem jelent előnyt az érintett vállalkozás számára.

¹⁰ Lásd a C-280/00 sz. *Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (Altmark-) ügyben hozott ítéletet [EBHT 2003, I-7747. o.].

¹¹ (1) a vállalkozásnak ténylegesen rendelkeznie kell olyan, világosan – nemzeti jogszabályban, szerződésben, tevékenységi engedélyben – meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekkel, amelyeket teljesítenie kell; (2) a kompenzáció számításának alapját képező paramétereket előre, objektíven és átlátható módon meg kell határozni; (3) kompenzáció mértéke nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatban felmerült költségek teljes vagy részleges fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az ésszerű profitot és a vonatkozó bevételeket; (4) amennyiben a közszolgáltatási kötelezettséget teljesítő vállalkozást nem olyan közbeszerzési eljárással választják ki, mely lehetővé teszi azon pályázó kiválasztását, aki a közösség számára a szolgáltatásokat a legkisebb költséggel képes nyújtani, akkor a szükséges kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyek egy tipikus, hatékonyan vezetett és felszerelt vállalkozásnál felmerülhettek volna, figyelembe véve az ezen kötelezettségek teljesítésével járó ésszerű profitot és a vonatkozó bevételeket.

2.8. Csekély összegű (*de minimis*) támogatás

A vasúti infrastruktúra fejlesztésekhez csekély összegű támogatás a Szerződés 87. és 88. cikkének a *de minimis* támogatásokra való alkalmazásáról szóló 2006. december 15-i 1998/2006/EK bizottsági rendelet¹², valamint – amennyiben a beruházás közszolgáltatásnak minősül – az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének az általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtó vállalkozások számára nyújtott csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról szóló 2012. április 25-i 360/2012/EU bizottsági rendelet¹³ alapján nyújtható. A vasúti vállalkozások infrastruktúrához kedvezményes áron való hozzáférése szintén nyújtható csekély összegű támogatásként. A csekély összegű támogatás az ilyen beruházásoknál, és nagy valószínűséggel az üzemeltetésnél is, azonban nagyrészt csak elméleti lehetőség, tekintettel a támogatás összegére (bármely 3 egymást követő pénzügyi év tekintetében az 1998/2006/EK bizottsági rendelet esetében legfeljebb 200 000 euró, a 360/2012/EU bizottsági rendelet esetében legfeljebb 500 000 euró) és a támogatáshalmazódásra vonatkozó szigorú szabályokra.

3. Mikor nem igényel az állami támogatásnak minősülő intézkedés európai bizottsági bejelentést?

Nem szükséges előzetes bizottsági engedély a támogatási intézkedés hatálybaléptetéséhez, amennyiben az megfelel az általános csoportmentességi rendelet¹⁴ valamely támogatási kategóriájának, és teljesíti annak eljárási¹⁵ és anyagi jogi összeegyeztethetőségi feltételeit. Az infrastruktúrák fejlesztéséhez támogatás az általános csoportmentességi rendelet alapján jellemezően regionális beruházási és foglalkoztatási támogatásként nyújtható.

¹² HL L 379., 2006.12.28., 5. o.

¹³ HL L 114., 2012.04.26., 8. o.

¹⁴ A Szerződés 87. és 88. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetőség nyilvánításáról (általános csoportmentességi rendelet) szóló 800/2008/EK bizottsági rendelet (HL L 214., 2008.08.09., 3–47.o.)

¹⁵ Utólagos tájékoztatási formanyomtatvány megküldése az általános csoportmentességi rendelet 9. cikke alapján

Szintén nem igényel előzetes bizottsági jóváhagyást, ha a támogatást a Bizottság által már jóváhagyott ún. létező támogatási program alapján nyújtják, amennyiben a létező támogatási program feltételei betartásra kerülnek.¹⁶

A Bizottság részére történő bejelentés nélkül nyújtható a támogatás, ha a projekt és/vagy annak működtetése 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 szóló 2012/21/EU bizottsági határozat¹⁷ feltételeit teljesítve közszolgáltatásnak minősül. Ehhez szükséges egy világos megbízási aktus, és annak ellenőrzése, hogy a feladat ellátásáért nyújtott állami kompenzáció összege nem haladja meg a közszolgáltatás nettó költségeit, beleértve egy ésszerű profitot, mindösszesen évente *15 millió eurót*. Ebben a konstrukcióban a szükséges infrastruktúra-beruházás támogatása elosztható a közszolgáltatással való megbízás időtartamára (általában maximum 10 év, hacsak az értékcsökkenési szabályok nem indokolnak más időtartamot).

4. Bizottsági bejelentés – a jóváhagyás lehetséges jogalapjai

Amennyiben a támogatási intézkedés életbe léptetéséhez bizottsági jóváhagyás szükséges, a Bizottság döntésének több jogalapja is lehetséges.

4.1. EUMSZ 107. cikk (3) bekezdés c) pontja

Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdés c)¹⁸ pontjával való összeegyeztethetőség feltétele, hogy a támogatási intézkedés szükséges és arányos

¹⁶ Pl. a Bizottság N-316/2008. sz. határozata – Magyarország – Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése módosítva az N-199/2010. számú határozattal (HL C 191.; 2010.7.15., 2.o.).

¹⁷ HL L 7., 2012.01.11., 3. o.

¹⁸ Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdés c) pontja szerint a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekintendő *az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétben.*

legyen, valamint az intézkedés előnyei ellensúlyozzák a kereskedelemre és a versenyre gyakorolt negatív hatásokat.

Ennek alapján hagyta például jóvá a Bizottság Magyarországon a közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése elnevezésű támogatási programot. E program célja a meglévő közúti, vasúti és belvízi közlekedési infrastruktúra bővítése, korszerűsítése és javítása, másrészt ezek intermodalitásának megerősítése, ezen belül többek között az intermodális és regionális logisztikai központok és regionális kereskedelmi repterek külső közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése, üzleti parkok kialakítása vasúti csomópontok kiépítésével és fejlesztésével biztosított intermodalitás céljából. A program alapján a vasúti infrastruktúra finanszírozása 65-85%-os támogatási intenzitás mellett valósulhat meg.

4.2. Regionális iránymutatás

Amennyiben a regionális iránymutatás¹⁹ a bizottsági döntés alapja, a beruházás az ott meghatározott feltételeknek – többek között az induló beruházás, fenntartási kötelezettség, saját forrás fogalmának – is meg kell, hogy feleljen. Ilyenkor a hatályos regionális térkép szerinti mértékben beruházási támogatás adható²⁰.

4.3. A közszolgáltatások ellentételezésére vonatkozó keretszabály

A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály²¹ azon feltételeket tartalmazza, amelyek alapján a Bizottság a 2012/21/EU bizottsági határozat hatálya

¹⁹ Iránymutatás a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról (HL C 54., 2006.3.4., 13. o.). Az iránymutatás a 2013. december 31-ig meghozott támogatási döntésekre alkalmazható.

²⁰ A 2013. december 31-ig hatályos regionális támogatási térképet a az európai uniós versenyjogi értelemben vett állami támogatásokkal kapcsolatos eljárásról és a regionális támogatási térképről szóló 37/2011 (III.22.) Korm.rendelet 25. §-a tartalmazza.

²¹ HL C 8., 2012.01.11., 15–22.o.

alá nem tartozó²², és ezért előzetes bizottsági engedélyhez kötött közszolgáltatásért nyújtott ellentételezéseket vizsgálja.²³

4.4. EUMSZ 93. cikk és a vasúti iránymutatás

A vasúti iránymutatás²⁴ hatálya nem terjed ki a vasúti infrastruktúrák finanszírozásának állami támogatási kérdéseire, csak annak vasúti vállalkozásokra gyakorolt hatását elemzi, azaz a felhasználók szintjén jelentkező közvetett állami támogatás összeegyeztethetőségi feltételeit vizsgálja.

Az EUMSZ 93. cikke alapján a Szerződésekkel összeegyeztethetőek azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják.

A vasúti iránymutatás alapján támogatás adható a vasúti vállalkozások részére a közlekedés összehangolása érdekében, így a vasúti infrastruktúra használatához, az externális költségek csökkentéséhez és a kölcsönös átjárhatóság elősegítésére. A vasúti infrastruktúra használatához nyújtott támogatások esetében elszámolható költségek az infrastruktúra használatával járó, a vasúti vállalkozás által viselt olyan többletköltségek, amelyek nem terhelnek egy környezetszennyezőbb versengő szállítási módot²⁵. Az externális költségek csökkentéséhez nyújtott támogatásokat illetően elszámolható költségek az externális

²² Például az ellentételezés éves összege, meghaladja a 15 millió eurót, a megbízás időtartama meghaladja a 10 évet stb.

²³ Ide nem értve azonban pl. a közúti és vasúti személyszállítási közszolgáltatásokat szabályozó, a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L315.; 2007.12.03., 1–13. o.) hatálya alá tartozó támogatásokat.

²⁴ Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról (HL C184.; 2008.07.22., 13–31.) 15. pontja.

²⁵ Ld. pl. A Bizottság SA.33417 (2011/N) számú ügyben hozott határozata – Magyarország – a szórt/egyvagonos vasúti forgalom előmozdítása ügybe hozott határozatát. Az intézkedés célja az infrastruktúra-üzemeltetők által beszedett hálózat-hozáférési díj kiegészítő díjainak csökkentése egyenlő arányban, valamennyi a szórt vagonos forgalmat bonyolító árufuvarozást végző, a szolgáltatást igénybe vevő vasútvállalat részére.

költségek azon része, amely a vasúti szállítás folytán más versengő szállítási módokhoz viszonyítva elkerülhető. A kölcsönös átjárhatóságot elősegítő támogatásokat illeti, a támogatható költségek, amennyiben hozzájárulnak közlekedés összehangolásának céljához, magukban foglalják a biztonsági és kölcsönös átjárhatósági rendszerek kiépítésével vagy a zajártalom csökkentésével kapcsolatos beruházásokat, mind a vasúti infrastruktúra, mind a járműállomány területén.²⁶

4.5. 1370/2007/EK rendelet

A személyszállítási közszolgáltatást ellátó vasúti vállalkozás infrastruktúrához kedvezményes áron való hozzáférése (pl. pályahasználati díjkedvezmény) összeegyeztethető lehet az uniós állami támogatási szabályokkal, amennyiben az megfelel a 1370/2007/EK rendelet rendelkezéseinek, tehát amennyiben a megbízására a rendelettel összhangban került sor, és a közszolgáltatási szerződése biztosítja, hogy a közszolgáltatásért járó ellentételezése nem haladja meg a közszolgáltatás ellátása kapcsán felmerülő indokolt költséget, figyelembe véve az ésszerű profitot, és az ebből származó bevételt.

²⁶ Ld. pl. A Bizottság NN 73/2008. (ex N 240/2008.) számú ügyben hozott határozata – Magyarország – A MÁV Zrt. és a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. közötti hitelátvállalások (HL C 109., 2009.05.13.; 5.o.).