

INFRASTRUKTÚRAHASZNÁLAT ÉS ÁLLAMI TÁMOGATÁS – A KÖD MÉG NEM SZÁLLT FEL

STAVICZKY Péter*

Tárgyszavak: állami támogatás fogalma, infrastruktúra ingyenes rendelkezésre bocsátása, azonos ténybeli és jogi helyzetben lévő vállalkozások, szelektivitás, állami források felhasználása, versenytorzítás és a tagállamok közötti kereskedelem érintettsége

1. Bevezetés

Az uniós bíróságok 2011-ben és 2012-ben a Leipzig-Halle-ügyben hozott ítéletei¹ alapvetően módosították az infrastruktúra-fejlesztés állami támogatási szempontú megítélését. Az ítéletek az állami támogatás fogalmának kibővítésével jelentős hatást gyakoroltak a tagállamok támogatásnyújtási gyakorlatára és az erre a célra igénybe vehető uniós támogatások felhasználásának folyamatára is. A bírósági joggyakorlat a Leipzig-Halle-ítéletek óta 2015 januárjáig nem adott újabb iránymutatást a még esetlegesen felmerülő értelmezési kérdések megválaszolására. Ez a vákuum módosult némiképp az Eventech-ügyben beadott előzetes döntéshozatali kérelemre adott ítélettel,² amely ismételten értelmezi az

* A szerző Magyarország Európai Unió mellett működő Állandó Képviselétének munkatársa. Jelen összefoglaló a szerző saját véleményét tartalmazza, és nem tekinthető az Állandó Képviselő hivatalos véleményének.

¹ A T-443/08. sz. T-455/08. sz. *Mitteldeutsche Flughafen és Flughafen Leipzig/Halle kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2011:117) és a C-288/11 P. sz. *Mitteldeutsche Flughafen AG és Flughafen Leipzig-Halle GmbH kontra Európai Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2012:821).

² A C-518/13. sz. *Eventech Ltd kontra Parking Adjudicator* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2015:9).

infrastruktúra-használat állami támogatási vonatkozásait. Érdekes módon az ítélet azonban több kérdést vet fel, mint amennyit megválaszol, illetve – amint majd látható lesz – részben az állandó ítélkezési gyakorlat korábbi irányától is eltérni látszik. Ezen indokok miatt hasznos az ítélet áttekintése és az abból fakadó következtetések levonása.

2. Az Eventech-ügy háttere

Az Európai Unió Bírósága elé került ügy alapja a londoni közlekedési szabályzat azon eleme volt, amely csak a hivatásos londoni taxik számára teszi lehetővé a buszsávok használatát, és a sofőrrel bérelhető magángépjárművek (a továbbiakban BMG-k) számára ezt csak az utasok felvételekor és kiszállásakor engedélyezi.

Mindkét típusú személyszállító vállalkozási csoport tagjainak működési engedélyét hatóság adja ki, azonban a rájuk vonatkozó szabályozás és ebből fakadóan a teljesítendő követelmények eltérőek. A BMG-k, ellentétben a hivatásos taxikkal, szolgáltatásaikat csak előzetes megrendelés alapján nyújthatják, ebben a szegmensben azonban a versenyhelyzetben vannak a taxikkal. A taxikra fuvarozási kötelezettség, a felvett utasok meghatározott időn belüli elszállításának kötelezettsége hárul. Emellett a BMG-khez képest a taxik műszaki paraméterei, a vezetők vizsgálja is eltérő a két személyfuvarozói kör esetében. A taxik továbbá időtartam alapú viteldíj-szabályozás alá esnek, míg a BMG-k szabadon állapíthatják meg a viteldíjat a megrendeléskor, amely független a fuvar időtartamától.

Ami a buszsávok használatát illeti, az adott közútért felelős közlekedési hatóság jogkörébe tartozik egy adott útszakaszon a forgalom korlátozása egész nap vagy egyes időszakokra vonatkozóan. Továbbá a szabályozás³ a londoni közlekedési vállalat, a Transport for London (TfL) számára lehetővé teszi a buszsávok kijelölését. A TfL döntése szerint a londoni buszsávok egyes napszakokban forgalomkorlátozás alá esnek. Ez a korlátozás azonban nem vonatkozik a taxikra, csak a BGM-kre, amelyek csak az utasok be- és kiszállása érdekében és csak ezalatt használhatják a buszsávokat. E szabályok megsértése esetén a TfL büntetés megfizetését rendelheti el.

³ Road Traffic Regulation Act 1984.

Az Eventech-vállalkozás önálló sofőrökkel BMG-et üzemeltet, és több alkalommal büntetés megfizetésére irányuló felszólítást kapott a buszsávok használata miatt. A büntetéseket az Eventech vitatta, majd a megfizetésre vonatkozó hatósági döntést bíróság előtt megfellebbezte. Az első fokú bíróság a keresetet elutasította, másodfokon az Eventech arra is hivatkozott, hogy a buszsávok ingyenes használata az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése szerinti, be nem jelentett – az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdését sértő – állami támogatásnak minősül.⁴ Az Eventech szerint a londoni taxik számára előnyt jelent a buszsávok korlátozás nélküli használata, amit hirdettek is. Az előzetes döntéshozatalt előterjesztő nemzeti bíróság⁵ emellett úgy véli, „[...] nem vitatott, hogy az említett szabályzat gazdasági előnyt nyújt a londoni taxik számára, az az államnak tudható be, továbbá torzítja a BMG-k és a londoni taxik közötti versenyt, amennyiben az utóbbiak számára a BMG-knél gyorsabb közlekedést tesz lehetővé a szabályzat hatálya alá tartozó utakon, versenyelőnyhöz juttatva azokat, különösen a lehetséges ügyfelek megszólításában. Az állami támogatás fogalmához tartozó többi feltétel viszont nem feltétlenül teljesül.”⁶ A TfL szerint ugyanis a buszsáv-használatból származó előny nem állami forrásból származik, mivel nincsen hatása ezekre a forrásokra. A TfL álláspontja szerint az előny nem is szelektív, mivel a BMG-k nincsenek a taxikkal összehasonlítható helyzetben. Továbbá, a különbségtételt a szabályozás jellege és szerkezete igazolja. Végül a szabályzat nem érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel helyi szolgáltatásokra gyakorol hatást. Az Eventech álláspontja ezzel szemben az ingyenes buszsáv-használatból származó előnyt úgy tekinti, mint amit állami források felhasználásával nyújtanak, ami szelektív, mivel a BMG-k versenytársai a taxiknak (vagyis összehasonlítható helyzetben lévő vállalkozásokról beszélünk). Továbbá, az adott gazdasági tevékenységet bármely tagállamban bejegyzett vállalkozás végezheti, így a tagállamok közötti kereskedelem érintettsége sem zárható ki.

⁴ Az uniós joggyakorlat alapján a nemzeti bíróságok a versenytársak érdekének védelmére az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésének közvetlen hatálya alapján felléphetnek a jogellenesen nyújtott támogatás kedvezményezettje ellen.

⁵ Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division).

⁶ Az ítélet 27. pontja.

A fenti előzmények alapján az illetékes nemzeti bíróság előzetes döntéshozatali eljárásban arra vonatkozó kérdést tett fel az Európai Unió Bíróságának, hogy az intézkedés magában foglalja-e állami források felhasználását, szelektív-e figyelemmel arra, hogy célja a biztonságos és hatékony közlekedési rendszer kialakítása. E tekintetben az a kérdés is felmerült, hogy az intézkedés szelektivitásának indokoltsága során vizsgálandó-e, hogy a különbségtétel szükséges és arányos. Az előterjesztő bíróság továbbá azt is megkérdezte, hogy az intézkedés – figyelemmel arra, hogy bármely uniós polgár rendelkezhet taxival vagy BMG-vel – érintheti-e a tagállamok közötti kereskedelmet.

3. A Bíróság megállapításai

A Bíróság az állami források felhasználása és a szelektív előny nyújtására vonatkozó kérdéseket együttesen válaszolta meg. A Bíróság egyrészt utalt a joggyakorlat azon megállapítására, amely szerint az előny különböző formában jelentkezhet,⁷ másrészt kiemelte, hogy közvetlen kapcsolat szükséges a kedvezményezettnek nyújtott előny és az állami forrásokra gyakorolt negatív hatás, illetve az állam által viselt gazdasági kockázat között,⁸ ahhoz hogy az intézkedés állami támogatásnak minősüljön, amennyiben az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének egyéb feltételei fennállnak. Az állami forrásokra gyakorolt negatív hatás a vizsgált esetben két szempontból jelentkezhet. Egyrészt, a taxik ingyenesen használhatják a forgalmi korlátozás alatt álló buszsávokat. Másrészt, „bírság kiszabásának kockázata nélkül használhatják a buszsávokat Londonban”.⁹ A Bíróság ezt követően elválasztotta egymástól a vizsgált ügyet és az Eventech által hivatkozott holland kibocsátás-ke-

⁷ Az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése ‘bármilyen formában’ nyújtott támogatásra kiterjed. Lásd a C-280/00. sz. Altmark Trans-ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2003:415) 84. pontját, a C73/11 P sz. Frucona Košice kontra Bizottság ítélet (EU:C:2013:32) 69. pontját, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

⁸ A C399/10 P és C401/10 P sz. Bouygues és Bouygues Télécom kontra Bizottság és társai, valamint Bizottság kontra Franciaország és társai egyesített ügyekben hozott ítélet (EU:C:2013:175) 109. pontja.

⁹ Az ítélet 37. pontja.

reskedelmi rendszerhez kapcsolódó mentességeket.¹⁰ A holland ügyben ugyanis megállapításra került, hogy az állami intézkedés „többlettel járhat az állami szervek számára, többek között a bírságok vagy egyéb pénzügyi szankciók megfizetésére vonatkozó kötelezettség alóli mentesség formájában, mivel a Holland Királyság az említett intézkedés hatálya alá tartozó vállalkozásoknak megadta a lehetőséget arra, hogy kibocsátási egységeket vásároljanak a bírságfizetés elkerülése érdekében, amelyet – ilyen egységek hiányában – meg kellett volna fizetniük, mivel e vállalkozások meghaladták a nitrogénoxidok kibocsátási egységeinek törvényes határát.”¹¹ Ezzel szemben a jelen esetben a buszsávok engedély nélküli használata büntetést vonhat maga után, és a szabályozás semmilyen lehetőséget nem biztosít ennek elkerülésére. Továbbá a Bíróság szerint jelen esetben nem állami bevételről való lemondás, hanem engedélyük következtében használhatják a taxik a buszsávokat ingyenesen. Ebből következően a Bíróság szerint az intézkedés nem jelent bevételkiesést az állami szervek számára. Abban a Bíróság egyetértett az Eventech-vel, hogy a gazdasági hasznosítás tárgyát képező infrastruktúra építésének finanszírozása állami támogatásnak minősülhet a Leipzig-Halle-ítéletek alapján, azonban álláspontja szerint a buszsávokat jelen esetben gazdaságilag nem hasznosítják. Amikor engedélyezett, akkor más gazdasági szereplők is ingyen használhatják a buszsávokat. Amikor ez tilos számukra, akkor fizetség ellenében sem tehetik. A hatóságok tehát nem mondanak le bevételről, amit a taxiknak adott kedvezmény hiányában beszédhetnének. A Bíróság ugyancsak kiemelte, hogy a vizsgált intézkedés nem a buszsávok építésére irányult, hanem preferenciális hozzáférés biztosítására és az infrastruktúrát nem a taxik számára építették, hanem azok a londoni úthálózat részét képezik. Állami támogatási szempontból az a releváns kérdés, hogy az állami szerveknek kötelessége-e beszédni a felhasználótól a számára nyújtott preferenciális hozzáférés gazdasági ellenértékét. Ebben a tekintetben a Bíróság fontosnak tartotta megjegyezni, hogy ezt a kérdés „nem az állami források felhasználásának szempontja alá tartozik”,¹² hanem az kell vizsgálni, hogy a biztonságos és hatékony közlekedési rendszer célja által vezérelt buszsáv-használati szabá-

¹⁰ A C279/08 P sz. Bizottság kontra Hollandia ítélet (EU:C:2011:551).

¹¹ Az ítélet 39. pontja.

¹² Az ítélet 47. pontja.

lyozás az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése szerinti előnyben részesíti-e a kedvezményezettjeit, és ezért ezt az előnyt rá kell-e terhelni a kedvezményezettekre. A Bíróság szerint a gazdaságilag nem hasznosított infrastruktúrához szabályozási cél elérése érdekében biztosított preferenciális hozzáférés nem feltétlenül jelent gazdasági előnyt az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének értelmében. A szabályozási cél meghatározását, valamint ehhez kapcsolódóan bevételekről történő esetleges lemondást és az odaítélést a Bíróság a nemzeti hatóságok előjogának tekinti, amíg erre megkülönböztetéstől mentes módon kerül sor. Jelen esetben pedig, bár a buszsávok ingyenes használata gazdasági értéket képvisel, azonban erre a közúti szabályozás céljával összhangban (biztonságos és hatékony közlekedés) kerül sor, és a buszsávok egyébként nem képezik gazdasági hasznosítás tárgyát. Az odaítélésre ugyancsak előre látható módon került sor. A taxik számára a buszsávok használatáért történő díjfizetés előírása azonban elképzelhető hogy veszélyeztetné a szabályozás céljának teljesülését, mivel visszatartaná a taxikat a buszsávok használatától.¹³ A Bizottság elfogadta, hogy a nemzeti hatóság döntése ésszerű volt a tekintetben, hogy az egyedi jellemzőkkel bíró és kötelezettséggel terhelt taxik számára preferenciális hozzáférés alkalmas a kitűzött cél elérésére.

A Bíróság ezt követően azt vizsgálta, hogy hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon került-e sor a preferenciális hozzáférés biztosítására, ami gyakorlatilag egybeesik azzal, hogy ez az intézkedés az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett szelektív gazdasági előny biztosítását jelenti-e. Ebből a szempontból a Bíróság szerint azt kell elemezni, hogy az intézkedés ‘bizonyos’ vállalkozásokat részesít-e előnyben, figyelemmel a szabályozás „által kitűzött célra tekintettel hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő más vállalkozásokhoz vagy árukhoz képest”.¹⁴ Vagyis azt kell vizsgálni, hogy a taxik és a BMG-k azonos ténybeli és jogi helyzetben vannak-e a szabályozás céljának szempontjából. E tekintetben a Bíróság a kérdés eldöntését visszautalta a nemzeti bíróság hatáskörébe,¹⁵ azonban a Bíróság bizonyos – az ítélet

¹³ Nils Wahl főtanácsnok indítványának 30. pontja.

¹⁴ Lásd az ítélet 55. pontját, valamint a C-143/99. sz. *Adria-Wien Pipeline*-ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2002:341) 41. pontját és a C403/10 P sz. *Mediaset kontra Bizottság* ítélet (EU:C:2011:533) 36. pontját.

¹⁵ Az ítélet 57. pontja.

szöveg alapján azonban kötelezőnek tűnő – útmutatást adott a kérdés eldöntéséhez. A Bíróság szerint az összehasonlítás nem korlátozódhat és alapulhat csak arra a piaci szegmensre, ahol a két csoport versenyez egymással (előrendelés), mivel valamennyi tevékenységük „befolyásolhatja a közlekedési rendszer biztonságát és hatékonyságát a londoni közúti közlekedési utak összességén.”¹⁶ A Bíróság azt is relevánsnak tartotta, hogy csak a taxik végezhettek bérfuvarozást és „fuvarozási kötelezettség vonatkozik rájuk felismerhetőnek és a kerekesszékes személyek szállítására is alkalmasnak kell lenniük, a sofőrjeiknek a szolgáltatásaikat taxióra alapján kell kiszámlázniuk, és különösen alapos ismeretekkel kell rendelkezniük London városáról.”¹⁷ Ebből következően a Bíróság szerint a taxik és a BMG-k eltérő ténybeli és jogi helyzetben vannak, vagyis a buszsávok ingyenes használata nem részesíti szelektív előnyben a taxikat. Ezen megállapítás miatt a Bíróság nem vizsgálta a szelektivitás szükségességét és arányosságát.

A Bíróság végül azzal foglalkozott, hogy az intézkedés érintheti-e tagállamok közötti kereskedelmet. E tekintetben a Bíróság kiemelte, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésében megfogalmazott feltétel teljesüléséhez nincsen szükség a tagállamok közötti kereskedelem tényleges befolyásolásának bizonyítására, csak azt kell megvizsgálni, hogy e támogatás képes-e hatást gyakorolni a kereskedelemre, és torzítani a versenyt.¹⁸ Az olyan intézkedések, amelyek megerősítik egy versenyhelyzetben lévő vállalkozás helyzetét, teljesítik ezt a feltételt és ehhez nem is szükséges, hogy a kedvezményezettek határon átnyúló gazdasági tevékenységet végezzenek.¹⁹ Az állandó ítélkezési gyakorlat alapján „nincsen olyan határérték vagy hányad, amely alatt úgy

¹⁶ Az ítélet 59. pontja.

¹⁷ Az ítélet 60. pontja.

¹⁸ Lásd a 730/79. sz. Phillip Morris-ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1980:209.) 11. pontját; a T-298/07., T-312/97. stb. sz., Alzetta Mauro és társai egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2000:151.) 80. pontját, a C197/11 és C203/11. sz. Libert és társai egyesített ügyekben hozott ítélet (EU:C:2013:288) 77. pontját, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

¹⁹ Mivel a támogatás megerősíti a kedvezményezett helyzetét, aminek következtében más piacokon is megjelenhet, illetve megnehezíti más tagállamban bejegyzett versenytársainak, hogy az adott piacra beléphessenek. Lásd e tekintetben a T-297/02. sz. ACEA SpA Kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2009:189) 94. pontja.

lehet tekinteni, hogy a tagállamok közötti kereskedelem nem érintett. Ugyanis az, hogy valamely támogatás viszonylag jelentéktelen, vagy a kedvezményezett vállalkozás viszonylag kicsi, nem zárja ki eleve a tagállamok közötti kereskedelem érintettségét.”²⁰ Ebből következően a buszsáv-használat taxik számára történő fenntartása eltántoríthat egyes befektetőket, hogy BMG-ket üzemeltessenek Londonban, és más tagállamban letelepedett vállalkozások piacra történő belépési esélyei csökkentek. Ezek alapján nem zárható ki, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, azonban a Bíróság ennek végleges eldöntését is a nemzeti bíróságra hárította.

4. Értékelés

Az ítélet legfontosabb megállapításai kettéválaszthatóak a tekintetben, hogy a korábbi joggyakorlatot tovább fejlesztik, vagy részben eltérnek-e attól, illetve megerősítik azt. Az első csoport előnyös a gyakorlati kérdésekkel találkozó szakemberek számára, míg a második inkább csak nehezíti a feladatukat egy-egy konkrét kérdés eldöntése során.

Az állami források felhasználása szempontjából a Bíróság fontos megállapítást tett, amikor kimondta, hogy az infrastruktúra kedvezményes használatának biztosítása ebben az esetben nem jár állami források felhasználásával. Ennek oka részben abból fakad, hogy a buszsávokat nem a taxik számára építették, azok a közúthálózat részét képezik, másrészt az ingyenes használat engedélyen alapult és nem díjbeszedés elmulasztásán. Emellett állami támogatási szempontból releváns, hogy az infrastruktúra jelen esetben nem került gazdaságilag hasznosításra, mivel a BMG-k nem is fizethettek a használatért, tehát az állam nem tudott bevételekről lemondani, a tilalom alá nem tartozó időszakban pedig szintén szabadon használhatóak voltak. Ebből következően szabályozási előírások megsértésért fizetendő büntetés nem tekinthető gazdasági hasznosításnak. E tekintetben a Bíróság értelmezése jól követhető és egyértelmű.

A Bíróság továbbá megkülönböztetett az infrastruktúra építése és a hozzáférés biztosítása között, ami nem biztos, hogy állami támogatási

²⁰ Az Altmark Trans-ítélet 81. pontja.

szempontból releváns, hiszen a joggyakorlat alapján az állami intézkedéseket hatásuk és nem céljaik alapján kell értékelni,²¹ amikor az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése alapján vizsgálat tárgyát képezik. A Bíróság továbbá a szabályozási cél és az infrastruktúra kapcsolatát is relevánsnak tekintette, ami szintén ellentmondani látszik a kialakult megközelítésnek. Sőt, a szabályozási célból azt is levezette, hogy a preferenciális hozzáférés nem biztosít feltétlenül gazdasági előnyt. Ez álláspontom szerint esetleg a gazdasági hasznosítás, vagy a szelektivitás hiánya miatt állhat fenn, de a szabályozási céljának kevésbé kellene az előny létezését befolyásolnia. A Bíróság azonban a közhatalom alkalmazása során fennálló mozgásteret megfelelő indoknak tekintette, sőt kifejezetten lehetővé is tette, hogy az állam a közhatalmi cél elérése érdekében akár bevételekről is lemondjon, amennyiben ezt diszkriminációtól mentes módon teszi. E tekintetben kérdéses, miért volt fontos ezt a megjegyzést tenni, tekintve, hogy korábban megállapításra került: az infrastruktúra jelen esetben nem volt gazdasági hasznosítás tárgya. Vélhetőleg a Bíróság ezzel a mondattal a jövőre nézve a cél és az állami mozgáster kapcsolatát illetően értelmezési kérdéseket keletkeztető helyzetet hozott létre.

A Bíróság emellett – helyesen – elvárta a megkülönböztetéstől mentes odaítélést. Ebből a szempontból vizsgálta az intézkedés szelektivitását és szintén meglepő eredményre jutott. Bár megállapításra került, hogy a taxik és a BMG-k legalább egy piaci szegmensben versenyhelyzetben vannak, a Bíróság sokkal szélesebb alapon vizsgálta a szabályozás szempontjából azt, hogy két csoport azonos ténybeli és jogi helyzetben van-e. Vagyis elismerte, hogy a szabályozás célja alapján a taxik bizonyos előjogokat élveznek. A szelektivitás megállapítása során a szabályozás céljának ugyancsak nem kellene relevánsnak lennie. Kérdéses, hogy a BMG-k hozzájárulását a biztonságos és hatékony közlekedési rendszerhez – különösen, ha használhatnák a buszsávokat – a Bíróság miért nem vette figyelembe, illetve csak a kereskedelem érintettségének vizsgálata során vette figyelembe, ami önellentmondásra utal. Attól függetlenül, hogy a rájuk vonatkozó szabályozás megengedőbb, a célhoz való hozzájárulásuk nem zárható ki. A joggyakorlat emellett elvárja, hogy a szabályozás hatálya a céljával koherens módon

²¹ A 173/73. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1974:71) 13. pontja.

kerüljön kialakításra.²² A nyújtott szolgáltatások pedig a két csoport esetében meglehetősen hasonlóak. Ebből következően a használati jog odaítélése, bár előre meghatározott és objektív volt, azonban nem biztos, hogy korlátozása indokolt, illetve mentes a diszkriminációtól. A joggyakorlat alapján pedig attól, hogy a megkülönböztetés objektív elemeken alapul, az intézkedés szelektivitása még nem zárható ki.²³

A kereskedelem érintettségére vonatkozó megállapítások az ítélet első olyan területe, ahol megerősíti a korábbi joggyakorlat megállapítását és megközelítését, vagyis nem okoz semmilyen meglepetést az olvasónak.

Összességében üdvözlendő, hogy a Bíróság pontosította a gazdaságilag nem hasznosított infrastruktúrákhoz való hozzáférés biztosításának kérdését. Ugyanakkor az előnyre és a szelektivitásra, valamint ezeknek a fogalmi elemeknek a szabályozás céljához kötöttségére vonatkozó megállapítások tovább halványíthatják a támogatás objektív fogalmának egyébként sem minden esetben éles körvonalait. Emellett az infrastruktúra építésének és használatának megkülönböztetése sem biztos, hogy minden esetben indokolt az állami támogatás fogalmi elemei teljesülése szempontjából.

²² Lásd ebben az értelemben a C-487/06 P. sz. British Aggregates Association kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:757) 92. pontját.

²³ A T-55/99. sz. Confederación Española de Transporte de Mercancías kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2000:223) 40. pontja.