

## III

*(Egyéb jogi aktusok)*

## EURÓPAI GAZDASÁGI TÉRSÉG

## AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG 216/14/COL HATÁROZATA

(2014. május 28.)

**az állami támogatások eljárásjogi és anyagi jogi szabályainak a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló iránymutatás elfogadása révén kilencvenhatodik alkalommal történő módosításáról [2016/2051]**

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG (a továbbiakban: a Hatóság),

TEKINTETTEL az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra (a továbbiakban: az EGT-megállapodás), különösen annak 61–63. cikkére és 26. jegyzőkönyvére,

TEKINTETTEL az EFTA-államok közötti, Felügyeleti Hatóság és Bíróság létrehozásáról szóló megállapodásra (a továbbiakban: felügyeleti és bírósági megállapodás) és különösen annak 5. cikke (2) bekezdésének b) pontjára, 24. cikkére, valamint a felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve I. részének 1. cikkére,

mivel:

A felügyeleti és bírósági megállapodás 24. cikke értelmében a Hatóság érvényt szerez az EGT-megállapodás állami támogatásra vonatkozó rendelkezéseinek.

A felügyeleti és bírósági megállapodás 5. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján a Hatóság közleményeket vagy iránymutatásokat ad ki az EGT-megállapodás által szabályozott ügyekben, amennyiben ezen megállapodás vagy a felügyeleti és bírósági megállapodás kifejezetten így rendelkezik, vagy amennyiben a Hatóság ezt szükségesnek ítéli.

Az Európai Bizottság 2014. április 4-én közzétette a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló iránymutatás című bizottsági közleményt <sup>(1)</sup>. Az iránymutatás meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott közfinanszírozás állami támogatásnak minősülhet, valamint az állami támogatásnak minősülés eseteit és az összeegyeztethetőség feltételeit. Az iránymutatás 2014. április 4-től hatályos és az 1994-es és a 2005-ös légiközlekedési iránymutatás <sup>(2)</sup> helyébe lép.

Ez az iránymutatás az Európai Gazdasági Térséget is érinti.

Az EGT állami támogatási szabályainak egységes alkalmazását az Európai Gazdasági Térség egész területén biztosítani kell, összhangban az EGT-megállapodás 1. cikkében megállapított homogenitásra vonatkozó célkitűzéssel.

Az EGT-megállapodás XV. melléklete „ÁLTALÁNOS MEGJEGYZÉSEK” címének II. pontja értelmében a Hatóság a Bizottsággal folytatott konzultációt követően elfogadja az Európai Bizottság által elfogadott új iránymutatásnak megfelelő új iránymutatást.

Az új iránymutatás a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó jelenlegi iránymutatás <sup>(3)</sup> helyébe lép.

Az Európai Bizottsággal való konzultációt követően,

Az EFTA-államokkal 2014. május 12-én kelt levelében folytatott konzultációt követően,

<sup>(1)</sup> HL C 99., 2014.4.4., 3. o.

<sup>(2)</sup> Az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének és az EGT-megállapodás 61. cikkének a légi közlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokra történő alkalmazása (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.) és a Bizottság közleménye – A repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatások (HL C 312., 2005.12.9., 1. o.).

<sup>(3)</sup> A repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatás (HL L 62., 2008.3.6., 30. o. és a 12. EGT-kiegészítés 2008.3.6., 3. o.).

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

Az állami támogatásról szóló iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló új iránymutatás bevezetésével módosul. Az új iránymutatást e határozat melléklete tartalmazza és a határozat szerves részét képezi.

*2. cikk*

Csak az angol nyelvű szöveg hiteles.

Kelt Brüsszelben, 2014. május 28-án.

*az EFTA Felügyeleti Hatóság részéről*

Oda Helen SLETNES

*elnök*

Frank BÜCHEL

*testületi tag*

\_\_\_\_\_

## MELLÉKLET

**IRÁNYMUTATÁS A REPÜLŐTEREKNEK ÉS A LÉGITÁRSASÁGOKNAK NYÚJTOTT ÁLLAMI TÁMOGATÁSRÓL**

## TARTALOM

1. Bevezetés: állami támogatási politika a légi közlekedési ágazatban
2. Hatály és fogalommeghatározások
  - 2.1. Alkalmazási kör
  - 2.2. Fogalommeghatározások
3. Állami támogatás fennállása az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében
  - 3.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma
  - 3.2. Állami források használata és az államnak való betudhatóság
  - 3.3. A versenytorzulás és a kereskedelemre gyakorolt hatás
  - 3.4. A repülőterek állami finanszírozása és a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása
  - 3.5. A repülőterek és a légitársaságok pénzügyi viszonya
    - 3.5.1. Összehasonlítás a piaci árral
    - 3.5.2. A jövedelmezőség előzetes elemzése
4. Általános gazdasági érdekű szolgáltatások állami finanszírozása
  - 4.1. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatások meghatározása a repülőtéri és légi közlekedési ágazatban
  - 4.2. A közszolgáltatásért járó kompenzáció formájában nyújtott állami támogatás összeegyeztethetősége
5. A támogatás összeegyeztethetősége az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint
  - 5.1. Repülőterek állami támogatása
    - 5.1.1. Repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás
    - 5.1.1. Repülőtereknek nyújtott működési támogatás
  - 5.2. Légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás
6. Az EGT-megállapodás 61. cikke (2) bekezdésének a) pontja szerinti szociális jellegű támogatás
7. Támogatáshalmozódás
8. Záró rendelkezések
  - 8.1. Éves jelentéstétel
  - 8.2. Átláthatóság
  - 8.3. Nyomon követés
  - 8.4. Értékelés
  - 8.5. Megfelelő intézkedések
  - 8.6. Alkalmazás
  - 8.7. Felülvizsgálat

## 1. BEVEZETÉS: ÁLLAMI TÁMOGATÁSI POLITIKA A LÉGI KÖZLEKEDÉSI ÁGAZATBAN

1. Az emberek és régiók összekötésével a légi közlekedés alapvető szerepet lát el az Európai Gazdasági Térség (a továbbiakban: EGT) integrációja és versenyképessége, valamint a világ többi részével való kapcsolattartása szempontjából. A légi közlekedés jelentősen hozzájárul az Unió gazdaságához: 2011-ben több mint 15 millió kereskedelmi úttal, 822 millió, az európai repülőterekre és repülőterekről szállított utassal, 150 menetrend szerinti légi járással, 460 repülőterből álló hálózattal és 60 légi navigációs szolgáltatóval <sup>(1)</sup>. Az Unió a világ légi elosztóközpontjának számít, egyedül a légitársaságok és repülőterek évente több mint 140 milliárd euróval járulnak hozzá az Unió bruttó hazai termékéhez. A légiközlekedési ágazat körülbelül 2,3 millió embert foglalkoztat az Unióban <sup>(2)</sup>.
2. Az Európa 2020 Stratégia <sup>(3)</sup> (a továbbiakban: EU 2020) kiemeli a szállítási infrastruktúrának az Unió elkövetkező évtizedre vonatkozó fenntartható növekedési stratégiában játszott fontos szerepét. A Bizottság hangsúlyozta az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához” című fehér könyvében <sup>(4)</sup>, hogy az externáliák internalizálása, az indokolatlan támogatások kiküszöbölése, valamint a szabad és torzulástól mentes verseny biztosítása azon erőfeszítés lényegi részét képezik, amelynek célja, hogy a piaci döntések fenntarthatósággal kapcsolatos megfontolásokkal párosuljanak. Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához” című dokumentum a források hatékony felhasználásnak jelentőségét is kiemeli. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a közlekedésnek kevesebb és tisztább energiát kell felhasználnia, jobban kell gazdálkodnia a korszerű infrastruktúrával, valamint csökkentenie kell az éghajlatra és a környezetre, továbbá a kulcsfontosságú természeti kincsekre – köztük a vizekre, a talajra és az ökoszisztémákra – gyakorolt káros hatását.
3. A fokozatosan megvalósuló belső piac az EGT-n belül repülő légitársaságokra vonatkozó valamennyi kereskedelmi korlátozás feloldásához vezetett, például az útvonalakra, járatszámokra vagy a viteldíjak meghatározására vonatkozóan. A légi közlekedés 1997-ben bekövetkezett liberalizálása óta <sup>(5)</sup> az ágazat előtte soha nem látott mértékű fejlődésnek indult és ez hozzájárult a gazdaság növekedéséhez, valamint a munkahelyteremtéshez. Mindez lehetővé tette a gyors fordulási időket és a nagyon hatékony flottahasználaton alapuló új üzleti modell alapján működő diszkont légitársaságok megjelenését is. Ez a fejlődés a forgalom hatalmas mértékű növekedését eredményezte: a diszkont légi közlekedés 2005 óta gyors ütemben növekedik. 2012-ben a diszkont légitársaságok piaci részesedése (44,8 %) első alkalommal haladta meg a régóta a piacon működő légitársaságok piaci részesedését (42,4 %), ez a tendencia 2013-ban is folytatódott (a diszkont légitársaságok részesedése 45,94 %, a régóta a piacon működő légitársaságoké pedig 40,42 %).
4. A repülőterek ugyan még mindig túlnyomóan állami tulajdonban vannak és állami üzemeltetés alatt állnak <sup>(6)</sup>, az EGT-ben található repülőtereken a magánvállalkozások egyre növekvő részvételének lehetünk tanúi. Az utóbbi évtizedben új piacok jöttek létre egyes repülőterek részleges privatizációja, valamint az állami tulajdonban lévő repülőterek, köztük a regionális repülőterek irányításáért történő pályáztatás révén.
5. A kisebb repülőterek esetében a legnagyobb az állami tulajdon aránya <sup>(7)</sup> és működésük finanszírozására gyakran állami támogatást vesznek igénybe. A tendencia az, hogy ezen repülőterek által felszámolt díjakat ezért általában nem a piaci megfontolásokkal, valamint mindenekelőtt megalapozott előzetes nyereségességi kilátásokkal összhangban határozták meg, hanem elsősorban a helyi vagy regionális szempontoknak megfelelően. A jelenlegi

<sup>(1)</sup> Források: Eurostat, Európai Légitársaságok Szövetsége, Nemzetközi Légiszállítási Szövetség.

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

<sup>(3)</sup> A Bizottság közleménye: Európa 2020 – Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája, COM(2010) 2020 végleges, 2010.3.3.

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

<sup>(5)</sup> A Tanács 1992. július 23-i 2407/92/EGK rendelete a légifuvarozók közösségi engedélyezéséről (HL L 240., 1994.8.24., 1. o.), melyet az EGT-megállapodás XIII. melléklete 66. b) pontjába az 1994. március 21-i 7/94 vegyesbizottsági határozat (HL L 160., 1994.6.28., 1. o. és a 17. EGT-kiegészítés, 1994.6.28., 1. o.) révén került beépítésre. A Tanács 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelete a közösségi légifuvarozók közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról (HL L 240., 1992.8.24., 8. o.), melyet az EGT-megállapodás XIII. melléklete 64. a) pontjába az 1994. március 21-i 7/94 vegyesbizottsági határozat (HL L 160., 1994.6.28., 1. o. és a 17. EGT-kiegészítés, 1994.6.28., 1. o.) révén épült be. A Tanács 1992. július 23-i 2409/92/EGK rendelete a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól (HL L 240., 1994.8.24., 15. o.), melyet az EGT-megállapodás XIII. melléklete 65. pontjába az 1994. március 21-i 7/94 vegyesbizottsági határozat (HL L 160., 1994.6.28., 1. o. és a 17. EGT-kiegészítés, 1994.6.28., 1. o.) révén került beépítésre.

<sup>(6)</sup> Az Európai Repülőterek Nemzetközi Szövetsége (Airport Council International Europe) szerint 2011-ben a repülőterek 77 %-a volt teljesen állami tulajdonban, ezzel szemben 9 %-a volt teljesen magánkézben, lásd Airport Council International Europe: The Ownership of Europe's Airports 2010 (Európai Repülőterek Nemzetközi Szövetsége: Az európai repülőterek tulajdoni viszonyai, 2010.).

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

piaci feltételek között még a kereskedelmi repülőterek nyereségességi kilátásai is igen nagy mértékben az áteresztőképességüktől függenek <sup>(8)</sup>: az évente 1 milliónál kevesebb utas fogadására képes repülőterek jellemzően azért küzdenek, hogy működési költségeiket fedezni tudják. Ennek következtében a regionális repülőterek túlnyomó többségét a hatóságok rendszeresen támogatásban részesítik.

6. Bizonyos régiók még mindig nehezen megközelíthetők az EGT többi részéből, a nagyobb gyűjtő-elosztó repülőterek pedig növekvő forgalomtorlódással kell számolniuk <sup>(9)</sup>. Az EGT egyes régióiban található regionális repülőterek sűrűsége ugyanakkor a repülőtéri infrastruktúra jelentős túlkínálatához vezetett az utasok keresletéhez és a légitársaságok igényeihez képest
7. Az árazási rendszert az EGT-repülőterek nagy részén hagyományosan úgy alakították ki mint az utasok számán és a repülőgép súlyán alapuló repülőtéri díjak közötti rendszerét <sup>(10)</sup>. A piac fejlődése és az ezzel együtt járó, a repülőterek és a légitársaságok közötti szoros együttműködés fokozatosan előkészítette a terepet számos olyan kereskedelmi gyakorlatnak, mint például a hosszú távú, megkülönböztetett tarifákat tartalmazó szerződések, esetenként a repülőterek és/vagy a helyi hatóságok által a légitársaságoknak fizetett jelentős összegű ösztönzők és marketing támogatás. Különösen a repülőterek működési támogatására szánt közpénzek kerülhettek bizonyos csatornákon keresztül a légitársaságokhoz a nagyobb kereskedelmi forgalom odavonzása érdekében, ezzel torzítva a légi közlekedési piacokat <sup>(11)</sup>.
8. Az állami támogatások uniós szabályozásának korszerűsítéséről szóló közleményében <sup>(12)</sup> a Bizottság rámutat, hogy az állami támogatási politikának olyan támogatások megkönnyítésére kell összpontosítania, amelyek jól megtervezettek, a megállapított piaci hiányosságok kiküszöbölésére és az Unió közös érdekét szolgáló célkitűzéseire irányulnak, továbbá elkerülik az állami források elfecsérlését. Az állami támogatási intézkedések – bizonyos feltételek mellett – korrigálhatják a piaci hiányosságokat, ezáltal hozzájárulnak a piacok hatékony működéséhez és fokozzák a gazdaság versenyképességét. Továbbá, ott ahol a piacok hatékony eredményt tudnak felmutatni, ezeket azonban kohéziós politikai szempontból nem tartják megfelelőnek, állami támogatást lehet alkalmazni a kívánatosabb, méltányosabb piaci eredmény elérése érdekében. Az állami támogatás azonban olyan kedvezőtlen hatásokkal járhat, mint a vállalkozások közötti verseny torzítása, valamint az EGT-államok közötti kereskedelemre gyakorolt, az EGT közös érdekeivel ellentétes mértékű hatás. A repülőterekre és a légi közlekedési ágazatra fordított állami támogatás ellenőrzésének ezért elő kell mozdítania a közforrások megfelelő, növekedésorientált politikák javára történő felhasználását, ezzel egyidejűleg korlátok közé kell szorítani a versenytorzulásokat, amelyek veszélyeztetik az egyenlő versenyfeltételeket a belső piacon, mindenekelőtt a nem nyereséges repülőterek száma azonos vonzáskörzeten belüli növekedésének és így a túlkínálatnak az elkerülésével.
9. Az állami támogatási szabályok repülőterekre és légi közlekedési ágazatra vonatkozó alkalmazása a Hatóság erőfeszítéseinek része, melyek célja az EGT repülőtéri és légi közlekedési ágazat versenyképességének és növekedési lehetőségeinek növelése <sup>(13)</sup>. Az EGT-s légitársaságok és repülőterek közötti egyenlő versenyfeltételek alapvető fontosságúak ezen célkitűzések, valamint az egész EGT-megállapodás szempontjából. A regionális repülőterek ugyanakkor fontosnak bizonyulhatnak a helyi fejlődés és bizonyos régiók megközelíthetősége szempontjából egyaránt, különös tekintettel az EGT légi közlekedésének fejlődésére vonatkozó kedvező előrejelzésekre.
10. Az egységes EGT légtér létrehozását célzó általános terv részeként és számolva a piac fejlődésével, a Hatóság 2005-ben elfogadta a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott, indulási célú állami támogatásokra vonatkozó iránymutatást <sup>(14)</sup> (a továbbiakban: a 2005-ös légi

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

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

<sup>(10)</sup> Amint erről tanúskodik a nemzetközi polgári repülési szervezet repülőtér-használati és navigációs szolgáltatási díjakkal kapcsolatos, legutóljára 2012 áprilisában felülvizsgált politikája (9082. dokumentum).

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

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

<sup>(13)</sup> Lásd a repülőterekkel kapcsolatos uniós szakpolitikáról szóló közleményt.

<sup>(14)</sup> A repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatás (HL L 62., 2008. 3.6., 30. o. és a 12. EGT-kiegészítés 2008. 3.6., 3. o.).

közlekedési iránymutatás). Ez az iránymutatás azokat a feltételeket határozta meg, amelyek mellett a repülőtereknek és légitársaságoknak szánt állami támogatások bizonyos kategóriáit a EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével összeegyeztethetőnek lehet nyilvánítani. Az iránymutatás kiegészítette az 1994. évi légi közlekedési iránymutatást<sup>(15)</sup>, amely főleg a nemzeti légitársaságok szerkezetátalakítására és az EGT-polgárok javára nyújtott szociális támogatásra vonatkozó előírásokat tartalmazott.

11. Ez az iránymutatás számba veszi a repülőtereknek és légitársaságoknak nyújtott állami finanszírozás tekintetében kialakult új jogi és gazdasági helyzetet és meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett az ilyen állami finanszírozás állami támogatásnak minősülhet az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében, és amennyiben állami támogatásnak minősül, milyen feltételek mellett minősíthető összeegyeztethetőnek az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével a 61. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében. A Hatóság értékelése a tapasztalatán és döntéshozatali gyakorlatán, továbbá a repülőtéri és légiközlekedési ágazat jelenlegi piaci feltételeinek elemzésén alapul. Tehát nem sérti a más infrastruktúrára vagy ágazatokra vonatkozó megközelítést. A Hatóság mindenekelőtt úgy véli, a pusztán tény, hogy egy repülőtér állami támogatásban részesül vagy részesült, nem jelenti automatikusan, hogy a vele üzleti kapcsolatban álló légitársaságok is a támogatás kedvezményezettjei. Amennyiben egy adott repülőtér a légitársaságnak nyújtott feltételeket egy nyereségességi alapon működő repülőtér-üzemeltető is megadta volna, akkor nem tekinthető úgy, hogy a légitársaság előnyben részesül az állami támogatási szabályok értelmében.
12. Amikor a közszférából származó támogatás állami támogatásnak minősül, a Hatóság úgy véli, hogy bizonyos feltételek mellett a regionális repülőtereknek és ezen repülőtereket használó légitársaságoknak nyújtott támogatások bizonyos kategóriái indokoltak lehetnek, különösen az új szolgáltatások kifejlesztése, továbbá a helyi megközelíthetőséghez és a gazdaság fejlődéséhez való hozzájárulás érdekében. Mindamelllett a verseny valamennyi érintett piacon jelentkező torzulásait figyelembe kell venni, és csak az arányos, valamint a közös érdeket szolgáló célkitűzéshez való hozzájáruláshoz szükséges állami támogatás fogadható el.
13. Ebben az összefüggésben rá kell mutatni arra, hogy a működési támogatás elvileg a támogatás nagyon versenytorzító formájának számít, és csak kivételes körülmények között engedélyezhető. A Hatóság úgy véli, hogy a repülőtereknek és légitársaságoknak szokásos körülmények között saját maguknak kell viselniük a saját működésük költségeit. Az új piaci valósághoz való – a 3–7. pontokban leírtak szerinti – fokozatos alkalmazkodás azonban magyarázatul szolgál arra a tényre, hogy ezen iránymutatás elfogadását megelőzően a regionális repülőterek az állami hatóságoktól komoly működési támogatásban részesültek. Ennek figyelembevételével átmeneti időszakra, és annak érdekében, hogy lehetővé tegyék a légi közlekedési ágazat alkalmazkodását ehhez az új piaci helyzethez, a repülőtereknek nyújtott működési támogatás egyes kategóriái bizonyos feltételek mellett továbbra is indokoltak lehetnek. Az 5. pontban leírtak szerint a jelenlegi piaci körülmények között a rendelkezésre álló adatok és az ágazat egybehangzó véleménye összefüggésre mutat rá a repülőtér pénzügyi helyzete és a forgalmi szintje között: a finanszírozási szükségletek általában arányosan nagyobbak a kisebb repülőterek esetében. Az EGT gazdasági fejlődéséhez és területi kohéziójához való hozzájárulásuk fényében, ezért a kisebb regionális repülőterek működtetőinek időt kell adni, hogy alkalmazkodhassanak az új piaci körülményekhez, például a légitársaságoknak felszámított repülőtéri díjak fokozatos növelésével, racionalizációs intézkedések bevezetésével, az üzleti modellek differenciálásával vagy az üres kapacitások feltöltése érdekében új légitársaságok és vevők odavonzásával.
14. Az átmeneti időszak végén, a repülőterek nem kaphatnának többé működési támogatást és működésüket a saját forrásaikból kellene finanszírozniuk. Az új szabályok alapján az összes, sajátos szükségletekkel bíró régió összeköttetésének lehetővé tétele érdekében az általános gazdasági érdekű szolgáltatások fedezetlen működési költségeinek kompenzálásának továbbra is lehetségesnek kell maradni a kis repülőterek számára, azonban az ezen iránymutatás által ösztönzött piaci változásoknak lehetővé kellene tennie a repülőterek költségeinek fedezését, mint bármilyen más ágazatban.
15. Az új légiközlekedési fejlesztéseknek elvileg üzletileg megalapozottnak kell lenniük. A légitársaságok azonban nem mindig készek arra – hacsak erre külön nem ösztönzik őket –, hogy vállalják az ismeretlen és még ki nem próbált kis repülőterekről indított új útvonalak kockázatát. Bizonyos feltételek mellett ezért az átmeneti időszak alatt és azután is kaphatnak a légitársaságok indulási célú támogatást, amennyiben az kellő ösztönzést biztosít számukra a regionális repülőterekről induló új útvonalak létrehozására, ami növeli az EGT polgárainak mobilitását az EGT-n belüli járatok hozzáférési pontjainak létrehozása által és ösztönzi a regionális fejlődést. Mivel a távoli területeket hátrányosan érinti nehéz megközelíthetőségük, az ezekből a régiókból induló útvonalak indulási célú támogatására rugalmasabb összeegyeztethetőségi feltételek vonatkoznak.

<sup>(15)</sup> Az EFTA Felügyeleti Hatóságnak a légiközlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatásainak (HL L 124., 1996.5.23., 41. o., valamint annak 23. EGT-kiegészítése, 1996.5.23., 83. o.) fejezete hivatkozik az EK-Szerződés 92. és 93. cikkeinek, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légiközlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló közösségi iránymutatásokra, és kijelenti, hogy a Hatóság a bizottsági iránymutatásokban található kritériumokat fogja alkalmazni.

16. A repülőtéri kapacitások légitársaságok közötti felosztásának ezért fokozatosan hatékonyabbá (vagyis keresletorientálttá) kell válnia, a repülőtér közfinanszírozás iránti igényének pedig csökkennie kell a magánbefektetések elterjedtebbé válásával. Ha egy régió valódi szállítási szükségleteit és pozitív externáliáit meg lehet határozni, a repülőtérnek nyújtott beruházási támogatás elfogadását az átmeneti időszak után is folytatni kell az EGT területének egészen egyenlő versenyfeltételeket biztosító maximális támogatási intenzitásokkal.
17. A fentiek ismeretében ez az iránymutatás új megközelítést vezet be a repülőtérnek és légitársaságoknak szánt támogatás összeegyeztethetőségének értékelésére:
- a) A 2005-ös légi közlekedési iránymutatás még nyitva hagyta a beruházási támogatás kérdését, ez a felülvizsgált iránymutatás azonban a megengedhető maximális támogatási intenzitást a repülőtér méretének függvényében határozza meg.
- b) az évente 5 millió főt meghaladó utasforgalmat lebonyolító nagy repülőtér esetében azonban a beruházási támogatást elvileg nem lehet a 61. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével összeegyeztethetőnek nyilvánítani, kivéve nagyon kivételes körülmények esetén: például egy meglévő repülőtér átköltöztetése, amikor az állami beavatkozást egyértelmű piaci hiányosság jellemmez, figyelembe véve különleges körülményeket, a beruházás nagyságát és a korlátozott versenytorzulást;
- c) a beruházási támogatás maximális megengedhető támogatási intenzitása legfeljebb 20 %-kal növekedett a távoli területeken található repülőtér esetében;
- d) a regionális repülőtérnek nyújtott működési támogatást 10 éves átmeneti időszakra az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével összeegyeztethetőnek lehet nyilvánítani a 61. cikk (3) bekezdése c) pontjának megfelelően; Az évente 700 000 utasnál alacsonyabb forgalommal rendelkező repülőtér tekintetében azonban a Hatóság négy éves időszak után újra fogja értékelni az ilyen kategóriájú repülőtér nyereségességi kilátásait annak felmérése céljából, hogy különleges szabályokat kell-e kialakítani az ilyen repülőtér részére nyújtott működési támogatás EGT-megállapodással való összeegyeztethetőségének értékelésére.
18. Ezenkívül a légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás összeegyeztethetőségi feltételeit egyszerűsítettük és hozzáigazítottuk a legújabb piaci fejleményekhez.
19. A Hatóság kiegyensúlyozott megközelítést fog alkalmazni, amely semleges a repülőtér és légitársaságok különböző üzleti modelljeivel szemben és figyelembe veszi a légi közlekedés növekedési kilátásait, a regionális fejlődés és a megközelíthetőség iránti szükségletet, valamint a diszkont légitársaságok üzleti modelljének néhány regionális repülőtér fejlődéséhez való pozitív hozzájárulását. Ugyanakkor a piacorientált megközelítés felé történő fokozatos elmozdulás kétségtelenül helyénvaló; a megfelelően indokolt, korlátozott esetek kivételével a repülőtérnek képesnek kell lenniük a működési költségeik fedezésére és az állami beruházásokat az életképes repülőtér építésének finanszírozására kell fordítani a légitársaságok és utasok igényeinek kielégítése érdekében; a repülőtér és légitársaságok közötti verseny torzulását, valamint az nem nyereséges repülőtér megszokott működését el kell kerülni. Ennek a kiegyensúlyozott megközelítésnek áttekinthetőnek, könnyen érthetőnek, és egyértelműen alkalmazhatónak kell lennie.
20. Ez az iránymutatás nem sérti az EFTA-államoknak az EGT-jog teljesítésére irányuló kötelezettségét. A beruházás következtében keletkező környezeti károk megelőzése érdekében az EFTA-államoknak mindenekelőtt gondoskodniuk kell az EGT környezetvédelmi jogszabályoknak való megfelelésről is, ideértve azt is, hogy szükség esetén környezeti hatásvizsgálat készüljön, és rendelkezésre álljanak a szükséges engedélyek.

## 2. HATÁLY ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

### 2.1. Alkalmazási kör

21. Az ebben az iránymutatásban meghatározott elvek a repülőtereknek és légitársaságoknak nyújtott állami támogatásra vonatkoznak <sup>(16)</sup>. Alkalmazásukra az EGT-megállapodással, az EGT-megállapodás alapján elfogadott másodlagos jogszabályokkal és a többi, az állami támogatással kapcsolatos EGT-iránymutatással összhangban kerül sor <sup>(17)</sup>.
22. Néhány repülőtér és légitársaság árufuvarozásra szakosodott. A Hatóság még nem rendelkezik elegendő tapasztalattal az árufuvarozásra szakosodott repülőtereknek és légitársaságoknak nyújtott támogatás összeegyeztethetőségének értékelésében ahhoz, hogy képes legyen gyakorlatának külön összeegyeztethetőségi feltételek formájában történő összegzésére. A vállalkozások ezen kategóriáira vonatkozóan a Hatóság az 5. szakaszban meghatározott közös összeegyeztethetőségi elveket fogja alkalmazni eseti elemzések alapján.
23. A Hatóság nem fogja alkalmazni a 2007–2013 közötti időszakra <sup>(18)</sup> vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatásban foglalt elveket, és a 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó regionális állami támogatásokról szóló iránymutatást <sup>(19)</sup> a repülőtéri infrastruktúrára nyújtott állami támogatásra.
24. Ez az iránymutatás az 1994-es és 2005-ös légi közlekedési iránymutatás helyébe lép.

### 2.2. Fogalommeghatározások

25. Ezen iránymutatások alkalmazásában:
  1. „támogatás”: az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdésében meghatározott összes feltételt teljesítő bármilyen intézkedés;
  2. „támogatási intenzitás”: a támogatás teljes összege a projekt elszámolható költségeinek százalékában kifejezve, mindkét összeg a támogatás nyújtásának időpontjában érvényes nettó jelenértéken kifejezve és az adó vagy egyéb díjak levonása előtt;
  3. „légitársaság”: a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(20)</sup> alapján valamely EGT-állam vagy az európai közös légtér tagja által kiadott érvényes működési engedéllyel rendelkező légitársaság;
  4. „repülőtéri díj”: a repülőtér javára beszedett és a repülőtér használói által a kizárólag a repülőtér által szolgáltatott, a légi jármű leszállásához, felszállásához, világításához és parkolásához, valamint az utasok és a rakomány kezeléséhez kapcsolódó létesítmények és szolgáltatások igénybevételéért fizetett ár vagy járulék ideértve a földi kiszolgálásért fizetett díjakat, valamint a központosított földi kiszolgálási infrastruktúra díjait;

<sup>(16)</sup> Az ebben az iránymutatásban meghatározott elvek nem alkalmazandók a földi kiszolgáló szolgáltatások nyújtását érintő támogatásokra függetlenül attól, hogy ezeket a szolgáltatásokat maga a repülőtér, a légitársaság vagy egy földi kiszolgáló nyújtja harmadik személyek részére; ezek a támogatások a releváns általános szabályok alapján vizsgálандók. A 2000. október 2-i 79/2000 sz. vegyes bizottsági határozattal (HL L 315., 2000.12.14., 20. o. és az 59. sz. EGT-kiegészítés, 2000.12.14., 18. o.) az EGT-megállapodás XIII. mellékletének 64c. pontjába foglalt, a repülőtér használóinak nyújtott, a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló, 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv (HL L 272., 1996.10.25., 36. o.), vagy bármilyen azt követő, az Unió repülőtereinek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló jogszabály értelmében a földi kiszolgálást végző repülőtereknek külön elszámolást kell vezetniük a földi kiszolgálási és az attól eltérő tevékenységeikről. Ezen felül a repülőtér nem támogathatja a földi kiszolgálási tevékenységeit azokból a bevételekből, amelyekre repülőtéri tevékenységek révén tesz szert. Ez az iránymutatás azok a vállalkozásokra sem vonatkozik, amelyek ugyan repülőtéren végzik a tevékenységüket, de nem vesznek részt repüléstechnikai tevékenységekben.

<sup>(17)</sup> Különösen, de nem kizárólag az Európai Parlament és a Tanács 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK rendelete a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.), melyet a 2011. július 19-i 90/2011 sz. vegyes bizottsági határozattal foglaltak bele az EGT-megállapodás XIII. mellékletének 64a. pontjába (HL L 262., 2011.10.6., 62. o. és az 54. EGT-kiegészítés, 2011.10.6., 78. o.), a 96/67/EK irányelv a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról, az Európai Parlament és a Tanács 2009. március 11-i 2009/12/EK irányelv a repülőtéri díjakról (HL L 70., 2009.3.14., 11. o.), melyet a 2012. március 30-i 64/2012 sz. vegyes bizottsági határozattal foglaltak bele az EGT-megállapodás XIII. mellékletének 65a. pontjába (HL L 207., 2012.8.2., 44. o. és a 43. EGT-kiegészítés, 2012.8.2., 54. o.), valamint bármely ezt követő jogszabály a repülőtéri díjakról.

<sup>(18)</sup> Iránymutatás a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról (HL L 54., 2008.2.28., 1. o. és 11. EGT-kiegészítés, 2008.2.28., 1. o.)

<sup>(19)</sup> Iránymutatás a 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról (az EGT-megállapodásba még nem foglalták bele).

<sup>(20)</sup> A Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.).



5. „repülőtéri infrastruktúra”: a repülőtéri szolgáltatások nyújtása érdekében a repülőtér által a légitársaságok és a különböző szolgáltatók rendelkezésére bocsátott infrastruktúra és felszerelés, beleértve a kifutópályákat, a terminálokat, forgalmi előtereket, a gurulópályákat, a központosított földi kiszolgáló infrastruktúrát és bármely más berendezést, amely közvetlen támogatást nyújt a repülőtéri szolgáltatásokhoz, kivéve azt az infrastruktúrát és felszerelést, amely elsődlegesen a nem repüléstechnikai tevékenységek (mint például az autóparkolók, boltok és vendéglők) folytatásához szükségesek;
6. „repülőtér”: a légitársaságok számára nyújtott repülőtéri szolgáltatásokat felölölő gazdasági tevékenységet végző jogalany vagy jogalanyok csoportja;
7. „repülőtéri bevétel”: a repülőtéri díjból származó bevételből levonva a repülőtér által a légitársaságoknak nyújtott marketing támogatást vagy egyéb ösztönzőket, számításba véve a nem repüléstechnikai tevékenységekből származó (állami támogatástól mentes) bevétel, kizárva abból a közérdekű feladatok vagy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások ellátásának állami támogatását vagy ellentételezését;
8. „repülőtéri szolgáltatások”: a repülőtér vagy leányvállalatai által a légitársaságoknak nyújtott szolgáltatások: a repülőgép, az utasok és a rakomány kezelése a leszállás és a felszállás között, ami lehetővé teszi, hogy a légitársaságok légi szállítási szolgáltatásokat nyújtsanak; a repülőtéri szolgáltatások magukba foglalják a földi kiszolgálás és a központosított földi kiszolgálási infrastruktúra biztosítását is;
9. „átlagos éves utasforgalom”: a támogatás bejelentését, vagy – be nem jelentett támogatás esetén – nyújtását vagy megelőző két pénzügyi év folyamán érkező és távozó utasforgalom alapján kerül meghatározásra;
10. „beruházási kiadás”: a repülőtéri infrastruktúrába és eszközökbe történő beruházások elszámolható költségeinek – így az azok alapjául szolgáló finanszírozás költségeinek – értéksökkenése;
11. „a beruházási kiadás finanszírozási hiánya”: állóeszközökbe történő beruházás élettartama során előforduló pozitív és negatív pénzforgalom (a beruházási költségeket is beszámítva) különbözetének nettó jelenértéke;
12. „repülőtér vonzáskörzete”: a földrajzi piac határa, amely rendes körülmények között nagyjából 100 kilométeres sugarú körnek, illetve gépjárművön, buszon, vonaton vagy nagysebességű vonaton 60 perc utazással töltött időnek felel meg; egy adott repülőtér vonzáskörzete azonban ettől eltérő lehet, és figyelembe kell venni minden egyes konkrét repülőtér sajátosságait. A vonzáskörzet mérete és alakja repülőtérként eltérő, a repülőtér különféle jellemzőinek, többek között üzleti modelljének, elhelyezkedésének, és az általa kiszolgált célállomásoknak a függvényében.
13. „finanszírozási költségek”: a beruházás elszámolható költségeit finanszírozó idegen és saját tőkével kapcsolatos költségek; más megfogalmazásban; a finanszírozási költségek figyelembe veszik az összes kamat és a sajáttőke-ellentételezés arányát, amely megfelel a beruházás elszámolható költségei finanszírozásának, kizárva abból a forgótőke finanszírozását, valamint a nem repüléstechnikai tevékenységekbe, illetve egyéb beruházási projektekbe eszközölt beruházásokat;
14. „a támogatás nyújtásának napja”: az az időpont, amikor az EFTA-állam jogilag kötelező formában kötelezettséget vállalt a támogatás odaítélésére, és e kötelezettségvállalás a tagállami bíróság előtt érvényesíthető;
15. „elszámolható beruházási költségek”: a repülőtéri infrastruktúrába való beruházásokhoz kapcsolódó költségek, a tervezési költségeket is beleértve, de kivéve a nem repüléstechnikai tevékenységek beruházási költségeit; földi kiszolgálási berendezésekkel kapcsolatos beruházási költségeket, a rendes karbantartási költségeket és a közfeladatok ellátáshoz kapcsolódó költségeket;
16. „földi kiszolgálás”: repülőtereken a repülőtér használóinak nyújtott, a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló 96/67/EK irányelv, vagy bármely, ezt követő, a repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló jogszabályba foglalt meghatározás szerinti szolgáltatások.
17. „nagysebességű vasút”: 200 km/h-nál magasabb sebességet elérni képes vonat;
18. „beruházási támogatás”: állóeszközökbe történő beruházás finanszírozására szolgáló támogatás; konkrétan a „beruházási kiadás finanszírozási hiányának” fedezésére;

19. „nettó jelenérték”: a beruházás élettartama során előforduló pozitív és negatív, jellemzően a tőke költség alapján jelenértékre diszkontált pénzforgalom különbözete, a tőkeköltséget, azaz a társaság által más, hasonló típusú beruházási projekteknel alkalmazott szokásos megtérülési rátát alkalmazva, vagy – amennyiben nem áll ilyen rendelkezésre – a társaság egészének tőkeköltségét vagy a repülési ágazatban általánosan megfigyelhető várható megtérüléseket;
20. „nem repüléstechnikai tevékenységek”: a légitársaságoknak vagy a repülőtér használóinak nyújtott egyéb kereskedelmi szolgáltatások, így például az utasoknak, szállítmányozóknak vagy egyéb szolgáltatók nyújtott kiegészítő szolgáltatások, irodák és boltok bérlete, gépjármű parkolók, és szállodák;
21. „működési támogatás”: a „működésfinanszírozási hiány” fedezésére szolgáló támogatás, vagy előzetes fizetés formájában, vagy a várható működési költségek fedezésére szolgáló időszakos részletek (időszakos egyösszegű kifizetések) formájában;
22. „működési költségek”: egy repülőtér vonatkozásában a repülőtéri szolgáltatások nyújtásának háttérében álló költségek, amelyek olyan költségkategóriákat ölelnek fel, mint például a személyzet, a szerződéses szolgáltatások, a kommunikáció, a hulladékkezelés, az energia, a karbantartás, a bérlet, és az igazgatás költségei, azonban nem terjednek ki a beruházási kiadásokra, a repülőtér által a légitársaságoknak nyújtott marketing támogatásra vagy egyéb ösztönzőkre, valamint a közérdekű feladatok ellátásának költségeire;
23. „működésfinanszírozási hiány”: azonos a repülőtér releváns időszakára vonatkozó, a tőkeköltség alapján jelenértékre diszkontált működési veszteségével, vagyis a repülőtéri bevételek és a repülőtér működési költségei közötti különbözettel (nettó jelenértéken);
24. „ésszerű nyereségráta”: a tőkemegtérülési ráta (amelyet pl. belső megtérülési rátaként mérnek), amelyre a hasonló mértékű kockázattal járó beruházásokat végző vállalkozások szokásos esetben számíthatnak;
25. „regionális repülőtér”: olyan repülőtér, amelynek éves utasforgalma legfeljebb 3 millió fő.
26. „távolsági területek”: a valamely EFTA-állam területéhez tartozó szigetek és a ritkán lakott területek.
27. „ritkán lakott terület”: (az Eurostat népszűrűségi adatai alapján) négyzetkilométerenként kevesebb, mint 8 lakossal rendelkező NUTS 2 régió vagy a négyzetkilométerenként kevesebb, mint 12,5 lakossal rendelkező NUTS 3 régió;
28. A „beruházás megkezdése”: a beruházás kivitelezésének megkezdése, vagy a berendezések megrendelésére vonatkozó első biztos kötelezettségvállalás, illetve a beruházást visszavonhatatlanná tévő egyéb kötelezettségvállalás közül az, amelyikre korábban kerül sor, továbbá nem tartozik a beruházás megkezdéséhez az előkészítő tevékenység, mint például az engedélyek beszerzése és előzetes megvalósíthatósági tanulmányok készítése;

### 3. ÁLLAMI TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA AZ EGT-MEGÁLLAPODÁS 61. CIKKÉNEK (1) BEKEZDÉSE ÉRTELMÉBEN

#### 3.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

26. Az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerint az állami támogatási szabályok csak akkor alkalmazhatók, ha a kedvezményezett „vállalkozás”. Az Európai Unió Bírósága (a továbbiakban: a Bíróság) a vállalkozásokat következetesen gazdasági tevékenységet ellátó entitásokként határozta meg azok jogállásától vagy tulajdonosi szerkezetétől és finanszírozási módjától függetlenül <sup>(21)</sup>. Bármely tevékenység, amelynek keretében valamely piacon árukat és szolgáltatásokat kínálnak, gazdasági tevékenységnek minősül <sup>(22)</sup>. Egy tevékenység gazdasági természete önmagában nem függ attól, hogy a tevékenység nyereséget termel-e <sup>(23)</sup>.

<sup>(21)</sup> Lásd az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló határozat (HL L 161., 2013.6.13., 12. o., és a 34. EGT-kiegészítés, 2013.6.13., 1. o.) 2.1. részét, és a kapcsolódó ítélkezési gyakorlatot, különösen a C-180/98–C-184/98. sz., *Pavlov és társai* egyesített ügyekben hozott ítéletet (EBHT 2000., I-6451. o.)

<sup>(22)</sup> A 118/85. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben hozott ítélet (EBHT 1987., 2599. o.) 7. pontja; A C-35/96. sz. *Bizottság kontra Olaszország* ügyben hozott ítélet (EBHT 1998., I-3851. o.) 36. pontja; *Pavlov és társai*, 75. pont.

<sup>(23)</sup> A 209/78–215/78. sz., és 218/78. sz., *Van Landewyck* egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1980., 3125. o.) 88. pontja; A C-244/94. sz. *FFSA és társai* ügy (EBHT 1995., I-4013. o.) 21. pontja; és a C-49/07. sz. *MOTOE* ügy (EBHT 2008., I-4863. o.) 27. és 28. pontja.

27. Mostanra már egyértelmű, hogy a légitársaságok tevékenysége, amely szállítási szolgáltatások utasoknak vagy vállalkozásoknak történő nyújtásából áll, gazdasági tevékenységnek minősül. A Bizottság légiközlekedésre vonatkozó 1994. évi iránymutatása azonban még mindig azt a megközelítést tükrözte, hogy „az infrastrukturális projektek (repülőterek, autópályák, hidak stb.) megvalósítása vagy bővítése olyan általános gazdaságpolitikai intézkedést jelent, amelyet a Bizottság nem vizsgálhat a Szerződésben foglalt, állami támogatásokra vonatkozó szabályok alapján.” Az Európai Bíróság az „Aéroports de Paris” ügyben <sup>(24)</sup> azonban ezen állásponttal ellentétesen határozott, és azt állapította meg, hogy gazdasági tevékenységnek minősül a repülőtér működtetése is, amely a légitársaságoknak és egy adott repülőtérén belül működő különféle szolgáltatóknak nyújtott repülőtéri szolgáltatásokból áll. A Törvényszék a „Leipzig/Halle repülőtérre” <sup>(25)</sup> vonatkozó ítéletében egyértelművé tette, hogy a repülőtér-működtetés gazdasági tevékenység, a repülőtéri infrastruktúra létrehozása pedig e gazdasági tevékenység elválaszthatatlan része.
28. A múltbeli finanszírozási intézkedéseket illetően a légiközlekedési ágazatban <sup>(26)</sup> a piaci erők fokozatos fejlődése nem teszi lehetővé azon pontos időpont meghatározását, amelytől kezdődően egy adott repülőtér működtetése kétséget kizáróan gazdasági tevékenységnek minősült. Az uniós bíróságok azonban elismerték a repülőtéri tevékenységek jellegében bekövetkezett fejlődést. A „Leipzig/Halle repülőtérre” vonatkozó ítéletében a Törvényszék megállapította, hogy a 2000. évtől kezdődően már nem lehet kizárni az állami támogatási szabályok alkalmazását a repülőtéri infrastruktúra finanszírozására vonatkozóan <sup>(27)</sup>. Következésképpen a 2000. december 12-i „Aéroports de Paris” ítélet elfogadásától kezdődően a repülőtéri infrastruktúra megépítését és üzemeltetését az állami támogatások ellenőrzésének hatáskörébe tartozónak kell tekinteni.
29. Ezzel szemben az „Aéroports de Paris” ügyben hozott ítélet megelőzően fennálló kétségek miatt a hatóságok jogosan vélhették úgy, hogy a repülőtéri infrastruktúra finanszírozása nem minősül állami támogatásnak és ennek megfelelően az ilyen intézkedéseket nem kellett jelenteni a Hatóságnak. Ebből az következik, hogy a Hatóság most már nem kérdőjelezheti meg az állami támogatási szabályok alapján az „Aéroports de Paris” ítéletet <sup>(28)</sup> megelőzően nyújtott finanszírozási intézkedéseket <sup>(29)</sup>.
30. Mindenesetre azok az intézkedések, amelyeket azelőtt nyújtottak, hogy bármilyen versenyhelyzet alakult volna ki a légi közlekedési ágazatban, nem minősültek állami támogatásnak az elfogadásuk idején, de létező támogatásnak tekinthetők a felügyeleti és bírósági megállapodás 1. cikke b) pontjának v. alpontja értelmében, amennyiben az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének feltételei teljesülnek.
31. Az a jogalany vagy a jogalanyok azon csoportja, amely a légitársaságok számára légiközlekedési szolgáltatások nyújtását lehetővé tevő repülőtéri szolgáltatásokat <sup>(30)</sup> – például: a légi jármű, valamint az utasok és a rakomány leszállástól felszállásig történő kiszolgálását és kezelését – végzi, a továbbiakban „repülőtér” <sup>(31)</sup>. A repülőtér számos szolgáltatást nyújt (repülőtéri szolgáltatások) a légitársaságoknak fizetés (repülőtéri díjak) ellenében. A repülőterek által nyújtott szolgáltatások pontos tartalma, valamint a díjak, illetékek vagy adók megnevezése az EGT-ben eltér, azonban a repülőtéri szolgáltatások nyújtása a légitársaságoknak repülőtéri díjak ellenében minden EFTA-államban gazdasági tevékenységnek minősül.
32. Az egyes repülőterek tulajdonlására és működtetésére vonatkozó jogi és szabályozási keret az EGT-n belül eltér. Különösen a regionális repülőtereket irányítják gyakran a hatóságokkal való szoros együttműködésben. Ebben a vonatkozásban a Bíróság úgy döntött, ha több jogalanyról lehet feltételezni, hogy együtt végez egy gazdasági tevékenységet, akkor – bizonyos feltételek mellett – egy gazdasági egységet alkot <sup>(32)</sup>. A légi közlekedés terén

<sup>(24)</sup> A T-128/98. sz., *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügy (EBHT 2000., II-3929. o.), amelyet a C-82/01. sz. ügy erősített meg (EBHT 2002., I-9297. o.), 75–79. pont.

<sup>(25)</sup> Lásd a T-443/08. sz. és T-455/08. sz., *Mitteldeutsche Flughafen AG és Flughafen Leipzig-Halle GmbH kontra Európai Bizottság* egyesített ügyben hozott ítélet (EBHT 2011., II-1311. o.) 93. és 94. pontját. ezt megerősítette a C-288/11 P. sz., *Mitteldeutsche Flughafen és Flughafen Leipzig-Halle kontra Bizottság* ügy [2012], még nem tették közzé.

<sup>(26)</sup> Lásd a 3. pontot és a „Leipzig/Halle repülőtérre” vonatkozó ítélet 105. pontját.

<sup>(27)</sup> Lásd a „Leipzig/Halle repülőtérre” vonatkozó ítélet 106. pontját.

<sup>(28)</sup> A Bizottság 2012. október 3-i határozata a C 38/2008 számú, a müncheni repülőtér 2-es termináljára vonatkozó finanszírozási megállapodások állami támogatásról (HL L 319., 2013.11.29., 8. o.), 74–81. pont.

<sup>(29)</sup> Annak meghatározásánál, hogy melyik nap minősül az állami támogatás nyújtása napjának, döntő kritérium a támogatás alapjául szolgáló azon jogi aktusnak a dátuma, amellyel a hatóságok kötelezettséget vállaltak arra, hogy a támogatás kedvezményezettjének biztosítják a szóban forgó intézkedést. Lásd a T-358/94. sz. *Compagnie Nationale Air France kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 1996., II-2109. o.) 79. pontját, a T-109/01. sz. *Fleuren Compost BV kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2004., II-127. o.) 74. pontját, és a T-362/05 és T-363/05. sz., *Nuova Agricast kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2008., II-297. o.) 80. pontját, valamint a T-427/04 és T-17/05. sz., *Franciaország és France Télécom kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2009., II-4315. o.) 321. pontját.

<sup>(30)</sup> Lásd a 2009/12/EK irányelv (1) preambulumbekzdését.

<sup>(31)</sup> A repülőtér lehet a repülőtér tulajdonosa, de előfordulhat, hogy a kettő nem ugyanaz a jogalany.

<sup>(32)</sup> Egy adott gazdasági tevékenység együttes gyakorlásának felmérésére általában a jogalanyok közötti működési, gazdasági és szervezeti kapcsolatok elemzése révén kerül sor. Lásd például a C-480/09 P. sz., *AccaElectrabel Produzione SpA kontra Bizottság* ügy (EBHT 2010., I-13355. o.) 47–55. pontját; a C-222/04. sz., *Ministero dell'Economia e delle Finanze kontra Cassa di Risparmio di Firenze SpA és társai* ügy (EBHT 2006., I-289. o.) 112. pontját.

a Hatóság úgy véli, hogy a repülőtér kereskedelmi stratégiájában történő komoly részvétel, például a megállapodások közvetlenül a légitársaságokkal történő megkötése, vagy a repülőtéri díjak meghatározása révén, komoly jelzés arra vonatkozóan, hogy a kérdéses jogalany – egyedül vagy közösen – valójában a repülőtér működtetését felölölő gazdasági tevékenységet végez <sup>(33)</sup>.

33. A repülőtéri szolgáltatásokon túl a repülőtér a légitársaságoknak vagy a repülőtér más használóinak, egyéb kereskedelmi szolgáltatásokat is nyújthat, mint például kiegészítő szolgáltatásokat az utasoknak, szállítmányozóknak vagy egyéb szolgáltatóknak (helyiségek bérlete a bolt- és étteremüzemeltetők, parkolóüzemeltetők, stb. részére). Ezek a gazdasági tevékenységek a továbbiakban együttesen: nem repüléstechnikai tevékenységek.
34. Kétségtelen, hogy a repülőtér nem minden tevékenysége szükségszerűen gazdasági jellegű <sup>(34)</sup>. Mivel egy jogalany vállalkozásként történő osztályozása mindig egy adott tevékenységgel kapcsolatos, ezért megkülönböztetést kell alkalmazni az adott repülőtér tevékenységei között, és meg kell határozni, hogy ezek a tevékenységek milyen mértékben gazdasági természetűek. Amennyiben egy repülőtér egyaránt végez gazdasági és nem gazdasági tevékenységet, csak az előbbi alapján tekintendő vállalkozásnak.
35. A Bíróság rámutatott, hogy az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során rendszeresen hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és általában nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá <sup>(35)</sup>. Egy repülőtér az olyan tevékenységek, mint a légiforgalom-irányítás, a rendészeti, vámügyi, tűzoltói tevékenységek, a polgári légi közlekedés jogellenes cselekményekkel szembeni védelmét szolgáló tevékenységek, valamint ezen tevékenységek végrehajtásához kapcsolódó infrastruktúrába és felszerelésekbe történő beruházások általában nem gazdasági természetű tevékenységeknek minősülnek <sup>(36)</sup>.
36. Az ilyen nem gazdasági tevékenységek közfinanszírozása nem minősül állami támogatásnak, de szigorúan azon költségek kompenzálására kell korlátozódnia, amelyek az említett tevékenységekkel kapcsolatban merültek fel és nem lehet más tevékenységek finanszírozására fordítani <sup>(37)</sup>. A nem gazdasági tevékenységekkel kapcsolatban felmerült költségek hatóságok általi túlkompenzációja állami támogatásnak minősülhet. Továbbá, ha egy repülőtér gazdasági tevékenységei mellett nem gazdasági tevékenységet is végez, külön költségelszámolást kell vezetnie, hogy elkerüljék a közpénzek nem gazdasági és gazdasági tevékenységek közötti bármilyen átvezetését.
37. A nem gazdasági tevékenységek közfinanszírozása nem vezethet a repülőterek közötti jogtalan hátrányos megkülönböztetéshez. Amint azt az ítélkezési gyakorlat is megállapítja, előny jelentkezik akkor, amikor a hatóságok mentesítik a vállalkozásokat a gazdasági tevékenységeikhez szervesen kapcsolódó költségek alól <sup>(38)</sup>. Ezért amikor egyes jogrendben általános, hogy a polgári repülőtereknek viselniük kell saját működtetésükkel járó bizonyos költségeket, miközben más polgári repülőtér nem kell viselniük ezeket a költségeket, akkor ez utóbbiak előnyhöz juthatnak, függetlenül attól, hogy a szóban forgó költségek egy olyan tevékenységhez kapcsolódnak-e, amelyek általában nem gazdasági jellegűnek minősülnek.

### 3.2. Állami források használata és az államnak való betudhatóság

38. Az állami források sokféle formában nyújthatók, úgymint közvetlen vissza nem térítendő támogatások, adó-visszatérítés <sup>(39)</sup>, kedvezményes kamatozású kölcsönök vagy egyéb kedvezményes pénzügyi feltételek. Állami források bevonására kerül sor akkor is, ha az állam természetben, vagy támogatott szolgáltatások <sup>(40)</sup> – például repülőtéri szolgáltatások – formájában nyújt juttatást. Állami források nemzeti, regionális vagy helyi szinten használhatók fel <sup>(41)</sup>. Az uniós forrásokból származó

<sup>(33)</sup> Lásd a T-196/04. sz., *Ryanair Ltd kontra Bizottság* ügy (EBHT 2008., II-3643. o., a „Charleroi-ítélet”) 88. pontját.

<sup>(34)</sup> A „Leipzig/Halle repülőtérre” vonatkozó ítélet 98. pontja.

<sup>(35)</sup> A C-118/85. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben hozott ítélet 7. és 8. pontja, és a C-30/87. sz. *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées* ügyben hozott ítélet (EBHT 1988., I-2479. o.) 18. pontja.

<sup>(36)</sup> Lásd a C-364/92. sz. *SAT/Eurocontrol* ügy (EBHT 1994., I-43. o.) 30. pontját és a C-113/07. sz., *P Selex Sistemi Integrati kontra Bizottság* ügy (EBHT 2009., I-2207. o.) 71. pontját.

<sup>(37)</sup> A C-343/95. sz., *Cali & Figli kontra Servizi Ecologici Porto di Genova* ügy EBHT 1997., I-1547. o. A Bizottság 2003. március 19-i 309/2002. sz. határozata légi biztonság – a 2001. szeptember 11-i merényletek következtében felmerülő költségek kompenzálásáról (HL C 148., 2003.6.25., 7. o.). A Bizottság 2002. október 16-i 438/2002. sz. határozata a kikötők üzemeltetőinek állami hatáskörbe tartozó feladatok ellátásáért nyújtott támogatásokról (HL C 284., 2002.11.21., 2. o.).

<sup>(38)</sup> Lásd többek között a C-172/03. sz., *Wolfgang Heiser kontra Finanzamt Innsbruck* ügyben hozott ítélet (EBHT 2005., I-01627. o.) 36. pontját és az ebben az ítéletben idézett ítélkezési gyakorlatot. Lásd még az EFTA Bíróság E-9/12. sz., *Izland kontra ESA* ügyben hozott 2013. július 22-i ítéletének 54. pontját.

<sup>(39)</sup> Lásd a 2006. október 24-i N 324/2006. sz. határozatot – Franciaország, az Air Caraïbes légitársaság ATR 72-500 típusú repülőgép bérelésének támogatása (HL C 300., 2006.12.9., 10. o.).

<sup>(40)</sup> A C-126/01. sz. a *Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie* kontra *GEMO SA* ügyben hozott ítélet (EBHT 2003., I-13769. o.) 29. pontja.

<sup>(41)</sup> Az állami vállalat forrásai a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami forrásoknak minősülnek, mivel e forrásokat a hatóságok ellenőrzik. Lásd a C-482/99. sz., *Franciaország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletet („*Standust Marine*”) (EBHT 2002., I-4397. o.).

finanszírozás ugyanígy állami forrásnak minősül, ha ezeket a forrásokat az EFTA-államok mérlegelési jogköre alapján ítélik oda <sup>(42)</sup>.

39. A Bíróság ítélete azt is tartalmazta, hogy amennyiben az állam képes egy közvállalkozást ellenőrizni és annak tevékenységeire meghatározó befolyást gyakorolni, nem feltételezhető automatikusan, hogy az állam ezt az ellenőrzést konkrét esetben ténylegesen gyakorolni is fogja <sup>(43)</sup>. Ezért elemezni szükséges, hogy a közvállalkozások által nyújtott intézkedések az államnak tudható-e be. A Bíróság megállapította, hogy egy közvállalkozás által hozott intézkedés államnak való betudhatóságára az adott ügy körülményeiből származó jelek összességéből és abból az összefüggésből lehet következtetni, amelyben erre az intézkedésre sor került <sup>(44)</sup>.
40. Ezek alapján a köztulajdonban lévő repülőtér forrásai közforrásoknak minősülnek. Következésképpen a köztulajdonban lévő repülőtér nyújthat támogatást a repülőtérrel használó légitársaságnak, amennyiben az intézkedés az államnak tudható be és teljesül az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének többi feltétele. A Bíróság azt is megállapította, hogy az állami támogatásnak való minősítés szempontjából nem releváns az a tény, vajon az intézkedést közvetlenül az állam vagy a támogatás folyósítása céljából az állam által létrehozott vagy kijelölt köz- vagy magántestület nyújtja <sup>(45)</sup>.

### 3.3. A versenytorzulás és a kereskedelemre gyakorolt hatás

41. A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a pénzügyi támogatás torzíja a versenyt, amennyiben megerősíti egy adott vállalkozás más vállalkozásokhoz viszonyított pozícióját <sup>(46)</sup>.
42. Általában amikor az EFTA-állam által nyújtott előny erősíti egy adott EFTA-állam piacán versengő vállalkozás más vállalkozásokhoz viszonyított pozícióját, akkor az EGT-államok közötti kereskedelmet az adott előny által érintettnek kell tekinteni <sup>(47)</sup>.
43. A repülőterek közötti verseny a légitársaságok választási kritériumai – nevezetesen olyan tényezők – összehasonlításával mérhető fel, mint a nyújtott repülőtéri szolgáltatások fajtái és az érintett ügyfelek típusai, a lakosság, a gazdasági tevékenység, a forgalomtorlódás, a szárazföldi megközelíthetőség megléte, valamint a repülőtéri infrastruktúra és a szolgáltatások használatához kapcsolódó költségek és általános kereskedelmi feltételek szintje. A költségek szintje meghatározó tényező, mivel egy repülőtérnek nyújtott állami finanszírozási forrás arra is felhasználható, hogy a repülőtéri ráfordításokat a légitársaságok odavonzása érdekében mesterségesen alacsony szinten tartsa, és ezáltal jelentős mértékben torzítsa a versenyt.
44. A Hatóság ezen kívül megjegyzi, hogy a repülőterek a repülőtéri infrastruktúra kezeléséért vannak versenyben, a helyi és regionális repülőtereken egyaránt. A repülőtérnek nyújtott állami finanszírozás ezért torzíthatja a versenyt a repülőtéri infrastruktúra üzemeltetésének piacain. Továbbá a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami finanszírozás is torzíthatja a versenyt és az légi piacok tekintetében hatással lehet a kereskedelemre az EGT-ben. Végül a közlekedési módok közötti tisztességes versenyt is befolyásolhatja a repülőtereknek vagy légitársaságoknak nyújtott állami finanszírozás.
45. A Bíróság az *Altmark*-ügyben hozott ítéletében <sup>(48)</sup> megállapította, hogy még a kizárólag helyi vagy regionális közlekedési szolgáltatást végző vállalkozásnak nyújtott állami finanszírozás is hatással lehet az EGT-államok közötti kereskedelemre, mivel az e vállalkozás által nyújtott szállítási szolgáltatások fenntarthatók vagy növelhetők, ami azt eredményezi, hogy más EFTA-államokban letelepedett vállalkozásoknak kevesebb esélyük van arra, hogy szállítási szolgáltatást nyújtsanak. Még az a tény, hogy a támogatás összege viszonylag csekély, vagy a kedvezményezett vállalkozás viszonylag kis mérete sem zárja ki az EGT-államok közötti kereskedelem esetleges érintettségét. Ebből az következik, hogy a repülőterek vagy az ezekről a repülőterekről származó szolgáltatásokat üzemeltető légitársaságok közfinanszírozása hatással lehet az EGT-államok közötti kereskedelemre.

<sup>(42)</sup> A Bíróság megerősítette, hogy amennyiben a pénzügyi eszközök folyamatosan állami ellenőrzés alatt állnak és ezért az illetékes nemzeti hatóságok rendelkezésére állnak, ez elegendő ahhoz, hogy azok állami támogatásnak minősüljenek, lásd a C-83/98. sz., *Franciaország kontra Ladbroke Racing Ltd és Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2000., I-3271. o.) 50. pontját.

<sup>(43)</sup> Lásd a *Stardust Marine* ítélet 52. pontját.

<sup>(44)</sup> Lásd a *Stardust Marine* ítélet 55. és 56. pontját.

<sup>(45)</sup> *Steinike & Weinlig kontra Németország* 78/76 sz. ügy, EBHT 1977., 595. o., 21. pont.

<sup>(46)</sup> A C-310/99. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., I-2289. o.) 65. pontja.

<sup>(47)</sup> A C-280/00 sz., *Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* („Altmark”) ügyben hozott ítélet (EBHT 2003., I-7747. o.).

<sup>(48)</sup> Lásd az *Altmark*-ügyben hozott ítélet 77–82. pontját.

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

46. Az EGT-megállapodás 125. cikke előírja, hogy a megállapodás semmilyen módon nem sértheti az EGT-államok által felállított, tulajdoni rendet meghatározó szabályokat. Ennek megfelelően az EGT-államok vállalkozások tulajdonosai lehetnek, továbbá vállalkozásokat irányíthatnak, illetve részvényeket vagy más részesedést szerezhetnek köz- vagy magánvállalkozásokban.
47. Ennek következtében ez az iránymutatás nem tesz különbséget a kedvezményezettek különböző típusai között jogi struktúrájuk, illetőleg az állami vagy magánszektorhoz tartozásuk tekintetében, így a légitársaságokra, a repülőterekre vagy az azokat üzemeltető vállalkozásokra történő valamennyi utalás minden típusú jogalanyt magában foglal.
48. Annak megvizsgálása érdekében, hogy a vállalkozások részesültek-e gazdasági előnyben, az ún. piacgazdasági szereplő tesztjét kell alkalmazni. Ezt a tesztet az állami finanszírozás nyújtásának időpontjában rendelkezésre álló információk, valamint az előrelátható fejlődési tendencia alapján kell lefolytatni; nem vehető azonban figyelembe olyan elemzés, amely az ezt követő időszakon alapul <sup>(49)</sup>.
49. Abban az esetben tehát, ha egy repülőtér állami finanszírozásban részesül, a Hatóság megvizsgálja, hogy ez a finanszírozás támogatásnak minősül-e annak fényében, hogy hasonló körülmények között egy, az előrelátható nyereségességet szem előtt tartó, minden szociális vagy regionális politikai, illetve szektor-függő megfontolástól elvonatkoztató <sup>(50)</sup> piaci szereplő szintén nyújtott-e volna azonos finanszírozást. Nem minősül állami támogatásnak azon állami finanszírozás, amelyet a szokásos piaci körülmények között nyújtanak <sup>(51)</sup>.
50. A Bíróság továbbá megállapította, hogy az állami beruházó magatartása összehasonlítható az olyan magánberuházók magatartásával, amelyet hosszabb távú jövedelmezőségi kilátások vezérelnek <sup>(52)</sup>, a beruházás teljes időtartama alatt. Ezek a megfontolások különösen érvényesek infrastrukturális beruházások esetén, amelyek gyakran nagy összegű pénzügyi forrásokat emésztnek fel és nyereséget csak sok év elteltével termelnek. A repülőtér nyereségességére irányuló minden felmérésnek figyelembe kell vennie a repülőtéri bevételeket.
51. Repülőterek állami finanszírozása esetén a piacgazdasági szereplő teszt teljesülésének vizsgálatát megbízható előzetes nyereségességi kilátások alapján kell lefolytatnia a finanszírozás nyújtó szervezetnek <sup>(53)</sup>. Az ilyen célból felhasznált bármilyen forgalom előrejelzésnek realisztikusnak kell lennie és azt megfelelő érzékenységi elemzésnek kell alávetni. Az üzleti terv hiánya jelzés lehet arra vonatkozóan, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem teljesül maradéktalanul <sup>(54)</sup>. Üzleti terv hiányában az EFTA-államok elemzéseket, valamint az érintett hatóságok és repülőterek által készített belső dokumentumokat bocsáthatnak rendelkezésre, világosan kimutatva, hogy az állami finanszírozás nyújtása előtt lefolytatott vizsgálat megfelelt-e a piacgazdasági szereplő elvének.
52. A repülőterek fontos szerepet játszhatnak a helyi fejlesztés és hozzáférhetőség ösztönzésében, A piacgazdasági szereplő teszt teljesülésének vizsgálata során azonban nem lehet figyelembe venni regionális vagy politikai megfontolásokat <sup>(55)</sup>. Ezek a megfontolások azonban, bizonyos feltételek mellett, figyelembe vehetők az állami támogatás összegegyeztetettségének vizsgálata során.

<sup>(49)</sup> A Stardust Marine ítélet 71. pontja. A C-124/10P. sz., Európai Bizottság kontra EDF ügyben hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) 84., 85. és 105. pontja.

<sup>(50)</sup> A T-129/94., T-2/96. és T-97/96. sz., Neue Maxhütte Stahlwerke és Lech Stahlwerke kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1999., II-17. o.) 120. pontja. Lásd továbbá a C-40/85. sz., Belga Királyság kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1986., 02321. o.) 13. pontját.

<sup>(51)</sup> A Stardust Marine ítélet 69. pontja. Lásd még a C-303/88. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet [EBHT 1991., I-1433. o.] 20. pontját.

<sup>(52)</sup> A C-305/89. sz., Olaszország kontra Bizottság („Alfa Romeo”) ügyben hozott ítélet, [EBHT 1991., I-1603]. o., 20. pontja. A T-228/99. sz. Westdeutsche Landesbank Girozentrale kontra Bizottság ügyben hozott ítélet [EBHT 2003, II-435. o.,] 250-270. pontja.

<sup>(53)</sup> Lásd a C 25/2007 Finnország kontra Pirkkala repülőtér és Ryanair ügyben hozott bizottsági határozatot, (HL L 309., 2013.11.19., 27. o.).

<sup>(54)</sup> A C-124/10. P. sz. Bizottság kontra EDF ügyben hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) 84., 85. és 105. pontja.

<sup>(55)</sup> A T-129/94., T-2/96. és T-97/96. sz., Neue Maxhütte Stahlwerke és Lech Stahlwerke kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1999., II-17. o.) 120. pontja. Lásd továbbá a C-40/85. sz., Belga Királyság kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1986., 02321. o.) 13. pontját.

### 3.5. A repülőterek és a légitársaságok pénzügyi viszonya

53. Amennyiben állami források állnak a repülőtér rendelkezésére, valamint a repülőtér és a légitársaság között fennálló viszony megfelel a piacgazdasági szereplő tesztjének, a légitársaság állami támogatása elvileg kizárt. Általában ez a helyzet, ha:
- a) a repülőtéri szolgáltatásokért felszámolt díjak összege megfelel a piaci árnak (lásd a 3.5.1. szakaszt), vagy
  - b) az előzetes elemzések alapján kimutatható, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás többletnyereséget fog eredményezni a repülőtér részére (lásd a 3.5.2. szakaszt),

#### 3.5.1. Összehasonlítás a piaci árral

54. A légitársaságok állami támogatására irányuló vizsgálat egyik megközelítése annak a megállapítására épül, hogy a repülőtér által a légitársaság részére felszámolt díj megfelel-e a piaci árnak. A 60. pontban meghatározott elemek figyelembevétele mellett, a hozzáférhető és releváns piaci árak alapján megfelelő referenciaérték állapítható meg.
55. A referenciaérték megállapításához először is ki kell választani megfelelő számú repülőteret, amelyek egymással összehasonlíthatóak, és amelyek rendes piaci körülmények között hasonló szolgáltatásokat nyújtanak.
56. Erre vonatkozóan a Hatóság megállapítja, hogy jelenleg a legtöbb EGT-repülőtér a beruházásokhoz, valamint a működéshez szükséges bevételt állami finanszírozás útján fedezik. A legtöbb közülük csak állami támogatással piacképes.
57. A hatóságok az állami tulajdonban álló repülőtereket hagyományosan a helyi fejlesztést elősegítő infrastruktúrának tekintették, és nem olyan vállalkozásoknak, amelyek a piaci szabályok szerint működnek. Az ezen repülőterek által felszámolt díjak ezért általában nem a piaci megfontolásokkal, valamint a megalapozott előzetes nyereségességi kilátásokkal összhangban kerülnek meghatározásra, hanem elsősorban a szociális vagy regionális szempontoknak megfelelően.
58. Bár néhány repülőtér magántulajdonban áll, vagy üzemeltetését magánvállalkozás végzi a szociális vagy regionális szempontok figyelembevétele nélkül, az e repülőterek által felszámolt díjak összegét lényegesen befolyásolhatják az állami finanszírozásban részesülő repülőterek által felszámolt díjak, mivel ez utóbbiakat veszik figyelembe a légitársaságok a magántulajdonban álló, vagy magánvállalkozás által üzemeltetett repülőterekkel történő tárgyalás során.
59. Ilyen körülmények között a Hatóság oldalán komoly aggályok merültek fel azzal kapcsolatban, hogy egyáltalán megállapítható-e megfelelő referenciaérték a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározására. Ez a helyzet megváltozhat, illetve alakulhat a jövőben, különösen amint az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezések teljes mértékben alkalmazandóvá válnak a repülőterek állami finanszírozására is.
60. A Hatóság véleménye szerint a megfelelő referenciaérték megállapítását a piaci szereplőként viselkedő vállalkozások által üzemeltetett, elegendő számú megfelelő „referencia-repülőtér” által felszámolt – a légitársaságnak nyújtott valamennyi juttatástól, (például marketingtámogatástól, árengedményektől vagy más egyéb ösztönzőktől) mentes – repülőtéri díjak összehasonlításán alapuló vizsgálat alapján kell elvégezni. A felmérés során különösen fontos szem előtt tartani az alábbi tényezőket:
- a) a forgalom nagysága;
  - b) a forgalom típusát (üzleti vagy szabadidős vagy külföldi célállomás); a rakomány viszonylagos fontosságát, valamint a repülőtér nem repüléstechnikai tevékenységeiből származó bevételeinek viszonylagos fontosságát;
  - c) a nyújtott repülőtéri szolgáltatások típusát és szintjét;
  - d) a repülőtér és a legközelebb eső nagyváros közötti távolságot;
  - e) a repülőtér vonzáskörzetében lakók számát;
  - f) a környező terület jólétére vonatkozó mutatót (GDP/fő);
  - g) az utasokat vonzó különböző földrajzi területeket.

#### 3.5.2. A jövedelmezőség előzetes elemzése

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

62. E tekintetben a Hatóság úgy véli, hogy az árdifferenciálás szokásos üzleti gyakorlatnak tekinthető, amennyiben az megfelel a vonatkozó versenyjogi és ágazati jogszabályoknak <sup>(56)</sup>. Ugyanakkor az árakat megkülönböztető politikáknak üzletileg igazoltnak kell lenniük annak érdekében, hogy megfeleljenek a piacgazdasági szereplő tesztjének <sup>(57)</sup>.
63. A Hatóság szerint a repülőtér és a légitársaságok közötti megállapodások megfelelnek a piacgazdasági szereplő tesztjének, amennyiben azok – az előzetes vizsgálat szerint – arányosan hozzájárulnak a repülőtér nyereségességéhez. A repülőtérnek a légitársasággal kötött megállapodás (például egyedi megállapodás, vagy átfogó repülőtéri díjjegyzék) kidolgozásakor megbízható középtávú kilátások alapján <sup>(58)</sup> ki kell tudnia mutatni, hogy képes ésszerű nyereségráta <sup>(59)</sup> mellett fedezni a megállapodásból eredő díjakat a megállapodás időtartama alatt.
64. Annak felmérése érdekében, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás megfelel-e a piacgazdasági szereplő tesztjének, a légitársaság tevékenységéhez kapcsolódó, várható nem repüléstechnikai bevételeket – a kamattámogatások, marketingtámogatások vagy ösztönző programok figyelmen kívül hagyásával – a repülőtéri díjakkal együtt kell figyelembe venni <sup>(60)</sup>. Ugyanígy figyelembe kell venni a légitársaság repülőtéri tevékenységével kapcsolatban a repülőtérnél felmerült, a várakozásokat meghaladó összes többletköltséget <sup>(61)</sup>. Ezek a többletköltségek magukba foglalhatják a költségek vagy beruházások minden kategóriáját, így a személyzetrel és a felszereléssel kapcsolatos többletköltséget, amelyeket a légitársaság repülőtéren való jelenléte idéz elő. Például abban az esetben, ha elsősorban egy konkrét légitársaság igényeinek kielégítése érdekében a repülőtér ki kell bővíteni, vagy új terminált illetve egyéb létesítményt kell építeni, a többletköltségek számításakor az ilyen költségeket figyelembe kell venni. Ezzel ellentétben, azokat a költségeket, amelyek a repülőtérnél a légitársasággal kötött megállapodástól függetlenül merültek volna fel, nem kell figyelembe venni a piacgazdasági szereplő teszt során.
65. Amikor egy repülőtér-üzembentartó összeegyeztethető támogatásban részesül, az ilyen támogatásból származó előny nem kerül át egy konkrét légitársasághoz <sup>(62)</sup>, amennyiben az alábbi feltételek teljesülnek: az infrastruktúra valamennyi légitársaság előtt nyitott <sup>(63)</sup> (az ilyen infrastruktúrát nagy valószínűséggel olyan kategóriák használják, mint a diszkont légitársaságok vagy charterjáratok) és nem egy konkrét légitársaság számára tartják fenn; valamint a légitársaságok legalább a 64. pontban meghatározott többletköltségeket fedező tarifákat fizetnek. A Hatóság továbbá úgy véli, hogy ilyen feltételek mellett, még ha lett is volna légitársaságoknak nyújtott állami támogatás, az ilyen támogatás mindenesetre összeegyeztethető lett volna az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, ugyanazon okokból, amelyek a támogatás összeegyeztethetőségét indokolják a repülőtér szintjén. Amikor egy repülőtér-üzembentartó nem összeegyeztethető beruházási támogatásban részesül, az ilyen támogatásból származó előny nem kerül át egy konkrét légitársasághoz, amennyiben az alábbi feltételek teljesülnek: az infrastruktúra valamennyi légitársaság előtt nyitott, és nem egy konkrét légitársaság számára tartják fenn; valamint a légitársaságok legalább a 64. pontban meghatározott többletköltségeket fedező tarifákat fizetnek. A Hatóság úgy véli, hogy ilyen feltételek mellett nem lehet kizárni a légiközlekedési ágazatnak vagy más felhasználóknak nyújtott ágazati előnyt, de ennek nem lehet olyan következménye, hogy visszafizettetik azt az egyes légitársaságokkal vagy más felhasználókkal.
66. A repülőtér és a légitársaság között fennálló megállapodások értékelésekor a Hatóság azt is figyelembe fogja venni, hogy a vizsgált megállapodások milyen mértékben tekinthetők egy átfogó stratégia végrehajtása részének, amely várhatóan legalább hosszú távon a repülőtér nyereségességét szolgálja.

<sup>(56)</sup> A vonatkozó rendelkezések közé tartozik az EGT-megállapodás 53. és 54. cikke, valamint a 2009/12/EK irányelv.

<sup>(57)</sup> Lásd a C 12/2008. – Szlovákia – Megállapodás a pozsonyi repülőtér (Bratislava Airport) és a Ryanair között – ügyben hozott bizottsági határozatot, (HL L 27., 2011.2.1., 24. o.), és a C 25/2007. Finnország kontra Pirkkala repülőtér és Ryanair ügyben hozott bizottsági határozatot, (HL L 309., 2013.11.19., 27. o.).

<sup>(58)</sup> Ez nem zárja ki annak figyelembevételét, hogy a megállapodások időtartama alatt a jövőbeni nyereségek ellensúlyozhatják a kezdeti veszteségeket.

<sup>(59)</sup> Az indokolt nyereségességi árrés a tőkemegtérülés „normális” rátája, azaz az a tőkemegtérülési mutató, amely egy hasonló kockázatú beruházásért egy átlagos vállalkozástól elvárható. A megtérülés az intézkedés vagy a légitársasággal kötött megállapodás által eredményezett előrelátható pénzforgalom után számított belső megtérülési rátaként (IRR) jelenik meg.

<sup>(60)</sup> Ugyanígy figyelembe kell venni minden olyan állami finanszírozást, például a hatóságok és a légitársaságok között közvetlenül kötött marketing-megállapodást, amelynek célja a repülőtérnél a repülőtér/légitársaság közötti megállapodás kapcsán felmerült szokásos költségek ellensúlyozása. Ez független attól, hogy ezt a támogatást közvetlenül az érintett légitársaság részére, vagy esetleg a repülőtéren vagy más jogalanyon keresztül biztosítják.

<sup>(61)</sup> A Charleroi-ügyben hozott ítélet 59. pontja.

<sup>(62)</sup> A légitársaságokról ebben a bekezdésben leírtak ugyanúgy vonatkoznak a repülőtér többi felhasználójára.

<sup>(63)</sup> Lásd a T-443/08 sz. és T-455/08. sz., *Mitteldeutsche Flughafen AG és Flughafen Leipzig-Halle GmbH kontra Európai Bizottság* egyesített ügyben hozott ítélet (EBHT 2011., II-1311. o.) 109. pontját.



## 4. ÁLTALÁNOS GAZDASÁGI ÉRDEKŰ SZOLGÁLTATÁSOK ÁLLAMI FINANSZÍROZÁSA

67. Bizonyos esetekben a hatóságok az EGT-megállapodás 59. cikkének (2) bekezdése, valamint az *Altmark*-ügyben hozott ítélet<sup>(64)</sup> alapján általános gazdasági érdekűnek minősíthetnek egyes, a repülőterek és a légitársaságok által végzett üzleti tevékenységeket, és ellentételezést nyújthatnak e szolgáltatások teljesítéséért.
68. Ilyen esetekben az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló közlemény<sup>(65)</sup> és a 360/2012/EU bizottsági rendelet<sup>(66)</sup> nyújt iránymutatást azokról a feltételekről, amelyek mellett egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás közfinanszírozása állami támogatásnak minősül az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében. A közszolgáltatásért járó kompenzáció formájában nyújtott állami támogatás értékelésére a 2012/21/EU bizottsági határozat<sup>(67)</sup> és az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó keretszabály<sup>(68)</sup> alapján kerül sor. Ez a négy dokumentum együtt alkotja az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó csomagot, amely a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott kompenzációra is irányadó. A továbbiakban bemutatjuk az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló csomagban meghatározott néhány elv alkalmazását az ágazat jellegzetességeinek fényében.

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

69. Az *Altmark*-ítéletben szereplő első feltétel, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatási kötelezettségeknek egyértelműen meghatározottnak kell lenniük. Ez a követelmény egybevág az EGT-megállapodás<sup>(69)</sup> 59. cikkének (2) bekezdésében foglalt követelménnyel. A Bíróság ítélkezési gyakorlatával<sup>(70)</sup> összhangban, az általános gazdasági érdekű szolgáltatás működtetésével megbízott vállalkozásokat hatósági jogi aktus útján kell e feladattal megbízni. A Hatóság tisztázta továbbá<sup>(71)</sup>, hogy egy tevékenység általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítése érdekében annak a rendes kereskedelmi tevékenységekkel szemben sajátos jellegzetességeket kell felmutatnia, valamint hogy a hatóságok által megcélzott közérdek nem nyilvánulhat meg kizárólag az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődésének előmozdításában<sup>(72)</sup>.
70. A légi szállítási szolgáltatásokat illetően közszolgáltatási kötelezettséget csak az 1008/2008/EK rendelettel<sup>(73)</sup> összhangban lehet előírni. Különösen ki kell emelni, hogy ilyen kötelezettségeket kizárólag egy meghatározott légi útvonalra vagy a légi útvonalak egy meghatározott csoportjára<sup>(74)</sup> lehet alapítani, és nem az adott

<sup>(64)</sup> Lásd az *Altmark*-ügyben hozott ítélet 86–93. pontját. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatások állami támogatása nem jár az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerinti szelektív előnnyel ha az alábbi négy feltétel teljesül: a) az általános gazdasági érdekű szolgáltatásért nyújtott állami támogatás jogosultját hivatalosan meg kell bízni általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával, és kötelezettségeit egyértelműen meg kell határozni; b) az ellentételezés számításának módját tárgyilagossá és átlátható módon előzetesen kell meghatározni; c) az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre, valamint d) amikor egy adott esetben a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt a jelöltet válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyet egy átlagos, jól vezetett vállalkozásnál e kötelezettségek végrehajtásakor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre.

<sup>(65)</sup> Lásd az 21. lábjegyzetet.

<sup>(66)</sup> A Bizottság 2012. április 25-i 360/2012/EU határozata az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének az általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtó vállalkozások számára nyújtott csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 114., 2012.4.26., 8. o.), melyet a 2012. december 7-i 225/2012 sz. vegyes bizottsági határozattal foglaltak bele az EGT-megállapodás XV. mellékletének 1ha. pontjába (HL L 81., 2013.3.21., 27. o. és 18. EGT-kiegészítés, 2013.3.21., 32. o.).

<sup>(67)</sup> A Bizottság 2011. december 20-i 2012/21/EU határozata az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL L 7., 2012.1.11., 3. o.), melyet a 2012. március 30-i 66/2012 sz. vegyes bizottsági határozattal foglaltak bele az EGT-megállapodás XV. mellékletének 1h. pontjába (HL L 207., 2012.8.2., 46. o. és 43. EGT-kiegészítés, 2012.8.2., 56. o.).

<sup>(68)</sup> A közszolgáltatásért járó kompenzáció formájában nyújtott állami támogatásról szóló keretszabály (HL L 161., 2013.6.13., 12. o., és a 34. EGT-kiegészítés, 2013.6.13., 1. o.).

<sup>(69)</sup> A T-289/03. sz., *British United Provident Association Ltd (BUPA) kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2008, II-81. o.) 171. és 224. pontja.

<sup>(70)</sup> Lásd a T-204/97. és T-270/97. sz., *Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2000., II-2267. o.) 126. pontját, valamint a T-17/02. sz., *Fred Olsen, SA kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2005., II-2031. o.) 186. és 188–189. pontját.

<sup>(71)</sup> Lásd az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló közlemény 45. pontját.

<sup>(72)</sup> Lásd a 381/04. sz. határozatot – Franciaország, Nagysebességű telekommunikációs hálózat projektje Pyrénées-Atlantiques megyében (DORSAL), (HL C 162., 2005.7.2., 5. o.).

<sup>(73)</sup> A 16., 17. és 18. cikk.

<sup>(74)</sup> Mind az indulás, mind az érkezés helye szerinti repülőteret világosan meg kell határozni, lásd az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (1) bekezdését.

repülőtérrel, városból vagy régióból induló bármelyik általános légi útvonal tekintetében. Ezen túlmenően, közszolgáltatási kötelezettséget csak olyan szállítási szolgáltatások teljesítésére lehet egy légi járatra terhelni, amely más meglévő légi járat vagy más szállítási eszköz igénybevételével nem teljesíthető <sup>(75)</sup>.

71. E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy a 1008/2008/EK rendeletben meghatározott anyagi és eljárási követelményeknek való megfelelés nem jelenti azt, hogy az érintett EFTA-állam(ok)nak ne kellene betartania(betartaniuk) az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdésében foglaltakat.
72. A repülőterek tekintetében elmondható, hogy a Hatóság véleménye szerint a repülőterek általános üzemeltetését – megfelelően indokolt esetekben – általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak lehet tekinteni. A 69. pontban foglalt elveknek megfelelően a Hatóság véleménye szerint ez csak akkor fordulhat elő, ha a repülőtér által kiszolgált terület egy része a repülőtér nélkül oly mértékben elszigetelődne az EGT többi államtól, hogy az hátrányosan befolyásolná a terület társadalmi és gazdasági fejlődését. Ennek megállapításakor figyelembe kell venni a többi szállítási mód, így különösen a nagy sebességű vasúti szolgáltatások és a kompok által nyújtott tengeri útvonalak elérhetőségét. Ilyen esetekben a hatóságok közszolgáltatási kötelezettséget írhatnak elő a repülőtér érdekében, hogy biztosítsák a repülőtér elérhetőségét a kereskedelmi forgalom részére. A Hatóság megjegyzi, hogy egyes repülőterek jelentős szerepet töltenek be az Unió elszigetelt, távoli vagy peremterületen lévő területeinek regionális összeköttetésében. Hasonló helyzet merülhet fel különösen legkülső régiók esetében, valamint az EGT-hez tartozó szigetek és más területek esetében. Esetenkénti mérlegelés, valamint az egyes repülőterek, illetve az általuk kiszolgált területek sajátosságai alapján igazolt lehet az általános gazdasági érdekű szolgáltatási kötelezettség meghatározása az ilyen repülőterek vonatkozásában.
73. A légi közlekedési szolgáltatások vonatkozásában megállapított közszolgáltatási kötelezettségek különleges követelményei <sup>(76)</sup>, valamint a légi közlekedési piac teljes liberalizációja tekintetében a Hatóság véleménye szerint a repülőtereknek előírt közszolgáltatási kötelezettségek célja nem terjedhet ki a kereskedelmi célú légi közlekedési szolgáltatások fejlődésére.

#### 4.2. A közszolgáltatásért járó kompenzáció formájában nyújtott állami támogatás összeegyeztethetősége

74. Amennyiben az *Altmark*-ítéletben foglalt együttes kritériumok egyike nem teljesül, a közszolgáltatásért járó kompenzáció gazdasági előnyhöz juttatja annak jogosultját, és az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülhet. Az ilyen állami támogatás az 59. cikk (2) bekezdése alapján összeegyeztethetőnek tekinthető az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, amennyiben az e bekezdés alkalmazása érdekében kidolgozott minden összeegyeztethetőségi feltétel teljesül.
75. Közszolgáltatásért járó kompenzáció formájában nyújtott állami támogatás esetén nem áll fenn a felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve I. része 1. cikkének (3) bekezdése szerinti bejelentési kötelezettség, amennyiben a 2012/21/EU határozatban foglalt követelmények teljesülnek. A 2012/21/EU határozat hatálya az alábbi joganyagok részére nyújtott közszolgáltatási ellentételezés eseteire terjed ki:
- a) repülőterek, amelyek esetében az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó megbízás tartama alatt az éves átlagos forgalom nem haladja meg a 200 000 utast <sup>(77)</sup>, és
  - b) légitársaságokra azon szigeteket érintő légi csatlakozások tekintetében, amelyek esetében az éves átlagos forgalom nem haladja meg a 300 000 utast <sup>(78)</sup>.
76. A 2012/21/EU irányelv által nem szabályozott állami támogatás az 59. cikk (2) szerint összeegyeztethetőnek nyilvánítható az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, ha teljesülnek az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó keretszabály feltételei. Ugyanakkor ki kell emelni, hogy a 2012/21/EU határozat és az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó keretszabály alapján elvégzett vizsgálat esetén az ezen iránymutatás 69–73. pontjában szereplő, a repülőterek vagy a légitársaságok terhére megállapított közszolgáltatási kötelezettségek fogalommeghatározására vonatkozó megfontolások alkalmazandók.

#### 5. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE AZ EGT-MEGÁLLAPODÁS 61. CIKKE (3) BEKEZDÉSÉNEK c) PONTJA SZERINT

77. Amennyiben a repülőtereknek és/vagy légitársaságoknak nyújtott közfinanszírozás támogatásnak minősül, a 61. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében ez a támogatás összeegyeztethetőnek minősül az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, amennyiben a támogatás repülőterek esetén megfelel az ezen iránymutatás

<sup>(75)</sup> A Hatóság véleménye szerint különösen nehezen indokolható a közszolgáltatási kötelezettségek előírása egy adott repülőtérre irányuló járat tekintetében, ha – az utazási időt, gyakoriságot, a szolgáltatás szintjét és minőségét alapul véve – már léteznek hasonló szolgáltatások az azonos vonzáskörzetben található másik repülőtéren.

<sup>(76)</sup> Lásd a 70. pontot, továbbá az 1008/2008/EK rendelet (12) preambulumbekzdését, valamint 16-18. cikkét.

<sup>(77)</sup> Ez a küszöb egy útra vonatkozik, azaz az adott repülőtérre utazó, majd onnan visszatérő utas kétszer számítandó. Ha egy repülőtér repülőterek csoportjának tagja, akkor az utasforgalom az egyes repülőterekre vonatkozóan kerül megállapításra.

<sup>(78)</sup> Ez a küszöb egy útra vonatkozik, azaz az adott repülőtérre utazó, majd onnan visszatérő utas kétszer számítandó. Egyéni útvonalakra vonatkozik a szigeten lévő, valamint a szárazföldön található repülőtér között.

5.1. szakaszában, légitársaságok esetén pedig az ezen iránymutatás 5.2. szakaszában foglalt összeegyeztethetőségi feltételeknek. A légitársaságoknak nyújtott azon állami támogatásokat, amelyek egyre inkább csökkentik a repülőterek nyereségességét (lásd ezen iránymutatás 63. és 64. pontját), a 61. cikk (1) bekezdése értelmében a EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével összeegyeztethetetlennek kell minősíteni, kivéve, ha az indulási célú állami támogatások megfelelnek az ennek az iránymutatásnak az 5.2. szakaszában meghatározott összeegyeztethetőségi feltételeknek.

78. Annak értékelésére, hogy egy állami támogatási intézkedés a 61. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető-e az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, a Hatóság általában azt elemzi, hogy a támogatási intézkedés kialakítása biztosítja-e azt, hogy a közös érdeket szolgáló célkitűzés elérését elősegítő pozitív hatás meghaladja a kereskedelemre és a versenyre gyakorolt potenciálisan negatív hatásait.
79. Az állami támogatások uniós szabályozásának korszerűsítéséről szóló közlemény valamennyi támogatási intézkedés összeegyeztethetőségének a Hatóság által végrehajtott értékelésében alkalmazható közös elvek azonosítására és meghatározására szólít fel. Bármely támogatási intézkedés a 61. cikk (3) bekezdése értelmében akkor tekinthető összeegyeztethetőnek az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, ha teljesülnek a következő kumulatív feltételek:
- a) pontosan meghatározott közös érdeket szolgáló célkitűzéshez való hozzájárulás: Az állami támogatási intézkedésnek közös érdeket szolgáló célkitűzésre kell irányulnia az EGT-megállapodás 61. cikkének (3) bekezdésével összhangban;
  - b) az állami beavatkozás szükségessége: az állami támogatási intézkedésnek olyan esetre kell irányulnia, amikor a támogatás olyan lényegi fejlődést eredményez, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani, például egy piaci hiányosság megszüntetését vagy egy kiegyenlítési vagy kohéziós probléma kezelését;
  - c) a támogatási intézkedés megfelelősége: A támogatási intézkedésnek megfelelő szakpolitikai eszköznek kell lennie a közös érdeket szolgáló célkitűzés kezeléséhez;
  - d) ösztönző hatás: a támogatásnak oly módon kell megváltoztatnia az érintett vállalkozások magatartását, hogy azok olyan többletvekenységekbe kezdjenek, amelyeket támogatás nélkül nem, vagy csak korlátozott mértékben, másképpen vagy más helyszínen végeznének;
  - e) a támogatás arányossága (minimumra korlátozott támogatás): a támogatás összegének az érintett térségben a többletberuházások vagy többletvekenységek ösztönzéséhez szükséges minimumra kell korlátozódnia;
  - f) az EGT-államok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése: a támogatás negatív hatásait megfelelően korlátozni kell annak érdekében, hogy az intézkedés összesített egyenlege pozitív legyen;
  - g) a támogatás átláthatósága: az EFTA-államoknak, a Hatóságnak, a gazdasági szereplőknek és az érdekelt nagyközönségnek könnyen hozzá kell férniük a vonatkozó jogszabályokhoz és az azok alapján odaítélt támogatásokkal kapcsolatos lényeges információkhoz a 8.2. szakaszban meghatározottak szerint.
80. Ami a légi közlekedési ágazat állami támogatási politikáját illeti, a Hatóság úgy véli, hogy az említett közös elvek közös elvek tiszteletben tartása akkor állapítható meg, ha a repülőtereknek és légitársaságoknak nyújtott állami támogatások az 5.1., illetve 5.2. szakaszban meghatározott valamennyi feltételnek megfelelnek. Ennek következtében az említett feltételeknek való megfelelés a támogatás az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével való – a 61. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében vett – összeegyeztethetőséget vonja maga után.
81. Ha az állami támogatási intézkedés elválaszthatatlan része és az ahhoz kapcsolt feltételek (beleértve a finanszírozási módszert is, amennyiben a finanszírozási módszer az állami támogatási intézkedés szerves részét alkotja) szükségképpen az uniós jog megsértésével járnak, a támogatás nem nyilvánítható az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével összeegyeztethetőnek <sup>(79)</sup>.
82. Bármely támogatás EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével való összeegyeztethetőségének értékelése során a Hatóság figyelembe veszi az EGT-megállapodás 53. vagy 54. cikkének megsértésével kapcsolatos olyan eljárásokat, amelyek a támogatás kedvezményezettjét érinthetik, és amelyek lényegesek lehetnek a támogatásnak az EGT-megállapodás 61. cikkének (3) bekezdése szerinti értékelése szempontjából <sup>(80)</sup>.

<sup>(79)</sup> Lásd pl. a C-156/98. sz. *Németország kontra Bizottság* ügyet, EBHT 2000., I-6857. o., 78. pont és a C-333/07. sz. *Régie Networks kontra Rhone Alpes Bourgogne* ügyet, EBHT 2008., I-10807. o., 94–116. pont.

<sup>(80)</sup> Lásd a C-225/91. sz. *Matra kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 1993., I-3203. o.) 42. pontját.

### 5.1. Repülőterek állami támogatása

#### 5.1.1. Repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás

83. A repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás – akár egyedi támogatás, akár támogatási program keretében nyújtott támogatás – a 61. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében akkor tekinthető összeegyeztethetőnek az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, ha a 79. pontban foglalt kumulatív feltételek a 84–108. pontokban foglaltaknak megfelelően teljesülnek:
- a) Pontosán meghatározott közös érdeket szolgáló célkitűzéshez való hozzájárulás
84. A repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás akkor minősül közös érdeket szolgáló célkitűzéshez való hozzájárulásnak, ha:
- a) fokozza az EGT-polgárok mobilitását és javítja a régiók összeköttetését az EGT-n belüli járatok hozzáférési pontjainak létrehozása által; vagy
- b) enyhíti a legfontosabb EGT légi csomópontokon kialakuló légi forgalmi torlódásokat; vagy
- c) elősegíti a regionális fejlődést.
85. Mindazonáltal, a veszteséges repülőterek elszaporodása vagy a további felhasználatlan kapacitás létrehozása nem segíti a közös érdeket szolgáló célkitűzéseket. Amennyiben a beruházási projekt elsődlegesen új repülőtéri kapacitás létrehozását célozza, az új infrastruktúrának a repülőtér vonzáskörzetében középtávon meg kell felelnie a légitársaságok, utasok és fuvarozók előre jelzett igényeinek. Nem lehet közös érdeket szolgáló célkitűzésnek minősíteni azon beruházásokat, amelyek nem rendelkeznek kielégítő középtávú kihasználtsági kilátással, illetve amelyek csökkentik a vonzáskörzetben található, már meglévő infrastruktúra középtávú kihasználtságát.
86. A Hatóság ezért aggályosnak tartja a már meglévő repülőtér vonzáskörzetében létrehozott új repülőtéri infrastruktúrahazsnálatára vonatkozó középtávú kilátásokat, ha a meglévő repülőtér nem működik teljes vagy majdnem teljes kihasználtsággal. A középtávú kihasználtsági kilátásokat az előzetes üzleti tervben szereplő megalapozott utas- és fuvar-előrejelzésekkel kell igazolni, és azonosítaniuk kell a beruházás várható hatását a meglévő infrastruktúra, mint például egy másik repülőtér vagy egy másik közlekedési mód, így különösen a nagysebességű vasúti csatlakozás használatára.
- b) Az állami beavatkozás szükségessége
87. Annak értékelése érdekében, hogy az állami támogatás eredményesen valósítja-e meg a közös érdeket szolgáló célkitűzést, először is azonosítani kell a támogatás által célzott problémát. Az állami támogatásnak azokra a helyzetekre kell irányulnia, amikor a támogatás olyan lényegi fejlődést eredményez, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani.
88. A kisebb repülőterek gyakran kedvezőtlenebb feltételekkel tudják kialakítani szolgáltatásaikat és nehezebben találnak magánbefektetőket az infrastrukturális beruházásaikhoz, mint az EGT-ben található nagyobb repülőterek. Emiatt, a jelenlegi piaci körülmények között előfordulhat, hogy a kisebb repülőterek állami finanszírozás nélkül nehezen biztosítják a beruházások finanszírozását.
89. A magas állandó költségek miatt az infrastrukturális beruházásokhoz szükséges állami finanszírozás iránti igény<sup>(81)</sup> rendszerint a repülőtér nagyságától függ, kisebb repülőterek esetében jellemzően magasabb. A Hatóság véleménye szerint, a jelen piaci körülmények között, a következő repülőtér-kategóriák<sup>(82)</sup>, valamint azok pénzügyi képessége az alábbiak szerint azonosíthatók be:
- a) azon repülőterek, amelyek utasforgalma legfeljebb évi 200 000 fő, előreláthatóan nem tudják fedezni a beruházási kiadások nagy részét;
- b) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 200 000 fő és 1 millió fő közé tehető, rendszerint nem tudják fedezni a beruházási kiadások nagy részét;

<sup>(81)</sup> A repülőtér költségeinek 70-90 %-a állandó költségnek minősül.

<sup>(82)</sup> A jelen iránymutatásban felhasznált repülőtér-kategóriák az iparágra vonatkozó elérhető adatokon alapulnak.

- c) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 1–3 millió fő közé tehető, általában képesek fedezni a beruházási kiadások nagyobb részét;
- d) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évi 3–5 millió fő között mozog, főszabály szerint képesek fedezni a költségeik nagy részét (beleértve a működési kiadásokat és a beruházási kiadásokat), egyes esetekben azonban szükséges lehet az állami finanszírozás a beruházási költségek egy részének fedezésére;
- e) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente meghaladja az 5 millió főt, általában nyereségesek, és képesek fedezni az összes felmerülő költségeiket, kivéve igazán kivételes körülmények esetén.
- c) Az állami támogatás szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága
90. Az EFTA-államoknak bizonyítaniuk kell, hogy a támogatási intézkedés megfelelő szakpolitikai eszköz a kitűzött cél elérése vagy a támogatással orvosolni kívánt problémák megoldása szempontjából. Egy támogatási intézkedés nem tekintendő összeegyeztethetőnek az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, amennyiben ugyanaz a célkitűzés elérhető más, kevésbé torzító szakpolitikai eszközökkel vagy támogatási eszközökkel.
91. Az az EFTA-államok a különböző szakpolitikai eszközök és támogatások különböző típusainak alkalmazása közül választhatnak. Általánosságban véve, amennyiben egy EFTA-állam más szakpolitikai lehetőségeket is megfontolt, és egy szelektív eszköz – úgymint a közvetlen támogatás formájában nyújtott állami támogatás – használata a támogatás egy kevésbé torzító formájával – úgymint a kölcsön, garancia vagy visszatérítendő előleg – összehasonlításra került, a választott intézkedést megfelelőnek kell tekinteni.
92. A Hatóság lehetőség szerint arra bátorítja az EFTA-államokat, hogy dolgozzanak ki nemzeti rendszereket az állami finanszírozás főbb elvei vonatkozásában, valamint jelöljék meg a repülőterek tervezett állami finanszírozásának főbb jellegzetességeit. A keretrendszerek biztosítják az állami pénzeszközök következetes felhasználását, csökkentik a támogatást nyújtó kisebb hatóságok adminisztratív terheit és felgyorsítják az egyedi támogatási intézkedések végrehajtását. Ezen túlmenően a Hatóság arra ösztönzi az EFTA-államokat, hogy adjanak világos iránymutatást a regionális repülőterek állami támogatásának végrehajtását illetően.
- d) Az ösztönző hatás megléte
93. Egy egyedi beruházás munkálatai csak a támogatást nyújtó hatósághoz benyújtott támogatásigénylés benyújtását követően kezdhetők meg. Ha a munkálatok a támogatásigénylő formanyomtatvány támogatást nyújtó hatósághoz történő benyújtása előtt megkezdődnek, akkor az adott egyedi beruházással kapcsolatban odaítélt támogatás nem tekinthető összeegyeztethetőnek az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével.
94. Egy repülőteret érintő beruházási projekt önmagában is gazdaságilag vonzó lehetőségnek minősülhet. Ezért ellenőrizni kell, hogy az adott beruházást nem valósították volna meg, illetve nem azonos mértékben valósították volna meg állami támogatás nélkül. Amennyiben ez igazolásra kerül, a Hatóság úgy fogja tekinteni, hogy a támogatási intézkedés ösztönző hatással bír.
95. Az ösztönző hatást a kontrafaktuális elemzés útján azonosítják, amely a célzott tevékenység támogatással és támogatás nélkül megvalósuló szintjét hasonlítja össze.
96. Amennyiben nem ismeretes konkrét kontrafaktuális forgatókönyv, feltételezhető az ösztönző hatás azokban az esetekben, amikor „beruházási kiadás finanszírozási hiánya” tapasztalható, azaz amikor az előzetes üzleti terv alapján különbség áll fenn a beruházás élettartama alatt felmerülő pozitív és negatív pénzforgalom (köztük az állóeszköz-beruházási költségek) között, nettó jelenértéken számítva <sup>(83)</sup>.
- e) A támogatási összeg arányossága (minimumra korlátozott támogatás)
97. Az állami támogatások legmagasabb engedélyezhető összege az elszámolható költségek (a maximális támogatási intenzitás) százalékaként (%) kerül kifejezésre. Elszámolható költségeknek minősülnek a repülőtér infrastruktúráját érintő beruházásokból származó költségek, ideértve a tervezési költségeket, a földi kiszolgáló infrastruktúrát (mint például poggyász kiadó szalagok stb.) és a repülőtéri berendezéseket. A nem repülés-technikai tevékenységek beruházási költségei (különösen a parkolók, szállodák, éttermek és hivatalok) nem számolhatók el <sup>(84)</sup>.

<sup>(83)</sup> Ez nem zárja ki annak figyelembevételét, hogy a jövőbeni nyereségek ellensúlyozhatják a kezdeti veszteségeket.

<sup>(84)</sup> A jelen iránymutatás nem érinti az ilyen tevékenységek finanszírozását, mivel ezek nem közlekedési jellegűek, és ezért a vonatkozó ágazati és általános szabályok alapján kerülnek elemzésre.

98. A repülőtér által nyújtott földi kiszolgáló szolgáltatásokkal (mint például buszjáratok, járművek, stb.) kapcsolatban felmerülő beruházási költségeket nem számolhatóak el, amennyiben azok nem képezik a földi kiszolgáló infrastruktúra részét <sup>(85)</sup>.
99. Annak érdekében, hogy a repülőterek részére nyújtott beruházási támogatás arányos legyen, annak a támogatott projekt/tevékenység megvalósításából eredő járulékos költségekre (a többletbevételek nélkül) kell korlátozódnia, és nem terjedhet ki azon járulékos költségekre, amelyek a jogosult a kontrafaktuális forgatókönyv esetén, azaz a támogatás elmaradása esetén az alternatív projekt/tevékenységből erednek. Amennyiben nem ismeretes konkrét kontrafaktuális forgatókönyv, annak érdekében, hogy a támogatás összege arányos legyen, nem haladhatja meg a beruházási projekt finanszírozási hiányát (az úgynevezett „beruházási kiadás finanszírozási hiányát”), amelyet az előzetes üzleti terv alapján a beruházás élettartama során előforduló pozitív és negatív pénzforgalom (a beruházási költségeket is beszámítva) különbözetének nettó jelenértékeként kell meghatározni. Beruházási támogatás esetén az üzleti tervnek le kell fednie az eszköz gazdasági célú hasznosításának időtartamát.
100. Mivel a finanszírozási hiány a repülőtér mérete szerint változik, és általában nagyobb a kisebb repülőterek esetén, az átfogó arányosság biztosítása érdekében a Hatóság sávosan fogja meghatározni a maximális megengedhető támogatási intenzitást. A támogatási intenzitás nem haladhatja meg a maximális megengedhető beruházási támogatási intenzitást és semmilyen esetben nem haladhatja meg a beruházási projekt tényleges finanszírozási hiányát.
101. Az alábbi táblázat összefoglalja a maximális megengedhető támogatási intenzitást a repülőtér éves utasforgalom alapján megállapított méretétől függően <sup>(86)</sup>.

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

102. A távoli területeken található repülőterek esetében a beruházási támogatás maximális támogatási intenzitása legfeljebb 20 %-kal emelhető a repülőtér méretétől függetlenül.
103. Az évente 1 millió utasnál alacsonyabb átlagos forgalmú repülőtereknek az összes elszámolható beruházási költség legalább 25 %-ához hozzá kell járulniuk. Az évente 1 millió utasnál alacsonyabb forgalmú, az EGT peremterületein lévő repülőtereken megvalósuló beruházási projektek azonban a maximális megengedhető támogatási intenzitásnál magasabb finanszírozási hiányt eredményezhetnek. Eseti mérlegelés alapján, valamint az adott repülőtér, a beruházási projekt és a kiszolgált régió egyedi jellemzőinek függvényében a 75 %-ot meghaladó intenzitás kivételes körülmények között indokolható az évente 1 millió utasnál alacsonyabb forgalmú repülőterek esetében.
104. Egy meglévő repülőtér új helyre költöztetését és egy meglévő repülőtér tevékenységének megszűnését övező különleges körülmények figyelembevétele érdekében a Hatóság elsősorban a nyújtott állami támogatás arányosságát, szükségességét és maximális támogatási intenzitását fogja felmérni az egyes konkrét esetek finanszírozási hiányának vagy kontrafaktuális forgatókönyvének elemzésével, függetlenül az adott repülőtér átlagos utasforgalmától.

<sup>(85)</sup> Az ebben az iránymutatásban meghatározott elvek nem alkalmazandók a földi kiszolgáló szolgáltatások nyújtását érintő támogatásokra függetlenül attól, hogy ezeket a szolgáltatásokat maga a repülőtér, a légitársaság vagy egy földi kiszolgáló nyújtja harmadik személyek részére; ezek a támogatások a releváns általános szabályok alapján vizsgálандók.

<sup>(86)</sup> Átlagos éves utasforgalom a támogatás bejelentését, vagy – be nem jelentett támogatás esetén – tényleges nyújtását vagy kifizetését megelőző két pénzügyi év folyamán. Újraonnan létrehozott, személyszállítást végző repülőtér esetén az előre jelzett átlagos éves utasforgalmat kell mérlegelni a kereskedelmi légi utasszállítás megkezdését követő két üzleti év folyamán. Ezek a küszöbértékek egy útra vonatkoznak. Ez azt jelenti, hogy az adott repülőtérre utazó, majd onnan visszatérő utas kétszer számítandó. A küszöbértékek egyedi útvonalakra vonatkoznak. Ha egy repülőtér repülőterek csoportjának tagja, akkor az utasforgalom az egyes repülőterekre vonatkozóan kerül megállapításra.

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

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

106. A nem nyereséges repülőterek elszaporodása vagy a meglévő infrastruktúra vonzaskörzetében lévő további kihasználatlan kapacitás létrehozása versenytorzító hatású lehet. Ennek megfelelően a Hatóság főszabály szerint aggályosnak tartja majd egy meglévő repülőtér vonzaskörzetében található repülőtérre lévő repülőtéri infrastruktúrába történő beruházás összeegyeztethetőségét, ha a meglévő repülőtér<sup>(87)</sup> nem teljes kapacitással vagy azt megközelítő kihasználtsággal üzemel.
107. Továbbá, a támogatás azon negatív hatásainak elkerülése érdekében, amelyek akkor jelentkezhetnek, ha a repülőterek puha költségvetési korlátokba<sup>(88)</sup> ütköznek, a legfeljebb 5 milliós utasforgalommal rendelkező repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás az elszámolható beruházási költségek fedezésére szolgáló, előzetesen rögzített összegként vagy pedig a repülőtér üzleti tervében szereplő beruházási kiadások finanszírozási hiányának ellentételezésére szolgáló éves részletekben folyósítható.
108. A versenytorzulások további korlátozása érdekében a repülőtérnek – a támogatásban részesült beruházást is beleértve – valamennyi potenciális használó előtt nyitva kell állnia, és nem tartható fenn egy konkrét használó számára. Fizikailag korlátozott kapacitás esetén az allokálást érvényes, objektív és megkülönböztetésmentes kritériumok alapján kell végezni.

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

109. A Hatóság arra ösztönzi az EFTA-államokat, hogy jelentsék be az évi 3 millió fő alatti átlagos utasforgalommal rendelkező repülőtereknek nyújtott beruházási támogatásra vonatkozó nemzeti támogatási programokat.
110. A támogatási programok értékelésekor akkor tekintik teljesültnek a támogatás szükségességével, az ösztönző hatással és a támogatás arányosságával kapcsolatos feltételeket, ha az EFTA-állam kötelezettséget vállalt arra, hogy csak azt követően nyújtanak támogatást a jóváhagyott támogatási program alapján, hogy ellenőrizték az ebben a szakaszban szereplő kumulatív feltételek teljesülését.
111. A verseny torzulásának magasabb kockázata miatt az alábbi támogatási intézkedéseket minden esetben egyenként be kell jelenteni:
- a) a 3 millió fő feletti átlagos éves utasforgalommal rendelkező repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás;
  - b) 1 millió alatti átlagos éves utasforgalommal rendelkező repülőtereknek nyújtott, 75 %-os támogatási intenzitást meghaladó beruházási támogatás, kivéve a távoli területeken elhelyezkedő repülőterek esetében;
  - c) a repülőterek átköltöztetéséhez nyújtott beruházási támogatás;
  - d) a támogatás bejelentését megelőző két üzleti év során 200 000 tonnánál több rakományt kezelő, utas és teherszállítást egyaránt végző repülőtér finanszírozásához nyújtott beruházási támogatás;
  - e) új személyforgalmi repülőtér létrehozására irányuló beruházási támogatás (beleértve meglévő repülőtér személyforgalmi repülőtérre történő átalakítását);
  - f) meglévő repülőtértől 100 kilométeres sugarú körön, illetve gépjárművön, buszon, vonaton vagy nagysebességű vonaton 60 perc utazással töltött időn belül található repülőtér létrehozására vagy fejlesztésére irányuló beruházási támogatás.

<sup>(87)</sup> Lásd az 5.1.1. szakasz a) pontját.

<sup>(88)</sup> Amennyiben a támogatást utólagos számításuk alapján kellene kiszámítani (kompenzálva a keletkező hiányt), akkor előfordulhatna, hogy a repülőterek nem sok ösztönzést kapnak ahhoz, hogy a költségek fedezéséhez megfelelő mértékűre szorítsák le a költségeket és repülőtéri díjakat.

### 5.1.2. Repülőtereknek nyújtott működési támogatás

112. A repülőtereknek nyújtott működési támogatás, amely akár egyedi támogatásként, akár támogatási program keretében nyújtott támogatásként nyújtanak, a 61. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében akkor tekinthető az ezen iránymutatás kihirdetése napjától kezdődő 10 éves átmeneti időszakban <sup>(89)</sup> összeegyeztethetőnek az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, ha a 79. pontban foglalt kumulatív feltételek a 113–134. pontokban foglaltaknak megfelelően teljesülnek:
- a) Pontosán meghatározott közös érdeket szolgáló célkitűzéshez való hozzájárulás
113. A 13. pontban leírtak szerint annak érdekében, hogy a repülőterek időt kapjanak az új piaci realitásokhoz való alkalmazkodáshoz és elkerülhetővé váljanak a légiközlekedés és a régiók összeköttetésének zavarai, 10 éves átmeneti időszakra, a repülőtereknek nyújtott működési támogatás akkor minősül közös érdeket szolgáló célkitűzéshez való hozzájárulásnak, ha:
- a) fokozza az EGT-polgárok mobilitását és javítja a régió összeköttetését az EGT-n belüli járatok hozzáférési pontjainak létrehozása által; vagy
- b) enyhíti a legfontosabb EGT légi csomópontokon kialakuló légi forgalmi torlódásokat; vagy
- c) elősegíti a regionális fejlődést.
114. Mindazonáltal a veszteséges repülőterek elszaporodása nem segíti a közös érdeket szolgáló célkitűzéseket. Amennyiben egy repülőtér ugyanabban a vonzáskörzetben található mint egy másik, kihasználatlan kapacitású repülőtér, a megalapozott utas- és áruforgalmi előrejelzéseket tartalmazó üzleti tervnek fel kell vázolnia az ugyanabban a vonzáskörzetben található repülőtér forgalmára gyakorolt valószínűsíthető hatást.
115. Következésképpen a Hatóság kétségesnek tartja majd azokat a kilátásokat, melyek szerint egy veszteséges repülőtérnek sikerül elérni az összes működési költség fedezését az átmeneti időszak végén, ha egy másik repülőtér található ugyanabban a vonzáskörzetben.
- b) Az állami beavatkozás szükségessége
116. Annak értékelése érdekében, hogy az állami támogatás eredményesen valósítja-e meg a közös érdeket szolgáló célkitűzést, először is azonosítani kell a támogatás által célzott problémát. Az állami támogatásnak azokra a helyzetekre kell irányulnia, amikor a támogatás olyan lényegi fejlődést eredményez, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani.
117. A kisebb repülőterek gyakran kedvezőtlenebb feltételekkel tudják kialakítani szolgáltatásaikat és nehezebben találnak magánbefektetőket, mint az EGT-ben található nagyobb repülőterek. Emiatt a jelenlegi piaci körülmények között előfordulhat, hogy a kisebb repülőterek állami finanszírozás nélkül nehezen biztosítják a működésük finanszírozását.
118. A jelenlegi piaci feltételek között a magas állandó költségek miatt a működési költségek állami finanszírozása iránti igény rendszerint a repülőtér méretétől függ, kisebb repülőterek esetében jellemzően arányosan magasabb. A Hatóság véleménye szerint, a jelen piaci körülmények között, a következő repülőtér-kategóriák, valamint azok pénzügyi képessége az alábbiak szerint azonosíthatók be:
- a) azon repülőterek, amelyek utasforgalma legfeljebb évi 200 000 fő előreláthatóan nem tudják fedezni a működési költségeik nagy részét;
- b) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 200 000 és 700 000 fő közé tehető, esetleg nem tudják fedezni működési költségeik nagy részét;
- c) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 700 000 és 1 millió fő közé tehető, általában képesek fedezni működési költségeik nagyobb részét;

<sup>(89)</sup> Ezen iránymutatásban a „kihirdetés napja” a Hatóság honlapján való kihirdetés napját jelenti.



- d) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 1–3 millió fő közé tehető, általában képesek fedezni a működési kiadásait, valamint a beruházási kiadások egy részét;
- e) azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente meghaladja a 3 millió főt, működése általában nyereséges, és képesek fedezni az összes működési költségeiket.
119. A Hatóság ezért úgy véli, hogy a működési támogatás engedélyezéséhez a repülőtér éves forgalma nem haladhatja meg a 3 millió utast <sup>(90)</sup>.
- c) Az állami támogatás szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága
120. Az az EFTA-államoknak bizonyítaniuk kell, hogy a támogatás megfelelő a kitűzött cél elérése vagy a támogatással orvosolni kívánt problémák megoldása szempontjából. Egy támogatási intézkedés nem tekintendő összeegyeztethetőnek az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, amennyiben ugyanaz a célkitűzés elérhető más, kevésbé torzító szakpolitikai eszközökkel vagy támogatási eszközökkel <sup>(91)</sup>.
121. A repülőtér hatékony irányításának megfelelő ösztönzése érdekében a támogatási összeget előzetesen meg kell határozni főszabály szerint olyan rögzített átalányösszegként, amely 10 éves átmeneti időszakra fedezi az (egy előzetes üzleti terv alapján meghatározott) működésfinanszírozási hiányt. A fenti okokból a támogatási összeg utólagos emelése főszabály szerint nem tekinthető összeegyeztethetőnek az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével. Az az EFTA-állam megteheti, hogy egy előzetesen rögzített összeget fizet ki előre egy összegben vagy például éves alapon történő részletfizetés formájában.
122. Kivételes körülmények között amennyiben nagyfokú bizonytalanság övezi a költségek és a bevételek jövőbeni alakulását, és a hatóság komoly információs aszimmetriával szembesül, a hatóság az összeegyeztethető működési támogatás maximális összegét egy olyan modell alapján számíthatja ki, amely az átmeneti időszak kezdetén fennálló kezdeti működésfinanszírozási hiányon alapul. A kezdeti működésfinanszírozási hiányt a működésfinanszírozási hiányok átlagaként kell meghatározni (azaz a bevételek által nem fedezett működési költségek összegeként) az átmeneti időszak kezdetét megelőző öt évre vonatkozóan (pl. 2009 és 2013 között).
123. A Hatóság lehetőség szerint arra bátorítja az EFTA-államokat, hogy dolgozzanak ki nemzeti rendszereket az állami finanszírozás főbb elvei vonatkozásában, valamint jelöljék meg a repülőterek tervezett állami finanszírozásának főbb jellegzetességeit. A keretrendszerek biztosítják az állami pénzeszközök következetes felhasználását, csökkentik a támogatást nyújtó kisebb hatóságok adminisztratív terheit és felgyorsítják az egyedi támogatási intézkedések végrehajtását. Ezen túlmenően a Hatóság arra ösztönzi az EFTA-államokat, hogy adjanak világos iránymutatást a regionális repülőterek, valamint az ezeket a repülőtereket használó légitársaságok állami támogatásának végrehajtását illetően.
- d) Az ösztönző hatás megléte
124. A működési támogatás akkor fejt ki ösztönző hatást, ha a működési támogatás hiányában, valamint a beruházási támogatás lehetséges jelenlétének és a forgalom szintjét figyelembe véve az érintett repülőtér gazdasági tevékenysége valószínűleg jelentős mértékben csökkenne.
- e) A támogatási összeg arányossága (a szükséges minimumra korlátozott támogatás):
125. Az arányosság érdekében a repülőtereknek nyújtott működési támogatást a támogatott tevékenység elvégzéséhez szükséges minimumra kell korlátozni.
126. A repülőtér üzleti tervének elő kell készítenie az összes működési költség fedezését az átmeneti időszak végéig. Ezen üzleti terv kulcsfontosságú paraméterei elválaszthatatlan részét képezik majd a Hatóság összeegyeztethetőségi értékelésének.

<sup>(90)</sup> Átlagos éves utasforgalom a támogatás bejelentését, vagy – be nem jelentett támogatás esetén – tényleges nyújtását vagy kifizetését megelőző két üzleti év folyamán. Újonnan létrehozott, személyszállítást végző repülőtér esetén az előre jelzett átlagos éves utasforgalom a kereskedelmi légi utasszállítás megkezdését követő két üzleti év folyamán. Ezek a küszöbértékek egy útra vonatkoznak. Ez azt jelenti, hogy az adott repülőtérre utazó, majd onnan visszatérő utas kétszer számítható; a küszöbértékek egyedi útvonalakra vonatkoznak. Ha egy repülőtér repülőterek csoportjának tagja, akkor az utasforgalom az egyes repülőterekre vonatkozóan kerül megállapításra.

<sup>(91)</sup> Lásd még a 91. pontot.

127. Az összes működési költség fedezését mindegyik repülőtér másképpen éri el, attól függően, hogy mekkora a repülőtér kezdeti működésfinanszírozási hiánya az átmeneti időszak kezdetén. Az átmeneti időszak az iránymutatás közzétételének napjától kezdődik.
128. Mindenesetre, az átmeneti időszak egészében megengedhető maximális támogatás összege az eredeti finanszírozási hiány 50 %-ra korlátozódik egy 10 éves időszakra <sup>(92)</sup>. Például ha egy kisebb repülőtér éves átlagos működésfinanszírozási hiánya a 2009-től 2013-ig terjedő időszakban 1 millió EUR, akkor a repülőtérnek előzetesen, rögzített átalányösszegként 10 év alatt adható működési támogatás maximális összege 5 millió EUR ( $50 \% \times 1 \text{ millió} \times 10$ ) lenne. További működési támogatást nem lehet engedélyezni a szóban forgó repülőtérnek.
129. Legkésőbb 10 évvel az átmeneti időszak kezdete után minden repülőtérnek el kell érnie a száz százalékos működésiköltség-fedezeti arányt, és ezt követően a repülőterek számára nyújtott működési támogatás nem tekinthető összeegyeztethetőnek az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, az általános állami támogatási szabályoknak – mint például az általános gazdasági érdekű szolgáltatások finanszírozására vonatkozó szabályoknak – megfelelően nyújtott működési támogatás kivételével.
130. A jelenlegi piaci feltételek mellett előfordulhat, hogy az évi legfeljebb 700 000 utasforgalommal rendelkező repülőterek egyre nehezebben tudják elérni a teljes költségfedezetet a 10 éves átmeneti időszak alatt. Emiatt az évente átlagosan legfeljebb 700 000 fős utasforgalmat bonyolító repülőterek esetében a maximálisan megengedhető támogatási összeg a kezdeti működésfinanszírozási hiány 80 %-a az átmeneti időszak kezdetétől számított öt éven keresztül. Például ha egy kisebb repülőtér éves átlagos működésfinanszírozási hiánya a 2009-től 2013-ig terjedő időszakban 1 millió EUR, akkor a repülőtérnek előzetesen, rögzített átalányösszegként öt év alatt adható működési támogatás maximális összege 4 millió EUR ( $80 \% \times 1 \text{ millió} \times 5$ ) lenne. A Hatóság újra fogja értékelni az ilyen repülőterek különleges elbánás iránti igényét és a teljes működésiköltség-fedezettség jövőbeli kilátásait, különös tekintettel a változó piaci feltételekre és nyereségességi kilátásokra.

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

131. A működési támogatás összeegyeztethetőségének értékelésekor a Hatóság a verseny torzulását és a kereskedelemre gyakorolt hatást fogja figyelembe venni. Amennyiben egy repülőtér ugyanabban a vonzáskörzetben található mint egy másik, kihasználatlan kapacitású repülőtér, a megalapozott utas- és áruforgalmi előrejelzéseket tartalmazó üzleti tervnek fel kell vázolnia az ugyanabban a vonzáskörzetben található más repülőterek forgalmára gyakorolt valószínűsíthető hatást.
132. Az ugyanabban a vonzáskörzetben található repülőtérnek szánt működési támogatás csak akkor lesz az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével összeegyeztethetőnek tekinthető, ha az EFTA-állam bebizonyítja, hogy az ugyanabban a vonzáskörzetben található valamennyi repülőtér képes lesz elérni az összes működési költség fedezetét az átmeneti időszak végére.
133. A további versenytorzulások korlátozása érdekében a repülőtérnek valamennyi potenciális használó számára nyitottnak kell lennie, és nem tartható fenn egy konkrét felhasználó számára. Fizikailag korlátozott kapacitás esetén az allokálást érvényes, objektív és megkülönböztetésmentes kritériumok alapján kell végezni.
134. Ezenkívül a versenyre és kereskedelemre gyakorolt kedvezőtlen hatások korlátozása érdekében a Hatóság a repülőtereknek nyújtott működési támogatást ezen iránymutatás közzétételétől számított 10 éves átmeneti időszakra fogja jóváhagyni. Négy évvel az átmeneti időszak kezdete után a Hatóság újra fogja értékelni az évente átlagosan legfeljebb 700 000 fős utasforgalmat bonyolító repülőterek helyzetét.

A támogatási programokra és az egyedi támogatási intézkedésekre vonatkozó bejelentési követelmények

135. Az EFTA-államokat határozottan ösztönözzük, hogy inkább a repülőterek finanszírozásához nyújtott működési támogatásra vonatkozó nemzeti programokat jelentsék be, ne pedig az egyes repülőterekre vonatkozó egyedi támogatási intézkedéseket. Ennek az a célja, hogy csökkentse az EFTA-államok hatóságaira és a Hatóságra nehezedő adminisztratív terhet.

<sup>(92)</sup> Egy olyan repülőtér vonatkozásában, amelynek az átmeneti időszak elején tapasztalt kezdeti működésiköltség-fedezettől 10 év után sikerül eljutnia az összes működési költség fedezéséig, az 50 %-os intenzitás 10 évre vonatkozó finanszírozási hiánynak felel meg.

136. A verseny torzulásának magasabb kockázata miatt az alábbi támogatási intézkedéseket minden esetben egyenként be kell jelenteni:
- a) a támogatás bejelentését megelőző 2 üzleti év során 200 000 tonnánál több rakományt kezelő, utas- és teherszállítást egyaránt végző repülőtér finanszírozásához nyújtott működési támogatás;
  - b) a repülőtérnek nyújtott működési támogatás, ha annak helyétől számított 100 kilométeres sugarú körön, illetve gépjárművön, buszon, vonaton vagy nagysebességű vonaton 60 perc utazással töltött időn belül más repülőterek találhatók.

Az átmeneti időszak kezdete előtt nyújtott támogatás

137. Az átmeneti időszak kezdete előtt nyújtott működési támogatás (ideértve az ezen iránymutatás kihirdetését megelőzően kifizetett támogatást is) összeegyeztethetőnek lehet nyilvánítani a fedezetlen működési költségek teljes összegének mértékében, amennyiben az 5.1.2. szakaszban meghatározott feltételek teljesülnek, kivéve a 115., 119., 121., 122., 123., 126–130., 132., 133. és 134. pontokat. Pontosabban, a jelen iránymutatás kihirdetésének kezdete előtt nyújtott működési támogatás összeegyeztethetőségének értékelésekor a Hatóság a versenytorzulásokat fogja figyelembe venni.

## 5.2. Légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás

138. A 15. pontban leírtak alapján a légitársaságok számára új útvonal indítására nyújtott állami támogatás – amelynek célja egy régió összeköttetésének javítása – a 61. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethetőnek tekinthető az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, ha a 79. pontban foglalt kumulatív feltételek a 139–153. pontokban foglaltaknak megfelelően teljesülnek.
- a) Pontosán meghatározott közös érdeket szolgáló célkitűzéshez való hozzájárulás
139. A légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás akkor minősül közös érdeket szolgáló célkitűzéshez való hozzájárulásnak, ha:
- a) új útvonalak indításával növeli az EGT polgárainak mobilitását és javítja a régiók összeköttetését; vagy
  - b) elősegíti a távoli területek regionális fejlődését.
140. Amennyiben az útvonal által biztosítandó összeköttetést már nagysebességű vasúti szolgáltatás vagy azonos vonzáskörzetben található másik repülőtér – különösen az utazás hossza tekintetében – ugyanolyan feltételek mellett biztosítja, az ilyen légi útvonal nem tekinthető pontosan meghatározott közös érdeket szolgáló célkitűzéshez való hozzájárulásnak.
- b) Az állami beavatkozás szükségessége
141. A kisebb repülőterek gyakran kedvezőtlenebb feltételek között tudják kialakítani szolgáltatásaikat, mint az EGT-ben található nagyobb repülőterek. A légitársaságok emellett nem mindig készek arra, hogy vállalják az ismeretlen és még ki nem próbált repülőterekről indított új útvonalak kockázatát, és megfelelő ösztönzők nem lehetnek erre.
142. Ezen az alapon, az indulási célú támogatás csak akkor minősül összeegyeztethetőnek olyan útvonalak tekintetében, amelyek évi 3 milliónál kisebb utasforgalommal rendelkező repülőteret <sup>(93)</sup> kötnek össze egy másik repülőtérrel az európai közös légtéren belül <sup>(94)</sup>.
143. Távoli területen található repülőteret egy másik (az európai közös légtéren belül vagy kívül elhelyezkedő) repülőtérrel összekötő járatok számára indulási célú támogatás összeegyeztethető lesz az érintett repülőterek méretétől függetlenül.
144. Az évi 3 millió főnél nagyobb <sup>(95)</sup> és 5 millió főnél kisebb utasforgalommal rendelkező, nem távoli területeken található repülőterek közötti útvonalak számára nyújtott indulási célú támogatás az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, csak kizárólag kellően indokolt rendkívüli esetben tekinthető összeegyeztethetőnek.

<sup>(93)</sup> Átlagos éves utasforgalom a támogatás bejelentését, vagy – be nem jelentett támogatás esetén – tényleges nyújtását vagy kifizetését megelőző két pénzügyi év folyamán. Újonnan létrehozott, személyszállítást végző repülőtér esetén az előre jelzett átlagos éves utasforgalmat kell mérlegelni a kereskedelmi légi utasszállítás megkezdését követő két üzleti év folyamán. Ezek a küszöbértékek egy útra vonatkoznak. Ez azt jelenti, hogy az adott repülőtérre utazó, majd onnan visszatérő utas kétszer számítandó; a küszöbértékek egyedi útvonalakra vonatkoznak.

<sup>(94)</sup> A Tanács és az Európai Unió tagállamainak a Tanács keretében ülésező képviselőinek 2006. június 9-i 2006/682/EK határozata az Európai Közösség és tagállamai és az Albán Köztársaság, a Bolgár Köztársaság, Bosznia és Hercegovina, az Egyesült Nemzetek Ideiglenes Koszovói Közigazgatási Missziója, a Horvát Köztársaság, az Izlandi Köztársaság, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, a Montenegrói Köztársaság, a Norvég Királyság, Románia és a Szerb Köztársaság között európai közös légtér (EKL) létrehozásáról szóló többoldalú megállapodás aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról (HL L 285., 2006.10.16., 1. o.)

<sup>(95)</sup> Lásd továbbá a 93. lábjegyzetet.

145. Az évi 5 millió főnél nagyobb utasforgalommal rendelkező, nem távoli területeken elhelyezkedő repülőtérrel összekötő útvonalakhoz nyújtott indulási célú támogatást nem lehet az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével összeegyeztethetőnek tekinteni.

c) Az állami támogatás szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága

146. Az EFTA-államoknak bizonyítaniuk kell, hogy a támogatás megfelelő a kitűzött cél elérése vagy a támogatással orvosolni kívánt problémák megoldása szempontjából. Egy támogatási intézkedés nem tekintendő összeegyeztethetőnek az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, amennyiben ugyanaz a célkitűzés elérhető más, kevésbé torzító szakpolitikai eszközökkel vagy támogatási eszközökkel <sup>(96)</sup>.
147. A légitársaság által készített előzetes üzleti terv kilátásba helyezi, hogy a támogatásban részesülő útvonal legalább is 3 év elteltével az állami finanszírozás nélkül is nyereségessé válik a légitársaság számára. Az útvonalra vonatkozó üzleti terv hiányában a légitársaságnak visszavonhatatlan kötelezettségvállalást kell tennie a repülőtér felé, hogy az útvonalat legalább annyi ideig működteti, ameddig indulási célú támogatásban részesült.

d) Az ösztönző hatás megléte

148. A légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás akkor fejt ki ösztönző hatást, ha a támogatás hiányában az érintett repülőtér gazdasági tevékenysége valószínűleg nem növekedne. Például nem indították volna el az új útvonalat.
149. Az új útvonal csak a támogatásigénylő formanyomtatvány támogatást nyújtó hatósághoz történő benyújtását követően indulhat be. Ha az új útvonal a támogatásigénylő formanyomtatvány támogatást nyújtó hatósághoz történő benyújtása előtt indul be, akkor az adott indulási célú támogatással kapcsolatban nyújtott bármilyen támogatás nem tekinthető az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével összeegyeztethetőnek.

e) A támogatási összeg arányossága (a szükséges minimumra korlátozott támogatás)

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

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

151. A versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése érdekében amennyiben az útvonal által biztosítandó összeköttetést (pl. városok között) már nagysebességű vasúti szolgáltatás vagy azonos vonzáskörzetben található másik repülőtér – az utazás hossza tekintetében – ugyanolyan feltételek mellett biztosítja, az ilyen légi útvonal nem jogosult indulási célú támogatásra.
152. Minden olyan köztestület, amely egy társaságnak – akár repülőtérén, akár nem repülőtérén 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.
153. Az indulási célú támogatás nem kombinálható a légi útvonalak üzemeltetéséhez nyújtott más típusú támogatásokkal.

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

154. Az az EFTA-államokat határozottan ösztönözzük, hogy inkább a légitársaságoknak nyújtandó indulási célú támogatásra vonatkozó nemzeti programokat jelentsék be, ne pedig az egyes repülőterekre vonatkozó egyedi támogatási intézkedéseket. Ennek az a célja, hogy csökkentse az EFTA-államok hatóságaira és a Hatóságra nehezedő adminisztratív terhet.
155. A verseny torzulásának magasabb kockázata miatt az évi 3 millió fő feletti átlagos utasforgalommal rendelkező, és nem távoli területeken található repülőtereknek nyújtott indulási célú támogatást minden esetben egyenként be kell jelenteni.

<sup>(96)</sup> Lásd még a 91. pontot.

## 6. AZ EGT-MEGÁLLAPODÁS 61. CIKKE (2) BEKEZDÉSÉNEK a) PONTJA SZERINTI SZOCIÁLIS JELLEGŰ TÁMOGATÁS

156. A légi szállítási szolgáltatások szociális jellegű támogatása a 61. cikk (2) bekezdésének a) pontja értelmében akkor tekinthető összeegyeztethetőnek az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, amennyiben egyidejűleg teljesülnek az alábbi követelmények <sup>(97)</sup>:
- a) a támogatást valóban a végső fogyasztóknak kell megkapniuk;
  - b) a támogatásnak szociális jellegűnek kell lennie, vagyis főszabály szerint csupán az adott útvonalon utazó utasok egyes kategóriáira terjedhet ki (például a gyermekekre, a fogyatékos személyekre vagy az alacsony jövedelemmel rendelkezőkre, diákokra, idős személyekre stb.); amennyiben azonban az érintett útvonal távoli területeket, mint például legkülső régiókat, szigeteket, vagy ritkán lakott területet köt össze, a támogatás e régió teljes lakosságát lefedheti;
  - c) a támogatást a szolgáltatások eredetére vonatkozó megkülönböztetés nélkül kell biztosítani, vagyis függetlenül attól, hogy mely légitársaságok üzemeltetik a szolgáltatásokat.
157. Az EFTA-államokat határozottan ösztönözzük, hogy inkább a szociális jellegű támogatásokra vonatkozó nemzeti programokat jelentsék be, ne pedig az egyes repülőterekre vonatkozó egyedi támogatási intézkedéseket.

## 7. TÁMOGATÁSHALMOZÓDÁS

158. Az ezen iránymutatás szerint megállapított maximális támogatási intenzitást attól függetlenül kell alkalmazni, hogy a támogatott projekthez nyújtott támogatást teljes egészében állami forrásokból finanszírozzák-e, vagy azt részben az EGT finanszírozza.
159. Az ezen iránymutatás alapján engedélyezett támogatás nem kombinálható más állami támogatással, csekély összegű (de minimis) támogatással vagy más formájú EGT-finanszírozással, ha annak eredményeként a támogatás intenzitása meghaladná az ezen iránymutatásban meghatározottat.

## 8. ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

## 8.1. Éves jelentéstétel

160. A felügyeleti és bírósági megállapodásnak és a 195/04/COL sz. hatósági határozat egységes szerkezetbe foglalt változatának <sup>(98)</sup> megfelelően az EFTA-államoknak éves jelentéseket kell benyújtaniuk a Hatóságnak. Az éves jelentéseket a Hatóság internetes oldalán teszik közzé.

## 8.2. Átláthatóság

161. A Hatóság megítélése szerint az EGT-ben az állami támogatások átláthatóságának növelése érdekében további intézkedésekre van szükség. Különösen annak érdekében kell lépéseket tenni, hogy az EFTA-államok, a gazdasági szereplők, az érdeklődő közvélemény és a Hatóság könnyen hozzáférhessen a légi közlekedési ágazatban alkalmazandó támogatási programok teljes szövegéhez, valamint az azok alapján nyújtott egyedi támogatási intézkedésekkel kapcsolatos, megfelelő információkhoz.
162. Az EFTA-államoknak átfogó állami támogatási weboldalon nemzeti vagy regionális szinten a következő információkat kell közzétenniük:
- a) a jóváhagyott támogatási program vagy egyedi támogatás nyújtásáról szóló határozat és végrehajtási rendelkezéseinek teljes szövege;
  - b) a támogatást nyújtó hatóság megnevezését;
  - c) az egyedi kedvezményezettek megnevezése, az egyes kedvezményezetteknek nyújtott támogatás formája és összege, a támogatás nyújtásának napja, a vállalkozás típusa (kkv/nagyvállalkozás), a kedvezményezett székhelye szerinti (NUTS II. szintű) régió, valamint a kedvezményezett tevékenysége szerinti (a NACE alágazati szintjén meghatározott) fő gazdasági ágazat. Ettől a követelménytől el lehet tekinteni a 200 000 EUR összegűnél alacsonyabb egyedi támogatások nyújtása esetén.

<sup>(97)</sup> Lásd például az egyedi fogyasztóknak nyújtott szociális jellegű támogatás értékelése tekintetében: A Bizottság 2006. május 16-i 169/2006. sz. határozata – Egyesült Királyság – A Skót-felföldön és a skót szigeteken légi szolgáltatások nyújtására irányuló, szociális jellegű támogatás, (HL C 272., 2006.11.9., 10. o.); a Bizottság 2007. december 11-i N471/2007. sz. határozata – Portugália – Auxílios sociais aos passageiros residentes na Região Autónoma da Madeira e aos estudantes, nas ligações aéreas entre o Continente e a Madeira [A Madeira Autonóm Régióban lakó utasoknak és diákoknak nyújtott szociális támogatások a portugál szárazföld és az autonóm régió közötti légi közlekedés terén], (HL C 46., 2008.2.19., 2. o.); valamint a Bizottság 2011. január 5-i N426/2010. sz. határozata – Franciaország – Régime d'aides à caractère social au bénéfice de certaines catégories de personnes ayant leur résidence habituelle dans la Région Réunion [Szociális jellegű támogatás a Réunion és Franciaország közötti légi szolgáltatásokat igénybe vevő utasok egyes kategóriái számára] (HL C 71., 2011.3.5., 5. o.).

<sup>(98)</sup> Elérhető a következő honlapon: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/procedural-rules/>

163. Az információkat a támogatást odaítélő határozat meghozatalát követően közzé kell tenni, legalább 10 évig meg kell őrizni, és korlátozás nélkül elérhetővé kell tenni a nyilvánosság számára <sup>(99)</sup>.

### 8.3. Nyomon követés

164. Az EFTA-államoknak gondoskodniuk kell arról, hogy részletes nyilvántartást vezessenek az ezen iránymutatás szerinti államtámogatás-nyújtást tartalmazó összes intézkedésről. E nyilvántartásoknak valamennyi olyan információt tartalmazniuk kell, amely szükséges annak megállapításához, hogy betartották-e különösen az elszámolható költségekre és a megengedhető maximális támogatási intenzitásra vonatkozó összeegyeztethetőségi feltételeket. Ezeket a nyilvántartásokat a támogatás nyújtásának dátumától számított 10 évig meg kell őrizni, és kérésre a Hatóság rendelkezésére kell bocsátani.
165. Annak érdekében, hogy a Hatóság nyomon tudja követni a repülőtereknek nyújtott működési támogatás fokozatos kivonásának előrehaladását és annak a versenyre gyakorolt hatását, az EFTA-államoknak rendszeresen (évente) jelentést kell benyújtaniuk a működési támogatás csökkentésének előrehaladásáról minden egyes, ilyen támogatásból részesülő repülőterre vonatkozóan. Bizonyos esetekben ellenőrző megbízottat lehet kinevezni a támogatás engedélyezését övező feltételek és kötelezettségek teljesítésének biztosítása érdekében.

### 8.4. Értékelés

166. A verseny és a kereskedelem torzulásának további mérséklése érdekében a Hatóság egyes programok esetében előírhatja, hogy azok időtartamát korlátozzák, és végezzék el azok értékelését. Az értékelést különösen olyan programok esetében kell elvégezni, amelyeknél a lehetséges torzulás mértéke különösen nagy, vagyis amelyeknél a végrehajtás kellő időben történő felülvizsgálata nélkül a verseny jelentős mértékben korlátozódhat.
167. Tekintve az értékelés céljait, továbbá annak érdekében, hogy ne terheljék aránytalanul az EFTA-államokat és a kisebb támogatási intézkedéseket, ez a követelmény kizárólag a nagy támogatási költségvetéssel rendelkező és új jellemzőket tartalmazó támogatási programok esetében, illetve jelentős piaci, technológiai vagy szabályozási változás előrejelzése esetén írható elő. Az értékelést a támogatást nyújtó hatóságtól független szakértőnek kell elvégeznie közös módszertan <sup>(100)</sup> alapján, és azt nyilvánosságra kell hozni.
168. Ahhoz, hogy a Hatóság megvizsgálhassa a támogatási program meghosszabbításának lehetőségét, az értékelést megfelelő időben – és a program lejártakor mindenképpen – be kell nyújtani a Hatóság számára. Az elvégzendő értékelés pontos terjedelmét és végrehajtásának módját a támogatási programot jóváhagyó határozatban kell meghatározni. Az összes hasonló célra irányuló későbbi támogatási intézkedés során figyelembe kell venni az értékelés eredményeit.

### 8.5. Megfelelő intézkedések

169. Az EFTA-államoknak szükség esetén módosítaniuk kell a létező programjaikat, hogy összhangba hozzák azokat ezzel az iránymutatással legkésőbb a közzétételüket követő 12 hónapon belül.
170. Felkérjük az EFTA-államokat, hogy a közzétételüket követően két hónapon belül ehhez az iránymutatáshoz adják kifejezett, feltétel nélküli beleegyezésüket. Válaszadás hiányában a Hatóság azt feltételezi, hogy az adott EFTA-állam nem ért egyet a javasolt intézkedésekkel.

### 8.6. Alkalmazás

171. Az iránymutatásban szereplő elvek a közzétételük napjától alkalmazandók. Ez az iránymutatás, ettől az időponttól az 1994. évi légi közlekedési iránymutatás és a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás helyébe lép.
172. A légi közlekedési ágazat fejlődésének és különösen liberalizációjának fényében a Hatóság úgy ítéli meg, hogy a jogellenes állami támogatások értékelésére vonatkozó szabályok meghatározásáról szóló közleménye <sup>(101)</sup> nem alkalmazandó az ezen iránymutatás kihirdetésének napját megelőzően repülőtereknek nyújtott jogellenes működési támogatásokkal kapcsolatos, folyamatban lévő ügyekben. Viszont a Hatóság alkalmazni fogja az ezen iránymutatásban megállapított elveket a repülőtereknek és légitársaságoknak nyújtott működési támogatásokkal (folyamatban lévő bejelentésekkel és jogellenes, be nem jelentett támogatásokkal) kapcsolatos valamennyi ügyben, még abban az esetben is, ha ezen iránymutatás hatálybalépését és az átmeneti időszak kezdetét megelőzően nyújtották a támogatást.

<sup>(99)</sup> Ezeket az információkat rendszeresen (például 6 havonta) naprakésszé kell tenni, és mindenki számára hozzáférhető formátumban közzé kell tenni.

<sup>(100)</sup> Ilyen közös módszertant a Hatóság biztosíthat.

<sup>(101)</sup> A jogellenes állami támogatás értékelésére alkalmazandó szabályok (HL L 73., 2009.3.19., 23. o. és 15. EGT-kiegészítés, 2009.3.19., 1. o.)

173. A repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás tekintetében a Hatóság az ebben az iránymutatásban meghatározott elveket fogja alkalmazni valamennyi bejelentett támogatási intézkedésre vonatkozóan, amellyel kapcsolatban az iránymutatás kihirdetése napjától kell határozatot hoznia, még akkor is, ha a projekteket ezen időpont előtt jelentették be. A jogellenes állami támogatás értékelésére alkalmazandó hatósági szabályokkal összhangban a Hatóság a repülőtereknek nyújtott jogellenes beruházási támogatásokra a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos szabályokat alkalmazza. Ennek megfelelően a Hatóság az ebben az iránymutatásban foglalt elveket nem fogja alkalmazni a repülőtereknek az iránymutatás kihirdetésének napja előtt nyújtott jogellenes beruházási támogatás esetén.
174. A légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatás tekintetében a Hatóság ezt az iránymutatást fogja alkalmazni valamennyi bejelentett indulási célú támogatási intézkedésre vonatkozóan, amellyel kapcsolatban ezen iránymutatás kihirdetését követően kell határozatot hoznia, még akkor is, ha az intézkedéseket ezen időpont előtt jelentették be. A jogellenes állami támogatás értékelésére alkalmazandó szabályok megállapításáról szóló hatósági közleménnyel összhangban a Hatóság a légitársaságoknak nyújtott jogellenes, indulási célú támogatásokra a támogatás nyújtásának időpontjában hatályos szabályokat alkalmazza. Ennek megfelelően a Hatóság az ebben az iránymutatásban foglalt elveket nem fogja alkalmazni a légitársaságoknak az iránymutatás kihirdetését megelőzően nyújtott jogellenes, indulási célú támogatás esetén.

#### 8.7. Felülvizsgálat

175. A Hatóság bármikor elvégezheti ezen iránymutatás értékelését, és arra a közzétételt követő legkésőbb hat éven belül sort kerít. Ez az értékelés a tényszerű információkra, valamint a Hatóság által – az EFTA-államok és az érdekeltek által szolgáltatott adatok alapján – lefolytatott széles körű konzultációkra épül. A Hatóság újra fogja értékelni az évente átlagosan legfeljebb 700 000 fős utasforgalmat bonyolító repülőterek helyzetét annak érdekében, hogy meghatározza az ilyen kategóriájú repülőtereknek nyújtott működési támogatásra vonatkozó külön összeegyeztethetőségi szabályok fenntartásának szükségességét a működési költségek teljes körű fedezésének jövőbeli eshetőségének figyelembevételével, különös tekintettel a piaci feltételek és a nyereségességi kilátások változására.
176. Az EFTA-államokkal való tanácskozás után a Hatóság – fontos versenypolitikai vagy közlekedéspolitikai megfontolásokra hivatkozva – módosíthatja az iránymutatást.
-

## FÜGGELÉK

## AZ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGI FELTÉTELEK ÁTTEKINTÉSE

## 1. táblázat

## A repülőtereknek nyújtott támogatásra vonatkozó összeegyeztethetőségi feltételek áttekintése

| Összeegyeztethetőségi feltételek                                                 | A repülőtérnek nyújtott beruházási támogatás                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | A repülőtérnek nyújtott működési támogatás                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| a) Pontosán meghatározott közös érdeket szolgáló célkitűzéshez való hozzájárulás | <p>— Fokozott mobilitás az EGT-n belüli járatok hozzáférési pontjainak létrehozása által</p> <p>— A nagyobb gyűjtő-elosztó repülőterek forgalomtorlódásának kezelése</p> <p>— A regionális fejlődés elősegítése</p> <p>A repülőterek megsokszorozódása és a kihasználatlan kapacitás a kielégítő közléptávú használati kilátások hiányában nem járul hozzá a pontosan meghatározott közös érdekű célkitűzéshez.</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| b) Az állami beavatkozás szükségessége                                           | <p>&lt; 3 millió utas</p> <p>3–5 millió utas, bizonyos egyedi körülmények esetén</p> <p>&gt; 5 millió utas csak nagyon kivételes körülmények esetén</p>                                                                                                                                                                                                                                                             | < 3 millió utas                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| c) A támogatási intézkedés megfelelősége                                         | <p>A támogatási intézkedésnek megfelelő szakpolitikai eszköznek kell lennie a közös érdeket szolgáló célkitűzés kezeléséhez</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|                                                                                  | Kevésbé torzító jellegű támogatási eszközök (garanciák, kedvezményes kamatozású kölcsönök stb.) megfontolása                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Előzetesen, rögzített összegként, amely legfeljebb 10 éves átmeneti időszakra fedezi az (egy előzetes üzleti terv alapján meghatározott) működési költségek finanszírozási hiányát.                                                                                                                |
| d) Ösztönző hatás                                                                | Jelen van, ha a beruházásra nem vagy eltérő mértékben kerül volna sor (kontrafaktuális vagy finanszírozási hiány elemzés előzetes üzleti terv alapján)                                                                                                                                                                                                                                                              | Jelen van, ha a repülőtér gazdasági tevékenységi szintje hiányában jelentősen alacsonyabb lenne                                                                                                                                                                                                    |
| e) A támogatás arányossága (minimumra korlátozott támogatás)                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Elszámolható költségek:                                                          | A repülőtéri infrastruktúrába és eszközökbe való beruházások költségei, a nem repüléstechnikai tevékenységek beruházási költségeinek kivételével                                                                                                                                                                                                                                                                    | A repülőtér működésfinanszírozási hiánya                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Maximális lehetséges támogatási intenzitások:                                    | <p>&gt; 3–5 millió            maximum 25 %</p> <p>1–3 millió             maximum 50 %</p> <p>&lt; 1 millió              maximum 75 %</p>                                                                                                                                                                                                                                                                            | <p>Az átmeneti időszak alatt: A kezdeti átlagos működésfinanszírozási hiány 50 %-a, az átmeneti időszakot megelőző 5 év (2009–2013) átlagaként számolva</p> <p>A 10 éves átmeneti időszakot követően: nincs megengedve működési támogatás (kivéve ha horizontális szabályok alapján adják meg)</p> |



| Összeegyeztethetőségi feltételek                                                                        | A repülőtérnek nyújtott beruházási támogatás                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | A repülőtérnek nyújtott működési támogatás                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kivételek:                                                                                              | <p>A távoli területeken elhelyezkedő repülőterek számára (méretüktől függetlenül) a maximális támogatási intenzitás a repülőtéri infrastrukturális beruházásokhoz nyújtott beruházási támogatáshoz legfeljebb 20 %-ig növelhető</p> <p>Az &lt; 1 millió utas/év forgalmú, peremterületeken található repülőterek számára: az intenzitás egyedileg megítélt esetekben, különleges körülmények között meghaladhatja a 75 %-ot</p> <p>Átköltözés esetében: az átlagos forgalomtól függetlenül felmérésre kerül az arányosság, szükségesség és a maximális támogatási intenzitás</p> <p>Az &gt; 5 millió utas/év forgalmú repülőterek számára: csak nagyon kivételes, egyértelmű piaci hiányosságokat mutató körülmények esetében, figyelembe véve a beruházás nagyságát és a versenytorzulásokat</p>                                                                                                                            | <p>&lt; 700 000 évi utasforgalommal rendelkező repülőterek esetében: a kezdeti átlagos működésfinanszírozási hiány 80 %-a az átmeneti időszak kezdetétől számított öt éven keresztül</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| f) Az EGT-államok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése | <p>Valamennyi potenciális használó számára nyitott, nem pedig egy konkrét használó számára tartják fenn</p> <p>&lt; 5 millió évi utasforgalommal rendelkező repülőterek előzetesen rögzített összeg vagy pedig a repülőtér üzleti tervén alapuló beruházási kiadások finanszírozási hiányának ellentételezésére szolgáló éves részletek</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p>A versenytorzulás és a kereskedelemre gyakorolt hatás értékelése</p> <p>Valamennyi potenciális használó számára nyitott, nem pedig egy konkrét használó számára tartják fenn</p> <p>&lt; 700 000 évi utasforgalommal rendelkező repülőterek: az átmeneti időszak kezdetétől számított négy év múlva újra felmérni</p>                                                                                                                                                                                                            |
| A támogatási programokra és az egyedi támogatási intézkedésekre vonatkozó bejelentési követelmények     | <p>Támogatási programok:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— &lt; 3 millió évi utasforgalommal rendelkező repülőterek</li> </ul> <p>Egyedi bejelentések:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— &gt; 3 millió évi utasforgalommal rendelkező repülőterek</li> <li>— beruházási támogatás &lt; 1 millió évi utasforgalommal rendelkező, 75 %-os támogatási intenzitást túllépő repülőterek részére</li> <li>— a repülőterek átköltöztetésére nyújtott beruházási támogatás</li> <li>— a támogatás bejelentését megelőző két üzleti év során 200 000 tonnánál több rakományt kezelő, utas- és teherszállítást egyaránt végző repülőterek</li> <li>— új személyforgalmi repülőtér létrehozása (beleértve meglévő repülőtér átalakítását);</li> <li>— meglévő repülőtértől 100 kilométeres sugarú körön, illetve 60 perc utazással töltött időn belül található repülőtér létrehozása vagy fejlesztése</li> </ul> | <p>Támogatási programok:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— &lt; 3 millió évi utasforgalommal rendelkező repülőterek</li> </ul> <p>Egyedi bejelentések:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— a támogatás bejelentését megelőző üzleti év során 200 000 tonnánál több rakományt kezelő, utas- és teherszállítást egyaránt végző repülőterek</li> <li>— más repülőterektől 100 kilométeres sugarú körön, illetve 60 perc utazással töltött időn belül található repülőtérnek nyújtott működési támogatás</li> </ul> |

## 2. táblázat

**A légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatásra vonatkozó összeegyeztethetőségi feltételek áttekintése**

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

## 3. táblázat

**Szociális támogatás**

## Összeegyeztethetőségi feltételek

- a) A végső fogyasztóknak kell profitálniuk
- b) Szociális jellegűnek kell lennie:  
Csak az utasok bizonyos kategóriáit fedi le (pl. speciális igényűeket, mint a gyerekek, fogyatékkal rendelkezők, alacsony bevételeűek, tanulók, idősek stb.)  
Kivéve: ha az érintett útvonal távoli területeken, így például szigeteket, vagy ritkán lakott területeket köt össze, a támogatás e régió teljes lakosságát lefedhetné
- c) A szolgáltatást működtető légitársaság eredetére vonatkozó megkülönböztetés nélkül

## 4. táblázat

**A közszolgáltatásért járó kompenzáció formájában nyújtott állami támogatás összeegyeztethetősége**

| A repülőtér mérete az átlagos forgalom alapján (utas/év)                                                                                                                                                                                    | Az alkalmazandó jogi keret                                                                                           | Bejelentési kötelezettség               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| A < 200 000 évi utasszámú repülőterek üzemeltetői az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó megbízás tartama alatt<br>Légitársaságok az olyan szigetekkel való légi kapcsolatra nézve, ahol a forgalom < 300 000 utas évente | Az EGT-megállapodás 59. cikkének (2) bekezdése<br>2012/21/EU határozat                                               | Mentes a bejelentési kötelezettség alól |
| Az évi 200 000 utasszámot meghaladó repülőterek az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó megbízás tartama alatt                                                                                                             | Az EGT-megállapodás 59. cikkének (2) bekezdése<br>Általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó keretszabály | Bejelentés szükséges                    |