

IV

(Egyéb jogi aktusok)

EURÓPAI GAZDASÁGI TÉRSÉG

EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG HATÁROZATA

329/05/COL

(2005. december 20.)

az állami támogatások anyagi jogi és eljárásjogi szabályainak a megfelelő intézkedésekre vonatkozó javaslatot tartalmazó ötvennegyedik módosításáról

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG,

TEKINTETTEL az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra ⁽¹⁾ és különösen annak 61–63. cikkére és 26. jegyzőkönyvére,

TEKINTETTEL az EFTA-államok közötti, a Felügyeleti Hatóság és a Bíróság létrehozásáról szóló megállapodásra ⁽²⁾, és különösen annak 24. cikkére, 5. cikke (2) bekezdésének b) pontjára, valamint 3. jegyzőkönyve I. részének 1. cikkére és 3. jegyzőkönyve II. részének 18. és 19. cikkére,

MIVEL a felügyeleti és bírósági megállapodás 24. cikke értelmében az EFTA Felügyeleti Hatóságnak kell érvényre juttatnia az EGT-megállapodás állami támogatásra vonatkozó rendelkezéseit;

MIVEL a felügyeleti és bírósági megállapodás 5. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján az EFTA Felügyeleti Hatóság köteles közleményeket és iránymutatásokat kiadni az EGT-megállapodás által szabályozott ügyekben, amennyiben a fenti megállapodás, vagy a felügyeleti és bírósági megállapodás kifejezetten így rendelkezik, vagy amennyiben az EFTA Felügyeleti Hatóság ezt szükségesnek ítéli;

EMLÉKEZTETVE az EFTA Felügyeleti Hatóság által 1994. január 19-én elfogadott, állami támogatással kapcsolatos eljárási és anyagi szabályokra ⁽³⁾ ⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ A továbbiakban: EGT-megállapodás.

⁽²⁾ A továbbiakban felügyeleti és bírósági megállapodás.

⁽³⁾ A továbbiakban: állami támogatásokról szóló iránymutatások.

⁽⁴⁾ Eredetileg megjelent: HL L 231., 1994.9.3., valamint annak 32. EGT-kiegészítésében ugyanazon napon. Az állami támogatásokról szóló iránymutatások frissített változata a Hatóság honlapján található: www.eftasurv.int

MIVEL 2005. szeptember 6-án az Európai Bizottság új közleményt fogadott el azokról az elvekről, amelyek szerint értékeli a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó szabályok alkalmazását ⁽⁵⁾,

MIVEL ez a közlemény az Európai Gazdasági Térséget is érinti;

MIVEL az Európai Gazdasági Térség teljes területén biztosítani kell az EGT állami támogatásokról szóló szabályainak egységes alkalmazását;

MIVEL az EGT-Megállapodás XV. mellékletének végén található „Általános rendelkezések” című II. pontja értelmében az EFTA Felügyeleti Hatóság köteles az Európai Bizottsággal folytatott konzultációt követően az Európai Bizottság által elfogadott jogi aktusoknak megfelelő jogi aktusokat elfogadni;

Az Európai Bizottsággal való konzultációt követően;

FELIDÉZVE, hogy az EFTA Felügyeleti Hatóság e témában 2005. november 7-i keltezésű levelek útján konzultált az EFTA-államokkal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. Az állami támogatásokról szóló iránymutatásokat módosítani kell egy repülőterek finanszírozásáról és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásról szóló új, 30A. fejezet bevezetésével. Az új fejezet e határozat I. mellékletében található. A Felügyeleti Hatóság javasolja az e határozat I. mellékletében megfogalmazott szükséges intézkedések meghozatalát.

⁽⁵⁾ A repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatásokról (HL C 312., 2005.12.9., 1. o.).

2. Az EFTA-államokat levélben kell értesíteni, csatolva e határozat másolatát, valamint a hozzá tartozó mellékletet. Az EFTA-államokat felkérjük, hogy 2006. június 1-jéig jelezzék a javasolt, megfelelő intézkedésekkel való egyetértésüket.
3. Az EGT-megállapodás 27. jegyzőkönyvének d) pontjával összhangban, az Európai Bizottságot e határozatról egy, a mellékletet is tartalmazó másolat útján kell értesíteni.
4. A határozatot az I. melléklettel együtt az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* EGT-re vonatkozó részében, valamint EGT-kiegészítésében kell közzétenni.
5. Amennyiben egy EFTA-állam elfogadja a megfelelő intézkedésre vonatkozó javaslatot, erről közzé kell tenni (a II.

mellékletben e határozathoz csatolt) összefoglaló jelentést az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* EGT-re vonatkozó részében, valamint EGT-kiegészítésében.

6. A határozat angol nyelven hiteles.

Kelt Brüsszelben, 2005. december 20-án.

az EFTA Felügyeleti Hatóság részéről

Einar M. BULL
elnök

Kurt JÄGER
testületi tag

MELLÉKLET

„30A. A REPÜLŐTEREK FINANSZÍROZÁSA ÉS A REGIONÁLIS REPÜLŐTEREKRŐL KÖZLEKEDŐ LÉGITÁRSASÁGOKNAK NYÚJTOTT INDULÁSI CÉLÚ ÁLLAMI TÁMOGATÁS**30A.1. Bevezetés**30A.1.1. *Általános háttér*

- (1) Az Európai Közösségek Bizottsága (a továbbiakban: az Európai Bizottság vagy a Bizottság) közleményt adott ki a repülőterek finanszírozásáról és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokról, mely részét képezi az egységes európai égbolt létrehozására irányuló általános tervnek. Az Európai Unióban 1993, az EGT-ben pedig 1994 óta érvényes liberalizációs intézkedések – az ún. »harmadik csomag« – lehetővé tette valamennyi, az EGT követelményeinek megfelelő működési engedéllyel rendelkező légifuvarozó számára, hogy 1997 áprilisa óta korlátozás nélkül hozzáférjen az EGT-megállapodás hatálya alá tartozó piachoz, és a viteldíjakat szabadon állapíthassa meg⁽¹⁾. Következésképpen annak érdekében, hogy polgáiraiknak elérhető áron és területük egészén minőségi szolgáltatást nyújtsanak, azok az EGT államok, amelyek élni kívántak vele, pontosan meghatározott jogi keretben közszolgáltatási kötelezettségeket írhattak elő a járatok gyakorisága, pontossága, a férőhelyek száma, illetve az utasok egyes csoportjaira alkalmazott kedvezményes díjszabások vonatkozásában. E közszolgáltatási kötelezettségek meghatározása lehetővé tette, hogy a légiközlekedés teljes mértékben hozzájáruljon a gazdasági és társadalmi kohézióhoz, valamint a régiók kiegyensúlyozott fejlődéséhez.
- (2) Ezenkívül számos intézkedés született, például a résidő-kiosztás⁽²⁾, a földi kiszolgálás⁽³⁾ és a számítógépes helyfoglalási rendszerek⁽⁴⁾ területén, annak érdekében, hogy a piac liberalizációja megfelelő keretbe illeszkedjék, és az ágazat szereplői közötti versenyhez biztosítottak legyenek az egyenlő feltételek.
- (3) Az EFTA Felügyeleti Hatóság (a továbbiakban: a Hatóság) úgy találja, hogy az Európai Bizottság iránymutatásai EGT-vonatkozásúak, és ezennel az EFTA-államok közötti, a Felügyeleti Hatóság és a Bíróság létrehozásáról szóló megállapodás⁽⁵⁾ (a továbbiakban: a felügyeleti és bírósági megállapodás) 5. cikke (2) bekezdésének b) pontjában szereplő felhatalmazás értelmében jóváhagyja a kapcsolódó iránymutatásokat.
- (4) A Hatóság úgy véli, hogy a repülőterek befolyásolhatják a helyi gazdaságok sikerét, valamint olyan helyi szolgáltatások fenntartását, mint az oktatás vagy az egészségügy: A légi utasszállítási és áruifuvarozási szolgáltatások ugyanis alapvető fontosságúak lehetnek egyes régiók versenyképessége és fejlődése szempontjából. Ha a repülőterek jó szolgáltatást nyújtanak, az mágnesként vonzhatja a légitársaságokat, és ezáltal ösztönzőleg hathat az üzleti tevékenységekre, ahogyan az EGT-megállapodás hatálya alá tartozó területek gazdasági, társadalmi és területi kohézióra is.
- (5) Továbbá a Hatóság örömmel nyugtázza és elismeri az alacsony költséggel működő légitársaságok hozzájárulását a légi viteldíjak Európában bekövetkezett általános csökkenéséhez, az igénybe vehető szolgáltatások skálájának szélesítéséhez, valamint ahhoz, hogy e közlekedési mód a nagyközönség szélesebb rétegei számára is hozzáférhető legyen. A Hatóság mindenesetre biztosítja az EGT-megállapodás előírásainak tiszteletben tartását, különösen a versenypolitikai szabályokat, főként az állami támogatást illetően.

30A.1.1.1. *A repülőterek típusai*

- (6) A repülőteri ágazatban a különféle típusú repülőterek között a verseny jelenleg más-más szinten érvényesül. Ez alapvető szempont az állami támogatások mérlegelésénél, amely szükségessé teszi annak vizsgálatát, hogy milyen mértékben torzíthatják a versenyt és befolyásolhatják kedvezőtlenül az EGT-megállapodás működését. A versenyhelyzeteket külön-külön kell értékelni, az adott piacok függvényében. A felmérések⁽⁶⁾ azonban azt mutatják, hogy a nagy nemzetközi csomópontok valamennyi érintett közlekedési piacon általában a hasonló volumenű repülőterekkel állnak versenyben – ahol a verseny szintje függhet például a forgalomtorlódástól vagy az alternatív közlekedési módok meglététől –, illetve bizonyos esetekben (lásd később) a nagy regionális repülőterek jelenthetnek számukra versenytársat. A nagy regionális repülőterek nemcsak a többi nagy regionális repülőterrel vehetik fel a versenyt, hanem az EGT-ben lévő nagy csomópontokkal és a szárazföldi közlekedéssel is, különösen akkor, ha a repülőter szárazföldi megközelíthetősége magas színvonalon biztosított. Ugyanezen felmérések szerint a kis repülőterek általában nem versenyeznek más repülőterekkel, kivéve – néhány esetben – a hasonló méretű szomszédos repülőterekkel, amennyiben piacaik részben fedik egymást.

⁽¹⁾ A Tanács 1992. július 23-i 2407/92/EGK rendelete a légifuvarozók engedélyezéséről (HL L 240., 1992.8.24.), mely az EGT-megállapodás XIII. mellékletének 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.) révén került beillesztésre a Tanács 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelete a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról (HL L 240., 1992.8.24.), mely az EGT-megállapodás XIII. mellékletének 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.) révén került beépítésre, valamint a Tanács 1992. július 23-i 2409/92/EGK rendelete a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól (HL L 240., 1992.8.24.), mely az EGT-megállapodás XIII. mellékletének 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.) révén került beépítésre.

⁽²⁾ A Tanács 95/93/EGK 1993. január 18-i rendelete a Közösség repülőterein alkalmazandó résidő kiosztás egységes szabályairól (HL L 14., 1993.1.22.), melyet az EGT-megállapodás XIII. melléklete 64.b) pontjába a 154/2004 vegyesbizottsági határozat (HL L 102., 2005.4.21., 33. o. és a 20. EGT-kiegészítés, 2005.4.21.) révén került beépítésre.

⁽³⁾ A Tanács 1996. október 15-i 96/67/EGK irányelve a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (HL L 272., 1996.10.25.), mely az EGT-megállapodás XIII. melléklete 64.c) pontjába a 2000. október 2-i 79/2004 vegyesbizottsági határozat (HL L 315., 2000.12.14., 20. o. és az 59. EGT-kiegészítés, 2000.12.14.) révén került beépítésre.

⁽⁴⁾ A Tanács 1989. július 24-i 2299/89/EGK rendelete a számítógépes helyfoglalási rendszerek ügyviteli szabályzatáról (HL L 220., 1989.7.29.), melyet az EGT-megállapodás XIII. melléklete 63. pontjába az 1999. november 5-i 148/99 vegyesbizottsági határozat (HL L 15., 2001.1.18., 45. o. és a 3. EGT-kiegészítés, 2001.1.18.) révén került beépítésre.

⁽⁵⁾ A felügyeleti és bírósági megállapodás teljes, minden módosítást tartalmazó szövege az EFTA Titkárságának honlapján található: <http://secretariat.efta.int/Web/legaldocuments/>

⁽⁶⁾ Study on competition between airports and the application of State aid rules (Tanulmány a repülőterek között fennálló versenyről és az állami támogatások alkalmazásáról), Cranfield University, 2002. június.

- (7) A fenti iránymutatások célkitűzésének elérése érdekében a Hatóság a következő négy repülőtér-típust határozta meg:
- A. kategória – a továbbiakban: a nagy EGT-repülőterek kategóriája –, amelyek évente 10 milliót meghaladó utasforgalmat bonyolítanak,
 - a B. kategóriába az évente 5–10 milliós utasforgalmat bonyolító »nemzeti repülőterek« tartoznak,
 - a C. kategóriába azok a »nagy regionális repülőterek« tartoznak, amelyeknek éves utasforgalma 1–5 millió közötti,
 - a D. kategória, – a továbbiakban: a kis regionális repülőterek kategóriája –, amelyeknek éves utasforgalma nem éri el az 1 milliót.

30A.2. Ezen iránymutatások célkitűzései és az 1994-es iránymutatásokhoz képest történt változások

- (8) Az EFTA Felügyeleti Hatóság állami támogatásokról szóló iránymutatásainak 30. fejezete hivatkozik az EK-Szerződés 92. (jelenleg 87.) és 93. (jelenleg 88.) cikkének, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légitársaságok ágazatban nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló 1994-es bizottsági iránymutatásokra⁽⁷⁾ (a továbbiakban: a légitársaságok ágazatra vonatkozó iránymutatások). A légitársaságok ágazatra vonatkozó iránymutatások nem tartalmazzák a repülőterek finanszírozásával, valamint az új útvonalak létrehozására irányuló indulási célú állami támogatással kapcsolatos új szempontok mindegyikét.
- (9) Az 1994-es bizottsági iránymutatások szinte kizárólag csak azt szabályozzák, milyen feltételek mellett ítéltethető oda a légitársaságoknak állami támogatás, miközben a légi útvonalak üzemeltetésére nyújtott közvetlen támogatásokat kizárólag a közszolgáltatási kötelezettségek és a szociális jellegű támogatások eseteire korlátozzák. Az 1994-es bizottsági iránymutatások II. részének 3. pontja a repülőterek infrastruktúrájába történő állami beruházásokra vonatkozik. Úgy rendelkezik, hogy »az infrastrukturális projektek (repülőterek építésének) megvalósítása olyan általános gazdaságpolitikai intézkedést jelent, amelyet a Bizottság a Szerződés állami támogatásokra vonatkozó szabályainak alapján nem ellenőrizhet. Ez az általános elv csak az infrastruktúrák tagállamok általi kiépítésére érvényes, nem érintve az infrastruktúrák használatáért egyes társaságoknak megítélt preferenciális bánásmódból származó esetleges támogatáselemek értékelését.« A jelenleg érvényben lévő iránymutatások tehát inkább kiegészítik az 1994-es iránymutatásokat, nem pedig azok helyébe lépnek: a repülőterek finanszírozásának különböző módjai (lásd a 30A. fejezet 4. pontját), valamint a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatások (lásd a 30A. fejezet 5. pontját) esetében alkalmazandó versenyszabályokat határozzák meg.
- (10) Ez utóbbi cél érdekében a Hatóság figyelembe veszi a fejlődő regionális repülőterek működésének jótékony hatását is. Így:
- a regionális repülőterek megnövekedett használata hozzájárul a főbb európai csomópontokban a légitársaságok torlódásának megszüntetéséhez. Az »Európai közlekedéspolitikai 2010-ig: ideje dönteni« című fehér könyvben⁽⁸⁾ a Bizottság kifejti: »az égbolton létrejövő torlódás megszüntetésére már készült cselekvési terv, a földi torlódás ügyére azonban még nem irányul kellő mértékű figyelem, illetve nem tapasztalható az ügy kapcsán elkötelezett feladatvállalás. Mindenesetre az ötven legnagyobb európai repülőtér közel fele már elérte vagy közel áll ahhoz, hogy elérje földi kapacitásainak telítettségét.«
 - az Európán belüli járatokhoz kapcsolódó, megnövekedett számú hozzáférési pont növeli az európai polgárok mobilitását;
 - ezenkívül ezeknek a repülőtereknek a fejlődése hozzájárul az érintett regionális gazdaságok fejlődéséhez.

Szolgáltatási kínálatuk fejlesztése során a regionális repülőterek gyakran kedvezőtlenebb helyzetben vannak, mint a nagy európai csomópontok, például London, Párizs vagy Frankfurt. Nincs olyan referenciaként szolgáló nagy légitársaság, amely tevékenységét az adott repülőtéren összpontosítaná annak érdekében, hogy utasainak a lehető legtöbb csatlakozási lehetőséget biztosítsa, és kihasználja az e struktúra által lehetővé tett, fokozott méretgazdaságságosságból adódó előnyöket. Nem feltétlenül sikerül elérniük azt a kritikus méretet, amely kellőképpen vonzóvá tenné őket. Ráadásul a regionális repülőtereknek meg kell küzdeniük a szegényes arculat és kínálat okozta akadályokkal, melyek a gazdasági nehézségekkel küzdő területeken való elhelyezkedés folyamányai.

- (11) A Hatóság ezért iránymutatásaiban a regionális repülőterek fejlesztésével kapcsolatban kedvező hozzáállást tanúsít, és eközben gondoskodik arról is, hogy biztosítsa az átláthatóság és az arányosság elvének, illetve a megkülönböztetés tilalmának teljes mértékű betartását annak érdekében, hogy megelőzhető legyen a közérdekkel ütköző bármely versenytorzulás a regionális repülőtereknek biztosított közfinanszírozás és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatások tekintetében.

⁽⁷⁾ Az EFTA Felügyeleti Hatóságnak a légitársaságok ágazatban nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatásai (HL L 124., 1996.5.23., valamint annak 23. EGT-kiegészítése, 1996.5.23.) hivatkozik az EK-Szerződés 92. és 93. cikkeinek, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légitársaságok ágazatban nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló közösségi iránymutatásokra, és kijelenti, hogy a Hatóság a bizottsági iránymutatásokban található kritériumokat fogja alkalmazni.

⁽⁸⁾ Fehér könyv – »Európai közlekedéspolitikai 2010-ig: ideje dönteni« COM (2001) 370 végleges.

- (12) Ennek a megközelítésnek illeszkednie kell a közlekedéspolitikai általános célkitűzéseihez is, nevezetesen a vasúttal való intermodalitás révén. Az utóbbi évek során – politikai és finanszírozási szempontból is – jelentős mértékű hozzájárulás történt a nagysebességű vasúti rendszer fejlesztését célzó ambiciózus projektek folytatásához. A nagysebességű vasút alternatív megoldást nyújt a repülőgéppel szemben az idő, az ár, a kényelem és a fenntartható fejlődés tekintetében. Annak ellenére, hogy sok erőfeszítésbe kerül még a nagysebességű vasúti rendszer az EGT-megállapodás teljes területére történő kiterjesztése, törekedni kellene a nagy teljesítményű és kiváló minőségű összeköttetések biztosítására alkalmas nagysebességű vasúti rendszer kapacitásaiból származó előnyök kihasználására, valamint a vasúti és légiközlekedési ágazat szereplőinek arra való ösztönzésére, hogy az utasok érdekében, az EGT-megállapodás 53. cikkének megfelelően működjenek együtt azért, hogy a két utazási forma egymást kiegészítő jellegét erősítsék.
- (13) Amennyiben ezek az iránymutatások a támogatások meglétére vagy hiányára vonatkozóan állást foglalnak, tájékoztató jelleggel azt az általános értelmezést szolgáltatják, amelyet a Hatóság képvisel kidolgozásuk időpontjában. Ez csupán tájékoztató jellegű, az EFTA-bírószék vagy a közösségi bíróságok e koncepcióra irányuló értelmezésének sérelme nélkül.

30A.3. Alkalmazási kör és közös összeegyeztethetőségi szabályok

30A.3.1. Alkalmazási kör és jogalap

- (14) E szabályozási keret azt határozza meg, hogy a repülőterek állami finanszírozását, valamint a légi útvonalak indításához nyújtott állami támogatást a Hatóság – az állami támogatásokra vonatkozó szabályoknak és eljárásoknak megfelelően – milyen mértékig és milyen módon értékeli. A Hatóság az értékelést az EGT-megállapodás 59. cikkének (2) bekezdése vagy 61. cikke (3) bekezdésének a), b) vagy c) pontja alapján készíti el.
- (15) Az EGT-megállapodás 59. cikkének (2) bekezdése az általános gazdasági érdeket szolgáló szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozások tekintetében lehetővé teszi az EFTA-államok számára, hogy eltérjenek az állami támogatásokra vonatkozó szabályoktól abban az esetben, ha e szabályok alkalmazása jogi vagy gyakorlati téren visszafogja a rájuk ruházott sajátos feladatok végrehajtásában elért teljesítményüket, és amennyiben a kereskedelem fejlődését nem befolyásolja a szerződő felek érdekeivel ütköző mértékben.
- (16) Az EGT-megállapodás 61. cikkének (3) bekezdése felsorolja a közös piaccal összeegyeztethetőnek minősíthető támogatásokat. Az említett bekezdés a) és c) pontja eltérésre ad lehetőséget azon támogatások esetében, amelyek egyes régiók, és/vagy bizonyos gazdasági tevékenységek fejlődésének előmozdítását, illetve megkönnyítését célozzák.
- (17) A nemzeti regionális állami támogatásokról szóló iránymutatások (a továbbiakban: a nemzeti regionális állami támogatási iránymutatások) 25. fejezetében a Hatóság ismertette azokat a feltételeket, amelyek mellett a regionális támogatások a 61. cikk (3) bekezdésének a) és c) pontjának megfelelően a közös piaccal összeegyeztethetőnek ítéltelők. A repülőtereknek vagy légitársaságoknak nyújtott működési támogatásokat⁽⁹⁾ (például az indulási támogatásokat) csak kivételes esetben és szigorú feltételek mellett lehet összeegyeztethetőnek nyilvánítani Európa hátrányos helyzetű régióiban – azaz az EGT megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének a) pontjában említett eltérésre jogosult régiókban –, illetve a gyéren lakott területeken⁽¹⁰⁾.
- (18) A 61. cikk (3) bekezdésének b) pontja értelmében valamely közös európai érdeket szolgáló fontos projekt megvalósításának előmozdítására nyújtott támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető az EGT-megállapodás végrehajtásával. Külön meg vannak említve a transzeurópai hálózatokkal kapcsolatos projektek, amelyek tartalmazhatnak repülőterekkel kapcsolatos projektek is.
- (19) Amennyiben a fent említett rendelkezések nem alkalmazandók, a Hatóság felméri, hogy a repülőtereknek nyújtott támogatás és az indulási támogatás összeegyeztethető-e a 61. cikk (3) bekezdésének c) pontjával. A további rendelkezések azokat az alapelveket mutatják be, amelyeket a Hatóság ennek az értékelésnek a során követ.

30A.3.2. Az állami támogatás fennállása

30A.3.2.1. A repülőterek gazdasági tevékenysége

- (20) Az EGT-megállapodás semleges álláspontot képvisel azzal kapcsolatban, hogy egy adott állam választása állami vagy magántulajdonú repülőterre esik-e. Az állami támogatások meglétének megállapításához alapvetően azt kell tudni, hogy a repülőter működésének haszonszervezője gazdasági tevékenységet folytat-e⁽¹¹⁾. A légitársaságok kétségkívül gazdasági tevékenységet folytatnak. Hasonlóképpen, amint egy repülőter gazdasági tevékenységekben vesz részt, jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül, ezért az állami támogatásokra vonatkozó szabályokat kell rá alkalmazni⁽¹²⁾.

⁽⁹⁾ Az EFTA Felügyeleti Hatóság nemzeti regionális állami támogatásokról szóló iránymutatása (HL L 111., 1999.4.29., valamint a 18. EGT-kiegészítés, 1999.4.29.) A működési támogatás a nemzeti regionális állami támogatási iránymutatások meghatározása szerint olyan támogatás, amelynek »célja a vállalat folyó kiadásainak csökkentése« (25.4.26. pont), míg az induló beruházási támogatás »új telephely létesítéséhez vagy meglévő telephely bővítéséhez kapcsolódó állóeszköz-beruházáshoz, illetve termékben vagy termelési folyamatban alapvető változást eredményező tevékenység megkezdéséhez« kapcsolódik (25.4.6. pont).

⁽¹⁰⁾ Lásd a nemzeti regionális állami támogatási iránymutatások 25.4.26. és azt követő pontjait.

⁽¹¹⁾ A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint minden olyan tevékenység, amely egy adott piacon áruk és szolgáltatások nyújtására irányul, gazdasági tevékenységnek minősül. Lásd a C 35/96. sz. Bizottság kontra Olaszország ügyet EBHT 1998., I-3851. o., valamint a C-180/98-C-184/98. sz. Pavlov-ügyeket EBHT 2000., I-6451. o.

⁽¹²⁾ A C-159/91. és C-160/91. sz. Poucet és Pistre kontra AGF és Cancava ügyekben EBHT 1993., I-637. o.

- (21) Az Európai Közösségek Bírósága (a továbbiakban: a Bíróság) az *Aéroports de Paris* ügyben⁽¹³⁾ úgy határozott, hogy ebbe a repülőterek irányításához és működtetéséhez kapcsolódó tevékenységek – ideértve a légitársaságoknak és egy adott repülőtéren belül működő különféle szolgáltatóknak nyújtott repülőtéri szolgáltatásokat – is beletartoznak, vagyis gazdasági tevékenységnek minősülnek, mivel egyrészt a légitársaságoknak és a különböző szolgáltatóknak olyan repülőtéri infrastruktúrát bocsátanak rendelkezésükre, amelyek után a repülőtér vezetősége maga határozza meg szabadon, hogy milyen mértékű díjat kell fizetni, másrészt pedig nem tartoznak a közhatalmi jogosítványok gyakorlásának körébe, és az ez utóbbiak gyakorlásához kapcsolódó tevékenységektől különválaszthatók. Ennélfogva a repülőtér üzemeltetője elvileg olyan, az EGT megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerinti gazdasági tevékenységet folytat, amelyre az állami támogatásra vonatkozó szabályokat kell alkalmazni.
- (22) Mindazonáltal a repülőtér üzemeltetőjének nem minden tevékenysége szükségszerűen gazdasági jellegű. Különbséget kell tenni e tevékenységek között, és meg kell határozni, hogy e tevékenységeknek milyen mértékben rendelkeznek gazdasági jelleggel⁽¹⁴⁾.
- (23) A Bíróság rámutatott, hogy az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során rendszeren hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá. Ide tartoznak a biztonsági, a repülésirányítási, a rendészeti, a vámügyi stb. tevékenységek. Ezek finanszírozásának általában szigorúan az általuk előidézett költségek kompenzálására kell korlátozódnia, és az nem fordítható más gazdasági tevékenységekre⁽¹⁵⁾. Ahogyan az Európai Bizottság a 2001. szeptember 11-i merényletet követően 2001. október 10-én kiadott közleményében fogalmaz, »magától értetődik, hogy abban az esetben, ha bizonyos intézkedéseket közvetlenül a légitársaságok, valamint az ágazat más szereplői, így a repülőterek, földi kiszolgálók és a légi navigációs szolgáltatók számára tesznek kötelezővé, hatóság általi finanszírozásuk nem történhet a Szerződéssel összeegyeztethetetlen működési támogatások formájában«.

30A.3.2.2. A repülőterek általános gazdasági érdekű szolgáltatásaihoz kapcsolódó tevékenységek

- (24) A repülőterek által végzett bizonyos gazdasági tevékenységeket az illetékes hatóság általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősíthet. A hatóság ez esetben a repülőtér üzemeltetőjének bizonyos számú közszolgáltatási kötelezettséget ír elő, hogy biztosítsa az általános közérdek megfelelő érvényesülését. Ilyen körülmények között a repülőtér üzemeltetőjét a hatóságok pénzügyi kompenzációban részesíthetik a közszolgáltatási kötelezettség ellátásakor felmerülő többletköltségeikért. E tekintetben rendkívüli esetekben nem zárható ki, hogy egy repülőtér irányítása egészében véve általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősüljön. Az állami hatóság ez esetben közszolgáltatási kötelezettségeket írhat elő egy ilyen – például egy elszigetelt régióban található – repülőterre, és határozhat e kötelezettségek esetleges kompenzálásáról. Meg kell azonban jegyezni, hogy egy repülőtér egészének általános gazdasági érdekű szolgáltatásként történő üzemeltetése nem terjedhet ki azokra – a (43) bekezdés iv. alpontban felsorolt – tevékenységekre, amelyek nem kapcsolódnak közvetlenül az alaptevékenységeihez.
- (25) Ebben a tekintetben a Hatóság emlékeztet a Bíróságnak az *Altmark*-ügyben⁽¹⁶⁾ hozott ítéletére, amely e területen a joggyakorlat alapjául szolgált. A Bíróság úgy határozott, hogy a közszolgáltatáshoz nyújtott pénzügyi kompenzáció nem minősül az EK-Szerződés 87. cikke értelmében vett állami támogatásnak, amennyiben az alábbi négy feltétel teljesül:
1. a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen kötelezték pontosan meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésére;
 2. objektív és átlátható módon előzetesen meghatározták azon mutatókat, amelyek alapján a kompenzáció mértékét megállapítják;
 3. a kompenzáció mértéke nem lépi túl a közszolgáltatási kötelezettségek ellátása során felmerülő költségek teljes vagy részleges fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az azokhoz kapcsolódó bevételeket, valamint az e kötelezettségek elvégzésével járó ésszerű hasznot is; valamint
 4. amikor a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásával megbízott vállalat kiválasztására – adott esetben – nem közbeszerzési eljárás keretében kerül sor, amely lehetővé tenné a közösség számára e szolgáltatásokat a legalacsonyabb áron biztosítani tudó pályázó kiválasztását, a szükséges kompenzáció mértékét azon költségek elemzésének alapján határozzák meg, amelyek egy átlagos, felelősségteljesen irányított és az előírt közszolgáltatási kötelezettségek ellátásához szükséges közlekedési eszközökkel megfelelően ellátott vállalat esetében merülnének fel e kötelezettségek ellátása során, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket, valamint e kötelezettségek elvégzésével járó ésszerű hasznot is.

⁽¹³⁾ A T-128/98. sz. *Aéroports de Paris* kontra az Európai Közösségek Bizottsága ügy EBHT 2000., II-3929. o., amelyet a C-82/01. sz. ügy erősített meg EBHT 2002., I-09297. o., 75–79. pont.

⁽¹⁴⁾ A C-364/92. sz. *SAT Fluggesellschaft* kontra *Eurocontrol* ügy EBHT 1994., I-43. o.

⁽¹⁵⁾ A C-343/95. sz. *Calè & Figli* kontra *Servizi Ecologici Porto di Genova* ügy EBHT 1997., I-1547. o. A Bizottság 2003. március 19-i határozata, N 309/2002, légi biztonság – a 2001. szeptember 11-i merényletek következtében felmerülő költségek kompenzálásáról. A Bizottság 2002. január 16-i határozata, N 438/2002, a kikötők üzemeltetőinek állami hatáskörbe tartozó feladatok ellátásáért nyújtott támogatások.

⁽¹⁶⁾ A C-280/00. sz. *Altmark Trans* és *Regierungspräsidium Magdeburg* kontra *Nahverkehrsgesellschaft Altmark* ügy EBHT 2003., I-7747. o.

- (26) Az Altmark-ügyben hozott ítéletben megállapított feltételek teljesülése esetén a repülőtér üzemeltetőjének előírt közszolgáltatási kötelezettségek ellátásához nyújtott pénzügyi kompenzáció nem minősül állami támogatásnak.
- (27) A fent említett repülőterek a fentiekől eltérő körülmények közt zajló állami finanszírozása az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülhet, amennyiben hatással van az EGT-megállapodás szerződő felei közötti versenyre és kereskedelemre.

30A.3.2.3. A repülőtereknek biztosított finanszírozás hatása az EGT-megállapodás szerződő felei közötti versenyre és kereskedelemre

- (28) 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 szintje. A költségek szintje annyiban meghatározó, amennyiben egy repülőtérnek nyújtott állami finanszírozási forrás arra is felhasználható, hogy a repülőtéri ráfordításokat a forgalomnövelés érdekében mesterségesen alacsony szinten tartsa, és ezáltal jelentős mértékben torzítsa a versenyt.
- (29) Ezen iránymutatások keretében a Hatóság mindazonáltal úgy ítéli meg, hogy a 7. pontban meghatározott kategóriák jelezhetik, hogy a repülőterek milyen mértékben állnak egymással versenyben, így azt is, hogy egy repülőtérnek ítélt közfinanszírozásnak milyen mértékű versenytorzító hatása lehet.

Így a nemzeti és EGT-repülőtereknek (A és B kategória) nyújtott állami támogatásokat rendszeren úgy kell tekinteni, mint versenytorzító, vagy a verseny torzulásával fenyegető tényezőket, amelyek kedvezőtlenül befolyásolják az EGT szerződő felei közötti kereskedelmet. Ellenben a kis regionális repülőtereknek (D kategória) ítélt támogatásokat valószínűleg nem torzítják a versenyt, vagy befolyásolják a kereskedelmet a közérdekkel ellentétes mértékben.

- (30) Ezen általános mutatókon túlmenően azonban nem lehet olyan szabályokat felállítani, amelyek – különösen a C és D kategóriába tartozó repülőterek esetében – minden lehetséges helyzetre kiterjednek.

Ezért minden olyan intézkedés, amely repülőtérnek nyújtott állami támogatásnak minősülhet, bejelentés tárgyát kell képezze annak érdekében, hogy meg lehessen vizsgálni a versenyre és az EGT-megállapodás szerződő felei közötti kereskedelemre gyakorolt hatását, és szükség esetén az EGT megállapodással való összeegyeztethetőségét.

- (31) A Szerződés 86. cikkének a közszolgáltatási kompenzációként nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló, 2005. július 13-i bizottsági határozatot kell alkalmazni abban az esetben, ha a D kategóriás repülőtereket az általános gazdasági érdeket képviselő szolgáltatások működtetésével bízzák meg. Az állami támogatásnak minősülő közszolgáltatási kompenzáció azonban kivételt képez az előzetes bejelentési kötelezettség alól, amennyiben a kompenzáció megfelel a határozatban⁽¹⁷⁾ szereplő bizonyos feltételeknek. A bizottsági határozatot még nem illesztették be az EGT-megállapodásba.

30A.3.2.4. A piacgazdasági magánbefektető elve

- (32) Az EGT-megállapodás 125. cikke előírja, hogy a megállapodás semmilyen módon nem sértheti a szerződő felek által felállított, tulajdoni rendet meghatározó szabályokat. Ennélfogva a szerződő felek birtokolhatnak és irányíthatnak vállalkozásokat, szerezhetnek részvényeket vagy más részesedést állami vagy magántulajdonban lévő vállalkozásokban.
- (33) Ebből az alapelvből következik, hogy a Hatóság intézkedése nem büntetheti és nem részesítheti kedvezőbb elbánásban azokat a hatóságokat, amelyek egyes társaságok tőkéjében részesedést szereznek. Hasonlóképpen, a Hatóság nem nyilváníthat véleményt a vállalkozások különböző finanszírozási módokkal kapcsolatos választásairól.
- (34) Következésképp ezek az iránymutatások nem tesznek különbséget a kedvezményezett különböző típusai között jogi struktúrájuk, illetőleg az állami vagy magánszektorhoz tartozásuk tekintetében, és a repülőterekre vagy az azokat üzemeltető vállalkozásokra történő valamennyi utalás minden típusú jogalanyt magában foglal.

⁽¹⁷⁾ A Bizottság 2005/842/EK határozata az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak öszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról (HL L 312., 2005.11.29., 67. o.). A határozatot még nem illesztették be az EGT-megállapodásba. A határozatnak az EGT jogi keretei közé történő beillesztése után a közszolgáltatási kompenzáció e fajtái a felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyvének I. része és II. részének 2. cikke értelmében általános bejelentési kötelezettség alá fognak esni.

- (35) Másfelől a megkülönböztetés tilalmának elve és az egyenlőség elve nem mentesíti a hatóságokat vagy állami vállalkozásokat a versenyszabályok alkalmazása alól.
- (36) Általánosságban megállapítható, hogy akár a repülőterek javára nyújtott közfinanszírozásról, akár a hatóságok által közvetlenül vagy közvetve a légitársaságok javára odaítélt finanszírozásról van szó, a Hatóság aszerint fogja felmérni, hogy az intézkedés állami támogatásnak minősül-e, hogy »hasonló körülmények között egy magánbefektető az előrelátható jövedelmezőségi lehetőségekre alapozva – minden szociális jellegű, illetve regionális vagy ágazati politikai szemponttól eltekintve – ilyen apportot hajtott volna-e végre«⁽¹⁸⁾.
- (37) A Bíróság rámutatott, hogy »az egyenlőség elve, amelyre a kormányok a állami vállalatok és a magánvállalkozások között fennálló viszony tekintetében hivatkoznak, általában azt feltételezi, hogy a két csoport összehasonlítható helyzetben van. A magánvállalkozások (...) különösen a jövedelmezőség követelményének figyelembevételével alakítják ki ipari és kereskedelmi stratégiájukat. Ezzel szemben az állami vállalatok döntései – a közérdeknek az e döntésekre befolyással rendelkező hatóságok általi érvényesítése keretében – más jellegű tényezők hatásainak is alá lehetnek vetve«⁽¹⁹⁾. A piacgazdasági szereplőként pénzeszközöket ténylegesen biztosító szereplő előrelátható jövedelmezősége tehát kulcsfontosságú.
- (38) A Közösségek bíróságai arra is rámutattak, hogy az állami befektető viselkedését egy olyan magánbefektető (...) viselkedéséhez kell hasonlítani, aki strukturális – globális vagy ágazati – politikát folytat, és akit hosszabb távú jövedelmezőségi kilátások vezetnek⁽²⁰⁾. Ezek az észrevételek különösen érvényesek az infrastrukturális beruházások helyzetére.
- (39) Minden olyan esetet, amikor az EGT-államok vagy hatóságok állami forrásokat használnak fel repülőteri szereplők vagy légifuvarozók javára, tehát ezeknek az elveknek a fényében kell elemezni. Azokban az esetekben, amikor az EFTA-államok vagy hatóságok úgy viselkednek, mint ahogyan azt a fenti értelemben vett gazdasági szereplő tenné, ezek az előnyök nem minősülnek állami támogatásnak.
- (40) Ha azonban egy vállalkozásnak kedvezőbb feltételek mellett (azaz – gazdasági szempontból nézve – alacsonyabb költségen) bocsátanak rendelkezésre állami forrásokat, mint ahogy azt egy magánszektorbeli gazdasági szereplő biztosítaná egy hasonló pénzügyi és versenyhelyzetben lévő vállalkozásnak, akkor ez a társaság állami támogatásnak minősülő támogatást kap.
- (41) Az indulási támogatások esetében lehetséges, hogy egy állami repülőter a gazdasági tevékenységeiből származó saját forrásaiból nyújt pénzügyi előnyöket egy légitársaságnak, ami nem minősül állami támogatásnak, ha igazolja, hogy magánbefektetőként tevékenykedik, például egy olyan üzleti terv alapján, amely alátámasztja a repülőteri gazdasági tevékenységeihez a jövedelmezőségi kilátásokat. Ha viszont egy magánrepülőter olyan pénzügyi támogatást nyújt, amely valójában csak újraelosztása az e célból számára állami intézmény által odaítélt állami forrásoknak, akkor ezek a támogatások állami támogatásnak tekintendők, amennyiben a hatóságok hozzák az állami források újraelosztására irányuló határozatot.
- (42) A magánbefektető elvének alkalmazása, és következésképp a támogatás hiánya azt feltételezi, hogy a befektetőnek tekintett szereplő gazdasági modelljének egésze megbízható: egy olyan repülőter, amely nem finanszírozza saját befektetéseit, vagy nem viseli az azokhoz kapcsolódó költségeket, vagy amely repülőter működési költségeinek egy részét állami pénzeszközökből finanszírozzák, az általános érdekű feladatokon kívül, normális esetben nem tekinthető piacgazdasági magán szereplőnek, ezért eseti alapon végzett értékelés tárgyát képezi; rendkívül nehéz tehát ezt az érvelést alkalmazni rá.

30A.4. A repülőterek finanszírozása

- (43) Egy repülőter tevékenységei a következő kategóriákba sorolhatók:
- i. repülőteri infrastruktúra és felszerelések kiépítése (kifutópályák, terminálok, forgalmi előterek, irányítótorony), illetve az azt közvetlenül támogató eszközök (tűzvédelmi berendezések, biztonsági vagy üzembiztonsági berendezések);
 - ii. az infrastruktúra működtetése, ami magában foglalja a repülőteri infrastruktúra fenntartását és üzemeltetését;
 - iii. a légit közlekedéshez kapcsolódó repülőteri szolgáltatások nyújtása, amelyek magukban foglalják többek között a földi kiszolgálást és a kapcsolódó infrastruktúra használatát, a tűzvédelmi szolgáltatásokat, a sürgősségi, biztonsági stb. szolgáltatásokat; valamint
 - iv. a repülőter alaptevékenységeihez közvetlenül nem kapcsolódó kereskedelmi tevékenységek folytatása, és amelyek magukban foglalják többek között telkek kialakítását és ingatlanok megépítését, finanszírozását, működtetését és bérlését nemcsak az irodák és a tárolás céljára, hanem a repülőter vonzáskörzetében működő szállodák és ipari vállalkozások, valamint üzletek, éttermek és parkolók céljára is. Mivel ezek a tevékenységek nem részei a közlekedési tevékenységnek, közfinanszírozásukra ezek az iránymutatások nem vonatkoznak, azt a vonatkozó ágazati és horizontális szabályok tükrében kell vizsgálni.

⁽¹⁸⁾ A 40/85 sz. Belga Királyság kontra Bizottság ügy EBHT 1986., I-2321. o.

⁽¹⁹⁾ A C-188/80–C 190/80. sz. Francia Köztársaság, Olasz Köztársaság, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága kontra Európai Közösségek Bizottsága egyesített ügyek EBHT 1982., 2571. o., 21. pont.

⁽²⁰⁾ A C-305/89 sz. Olaszország kontra Bizottság (»Alfa Romeo«) ügy EBHT 1991., I-1603. o., 20. pont. A T-228/99 sz. Westdeutsche Landesbank Girozentrale kontra Bizottság ügy EBHT 2003., II-435. o., 250–270. pont.

- (44) Ezek az iránymutatások a repülőtéri tevékenységek egészére vonatkoznak, kivéve a biztonsági és repülésirányítási feladatokat, illetve bármely olyan tevékenységet, mely közhatalmi jogosítványaik gyakorlása keretében az EFTA államok hatáskörébe tartozik ⁽²¹⁾.

30A.4.1. A repülőtéri infrastruktúra finanszírozása

- (45) Ez a szakasz a repülőtéri infrastruktúra és berendezések kiépítésére nyújtott támogatásokra, illetve az annak elősegítését közvetlenül támogató eszközökre vonatkozik, mint ahogyan azt a fenti (43) bekezdés i. pontjában és az (44) bekezdés is meghatározta.
- (46) Az infrastruktúra adja a repülőtér üzemeltetője által végzett gazdasági tevékenységek alapját. Egy állam számára ugyanakkor lehetőségeket biztosít arra is, hogy fellépjen a regionális gazdasági fejlődés, a területrendezési politika, a közlekedéspolitikai stb. területén.
- (47) Amint a (21) bekezdésben említett bírósági ítélet szerinti gazdasági tevékenységet folytat, a repülőtér-üzemeltetőnek az általa üzemeltetett infrastruktúra használatának és építésének költségeit saját forrásaiból kell finanszíroznia. Következésképp abban az esetben, ha egy – nem magánberuházóként viselkedő – EFTA-állam (a regionális vagy helyi szintet is beleértve) – megfelelő pénzügyi ellentételezés nélkül – egy üzemeltető számára infrastruktúrát biztosít, vagy infrastruktúra finanszírozására szánt állami támogatásokat egy üzemeltetőnek ítél oda, ez az üzemeltető versenytársai rovására gazdasági előnyhöz juthat, amelynek bejelentés tárgyát kell képeznie, és amelyet az állami támogatásokra vonatkozó szabályok tekintetében meg kell vizsgálni.
- (48) Az Európai Bizottságnak és a Hatóságnak már volt lehetősége annak pontosítására, hogy véleménye szerint a földterület vagy ingatlan értékesítéséhez ⁽²²⁾, illetve vállalat privatizációjához ⁽²³⁾ hasonló műveletek kapcsán milyen feltételek mellett nem merül fel az állami támogatás lehetősége. Általában ez a helyzet, ha ezek a műveletek piaci áron valósulnak meg, nevezetesen akkor, ha ez az ár megfelelően meghirdetett, nyílt, feltétel nélküli, és megkülönböztetéstől mentes, és a potenciális jelöltek egyenlő elbánásban részesítését biztosító pályázati eljárás eredménye. A közbeszerzésekre és koncessziókra vonatkozó szabályokat és alapelveket érintő kötelezettségek sérelme nélkül, amennyiben azok alkalmazandók, értelemszerűen alapvetően hasonló típusú érvelés vonatkozik arra az esetre is, amikor hatóságok értékesítenek, vagy bocsátanak rendelkezésre infrastruktúrát.
- (49) Mindazonáltal nem lehet minden esetben eleve kizárni, hogy bizonyos esetekben az intézkedések tartalmazhatnak támogatási elemeket. Például létezhetnek támogatások, amennyiben úgy tűnhet, hogy az infrastruktúrát egy előre meghatározott üzemeltetőnek biztosították, aki ezekből jogosulatlan előnyt szerez, továbbá abban az esetben, ha az értékesítési ár és a közelmúltbeli építési ár közötti indokolatlan eltérés a beszerzőt jogosulatlan előnyhöz juttatná.
- (50) Különösen abban az esetben, amikor a meglévő infrastruktúra odaítélésekor még nem tervezett kiegészítő infrastruktúrát a repülőtér-üzemeltető rendelkezésére bocsátják, az üzemeltetőnek olyan bérleti díjat kell fizetnie, amely megfelel a piaci értéknek, illetve tükrözi az új infrastruktúra költségeit és üzemeltetési idejét. Ezenkívül ha az infrastruktúra fejlesztése nem szerepelt az eredeti szerződésben, szükségessé válik az, hogy a kiegészítő infrastruktúra szorosan kapcsolódjék a meglévő infrastruktúra üzemeltetéséhez, továbbá az, hogy az üzemeltető eredeti szerződésének tárgya fennmaradjon.
- (51) Azokban az esetekben, amikor nem lehetséges kizárni az állami támogatások fennállását, az intézkedésnek bejelentés tárgyát kell képeznie. Ha a támogatás megléte megerősítést nyer, ezek a támogatások összeegyeztethetőnek nyilváníthatók, nevezetesen az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének a), b) vagy c) pontja és 59. cikkének (2) bekezdése, illetve adott esetben ezek alkalmazásáról szóló szövegek alapján. Ehhez a Hatóság főként a következőket vizsgálja meg:
- az infrastruktúra építése és üzemeltetése megfelel-e egy világosan meghatározott közérdekű célkitűzésnek (regionális fejlesztés, hozzáférhetőség stb.);
 - az infrastruktúra szükséges-e a kitűzött célhoz, és arányos-e azzal;
 - az infrastruktúra középtávon kielégítő kilátásokat biztosít-e a használat terén, nevezetesen a már meglévő infrastruktúra használatának fényében;
 - az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetéstől mentesen biztosított-e;
 - a kereskedelem fejlődése az EGT-megállapodás végrehajtásával ellentétes mértékben nem sérül-e.

⁽²¹⁾ Lásd a Bizottság 309/2002 határozata – Franciaország: légi biztonság – a 2001. szeptember 11-i támadások következtében felmerülő költségek kompenzálásáról (HL C 148., 2003.6.25.)

⁽²²⁾ Az EFTA Felügyeleti Hatóságnak a hatóságok általi földterület- és ingatlanértékesítésben foglalt állami támogatások összetevőiről szóló iránymutatásai (HL L 137., 2000.6.8. és a 26. EGT-kiegészítés 2000.6.8.). Ezek az iránymutatások a hatóságok általi földterület- és ingatlanértékesítésben foglalt állami támogatások összetevőiről szóló bizottsági közleményhez tartoznak.

⁽²³⁾ Az Európai Bizottság 1993. évi jelentése a versenypolitikáról, (402) és (403) bekezdés.

30A.4.2. Repülőtéri infrastruktúra üzemeltetéséhez nyújtott támogatások

- (52) A Hatóság elvileg úgy ítéli meg, hogy egy repülőtér üzemeltetőjének a többi gazdasági szereplőhöz hasonlóan saját forrásokból kell fedeznie a repülőtéri infrastruktúra üzemeltetésének és fenntartásának szokásos költségeit. Így e szolgáltatások bármely állami finanszírozása csökkentené a repülőtér üzemeltetőjének azon költségeit, amelyeket szokásos tevékenységei keretében rendszeresen viselnie kellene.
- (53) Az ilyen finanszírozások nem minősülnek állami támogatásnak, ha azok – az Altmark-ügyben⁽²⁴⁾ hozott ítéletben meghatározott feltételek betartása mellett – a repülőtér üzemeltetésére közszolgáltatási kötelezettségek kompenzálását jelentik. Egyéb esetekben az üzemeltetési támogatások működési célú állami támogatásoknak tekintendők. Amint ezeknek az iránymutatásoknak a 30A.3.1. szakasza rámutat, az ilyen támogatások csak – a hátrányos helyzetű régiókban – a 61. cikk (3) bekezdésének a) vagy c) pontja alapján, bizonyos feltételek mellett nyilváníthatók az EGT-megállapodással összeegyeztethetőnek, vagy a 59. cikk (2) bekezdése alapján, amennyiben eleget tesznek egyes olyan feltételeknek, amelyek biztosítják azt, hogy szükségesek valamely általános gazdasági érdekű szolgáltatás üzemeltetéséhez, és nem befolyásolják a kereskedelem fejlődését a szerződő felek érdekeivel ellentétes mértékben.
- (54) Az EGT-megállapodás 59. cikke (2) bekezdésének alkalmazása tekintetében, amint ezen iránymutatások 31. pontja rámutat, a Szerződés 86. cikke rendelkezéseinek a közszolgáltatási kompenzációként nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló, 2005. július 13-i bizottsági határozat a D kategóriába tartozó repülőtereknek nyújtott, állami támogatásnak minősülő közszolgáltatási kompenzációkat összeegyeztethetőnek tekinti, bizonyos feltételek mellett⁽²⁵⁾.
- (55) Ennek érdekében a Hatóság ellenőrzi majd, hogy a repülőteret ténylegesen megbízták-e általános gazdasági érdekű szolgáltatás ellátásával, és azt, hogy a kompenzáció összege nem haladja-e meg a közszolgáltatási kötelezettség ellátása során felmerült költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket és az ésszerű hasznot.
- (56) A repülőtér közszolgáltatási feladatokkal történő megbízásának egy vagy több hivatalos dokumentum tárgyát kell képeznie, amelyek formáját az egyes EFTA-államok határozhatják meg. Ezeknek a jogszabályoknak minden, a közszolgáltatáshoz kapcsolódó speciális költségek megállapításához szükséges információt tartalmazniuk kell, és különösen a következőket kell pontosan meghatározniuk:
- a közszolgáltatási kötelezettség pontos jellege;
 - az érintett üzemeltetők és terület;
 - a repülőtérnek megítélt valamennyi különleges vagy kizárólagos jog jellege;
 - a kompenzáció számításának, ellenőrzésének, felülvizsgálatának módja,
 - az esetlegesen túlzott vagy nem elégséges mértékű kompenzáció elkerülésének módjai, és ebben az esetben a kijavítás módjai.
- (57) A kompenzáció összegének kiszámításakor a figyelembe veendő költségeknek és bevételeknek az általános gazdasági érdekű szolgáltatás teljesítéséhez kapcsolódó költségek és bevételek összességét tartalmazniuk kell. Amennyiben az érintett repülőtér-üzemeltető egyéb, ezen általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó különleges vagy kizárólagos jogokkal rendelkezik, az ezekből származó jövedelmeket szintén figyelembe kell venni. Következésképpen átlátható számviteli rendszert kell alkalmazni, és az üzemeltető különböző tevékenységeinek könyvelését külön kell választani egymástól⁽²⁶⁾.

30A.4.3. A repülőtéri szolgáltatásokhoz nyújtott támogatások

- (58) A földi kiszolgálás évi 2 milliós küszöböt meghaladó utas esetén – a 96/67/EK irányelv⁽²⁷⁾ értelmében – a verseny előtt nyitott kereskedelmi tevékenység. Földi kiszolgálást biztosító szolgáltatóként eljáró repülőtér-üzemeltető alkalmazhat eltérő díjtételeket a légitársaságoknak számlázott kiszolgálási díjak esetében, ha ezek az eltérő díjtételek a nyújtott szolgáltatások jellegéhez vagy nagyságrendjéhez kapcsolódó költségekben mutatkozó eltéréseket tükrözik⁽²⁸⁾.

⁽²⁴⁾ Lásd: 16. lábjegyzet.

⁽²⁵⁾ A határozatot még nem illesztették be az EGT-megállapodásba. Beillesztése után a nagyobb repülőtereknek (A, B, C kategória) nyújtott, állami támogatásnak minősülő, vagy e határozat kritériumait és feltételeit nem teljesítő bármely közszolgáltatási kompenzációnak bejelentés és eseti vizsgálat tárgyát kell képeznie.

⁽²⁶⁾ Bár a közlekedési ágazatban nem alkalmazható, a közszolgáltatási kompenzáció formájában nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatások 18.C. fejezete eligazítást adhat a [még közzé nem tett] (55)–(57) bekezdés alkalmazására vonatkozóan. Ezen iránymutatások összhangban vannak a közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabállyal (HL C 297, 2005.11.29., 4. o.)

⁽²⁷⁾ A Tanács 1996. október 15-i 96/67/EK irányelve a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (HL L 272., 1996.10.25.), mely az EGT-megállapodás XIII. melléklete 64.c) pontjába a 2000. október 2-i 79/2000 vegyesbizottsági határozat (HL L 315., 2000.12.14., 20. o. és az 59. EGT-kiegészítés, 2000.12.14.) révén került beépítésre.

⁽²⁸⁾ A Ryanair Charleroi repülőtéri esetére vonatkozó eljárás megindításáról szóló európai bizottsági határozat 85. pontja szerint: »Ami a földi kiszolgálás költségeit illeti, a Bizottság megítélése szerint méretgazdaságról beszélhetünk, amint a repülőtér egy felhasználója nagymértékben igénybe veszi egy vállalat földi kiszolgálási szolgáltatásait. Nem meglepő ugyanis, hogy az egyes társaságokra alkalmazott díjak alacsonyabbak az általános díjszabásnál, amennyiben az e társaságok által igényelt szolgáltatás kevesebb, mint más ügyfelek esetében.»

- (59) A 2 milliós küszöbérték alatti utasforgalom esetén a szolgáltatóként eljáró repülőtér-üzemeltető a különböző bevételi forrásai és a tisztán kereskedelmi tevékenységei (mint például a földi kiszolgálással kapcsolatos tevékenység és a parkolóüzemeltetés) közötti veszteségeket kompenzálhatja, azon állami források kivételével, amelyeket repülőtéri hatóságként vagy általános gazdasági érdekű szolgáltatás üzemeltetőjeként ítélnék számára oda. Mindazonáltal a földi kiszolgálással kapcsolatos tevékenység esetében a hiányzó versenyhelyzet miatt különösen ügyelnie kell arra, hogy ne hájon át nemzeti vagy EGT-megállapodásbeli rendelkezéseket, és főként ne teremtsen az EGT-megállapodás 54. cikkével ellentétes, erőfölénnyel való visszaélést (az említett cikk például megtiltja az EGT-megállapodás hatálya alá tartozó területen vagy annak egy jelentős részén erőfölénnyel rendelkező vállalkozásoknak, hogy a különböző légitársaságok tekintetében egyenértékű szolgáltatásokért egyenlőtlen feltételeket alkalmazzanak azáltal, hogy ennél fogva versenyhátrányba kényszerítik azokat).
- (60) E 2 millió utasban megállapított küszöbérték felett a földi kiszolgálási tevékenységnek tudnia kell önmagát finanszírozni, nem pedig a repülőtér olyan egyéb kereskedelmi bevételei révén kell kereszttámogatásban részesíteni, mint az állami források, amelyeket repülőtéri hatóságként vagy általános gazdasági érdekű szolgáltatás üzemeltetőjeként ítélnék számára oda.

30A.5. Indulási támogatások

30A.5.1. Célkitűzések

- (61) A kis repülőterek általában nem rendelkeznek elegendő utasszámmal ahhoz, hogy elérjék a kritikus méretet és a megtérülési küszöböt.
- (62) A megtérülési küszöböt illetően nem léteznek abszolút számok. A Régiók Bizottsága évi másfél milliós utasforgalomra becsüli azt, míg a Cranfield egyetem már említett tanulmánya, mely két számadatot is előrejelez (évi 500 000 vagy egymillió utast), eltéréseket mutat az országok és a repülőterek megszervezési módjának tekintetében⁽²⁹⁾.
- (63) Ha egyes regionális repülőterek akkor tudnak jó teljesítményt produkálni, amikor a közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítő légitársaságok megfelelő számú utast szállítanak⁽³⁰⁾, vagy amikor a hatóságok szociális jellegű támogatási programokat vezetnek be, a társaságok a bevált, kedvező helyen fekvő csomópontokat részesítik előnyben, amelyek gyors csatlakozási lehetőséget kínálnak, van állandó ügyfélkörük, és olyan résidőkkel rendelkeznek, melyeket fenn kívánnak tartani. Ezenkívül a repülőtéri és légiközlekedési politikák és beruházások évek óta gyakran a nagy nemzeti városokra összpontosították a forgalmat.
- (64) Következésképp a légitársaságok nem mindig képesek arra – hacsak erre külön nem ösztönzik őket –, hogy vállalják az ismeretlen és még ki nem próbált repülőterekről indított útvonalak kockázatát. Ezért a Hatóság elfogadhatja, hogy a légitársaságoknak nyújtott állami támogatások bizonyos feltételek melletti ideiglenes fizetését, ha ez új útvonalak létrehozására vagy új járatsűrűség kialakítására, továbbá olyan számú utas vonzására ösztönzi őket, amely a későbbiek során korlátozott időtartamon belül biztosítja számukra a megtérülési küszöböt. A Hatóság gondoskodik arról, hogy az ilyen támogatások ne részesítsék előnyben a nemzetközi forgalom és verseny előtt már nagymértékben nyitott nagy repülőtereket.
- (65) Figyelembe véve azonban az intermodalitásra és az infrastruktúra használatának optimalizálására vonatkozó általános célkitűzést, nem lesz lehetséges olyan új légi útvonalra indulási támogatást nyújtani, amelyhez létezik megfelelő nagy sebességű vasúti összeköttetés.
- (66) Az Európai Bizottság a legkülső régiók harmonikus fejlődésére vonatkozóan iránymutatásokat⁽³¹⁾ állapított meg. Fejlesztési stratégiájuk három fő tengelye a következő: a régiók megközelíthetőségi nehézségeinek csökkentése, versenyképességük javítása és regionális beilleszkedésük előmozdítása az európai gazdaságtól való távolságuk hatásainak csökkentése érdekében.
- (67) Az Európai Bizottság ezért elfogadja, hogy az útvonalak legkülső régiókból történő indítására nyújtott támogatásokra rugalmasabb összeegyeztethetőségi kritériumok vonatkozhatnak, nevezetesen a támogatások intenzitása és időtartama tekintetében, és nem emel kifogást az ilyen támogatások tekintetében a szomszédos harmadik országoknak nyújtandó szolgáltatások esetében.

A Hatóság úgy véli, hogy a támogatások intenzitása és időtartama tekintetében hasonló rendelkezések is megengedettek az EGT megállapodás 61. cikke (3) bekezdésében említett régiók és az alacsony népsűrűségű régiók esetében.

⁽²⁹⁾ A »Study on Competition between airports and the application of State Aid Rules« (Tanulmány a repülőterek közötti versenyről és az állami támogatásokról szóló szabályok alkalmazásáról) című jelentés, Cranfield University, 2002. szeptember, 5.33. és 6.11. pontok.

⁽³⁰⁾ Ibid. 5–27. pontok: »Bizonyos mértékig a légi szolgáltatások közszolgáltatási kötelezettség keretén belül történő támogatása úgy tekinthető, mint az egy adott repülőtérnek nyújtott közvetett támogatás.«

⁽³¹⁾ A legkülső régiók megerősített partnerségéről szóló, 2004. május 26-i [COM(2004) 343 végleges] és 2004. augusztus 6-i [SEC(2004) 1030] bizottsági közlemények.

30A.5.2. Összegeztethetőségi kritériumok

- (68) A tevékenység indításához nyújtott pénzügyi ösztönzők – azon esetek kivételével, amikor a hatóságok piacgazdasági magánbefektetőként járnak el (lásd a 30A.3.2.4. szakaszt) – előnyöket biztosítanak a kedvezményezett társaságoknak, és ezáltal közvetlenül torzulást idézhetnek elő a társaságok között, amennyiben csökkentik a kedvezményezettek működési költségeit.
- (69) Közvetve is befolyásolhatják a repülőterek közötti versenyt azáltal, hogy elősegítik a repülőterek fejlődését, vagy egy társaságot arra ösztönöznek, hogy az egyik repülőtérrel egy másikra helyezze át tevékenységét, valamint arra, hogy egy légi útvonalat egy EGT repülőtérrel egy regionális repülőtérre helyezzen át. Ennél fogva szokásosan állami támogatásnak minősülnek, és a Hatósághoz intézett bejelentés tárgyát kell képezniük.
- (70) Tekintettel a fent említett célkitűzésekre és azokra a számottevő nehézségekre, amelyeket egy új útvonal indítása okozhat, a Hatóság jóváhagyhat ilyen támogatásokat, amennyiben azok eleget tesznek a következő feltételeknek:
- Kedvezményezettek: a légifuvarozók közösségi engedélyezéséről szóló 2407/92/EGK tanácsi rendelet⁽³²⁾ értelmében az EGT megállapodás szerződő feleinek egyike által kibocsátott érvényes működési engedéllyel rendelkező légifuvarozóknak nyújtanak támogatást.
 - Regionális repülőterek: a támogatásokat a C és D kategóriába tartozó regionális repülőtereket egy másik EGT-repülőtérrel összekötő útvonalakra folyósítják. A nemzeti repülőterek (B kategória) közötti útvonalakra nyújtott támogatások csak kivételes esetben tervezhetők, nevezetesen akkor, ha a két repülőtér egyike hátrányos helyzetű régióban található.
 - Új útvonalak: a támogatások csak a nettó utasszám növekedését előidéző – a fent meghatározottak szerinti – új útvonalak vagy új járatsűrűség bevezetésére vonatkoznak⁽³³⁾.

Nem szükséges, hogy a támogatások ösztönözzék azt, hogy a forgalom egyszerűen áthelyeződjék egy útvonallalról vagy légitársaságtól egy másikhoz. Különösen nem járhatnak indokolatlan forgalomelatereléssel az ugyanazon városban, ugyanazon agglomerációban⁽³⁴⁾ vagy ugyanazon repülőtérrendszerben⁽³⁵⁾ található, ugyanazon vagy hasonló úticélt kiszolgáló, ugyanolyan feltételekkel, egy másik repülőtérrel induló meglévő járatok sűrűsége és életképessége tekintetében. Egy új légi útvonalra sem nyújtható indulási támogatás, ha ezen az útvonalon már – ugyanazon kritériumok mellett – üzemel hasonló, nagy sebességű vasúti szolgáltatás.

A Hatóság nem fogadja el azokat a visszaéléseket, amelyekben egy társaság az indulási támogatások ideiglenes jellegét próbálja megkerülni azáltal, hogy egy támogatott útvonalat egy állítólag új, de hasonló szolgáltatást nyújtó útvonallal helyettesít. Nevezetesen olyan légitársaságnak nem nyújtható támogatás, amely egy adott útvonalra biztosított támogatás felhasználása után egy ugyanazon városban vagy agglomerációban, illetve repülőtérrendszerben található másik repülőtérrel kiinduló, ugyanazon vagy hasonló úti célt kiszolgáló konkurens útvonalra törekszik támogatást szerezni. Mindazonáltal a támogatás folyósítása során az ugyanazon repülőtérrel kiinduló és legalább azonos számú utasforgalmat eredményező, valamely útvonalnak egy másik útvonallal történő egyszerű helyettesítése nem kérdőjelezi meg a teljes időszakra fizetendő támogatás további folyósítását, azaz a kikötéssel, hogy ez a helyettesítés nem akadályozza a támogatást lehetővé tevő egyéb kritériumok betartását.

- Időbeli életképesség és idővel csökkenő támogatás: a támogatott útvonalnak idővel életképesnek kell bizonyulnia, azaz közfinanszírozás nélkül legalább a saját költségeit kell fedeznie. Az indulási támogatásoknak ezért csökkenőnek és időben korlátozottaknak kell lenniük.
- Az útvonal indításához kapcsolódó pótlólagos költségek kompenzálása: a támogatás összegének szorosan kapcsolódnia kell azokhoz a pótlólagos költségekhez, amelyek az új útvonal indításához vagy az új járatsűrűség bevezetéséhez kapcsolódnak, és amelyeket a légifuvarozónak a járat üzemeltetése során már nem kell viselnie. Ezek a költségek többek között azokat a marketing- és reklámkidadásokat foglalják magukban, amelyek az új útvonal megismertetése érdekében kezdetben szükségesek; magukban foglalhatják azokat az installációs költségeket, amelyeket az útvonal indítása miatt az érintett regionális repülőtér telephelyén a légitársaság visel, amennyiben a C vagy a D kategóriába tartozó repülőterekről van szó, és ha ezen költségek még nem képezték támogatás tárgyát. Ezzel ellentétben a támogatás nem irányulhat olyan szokványos működési költségekre, mint a repülőgépek bérlete vagy értékcsökkenése, az üzemanyag, a repülőszemélyzet bére, a repülőtéri ráfordítások, a kiszolgálási költségek (catering). A támogatható költségek fennmaradó részének a rendes piaci viszonyok között elért tényleges költségeknek kell megfelelniük.
- Intenzitás és időtartam: a csökkenő támogatás legfeljebb hároméves időtartamra nyújtható. A támogatás összege egyetlen évben sem haladhatja meg az adott év támogatható költségeinek 50 %-át, és a teljes támogatás a támogatható költségek átlag 30 %-át.

⁽³²⁾ A Tanács 1992. július 23-i 2407/92/EGK rendelete a légifuvarozók közösségi engedélyezéséről (HL L 240., 1992.8.24.), 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.) révén került beépítésre.

⁽³³⁾ Ez különösen az időszakos útvonalról állandó útvonalra való, illetve egy nem naponta közlekedő járatsűrűségről legalább naponta közlekedő járatsűrűsége való áttérésre vonatkozik.

⁽³⁴⁾ A Tanács 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.) révén épült be.

⁽³⁵⁾ A Tanács a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló 2408/92/EGK rendelete (HL L 240., 1992.8.24., 8. o.) 2.cikkének m) pontja szerint, 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.) révén épült be.

A hátrányos helyzetű régiókból, azaz a 61. cikk (3) bekezdése a) pontjában meghatározott régiókból és az alacsony népsűrűségű régiókból kiinduló útvonalak esetében csökkenő támogatás legfeljebb öt éves időtartamra nyújtható. A támogatás összege egyik évben sem haladhatja meg az adott év támogatható költségeinek 50 %-át, és a teljes támogatás nem haladhatja meg a támogatható költségek átlag 40 %-át. Amennyiben a támogatást öt évig nyújtják, a támogatás az első három év során támogatható költségek 50 %-áig tartható fenn.

Az útvonal indításához valamely társaságnak nyújtott támogatás időtartama minden esetben számottevően rövidebb, mint az az időtartam, ameddig a társaság a szóban forgó repülőtérről kiindulva vállalja tevékenységeinek végzését, a (70) bekezdés i) pontjában említett üzleti tervben meghatározottak szerint. Ezenkívül a támogatást meg kell szüntetni az utasokat érintő célkitűzés elérését vagy az útvonal jövedelmezőségének megvalósulását követően, még abban az esetben is, ha ez az eredetileg tervezett időtartam vége előtt következik be.

- g) Az útvonal fejlődésével való kapcsolat: a támogatás kifizetésének a szállított utasszám tényleges alakulásához kell kapcsolódnia. Annak érdekében, hogy a támogatás továbbra is ösztönző jellegű maradjon, valamint a felső határértékek módosulását el lehessen kerülni, az utasonkénti egységösszegnek például a forgalom tényleges növekedésének függvényében csökkennie kell.
- h) Megkülönböztetés-mentes odaítélés: minden olyan állami hatóság, amely egy társaságnak – akár repülőtéren, akár nem repülőtéren keresztül – új útvonal indításához támogatások odaítélését tervezi, elegendő határidőn belül és kellő nyilvánosság mellett tervét közzé kell tennie annak érdekében, hogy minden érdekelt légitársaság felajánlhassa szolgáltatásait. Ennek a tájékoztatásnak nevezetesen az útvonal leírását, továbbá a támogatások összege és időtartama tekintetében objektív leírásokat kell tartalmaznia. A közbeszerzésekre és koncessziókra vonatkozó szabályokat és alapelveket – amennyiben azok alkalmazandók – be kell tartani.
- i) többi útvonalra gyakorolt hatás és üzleti terv: minden olyan légitársaságnak, amely indulási támogatást nyújtani kívánó állami hatóságnak kínál szolgáltatást, pályázata benyújtásakor olyan üzleti tervet kell beadnia, amely huzamosabb időn keresztül ismerteti az útvonalnak a támogatás megszűnését követő életképességét. A köztesület az indulási támogatás odaítélése előtt az új útvonalnak a konkurens útvonalakra gyakorolt hatásáról hatásvizsgálatot folytat.
- j) Nyilvánosság: Az EFTA-államok gondoskodnak arról, hogy minden évben minden repülőtér vonatkozásában közzétételre kerüljön a támogatott útvonalak jegyzéke, amely mindegyik útvonal esetében tartalmazza a közfinanszírozás forrását, a kedvezményezett társaságot, a kifizetett támogatások összegét, valamint az érintett utasok számát.
- k) Jogorvoslat: a 89/665/EGK és a 92/13/EGK, úgynevezett »közbeszerzési« irányelvekben lefektetett jogorvoslati eljárások mellett ⁽³⁶⁾, amikor azokat alkalmazni kell, az EFTA-államok szintjén jogorvoslati eljárásokat kell meghatározni annak érdekében, hogy a támogatások odaítélésekor ne forduljon elő diszkrimináció.
- l) Szankciók: szankcionáló mechanizmusokat kell alkalmazni arra az esetre, ha egy légitársaság a támogatás kifizetések nem teljesíti egy repülőtér vonatkozásában vállalt kötelezettségeit. A támogatás visszatérítésének vagy a fuvarozó által kezdetben letétbe helyezett biztosíték lefoglalásának rendszere lehetővé teszi a repülőtér számára annak biztosítását, hogy a légitársaság teljesítse vállalt kötelezettségeit.
- (71) Halmazás: az indulási támogatások egy útvonal üzemeltetésére nyújtott egyéb támogatástípusokkal – mint a bizonyos utaskategóriáknak szociális célból nyújtott támogatások vagy a közszolgáltatási feladatok ellátásához nyújtott pénzügyi kompenzáció – nem kombinálhatók. Továbbá az ilyen támogatások akkor sem ítélték oda, ha – a 2408/92/EGK rendelet ⁽³⁷⁾ 4. cikke és különösen annak (1) bekezdése d) pontja értelmében – az egy útvonalhoz való hozzáférést egyetlen légitársaságra korlátozták. Az arányosság szabályainak megfelelően más, ugyanazon kiadások fedezésére szolgáló támogatásokkal sem halmazhatók, akkor sem, ha azokat egy másik tagállamban fizetik ki.
- (72) Az útvonalak indítására nyújtott támogatásokról értesíteni kell a Hatóságot. A Hatóság felkéri az EFTA-államokat arra, hogy inkább az indulási támogatási programokról, mint az egyedi támogatásokról értesítsék, mivel ezek fokozottabb területi kohéziót tesznek lehetővé az EGT-megállapodás hatálya alá eső területeken. A Hatóság eseti alapon megvizsgálhatja egy olyan támogatást vagy támogatási programot, amely ugyan teljes egészében nem tesz eleget az előzőekben ismertetett kritériumoknak, de hasonló végeredményhez vezethet.

⁽³⁶⁾ Az EGT-megállapodás XVI. melléklete 5. pontjába átvett, az árubeszerzésre és az építési beruházásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélésével kapcsolatos jogorvoslati eljárás alkalmazására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról szóló, 1989. december 21-i 89/665/EGK tanácsi irányelv (HL L 395., 1989.12.30., 33–35. o.). Az EGT-megállapodás XVI. mellékletének 5.a) pontjában 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.) révén átvett, a vízügyi, energiaipari, szállítási és távközlési ágazatokban működő vállalkozások beszerzési eljárásairól szóló közösségi szabályok alkalmazására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról szóló, 1992. február 25-i 92/13/EGK tanácsi irányelv (HL L 76., 1992.3.23., 14–20. o.)

⁽³⁷⁾ Lásd: 1. lábjegyzet.

30A.6. Korábbi jogellenes támogatások kedvezményezettjei

- (73) Amennyiben egy jogellenes támogatást, amelynek tárgyában a Hatóság egy visszafizetési megbízásra kiterjedő elutasító határozatot fogadott el, egy társaságnak odaítéltek, és a visszafizetés nem a felüyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve II. részének 14. cikke alapján történt, valamennyi repülőtéri infrastruktúrára irányuló támogatás vagy indulási támogatás értékelésénél mind a korábbi és az új támogatás halmozott hatását figyelembe kell vennie, mind pedig azt, hogy a korábbi támogatást nem térítették vissza⁽³⁸⁾.

30A.7. A felüyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve I. része 1. cikkének (1) bekezdésében említett megfelelő intézkedések

- (74) A felüyeleti és bírósági megállapodás 1. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Hatóság javasolja, hogy az EFTA-államok módosítsák az ezen iránymutatások által érintett állami támogatásokra vonatkozó fennálló programjaikat, hogy megfelelőségüket legkésőbb 2007. június 1-jéig biztosítsák. Az EFTA-államoknak a javaslatok elfogadását 2006. június 1. előtt írásban kell megerősíteniük.
- (75) Ha egy EFTA-állam az elfogadást e határidő lejártáig írásban nem erősíti meg, a Hatóság a felüyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve II. része 19. cikkének (2) bekezdését alkalmazza, és amennyiben szükséges, kezdeményezi az e cikkben megállapított eljárást.

30A.8. A kérelem benyújtásának időpontja

- (76) Ezek az iránymutatások azután lépnek életbe, hogy a Hatóság elfogadta őket. A Hatóság által ezen időpont előtt nyilvántartásba vett bejelentések vizsgálata az bejelentések időpontjában hatályban lévő szabályok fényében történik.

A Hatóság jelen iránymutatások alapján meg fogja vizsgálni az engedélye nélkül – tehát a felüyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve I. része 1. cikkének (3) bekezdésével ellentétes módon – nyújtott, a repülőtéri infrastruktúra finanszírozására irányuló valamennyi támogatás vagy indulási támogatás összeegyeztethetőségét, amennyiben a támogatás folyósítása az iránymutatások elfogadása után kezdődött. A többi esetben a Hatóság az értékelést a támogatás folyósításának kezdetekor alkalmazandó szabályok alapján végzi.

- (77) A Hatóság tájékoztatja az EFTA-államokat és az érdekelt feleket arról, hogy ezen iránymutatások alkalmazását az alkalmazásuk időpontját követő négy évben mélyrehatóan szándékozik értékelni. Egy ilyen tanulmány eredményei az iránymutatások felülvizsgálatára kényszeríthetik a Hatóságot.

⁽³⁸⁾ Lásd a C-355/95 P sz. *Textilwerke Deggendorf kontra Bizottság* ügy EBHT 1997., I-2549. o.”