



Brüsszel, 2020.09.14
C(2020) 6298 final

PUBLIC VERSION

This document is made available for
information purposes only.

**Tárgy: SA.57109 (2020/N) számú állami támogatás – Magyarország
A Debrecen International Airport Kft.-nek nyújtandó működési
támogatás**

Tisztelt Miniszter Úr!

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) A magyar hatóságok 2020. július 21-én kelt levelükben a debreceni repülőtér üzemben tartójának, a Debrecen International Airport Kft.-nek (a továbbiakban: „repülőtér” vagy „Debrecen repülőtér”) nyújtandó működési támogatást jelentettek be a Bizottságnak. A bejelentést a Bizottság SA.57109 ügyszámon iktatta.

2. AZ INTÉZKEDÉS RÉSZLETES ISMERTETÉSE

2.1. A kedvezményezett

- (2) A Debrecen repülőtér 7 km-re található Debrecen városától, amely lakossága alapján Magyarország második legnagyobb városa és egy kevésbé fejlett régió, az Észak-Alföld legnagyobb városa.
- (3) A Debrecen repülőtér tulajdonosa Debrecen Önkormányzata, az üzemben tartója pedig a Debrecen International Airport Kft. (a továbbiakban: „üzemben tartó” vagy „repülőtér-üzembentartó”).
- (4) 2018 óta az üzemben tartó többségi tulajdonosa Debrecen Önkormányzata, amely közvetlenül rendelkezik a részvénnyek 49,8%-ával, valamint közvetett módon további 25,02%-kal rendelkezik a 100%-ban önkormányzati tulajdonban lévő eszközközvetítő társaságon, a Debreceni Vagyonkezelő Zrt.-n (a továbbiakban: DV

SZIJJÁRTÓ Péter

Külgazdasági és külügyminiszter

Bem rkp. 47.

HU-1027 Budapest

MAGYARORSZÁG

Zrt.) keresztül. A fennmaradó 25,02% tulajdonosa egy magán ingatlankezelő társaság, az AIRPORT DEBRECENI HOLDING Vagyonkezelő Kft. (a továbbiakban: AD Holding Kft.)¹.

- (5) A repülőtér üzemeltetése egy 75 évre szóló (további 25 évvel meghosszabbítható) koncessziós szerződésen alapszik, amely 2011-ben indult. A repülőtér-üzembentartója szerződésben kötelezettséget vállalt a Cívis Ház Zrt.² részére lízingdíj, illetve Debrecen Önkormányzata részére üzemeltetési díj megfizetésére. A magyar hatóságok jelezték, hogy a díj szerkezete értelmezhető „automatikus indexálási” mechanizmusként, amely többek között szolgál a nyereség felső határértékének megállapítására/nyereség megosztására³.
- (6) A repülőtér csupán 2004 óta üzemel nemzetközi kereskedelmi repülőtérként, mivel korábban katonai bázis volt. 2012-ben indult a menetrendszerű járatok üzemeltetése különböző európai városokba, és a charterjáratok üzemeltetése is bővült ebben az időben.
- (7) A Debrecen repülőtérnek 2019 novembere óta több menetrendszerű járata van, a Debrecen – London Luton útvonal a legforgalmasabb (körülbelül heti 8 felszállás), amelyet Dortmund, Doncaster-Sheffield, Bázél, Moszkva és mások követnek. A repülőtér szezonálisan charterjáratokat is kínál. 2019-ben a legnépszerűbb úti célok Burgasz, Antalya, Gurdaka, Zákinthosz és Erfurt voltak. Ezek az útvonalakon a járatok többnyire június és szeptember között vehetők igénybe, és elsősorban turisztikai a céljuk.
- (8) A Magyarország által szolgáltatott adatok szerint a repülőtér 2019-ben 579 570 utast szolgáltat ki, ami növekedés a 2018. évi 382 695, illetve a 2017. évi 318 342 utashoz képest. A 2012-es első menetrendszerű nemzetközi járat óta az utasok száma fokozatosan nőtt. A Covid19-válságot megelőző üzleti terv alapján a forgalom jelentős növekedését várták 2019–2023 között, a forgalom több mint duplázódásával 2023-ig⁴.
- (9) A Debrecen repülőtérhez legközelebb eső repülőtér a Nagyvárad repülőtér Romániában. Távolsága a Debrecen repülőtértől gépjárművel körülbelül 80 km, az út pedig legalább 1 óra 20 percre tart. Nincs más olyan repülőtér, amely egy 100 kilométeres körzeten belül vagy gépjárművel 60 perc utazással töltött időn belül található⁵. A magyar hatóságok előterjesztették, hogy elsősorban azért, mert

¹ 2018-ig az AD Holding Kft.-n keresztül a Xanga Group rendelkezett a repülőtér-üzembentartó részesvényeinek 74,98%-ával, 25,02%-ával pedig a DV Zrt.

² A Cívis Ház tulajdonában állnak a Debrecen repülőtér egyes vagyontárgyai, valamint a Debrecen repülőtér infrastruktúráját kezeli. A repülőtér üzemeltetésében nem vesz részt.

³ Amennyiben az utasok száma és a repülőtér-üzembentartójának bevételei nőnek, a lízingdíj és az üzemeltetési díj fizetendő teljes összege is nő.

⁴ Az eredeti üzleti terv szerint a forgalom 2023-ra elérte volna az 1,5 millió utast. Ez 26,84%-os átlagos éves növekedés rátát (CAGR) jelent. Mivel 2012–2019 között az átlagos éves növekedési ráta 42,85% volt (az utasszám a 2012. évi 47 736-ról 2019-ben 579 570-re nőtt) a Covid19-világjárvány előtt becsült növekedési ráta ugyan magas, de nem tekinthető valószínűtlennek.

⁵ Magyarország továbbá azt is előterjesztette, hogy még hosszabb lenne a menetidő busszal (körülbelül 2 óra plusz idő a határellenőrzésnél) és vonattal (körülbelül 2 óra 45 perc – 3 óra 15 perc és naponta mindössze egy közvetlen járat).

az út egy külső schengeni határ átlépésével jár, Debrecen és Nagyvárad között a tényleges menetidő a gyakorlatban jelentősen hosszabb lehet, mint 1 óra 20 perc. Magyarország szerint a határátkelőkön az előre nem látható késedelmek kockázata sok potenciális utast visszatart attól, hogy a határon túli repülőtérrel foglaljon repülőutat. Továbbá Magyarország azt is állítja, hogy a két repülőtér célállomásai és üzleti tervei nagyon eltérnek. A nagyváradi egy kis regionális repülőtér Bukarestbe irányuló belföldi járatokkal és szezonális charterjáratokkal, míg a Debrecen repülőtér a rendszeres nemzetközi járatokra összpontosít⁶.

2.2. Az intézkedés célja

- (10) Magyarország szerint a Debrecen repülőtér létfontosságú a régió összeköttetésének biztosításához, valamint a Hajdú-Bihar megyei és a környező megyék lakosainak, továbbá külföldi hallgatók, üzleti utazók és turisták mobilitásának növeléséhez, mivel nincs nagy sebességű vasúti vagy tengeri összeköttetése. Ezenkívül a Debrecen repülőtér üzemben tartása a régió lakosainak vonzó alternatívát kínál a Budapest repülőtér mellett, főként az utazás idejének és összköltségének csökkentésével.
- (11) Ugyanakkor Magyarország álláspontja szerint a Debrecen repülőtér segíthet a légiforgalmi torlódások elleni küzdelemben a szűkös kapacitással rendelkező Budapest repülőtér alternatívájaként, többek között vészhelyzetekben is.
- (12) Végül, az Észak-Alföld régió fejlődését is elősegíti a repülőtér, amely régió a periférikus elhelyezkedése és kevés közlekedési összeköttetése miatt az EU egyik legkevésbé fejlett régiójává vált. Ezért Magyarország azzal érvel, hogy a repülőtér több módon is hozzájárul a régió fejlődéséhez, többek között közvetlen és közvetett munkahelyteremtéssel, a munkavállalók fokozottabb költekezése által kiváltott hatásokkal és általánosságban véve a terület több turizmussal és kiegészítő beruházásokkal összefüggő gazdasági növekedésével.

2.3. A támogatás összege és odaítélése

- (13) A bejelentett működési támogatás célja a repülőtér működésfinanszírozási hiányának fedezése. A támogatást a 2019. január 1. és 2024. április 3. közötti időszakra tervezik.
- (14) A Covid19-világjárvány kitörése előtt Magyarország által benyújtott üzleti terv szerint a repülőtér működési támogatás nélkül a 2019 és 2024 közötti 5 éves időszak alatt veszteségesen működne. A magyar hatóságok úgy vélik, hogy a veszteséges működés miatt nem valószínű, hogy a Debrecen repülőtér hosszú távú kölcsönökhöz juthatna piaci kamatlábon és azokat vissza tudná fizetni, de a kevésbé torzító hatású közpolitikai intézkedések (például állami kölcsönök, állami garanciák vagy kedvezményes kamatlábak) sem nyújtanának megvalósítható alternatívát a tervezett közvetlen támogatással szemben. Ami egy lehetséges – például a Debreceni Önkormányzat általi – részesedésszerzést vagy tőkeemelést illeti, Magyarország szerint nincs olyan magánbefektető, aki rövid távon (azaz legalább 2024-ig) érdeklődne egy befektetés a Debrecen repülőtérbe.

⁶ A Debrecen repülőtér vonzáskörzetét illetően lásd még az SA.46378 sz. ügyről szóló 2017.12.18-i bizottsági határozat (Modernisation of Debrecen International Airport), HL C 78., 2019.3.1., 1. o. (12)–(15) preambulumbekzdését.

- (15) Magyarország úgy véli, hogy működési támogatás nélkül a repülőtérnek főleg az üzemeltetés magas állandó költségei miatt a charterjáratok korlátozott szezonális üzemeltetésére kellene visszaállnia, hosszú távon pedig akár teljesen be kellene zárnia. Egy ilyen helyzet kedvezőtlen hatással lenne a régió összeköttetéseire és gazdasági fejlődésére.
- (16) A Covid19 előtti, fent említett üzleti terv szerint a repülőtér működése várhatóan 2024-re érte volna el a működési jövedelmezőséget az alábbiak kombinációjának köszönhetően: az utasforgalom növekedése, a növekvő bevételek és a költséghatékonyság fokozását szolgáló intézkedések (ideértve a repülőtér korszerűsítését is), valamint a meglévő reptéri illetékek felülvizsgálata. A magyar hatóságok szerint azonban előterjesztették, hogy a Covid19-járvány kitörése és az azzal kapcsolatos válság miatt a légi közlekedési ágazatban a 2019-es üzleti terv már nem hitelt érdemlő. 2020 áprilisában a Debrecen repülőtér forgalma tulajdonképpen leállt (ami jelentős bevételkiesést okozott), ez pedig a jövőbeli üzemelést illetően nagyon bizonytalan helyzetet eredményezett. Magyarország szerint jelen körülmények között rendkívül nehéz kellően megbízható becsléseket készíteni az utasforgalom, valamint a járulékos költségek és bevételek alakulásáról. Ezért a Légi közlekedési iránymutatás⁷ 122. pontját kell alkalmazni, amely szerint kivételes körülmények között a maximális támogatási összeg kiszámítható az átmeneti időszak (2009–2013) kezdetén fennálló kezdeti működésfinanszírozási hiány alapján. Az 1. táblázat összefoglalja a kezdeti működésfinanszírozási hiány vonatkozásában Magyarország által benyújtott számításokat.

1. táblázat: A maximális működési támogatás összegének kiszámítása a kezdeti finanszírozási hiány alapján

Kiigazított EBITDA (kamatok, adózás és értékcsökkenési leírás előtti eredmény)⁸	Működésfinanszírozási hiány (HUF, 2014.4.4-i érték)
2009	– 341 789 139
2010	– 523 497 743
2011	– 327 716 660
2012	– 214 664 480
2013	– 303 197 043
Kezdeti működésfinanszírozási hiány	
2014.4.4-i érték (az átmeneti időszak kezdete)	– 3 42 173 013
2019.12.23-i érték (a támogatási kérelem benyújtásának napja)	– 521 971 007

⁷ A Bizottság közleménye – Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról, HL C 99., 2014.4.4., 3. o.

⁸ A Légi közlekedési iránymutatás 25. pontjának (7) bekezdésében, illetőleg 25. pontjának (22) bekezdésében szereplő „repülőtéri bevételek” és „működési költségek” fogalom meghatározásának való megfelelés érdekében az éves EBITDA-értékek kiigazításra kerültek meghatározott költség- és bevételelemek, mint például az értékcsökkenési leírással, tőkeköltségekkel, marketinggel és kereskedelmi tevékenységekkel kapcsolatos elemek levonásával.

A maximális megengedhető működési támogatás összege a 2019.1.1. és 2024.4.3. közötti időszakban	
A kezdeti működésfinanszírozási hiány 80%-a; 2019.12.23-i érték	2 196 568 401

- (17) Ahogy a fenti 1. táblázatban is feltüntetésre került, az összegek diszkontálása első lépésben 2014. április 4-ével, azaz az átmeneti időszak kezdetével, a repülőtér súlyozott átlagos tőkekölségét (WACC) tükröző 7,66%-os diszkonttényezővel történt. Ezt követően az éves kezdeti működésfinanszírozási hiány 2019. december 23-i értéke került kiszámításra, azaz arra az időpontra, amikor a támogatási kérelmet benyújtották a Debreceni Önkormányzatnak a repülőtér működési veszteségének a bejelentett támogatási időszak alatti fedezésére.
- (18) Figyelemmel a Légi közlekedési iránymutatás 130. pontjában kikötött 80%-os felső határértékre, a 2019. január 1. és 2024. április 3. közötti időszak (5,257 év) során a maximális megengedhető támogatás 2 196 568 401 HUF (6 370 048 EUR) összeget tesz ki⁹.
- (19) A magyar hatóságok úgy vélik, hogy a tűzoltói¹⁰ és utasbiztonsággal¹¹ kapcsolatos tevékenységek természetüknél fogva nem gazdasági tevékenységek, és így a közérdekű feladatok hatálya¹² alá kell esniük. Mindazonáltal Magyarország az e tevékenységekkel kapcsolatos költségeket felvette a kezdeti működésfinanszírozási hiány számításaiba. Ez annak a következménye, hogy a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Budapesti repülőtér) hasonló közérdekű feladatokkal (nevezetesen tűzoltói tevékenységek, utasbiztonság) kapcsolatos költségeket nem közfinanszírozásból fedez. Ezért Magyarország két legnagyobb nemzetközi repülőterének (Budapest és Debrecen repülőtér) egyenlő bánásmódban való részesítése érdekében a tűzoltói tevékenységekkel és utasbiztonsággal kapcsolatos költségek e bejelentés során a Debrecen repülőtér működési költségeiben szerepelnek.
- (20) A repülőtér-üzembentartó a támogatást vissza nem térítendő támogatás formájában kapja meg, amelyet éves részletekben fizetnek ki¹³. A bejelentés

⁹ Az EKB 2020. július 24-i HUF–EUR átváltási árfolyama alapján (1 HUF = 0,0029 EUR). Elérhető a következő címen: https://www.ecb.europa.eu/stats/policy_and_exchange_rates/euro_reference_exchange_rates/html/euro_fxref-graph-huf.en.html

¹⁰ Nevezetesen, a tűzoltójárművek bérletével, munkaruházattal és tüzelőanyaggal kapcsolatos költségek.

¹¹ Ide tartoznak különösen a kiszervezett utasbiztonság ellenőrzési tevékenységek, valamint olyan gépek javítása, mint a röntgenberendezések és a tisztítószerek.

¹² Egyetlen magyarországi repülőtér (köztük a Budapesti repülőtér) esetében sem tartoznak a bejelentés körébe az olyan tevékenységek költségeinek ellentételezései, amelyek a nem gazdasági jellegű, állami erőforrásokból fedezett közérdekű feladatok hatálya alá esnek. A magyar hatóságok előterjesztették, hogy e költségek vonatkozásában külön költségelszámolást és a vonatkozó pénzügyi dokumentáción alapuló utófinanszírozást alkalmaznak a gazdasági tevékenységek kereszttámogatási kockázatának kizárása érdekében.

¹³ Magyarország kijelentette, hogy az egyedi támogatási részleteket akkor fizeti ki, ha az azok háttérében álló költségek ténylegesen felmerültek. Előlegfizetések lehetségesek.

három különböző intézkedés támogatásait gyűjti össze. A támogatások egy része olyan támogatással kapcsolatos, amelyet a magyar Innovációs és Technológiai Minisztérium a fent említett tűzoltói és utasbiztonsági tevékenységek részeként finanszíroz. A másik két intézkedés olyan támogatásokat érint, amelyeket a Debreceni Önkormányzat a tűzoltói és utasbiztonsági tevékenységek első intézkedés által nem fedezett fennmaradó költségeire, valamint a repülőtéri szolgáltatások nyújtásával összefüggő működési költségekre tekintettel finanszíroz.

- (21) A magyar hatóságok kötelezettséget vállalnak a Légi közlekedési iránymutatás 159. pontjában előírt támogatáshalmazódásra vonatkozó szabályok, valamint a Légi közlekedési iránymutatás 162–163. pontjában előírt és a Bizottság átláthatóságról szóló közleményében módosított átláthatósági szabályok betartására¹⁴.

3. AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

3.1. A támogatás fennállása

- (22) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 107. cikkének(1) bekezdése szerint: *„a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”*.
- (23) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kritériumok kumulatív jellegűek. Annak megállapításához tehát, hogy egy intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, a következő feltételek mindegyikének teljesülnie kell. A pénzügyi támogatást:
- (a) az állam nyújtja, vagy állami forrásokból nyújtják;
 - (b) annak előnyben kell részesítenie bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését;
 - (c) torzítania kell a versenyt, vagy ezzel kell fenyegetnie; valamint
 - (d) érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

¹⁴ A Bizottság közleménye az „Uniós iránymutatás az állami támogatásra vonatkozó szabályoknak a széles sávú hálózatok mielőbbi kiépítésére való alkalmazásáról”, az „Iránymutatás a regionális állami támogatásokról (2015–2020)”, „A filmekhez és egyéb audiovizuális alkotásokhoz nyújtott állami támogatás”, az „Iránymutatás a kockázatfinanszírozási célú befektetések előmozdítása érdekében nyújtott állami támogatási intézkedésekre vonatkozóan” és az „Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról” című bizottsági közlemények módosításáról, HL C 198., 2014.6.27., 30. o.

3.1.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

3.1.1.1. Vállalkozás

- (24) A vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet végző jogsálya kiterjed, azok jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül¹⁵. Bármely, az adott piacon áruk vagy szolgáltatások kínálásából álló tevékenység gazdasági tevékenységnek minősül¹⁶.
- (25) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint egy repülőtér üzemeltetése, beleértve repülőtéri szolgáltatások légitársaságoknak és repülőterek különböző szolgáltatóinak történő nyújtását is, gazdasági tevékenységnek minősül¹⁷. Ha egy repülőtér-üzembentartó gazdasági tevékenységet folytat, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül¹⁸.
- (26) A Bizottság megjegyzi, hogy a kedvezményezett üzemelteti a repülőteret, ami magában foglalja a repülőtér infrastruktúrájának használatáért légitársaságokra illetékek kivetését is, így tehát üzleti szempontból hasznosítja a repülőteret. Ebből következik, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a repülőter vállalkozásnak minősül.

3.1.1.2. Gazdasági tevékenység

- (27) Míg a Debrecen International Airport Kft.-t ezért az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében egy vállalkozásnak kell tekinteni, fontos emlékeztetni arra, hogy a repülőtér-üzembentartójának nem minden tevékenysége minősül szükségszerűen gazdasági tevékenységnek¹⁹.
- (28) Ahogy azt a Légi közlekedési iránymutatás 35. pontja is kifejti, az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során rendszeren hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá.

¹⁵ A Bíróság 1998. június 18-i ítélete, *Bizottság kontra Olaszország*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, 36. pont; A Bíróság 1991. április 23-i ítélete, *Höfner és Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, 21. pont; A Bíróság 1995. november 16-i ítélete, *FFSA és társai*, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, 14. pont; A Bíróság 1997. december 11-i ítélete, *Job Centre*, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603, 21. pont.

¹⁶ A Bíróság 1987. június 16-i ítélete, *Bizottság kontra Olaszország*, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7. pont; A Bíróság 1998. június 18-i ítélete, *Bizottság kontra Olaszország*, 35/96, ECLI:EU:C:1998:303, 36. pont.

¹⁷ A Bíróság 2002. október 24-i ítélete, *Aéroports de Paris kontra Bizottság*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, 78. pont által megerősített Törvényszék 2000. december 12-i ítélete, *Aéroports de Paris kontra Bizottság*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290; A Bíróság 2012. december 19-i ítélete, *Mitteldeutsche Flughafen és Flughafen Leipzig-Halle kontra Bizottság*, C-288/11, ECLI:EU:C:2012:821, 66. pont; lásd még az Elsőfokú Bíróság 2008. december 17-i ítéletét, *Ryanair kontra Bizottság*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, 88. pont.

¹⁸ A Bíróság 1993. február 17-i ítélete, *Poucet és Pistre*, C-159/91. és C-160/91. egyesített ügyek, ECLI:EU:C:1993:63, 17. pont.

¹⁹ A Bíróság 1994. január 19-i ítélete, *SAT/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

- (29) A Légi közlekedési iránymutatás 37. pontja azonban leszögezi, hogy azon nem gazdasági tevékenységek közfinanszírozása, amelyek szükségszerűen kapcsolódnak valamely gazdasági tevékenység folytatásához, nem vezethet a légitársaságok és a repülőterek üzemben tartói 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 alól²⁰. Ennélfogva, ha egy adott jogi rendszerben normálisnak számít, hogy a légitársaságok vagy repülőtér-irányítók viselik bizonyos szolgáltatások költségeit, miközben más légitársaságoknak és repülőtér-irányítóknak, amelyek ugyanezen állami hatóságok nevében ugyanilyen szolgáltatásokat nyújtanak, nem kell viselniük ezeket a költségeket, az utóbbiak előnyt élvezhetnek akkor is, ha maguk a szolgáltatások nem gazdasági természetűek.
- (30) A Bizottság megjegyzi, hogy a (19) preambulumbekkezdésben leírtak szerint, a magyar hatóságok a finanszírozási hiány kiszámításába beszámították a tűzoltói és utasbiztonsági (nem gazdasági) tevékenységekhez kapcsolódó költségeket, mivel a Budapest repülőtér nem kap közpénzeket e tevékenységek finanszírozásához. Így a Debrecen repülőtérrel kapcsolatos kiadások közfinanszírozása összhangban van a Légi közlekedési iránymutatás 37. pontjával és nem áll fenn hátrányos megkülönböztetés a budapesti és a debreceni repülőterek között.
- (31) A repülőtér minden más tevékenysége a működésfinanszírozási hiány kiszámítása szempontjából gazdasági tevékenységnek tekintendő.

3.1.2. Állami források használata és az államnak való betudhatóság

- (32) A repülőtér működési veszteségét fedező támogatást az üzemben tartó repülőtéri szolgáltatásai esetében a Debreceni Önkormányzat finanszírozza. A tűzoltói tevékenységek és az utasbiztonság költségeit (lásd a fenti (19) preambulumbekkezdést) a Debreceni Önkormányzat és a magyar Innovációs és Technológiai Minisztérium társfinanszírozza. A finanszírozás így állami forrásból származik és az államnak betudható.

3.1.3. Gazdasági előny

- (33) A támogatás a repülőtér-üzembentartóját mentesíti a működési veszteségek fedezésének terhe alól. Ezért a támogatás az üzemben tartó részére gazdasági előnyt nyújt.

3.1.4. Szelektivitás

- (34) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében egy intézkedés akkor tekinthető állami támogatásnak, ha előnyben részesít „*bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését*”.

²⁰ Lásd többek között a Bíróság 2005. március 3-i ítéletét, *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, 36. pont, valamint a hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

- (35) A közfinanszírozást egyetlen vállalkozás kapja, a Debrecen repülőtér. Így ez egy egyedi intézkedés, amely természeténél fogva az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében szelektív²¹.

3.1.5. A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás

- (36) A Bizottság megjegyzi, hogy amennyiben egy tagállam által nyújtott támogatás megerősíti egy vállalkozás helyzetét az uniós kereskedelemben érintett többi konkurens vállalkozáshoz képest, akkor az a tagállamok közötti kereskedelmet érintő támogatásnak tekintendő²².
- (37) A valamely gazdasági szereplőnek állami forrásból nyújtott gazdasági előny azáltal torzíthatja a versenyt, hogy a kedvezményezett helyzetét a versenytársaival szemben megerősíti.
- (38) A Bizottság megjegyzi, hogy sok üzemben tartó Európában a repülőtéri infrastruktúra, köztük a helyi és regionális repülőterek irányításáért versenyben van. Ezenkívül a repülőtér-üzembentartók egymással versenyeznek, hogy a repülőterekre és a repülőterekről járatok üzemeltetésére légitársaságokat vonzanak. A Debrecen repülőtér üzemben tartójának nyújtott támogatás így a repülőtér infrastruktúra irányítási piacokon torzíthatja a versenyt azáltal, hogy megerősíti gazdasági helyzetét és csökkenti a konkurens repülőterek üzleti lehetőségeit.
- (39) A vizsgált közfinanszírozás ezért a verseny torzulásával fenyeget, és hatást gyakorol a tagállamok közötti kereskedelemre.

3.1.6. Következtetés az állami támogatás meglétéről

- (40) A fenti okoknál fogva, a Bizottság megállapítja, hogy a Debrecen repülőtér működési veszteségeit fedezni hivatott, tervezett finanszírozás állami támogatásnak minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

3.2. A támogatás jogszerűsége

- (41) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében és az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 2015. július 13-i 2015/1589/EU tanácsi rendelet²³ 3. cikkében szereplő felfüggesztési záradék értelmében, új támogatási intézkedést nem lehet hatályba léptetni, mielőtt a Bizottság meghozza a támogatást engedélyező határozatát.
- (42) A Bizottság megjegyzi, hogy Magyarország a nyújtandó működési támogatás vonatkozásában az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt felfüggesztési kötelezettséget tiszteletben tartotta.

²¹ Lásd a Törvényszék 2016. június 30-i ítéletét, *Belga Királyság kontra Bizottság*, C-270/15. P, ECLI:EU:C:2016:489, 49. pont.

²² A Törvényszék 1998. április 30-i ítélete, *Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, 43. pont.

²³ HL L 248., 2015.9.24., 9. o.

3.3. A támogatás összeegyeztethetősége

- (43) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja kimondja, hogy a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben.
- (44) A magyar hatóságok a bejelentett támogatással a repülőtér működési veszteségeit szándékozzák ellentételezni.
- (45) A Légi közlekedési iránymutatás rendelkezik többek között azokról az elvekről, amelyek alapján értékelhető a repülőtereknek nyújtott működési támogatások belső piaccal való összeegyeztethetősége. A Légi közlekedési iránymutatás 79., valamint 113–134. pontjában meghatározott feltételek szerint a repülőtereknek 2014. április 4-től nyújtott működési támogatás akkor tekinthető egy tízéves átmeneti időszakra összeegyeztethetőnek a belső piaccal az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése értelmében, amennyiben egyidejűleg teljesülnek az alábbi feltételek:
- (a) jól meghatározott közös érdekű célkitűzésekhez való hozzájárulás;
 - (b) az állami beavatkozás szükségessége;
 - (c) a támogatási intézkedés megfelelősége;
 - (d) ösztönző hatás;
 - (e) a támogatás arányossága (minimumra korlátozott támogatás);
 - (f) a tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése; valamint
 - (g) a támogatás átláthatósága.

3.3.1. Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás

- (46) A Légi közlekedési iránymutatás 113. pontja kiköti, hogy annak érdekében, hogy a repülőterek időt kapjanak az új piaci realitásokhoz való alkalmazkodáshoz és elkerülhetővé váljanak a légi közlekedés és a régiók összeköttetésének zavarai, a repülőtereknek nyújtott működési támogatás akkor minősül közös érdeket szolgáló célkitűzéshez való hozzájárulásnak, ha: a) fokozza az uniós polgárok mobilitását és javítja a régió összeköttetését az Európai Unión belüli járatok hozzáférési pontjainak létrehozása által; vagy b) enyhíti az Unió legfontosabb légi csomópontjain kialakuló légi forgalmi torlódásokat; vagy c) elősegíti a regionális fejlődést.
- (47) A magyar hatóságok szemléltették a fontos szerepet, amelyet Debrecen repülőtér betölt Hajdú-Bihar megyében és tágabban Magyarország észak-alföldi régiójában. Először is, a Bizottság egyetért abban, hogy mivel nincs nagy sebességű vasúti vagy tengeri összeköttetése, Debrecen repülőtér nagymértékben hozzájárul a régió összeköttetéséhez és a lakosok mobilitásához. Másodszor, a Bizottság megjegyzi, hogy Magyarország érveivel összhangban, Debrecen repülőtér fontos szerepet tölt be vészhelyzetek esetén Budapest repülőtér mellett alternatív

repülőtérként is, és általában véve, a Budapest repülőtéri légiforgalmi torlódások enyhítésében (különösen akkor, ha a légi forgalom kellőképpen helyreállt a folyamatban lévő Covid19-válság hatásaiból). Harmadszor, a Bizottság úgy véli, hogy Magyarország meggyőzően emelte ki Debrecen repülőtér kedvező hatását az EU egyik legkevésbé fejlett régiójának, azaz az Észak-Alföld régiójának a fejlődésére azon közvetlen, közvetett, indukált és más katalitikus hatások révén, amelyeket a foglalkoztatási körülményekre és általában véve a regionális gazdaságra gyakorol. Ezen okokból a Bizottság úgy véli, hogy a Debrecen repülőtérnek nyújtandó támogatás tekinthető a polgárok mobilitását és a régió összekötöttségét növelő támogatásnak, amely küzd a légiforgalmi torlódás ellen és segíti a regionális fejlődést.

- (48) A Légi közlekedési iránymutatás 114. pontja értelmében a Bizottságnak értékelnie kell azt is, hogy a támogatás hozzájárulna-e veszteséges repülőterek elszaporodásához, illetve milyen hatással lenne az ugyanazon vonzaskörzetben található többi repülőtér forgalmára. A Légi közlekedési iránymutatás 25. pontjának (12) bekezdése a következőképpen határozza meg a repülőtér vonzaskörzetét: földrajzi piac határa, amely rendes körülmények között nagyjából 100 kilométeres sugarú körnek, illetve gépjárművön, buszon, vonaton vagy nagy sebességű vonaton 60 perc utazással töltött időnek felel meg. Egy adott repülőtér vonzaskörzete azonban ettől eltérő lehet, és figyelembe kell venni minden egyes konkrét repülőtér sajátosságait (például üzleti modell, elhelyezkedés és az általa kiszolgált célállomások).
- (49) A Bizottság megjegyzi, hogy Debrecen repülőtértől az egyetlen repülőtér egy 100 kilométeres sugarú körön belül vagy amely 60 perc alatt gépkocsival elérhető a Nagyvárad repülőtér Romániában. A debreceni és a nagyvárad repülőtér között 80 km a távolság, az utazási idő pedig legalább 1 óra 20 perc gépkocsival és még több vasúton vagy busszal²⁴. Ráadásul, mivel az utazás egy külső schengeni határ átlépésével jár, a tényleges utazási idő gépkocsival a gyakorlatban jelentősen hosszabb lehet, mint 1 óra 20 perc. Továbbá a Bizottság megjegyzi, hogy a két repülőtér üzleti modellje és célcsoportjai különböznek (lásd a fenti (9) preambulumbekendést). A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy e határozat alkalmazásában és az SA.46378 sz. ügy²⁵ megállapításaival összhangban Debrecen repülőtér és Nagyvárad repülőtér vonzaskörzete nem tekinthető azonosnak. Ezért a Légi közlekedési iránymutatás 114. pontja értelmében a repülőtér vonzaskörzetében nem szaporodnak el a veszteséges repülőterek.
- (50) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a Debrecen repülőtérnek nyújtott működési támogatás jól meghatározott közös érdekű célkitűzésekhez járul hozzá.

²⁴ A Románia által szolgáltatott információk szerint a két város közötti utazás busszal kb. 2 órát plusz a határátlépéshez szükséges időt vesz igénybe, míg a vonattal történő utazás ideje 2 óra 44 perc és 3 óra 12 perc között alakul (napi mindössze egy közvetlen csatlakozással).

²⁵ Lásd az SA.46378 sz. ügyről szóló 2017.12.18-i bizottsági határozat (Modernisation of Debrecen International Airport) (59)–(64) preambulumbekendését, HL C 78., 2019.3.1., 1. o.

3.3.2. Az állami beavatkozás szükségessége

- (51) A Légi közlekedési iránymutatás 116. pontja úgy rendelkezik, hogy az állami támogatásnak azokra a helyzetekre kell irányulnia, amikor a támogatás olyan lényegi fejlődést eredményez, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani. A Légi közlekedési iránymutatás 117. pontja elismeri, hogy a jelenlegi piaci körülmények között előfordulhat, hogy a kisebb repülőterek közfinanszírozás nélkül nehezen biztosítják a működésük finanszírozását. Végül a 118. pont elismeri, hogy a működési költségek finanszírozásához szükséges állami támogatásra való igény rendszerint arányosan nagyobb a kisebb repülőterek esetében a magas állandó költségek miatt, és azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 200 000 és 700 000 fő közé tehető, esetleg nem tudják fedezni működési költségeik nagy részét.
- (52) Magyarország előterjesztése szerint a repülőtér mind 2017-ben, mind 2018-ban kevesebb mint 400 000 utast, 2019-ben pedig körülbelül 580 000 utast szolgált ki. A Debrecen repülőtér így a repülőterek fent említett kategóriájába tartozik, éves utasforgalma 200 000 és 700 000 fő közé tehető. Bár a Covid19-járvány előtti üzleti terv feltételezte, hogy az elkövetkező években az utasforgalom jelentősen tovább nő, ahogy a fenti (16) preambulumbekkezdés ismerteti, a Covid19-járvány hatása miatt ezek a becslések már nem megbízhatóak. Ráadásul a Magyarország által szolgáltatott információk szerint a Debrecen repülőtér az érintett időszakban nem lesz képes fedezni a működési költségeit, mivel a várható bevétel nem lesz elégséges a működési költségek fedezésére.
- (53) A Bizottság ezért megállapítja, hogy az állami beavatkozás szükséges.

3.3.3. A támogatási intézkedés megfelelősége

- (54) A Légi közlekedési iránymutatás 120. pontja leszögezi, hogy egy repülőtérnek nyújtott támogatási intézkedés a kitűzött cél elérése szempontjából megfelelő szakpolitikai eszköz kell legyen. A tagállamnak ezért bizonyítania kell, hogy semmilyen egyéb, kevésbé torzító hatású szakpolitikai eszköz vagy támogatási eszköz nem teszi lehetővé ugyanazon célkitűzés elérését.
- (55) A magyar hatóságok úgy vélik, hogy a tervezett közvetlen támogatásnál kevésbé torzító hatású eszközök, mint például az állami kölcsön vagy garancia, illetve a kedvezményes kamatláb korlátozná a repülőtér abban, hogy 2024-re el tudja érni a jövedelmezőséget. A repülőtér egy további adósság tőkéjét és kamatait nem tudná visszafizetni, még ha kedvező feltételekben is részesülne. De egy közjogi szervezet, mint például a Debreceni Önkormányzat, sem tekintené egy piaczgazdasági befektető szemszögéből nézve járható útnak, hogy (további) tőkét injektáljon egy olyan veszteséget termelő gazdálkodási egységbe, mint a Debrecen repülőtér.
- (56) Tekintettel a fentiekre, a Bizottság megállapítja, hogy a vissza nem térítendő támogatás a megfelelő eszköz, és a kérdéses intézkedés megfelelő a célzott közös érdekű célkitűzések eléréséhez.

3.3.4. Ösztönző hatás

- (57) A Légi közlekedési iránymutatás 124. pontja értelmében a működési támogatás akkor fejt ki ösztönző hatást, ha a működési támogatás hiányában az érintett

repülőtér gazdasági tevékenysége valószínűleg jelentős mértékben csökkenne. Ennek értékelése során figyelembe kell venni a beruházási támogatás jelenlétét, valamint a repülőtér légi forgalmának szintjét.

- (58) A magyar hatóságok azt állítják, hogy a bejelentett támogatás nélkül a repülőtér azzal szembesülne, hogy charterjáratok korlátozott szezonális üzemeltetésére kellene visszatérnie, folyamatos veszteségek esetén pedig akár be is kellene zárnia, ami kedvezőtlen hatással lenne a régió összeköttetésére és gazdasági fejlődésére. A Magyarország által szolgáltatott információk alapján a Bizottság megállapítja, hogy a repülőtér a támogatás nélkül nem lesz képes a működési költségeit fedezni. A támogatás célja a repülőtér működőképességének megtartása, különösen a jelenlegi rendkívüli körülmények között, amikor a Covid19-válság utasforgalomra és bevételi forrásokra gyakorolt hatása továbbra is nagyon bizonytalan. A támogatás nélkül a repülőtérnek a jövőben jelentősen csökkentenie kellene a tevékenységét, és így nem járulhatna hozzá a fent említett közös érdekű célkitűzésekhez. A fentiekre figyelemmel a Bizottság úgy véli, hogy a vizsgált támogatási intézkedés ösztönző hatású.

3.3.5. A támogatás arányossága

- (59) A Légi közlekedési iránymutatás 125. pontja értelmében az arányosság érdekében a repülőtereknek nyújtott működési támogatást a támogatott tevékenység elvégzéséhez szükséges minimális szintre kell korlátozni. Az évi legfeljebb 700 000 fő utasforgalommal rendelkező repülőterek esetében a Légi közlekedési iránymutatás 130. pontja elismeri, hogy a 2024-ig tartó átmeneti időszak alatt a teljes költségfedezet elérésében fokozott nehézségekkel szembesülhetnek. Emiatt a Légi közlekedési iránymutatás e repülőterek esetében megengedi, hogy a maximálisan megengedhető támogatási összeg a kezdeti működésfinanszírozási hiány 80%-a legyen a támogatási időszak alatt.
- (60) A Légi közlekedési iránymutatás 121. pontja értelmében a támogatási összeget elvileg előzetesen, rögzített átalányösszegként kell megállapítani (egy előzetes üzleti terv alapján meghatározott) várható működésfinanszírozási hiány fedezése céljából.
- (61) A Légi közlekedési iránymutatás 122. pontja úgy rendelkezik, hogy kivételes körülmények között, amennyiben nagy fokú bizonytalanság övezi a költségek és a bevételek jövőbeni alakulását, és a hatóság komoly információs aszimmetriával szembesül, a hatóság olyan ellentételezési modellt fogadhat el, amely az átmeneti időszak kezdetén fennálló kezdeti működésfinanszírozási hiányon alapul. A kezdeti működésfinanszírozási hiányt az éves működésfinanszírozási hiányok átlagaként kell meghatározni (azaz a működési bevételek által nem fedezett működési költségek összegeként) az átmeneti időszak kezdetét megelőző öt évre vonatkozóan (2009 és 2013 között).
- (62) A Légi közlekedési iránymutatás 130. pontja alapján a maximális éves támogatási összeg a kezdeti működésfinanszírozási hiány 80%-a, megszorozva azon évek számával, amíg a támogatást a tízéves átmeneti időszak alatt nyújtják.
- (63) A fenti (8) és (16) preambulumbekkezdésben leírtak, valamint a Debrecen repülőtérnek a Covid19-járvány előtt készített üzleti terve szerint az utasforgalom folyamatosan nőtt volna a 2019 és 2023 közötti időszakban, majd 2023-ban körülbelül 1,5 millió főt ért volna el. Ez a fejlődés a várható bevételnövekedéssel

és a növekvő költséghatékonysággal együtt lehetővé tette volna a repülőtér számára, hogy fokozatosan csökkentse a működési veszteségeit és 2024-re jövedelmezővé váljon.

- (64) A Bizottság azonban úgy véli, hogy a Covid19-világjárvány nagyon bizonytalan helyzetet teremtett az utasforgalom jövőbeni növekedését, és így a repülőtér költségeit és bevételeit illetően. Következésképpen az eredeti üzleti terv nem tekinthető megbízhatónak. A Bizottság továbbá megállapítja, hogy a Covid19-járvány a Légi közlekedési iránymutatás 122. pontja értelmében olyan rendkívüli körülménynek minősül, amikor a költségek és bevételek jövőbeni alakulását övező nagy fokú bizonytalanság, és a komoly információs aszimmetria miatt, amellyel a hatóság szembesül, indokolt a maximális támogatási összeget az átmeneti időszak kezdetén fennálló kezdeti működésfinanszírozási hiányra alapozni.
- (65) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a szóban forgó ügyben az eredeti működésfinanszírozási hiány számításához használt referencia-időszakban (2009–2013) a debreceni repülőtér még kereskedelmi fejlődésének korai szakaszában volt (lásd a (6) preambulumbekendést). A forgalom volumene (és így a repülőtér bevételeinek és működési költségeinek szintje) jóval alacsonyabb volt a jelenleginél, és így a működésfinanszírozási hiány is (abszolút értékben). Következésképpen ebben a konkrét ügyben minimális annak a kockázata, hogy az eredeti finanszírozási hiányon alapuló megközelítés alkalmazása a maximális támogatási összeg kiszámításakor a repülőtér működési költségeinek túlkompenzálásához vezetne.
- (66) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a Légi közlekedési iránymutatás 122. pontjának követelményei teljesültek. Következésképpen ezen esetben a megengedhető támogatási összeget nem szükséges a várható finanszírozási hiányt fedező, előzetesen rögzített átalányösszegben megállapítani, hanem megállapítható a kezdeti működésfinanszírozási hiány alapján egy maximális támogatási összeg formájában²⁶.
- (67) Ahogy a 2.3. szakaszban ismertetésre került, a Magyarország által szolgáltatott adatok alapján a 2019. január 1. és 2024. április 3. közötti időszak (5,257 év) maximális működési támogatásának összege 2 196 568 401 HUF (6 370 048 EUR). A támogatás a repülőtér finanszírozási hiányának fedezéséhez szükséges összegre korlátozódik és tiszteletben tartja a Légi közlekedési iránymutatás 130. pontjában kikötött 80%-os felső határértéket. A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a bejelentett támogatási összeg megfelel a Légi közlekedési iránymutatás követelményeinek és tiszteletben tartja az ott meghatározott maximális felső határértéket.
- (68) Tekintettel a fentiekre a Bizottság megállapítja, hogy a működési támogatás összege arányos és a támogatott tevékenység végzéséhez minimálisan szükséges szintre korlátozódik.

²⁶ A Covid19-váltsággal kapcsolatosan nemrég elfogadásra került e kivétel alkalmazása az SA.55302 ügyben hozott 2020.5.12-i bizottsági határozatban (Működési támogatás a saarbrückeni repülőtér részére 2019–2024), HL C 206., 2020.6.19., 1. o. (lásd a 3.3.5. szakaszt).

3.3.6. A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése

- (69) A Légi közlekedési iránymutatás 131–134. pontja értelmében a működési támogatás összeegyeztethetőségének értékelésekor figyelembe veszik a verseny torzulását és a kereskedelemre gyakorolt hatást. Amennyiben egy repülőtér ugyanabban más, kihasználatlan kapacitású repülőterekkel vonzáskörzetben található, a megalapozott utas- és áruforgalmi előrejelzéseket tartalmazó üzleti tervnek fel kell vázolnia az ugyanabban a vonzáskörzetben található repülőterek forgalmára gyakorolt valószínűsíthető hatást. Ezenkívül a repülőtérnek valamennyi potenciális felhasználó előtt nyitva kell állnia, és nem tartható fenn egy konkrét felhasználó számára.
- (70) A Bizottság a (49) preambulumbekkezdésben megállapította, hogy a Debrecen repülőtér vonzáskörzetébe nem tartozik egyetlen másik repülőtér sem. Továbbá a magyar hatóságok megerősítették, hogy a Debrecen repülőtér továbbra is nyitva fog állni valamennyi potenciális felhasználó előtt, és nem egy konkrét felhasználó számára tartják fenn.
- (71) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások a minimálisra korlátozódnak.

3.3.7. A támogatás átláthatósága és támogatáshalmazódás

- (72) A magyar hatóságok nyilatkozatot tettek, hogy az e határozatban értékelt működési támogatással kapcsolatos átláthatósági és támogatáshalmazódási követelményeket tiszteletben tartják.

3.3.8. A támogatás összeegyeztethetőségére vonatkozó következtetés

- (73) A fenti értékelésre tekintettel, a Bizottság megállapítja, hogy a Debrecen repülőtérnek nyújtandó működési támogatás megfelel a Légi közlekedési iránymutatásban meghatározott összeegyeztethetőségi feltételeknek.
- (74) Ezért a működési támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető a belső piaccal.

4. KÖVETKEZTETÉS

A Bizottság a fentieknek megfelelően úgy határozott, hogy nem emel kifogást a támogatással szemben, mivel az az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

Amennyiben e levél olyan bizalmas jellegű információt tartalmaz, amely nem juthat harmadik fél tudomására, kérjük, a levél kézhezvételétől számított tizenöt munkanapon belül értesítsék erről a Bizottságot. Amennyiben az előírt határidőn belül nem érkezik a Bizottsághoz indokolással ellátott kérelem, a Bizottság vélelme szerint Önök egyetértenek azzal, hogy a levél teljes szövegét harmadik felek tudomására hozzák, és annak hiteles nyelvi változatát közzétegyék az alábbi weboldalon: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Kérjük, hogy a kérelmet elektronikus úton küldjék meg a következő címre:

European Commission (Európai Bizottság),
Directorate-General Competition (Versenypolitikai Főigazgatóság)
State Aid Greffe (Állami Támogatások Iktatási Osztálya)
B-1049 Bruxelles/Brussel
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Tisztelettel:

a Bizottság részéről

Margrethe VESTAGER
ügyvezető alelnök

