

KTI TUDOMÁNY A GYAKORLATBAN

A közösségi közlekedés állami támogatása az Európai Unióban 1. rész

NÉMETORSZÁG ÉS ÍRORSZÁG PÉLDÁJA

A közforgalmú személyszállítás általában mindenütt támogatott tevékenység: fejlett országokban az egyéni közlekedés mérséklése, a „kevésbé” fejlett, fejlődő országokban szociális szempontok miatt, de gyakori a kettő kombinációja is. Az állami támogatásokat az Európai Unióban nagyon szigorú szabályozás köti, ezért a legnehezebb feladatok közé tartozik a közösségi közlekedés olyan támogatása, hogy az a működőképességét megőrizze és egyúttal a szigorú szabályoknak is megfeleljen.

Az állami támogatások fogalma, szabályai

Az állami támogatás az uniós szabályozás központi és igen kényes kérdései közé tartozik. A legutóbbi évek lényeges eleme, hogy kevesebb, de jobb állami támogatást szeretne az Európai Parlament (EP). Az EP támogatta az Európai Bizottság (EB) elképzelését arról, hogy az állami támogatás a jövőben a lisszaboni stratégiának megfelelően a gazdasági növekedés és a munkahelyteremtés eszköze legyen. Az állami támogatásoknak egyszerűnek, átláthatónak és hatásosnak kellene lenniük, mindig világosan meghatározott céllal kell rendelkezniük, arányosnak kell lenniük, és kiváltképp átmeneti jelleggel kell azokat nyújtani.

Az EU állami támogatásokkal kapcsolatos szabályozásának célja, hogy a versenyszférában működő vállalatok számára egyenlő feltételeket biztosíts, és gátat szabjon egyes vállalatok állami támogatások révén megvalósuló tisztességtelen előnszerzésének. Az állami támogatások szabályozása az EU-ban tágabb értelemben a belső piac megfelelő működéséhez, azon belül az áruk és a szolgáltatások szabad mozgásához kapcsolódik, szűkebb értelemben pedig a versenyjog részét képezi, mivel az állami támogatások befolyásolják és torzíthatják a versenyfeltételeket. Különösen fontos figyelmet fordítani azon állami támogatási intézkedésekre, amelyek jogtalan előnyhöz juttatnak számos kiválasztott vállalatot, akadályozva vagy késleltetve ezzel, hogy a piac a legversenyképe-

sebb vállalatokat jutalmazza, vagyis csökkentve az európai gazdaság általános versenyképességét. Az állami támogatásokra vonatkozó uniós szabályokat minden tagállam hatósága, így a központi kormányzat és az önkormányzatok is kötelesek alkalmazni, ellenkező esetben a negatív pénzügyi következmények, a támogatás visszafizetése a kedvezményezett terhelik.

Az EK Szerződés 87. cikk (1) bekezdése főszabályként megtilt minden olyan támogatást, amely a hatálya alá tartozik, annak érdekében, hogy a közös piacon a versenytorzítás lehetőségét csökkentse. A tilalom azonban nem abszolút érvényű. A főszabály alóli kivételek a közösség más politikáiban kitűzött célokkal (például kohézió, környezetvédelem, foglalkoztatás stb.) összhangban – meghatározott feltételek betartása mellett – engedélyezik állami támogatások nyújtását.

Az állami támogatás fogalma

Akkor beszélhetünk az EK Szerződés 87. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozó állami támogatásról, ha az alábbi feltételek együttesen teljesülnek:

- a kedvezményezett vállalkozás;
- a támogatás állami forrásból származik;
- előnyt jelent a kedvezményezett számára, amelyet azonos finanszírozási viszonyok mellett a piacon egyébként nem érhetne el;
- az intézkedés nem terjed ki a gazdaság minden szereplőjére, csak egy régió, egy gaz-

dasági ágazat vagy adott vállalatok számára stb. jelent gazdasági előnyt (szelektív);

- az érintett vállalkozásnak olyan piacon kell tevékenykednie, amelyen a vállalkozások között verseny van (vagy lehetne);

- tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás.

Állami forrásból származó támogatások közé sorolható minden, az államháztartás részét képező szerv (a helyi önkormányzatok is) által vállalkozásoknak kifizetett támogatás, bevételről való lemondás. De ezek közül csak azon támogatások minősülnek állami támogatásnak, amelyek előnyt jelentenek az adott vállalat számára. A veszteség kompenzálása nem minősül annak (például helyi tömegközlekedési vállalat esetében, v. ö.: az Európai Bíróság Altmark ítéletével!). A versenytorzító hatás akkor jelenik meg, ha a támogatás révén a piacon működő vállalkozás kedvezőbb helyzetbe kerül a többi vállalkozásnál.

Támogathatók a közösségi közlekedést ellátó vállalkozások is, ha a támogatás nem egyetlen (vagy kevés) vállalkozást érint. Mivel a hazai közösségi közlekedés piacára 2012-ig nem lépnek új szereplők, ezért egy hasonló „juttatás” nem minősül diszkriminációnak sem, és nem torzíttja a versenyt sem.

Mi nem tekinthető állami támogatásnak?

Ha egy intézkedés nem minősül közösségi értelemben vett állami támogatásnak, akkor az állam akár 100 százalékos mértékben is finanszírozhatja azt.

Ilyenek többek között az általános intézkedések (olyan állami intézkedés, amely az ország [vagy az adott szerv illetékességének] egész területére vonatkozik, és mindazok a vállalkozások, amelyek az előírt feltételeknek eleget tesznek, automatikusan részesei lesznek az intézkedésnek). Ilyenek továbbá a szociális támogatások (a magán-személyeknek, fogyasztóknak nyújtott támogatás), a közszolgáltatás/általános érdekű gazdasági szolgáltatások ellentételezésére adott állami források (meghatározott feltételek teljesülése mellett), a tömegsport és utánpótlás-nevelés támogatása és így tovább.

Az állami támogatásoknak számos formája van. Például a vissza nem térítendő és a visszatérítendő pénzeszközök nyújtása, kamatmentes kölcsön, kedvezményes kamatozású kölcsön, kamattámogatás, kedvezményes feltételű kezességvállalás, állami tőkejuttatás, adókedvezmény, adóalap-kedvezmény stb.

Eljárési szabályok

Eljárési szempontból a támogatást nyújtókat terheli a támogatások bejelentési kötelezettsége. Az Európai Közösséget létrehozó Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásokkal kapcsolatos eljárásáról és a regionális támogatási térképről szóló 85/2004. (IV. 19.) Korm. rendelet szerint minden, az EK Szerződés 87. cikk (1) bekezdés hatálya alá tartozó támogatási tervezetet be kell jelenteni a Pénzügyminisztériumban működő Támogatásokat Vizsgáló Irodának (TVI). A támogatás lehet úgynevezett támogatási program (például adókedvezmény), amikor a kedvezményezettek köre előre nem ismert, vagy úgynevezett egyedi támogatás, amikor a támogatást nem programból nyújtják, és a kedvezményezett nevesítésre kerül. A támogatási programok alapján nyújtott támogatásokat általában nem kell bejelenteni a TVI-nek, vannak azonban kivételek, melyeket a vonatkozó Korm. rendelet tartalmaz. Ha azonban a támogatási prog-

ramból pályázati felhívást hirdet meg a támogatást nyújtó, azt be kell jelenteni a TVI-nek. A bejelentett intézkedések – a közösségi szabályokkal összhangban – egy részét a TVI saját hatáskörben bírálja el, másik részét az Európai Bizottságnak továbbítja jóváhagyásra.

A támogatási programból nyújtott pályázati felhívások és a csoportmentességi rendeletek [a foglalkoztatás, a képzés, valamint a kis- és középvállalkozások támogatására, valamint a csekély összegű támogatások (100 000 euró/3 év) vonatkozásában alkotott ilyen rendeleteket a bizottság] hatálya alá tartozó támogatások esetében a TVI saját hatáskörben nyilatkozik a tervezet közösségi állami támogatási szabályokkal való összeegyeztethetőségéről. A többi támogatási tervezetet az EB-nak kell megküldeni előzetes engedélyezés céljából. A bizottsági jóváhagyási eljárás 2–18 hónapot vehet igénybe, attól függően, hogy a bizottság a támogatással kapcsolatos kiegészítő információt vagy hiánypótlást kér-e. Az EB engedélye nélkül pedig a támogatást nem lehet meghirdetni, folyósítani, sőt a bizottság a nem engedélyezett, de kifizetett támogatás kamatokkal növelt értékének visszafizettetését is kezdeményezheti.

Támogatási kategóriák/ típusok

1. Regionális támogatás

A regionális támogatás célja az egyes régiók gazdasági leszakadásának megakadályozása, illetve felzárkóztatásuk elősegítése. A regionális támogatás, mely a regionális állami támogatásról szóló közösségi iránymutatással összhangban nyújtható, kapcsolódhat induló beruházáshoz vagy munkahelyteremtéshez. Magyarország egész területe jogosult regionális támogatásra, ez azonban nem jelenti azt, hogy a jogosultság azonos mértékű. Az egyes régiók támogatásra való jogosultságának mértékét a bizottság által jóváhagyott regionális támogatási térkép tartalmazza.

2. Horizontális támogatások

A horizontális támogatások regionális és ágazati szelektivitás nélkül részesítenek előnyben bizonyos tevékenységeket (például kutatás-fejlesztés, környezetvédelem, megmentés és szerkezetátalakítás, foglalkoztatás, képzés, kis- és középvállalkozások segítése), a vonatkozó részletszabályokban lefektetett feltételek betartása mellett – összhangban az EU más politikáiban kitűzött célokkal – ezen tevékenységekre engedélyezik állami támogatások nyújtását.

A Támogatásokat Vizsgáló Iroda

A támogatások állami támogatási szempontú ellenőrzéséért felelős Támogatásokat Vizsgáló Iroda 1999 közepén kezdte meg működését. A TVI többek között ellátja a hazai jogszabályok (támogatási programok, egyedi támogatások, pályázati felhívások) kötelező bejelentésen alapuló állami támogatási szempontú ellenőrzését, beleértve az önkormányzatok által nyújtott támogatásokat is. Emellett előkészíti a hazai állami támogatási tervezetek Európai Bizottságnak átadandó bejelentéseit, szükség esetén konzultációt folytat a bizottság munkatársaival; éves jelentést készít az Európai Bizottság számára, melynek keretében részletes egyeztetést folytat a támogatást nyújtókkal. Ellátja a csatlakozás utánra átnyúló EU-konform állami támogatások, úgynevezett létező támogatások kezelésével és módosításával kapcsolatos feladatokat; közreműködik a Csatlakozási Okmány IV. mellékletében az állami támogatások terén megállapított átmeneti mentességek végrehajtásában, melynek keretében szakmai tanácsadási tevékenységet folytat, információt szolgáltat az Európai Bizottságnak, kapcsolatot tart a konverzióval érintett vállalatokkal.

Az Altmark ítélet mint precedens

Bár a szabályozás: az 1191/69/EGK számú tanácsi rendelet 2008 elején változatlanul érvényben van, az Európai

Közösségek Bizottsága már évekkel ezelőtt elkészítette az e rendeletet felváltó új, korszerűbb szabályozás tervezetét. Az Európai Bíróság 2003-ban a közszolgáltató vállalatokra vonatkozó elvi döntést hozott, kijelölve ezzel a keretszabályozás irányát (az új rendelet azonban nem jelent meg). A döntés arról szólt, hogy az állam megterítheti-e a közszolgáltató vállalatok működési veszteségét, vagy pedig az ilyen térítés olyan állami támogatásnak minősül, amelyhez az EU tagállamainak minden esetben meg kell szerezniük a bizottság előzetes jóváhagyását.

A vita eldöntését a németországi Magdeburg tömegközlekedési vállalata, az Altmark Trans és a konkurens NVGA vállalat terjesztette a magdeburgi bíróság, majd a magdeburgi bíróság előzetes állásfoglalásra az unió bírósága elé. A NVGA szerint az Altmarknak nyújtott szubvenciók állami támogatásnak számítanak. A kérdés horderejére való tekintettel a luxemburgi székhelyű bíróság különleges eljárással bekeretezte a 15 tagállam, a tanács és a bizottság állásfoglalását, és ezek, valamint az uniós szerződések alapján hozta meg döntését (C-280/00 számú ügyirat). Az előzetes döntés tárgya:

- a. az EU szerződés állami támogatásokról szóló 87. cikkének;
- b. a közlekedés területén adható támogatásokról szóló 73. cikk; a közlekedési közszolgáltatások biztosításában az állami szerepvállalásról szóló 1191/69/EGK rendelet (továbbiakban: Rendelet) összefüggéseinek a tisztázása;
- c. a nemzeti szabályozással való összhangja.

● A német nemzeti bíróság az Európai Bíróságnak a következő kérdéseket tette fel:

1. A helyi közlekedési közszolgáltató deficitjét kompenzáló szubvenció tilos-e az Alapszerződés 87. cikke szerint, vagy mivel csak helyi hatása van, nem is érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet?

2. Az Alapszerződés 73. cikke általános jelleggel a nemzeti jogalkotóra bízta-e a helyi

vagy helyközi közlekedés támogatását anélkül, hogy figyelembe venné a Rendeletet?

3. A Rendelet megengedi-e a nemzeti jogalkotónak, hogy támogatással működtesse a helyi, helyközi és regionális tömegközlekedést, vagy erre csak akkor kerülhet sor, ha szubvenció nélkül nem lenne biztosítható a kielégítő közlekedés?

● Az Európai Bíróság „üzenei” és válaszai a német bíróság kérdéseire:

1. A német jogszabály szerint az engedélyes működhet önfinszvírozó rendszerben, de működhet közszolgáltatóként is. A rendelkezések viszont nem világosak és nem pontosak abban a tekintetben, hogy melyik helyzetben milyen engedély, milyen feltételekkel kerül kiadásra.

A nemzeti bíróságra tartozik annak megítélése, hogy a hazai jogszabály megfelel-e a jogbiztonság elvének.

A Rendelet nem kötelezi az államot támogatásra a közlekedési szolgáltatások fenntartása érdekében, csak azokban az esetekben, amikor támogatás hiányában nem lenne biztosítható a közlekedési szolgáltatások elégséges szintje, feltéve, ha a jogbiztonság elve érvényesül.

A nemzeti bíróságnak meg kell vizsgálnia, hogy az engedélyezés és a támogatás odaítélése a Rendelet szabályainak megfelelő-e. Amennyiben a vizsgálat eredménye negatív, le kell vonnia azt a következtetést, hogy a rendszer nem EU-konform. (Ebben az esetben az alapszerződés rendelkezéseivel már nem is kell összevetnie.)

2. Egyáltalán nem zárható ki, hogy a helyi közlekedési vállalat számára biztosított szubvenció – még ha a vállalat nem is szolgáltat más tagországban – nem érinti a tagországok közötti kereskedelmet. Az a tény, hogy a támogatott vállalat ezáltal marad piacon, esetleg növekszik, csökkenti más országbeli piaci szereplő megjelenésének esélyét.

Az Alapszerződés 87. cikke azokra a támogatásokra vonatkozik, amelyek egyes vállalko- ▶

▶ zásoknak pénzügyi előnyöket biztosítanak a többiekkel szemben. A közszolgáltatással összefüggő szubvenció – ha az valóban a közszolgáltatás költségértetésére korlátozódik – semmiféle előnyt nem biztosít. Amennyiben minden, közszolgáltatást nyújtó vállalat hozzájut, a versenyt nem torzítja.

A döntés szerint az alapszerződés értelmében a közszolgáltató vállalatnak nyújtott szubvenció csak akkor számít állami támogatásnak, ha a kedvezményezett vállalat ezzel az átlagos körülmények között nem szereshető piaci előnyhöz jut. A vita-

tott esetben nincs szó előnyről, mert az állami szubvenció csak azokat a költségeket fedezi, amelyek a közszolgáltató vállalatot a kötelezettségei ellátása során terhelik.

● **A luxemburgi döntés négy pontban foglalja össze azokat a követelményeket, amelyek megléte esetén a közszolgáltató vállalatoknak nyújtott szubvenció nem minősül állami támogatásnak:**

1.) a kedvezményezett vállalat világosan meghatározott közszolgálati feladatot lát el (ezt a nemzeti bíróságnak kell megvizsgálnia);

2.) a költségvetési szubvenció mértékének meghatározására szolgáló paramétereket objektíven és világosan előre le kell fektetni;

3.) a szubvenció semmi esetre sem lehet nagyobb, mint ami szükséges a közszolgálati kötelezettség ellátásának körében felmerülő költségek részben vagy egészben való fedezéséhez, beleszámítva a működés során szerzett bevételeket és az ésszerű mértékű nyereséget;

4.) amikor közszolgáltatás ellátására nyilvános eljárás mellőzésével választanak ki egy céget (közbeszerzés útján esetleg elő-

nyösebb ajánlathoz is jutni), a szubvenció mértékét egy jól irányított, átlagos közlekedési vállalat költségeinek elemzésével kell meghatározni, figyelembe véve a várható bevételt és az indokolt nyereséget.

Ha e négy követelménynek eleget tesznek, akkor az Európai Bíróság megítélése szerint a kedvezményezett vállalat nem kerül versenyhátrányba a kedvezményezett vállalatokhoz képest előnyösebb piaci helyzetbe, a szubvenció pedig nem számít állami támogatásnak.

Folytatjuk

Dr. Pálfalvi József

JUBILEUM ÜNNEPSÉG ÉS KIÁLLÍTÁS

100 éves a Fáy András Közlekedésgépészeti Műszaki Szakközépiskola

AHOL SZAKEMBEREINK KÖVETKEZŐ GENERÁCIÓJA TANUL

Egy iskola életében ritkán adódik alkalom fennállása századik évfordulójának megünneplésére. Ez a mostani minden résztvevőnek maradandó élményt nyújtó rendezvénysorozat volt. A tavaszi félévben az iskola alapítása, a névadó és munkássága állt a reflektorfényben, az őszi félév ünnepsége pedig szakmai programok jegyében zajlott.

Az iskola jogelődje az 1908-ban alapított Fáy András Reál gimnázium volt, mely a hatvanas években vált szakközépiskolává. Jelenleg már színvonalas technikusképzést is végez. Meghatározó fontosságú a lelkes és jól összekovacsolt tanterület. Az iskola kimagasló külföldi kapcsolatai révén rendszeresen szerveznek tanároknak és diákoknak egyaránt külföldi tapasztalatcsere-programokat. Sok érdeklődőt vonzanak a kenus vízi túrák, a kirándulások és a sportnapok, melyek színesebb teszik az iskola életét. A tanulók 1983 óta az Országos Szakmai Tanulmányi Versenyeken évről évre előkelő helyezéseket érnek el.

2008. április 16-án megtartott jubileumi ünnepség vendégeit Pletser József igazgató köszöntötte, és megnyitotta az iskola történeti kiállítását. Az ezt követő rendkívül sikeres irodalmi délután szereplői a tantestület tagjai voltak. Szalai László igazgatóhelyettes annak ellené-

re, hogy mérnök ember, most megcsillogtatta novellamesélő képességét is. Csókásné Gémesi Ildikó tanárnő szavalt, Tóth Károly testnevelő tanár előadásában gitárkísérettel elhangzottak megzenésített versek is. A névadó Fáy család nevében megjelent Fáy Árpád, aki a középiskolás diákoknak kiírt meseíró verseny díjait adta át.



Fáy Árpád a díjátadás közben

A jubileumi ünnepségsorozat következő nagyobb eseménye a Toyota-nap volt szeptember 12-én. Amikor az ünnepségre meghívottak megérkeztek, még javában zajlott a közlekedésgépészeti szakközépiskolák tanulóiinak szervezett szakmai verseny. Most is Pletser József igazgató volt a házigazda, aki a rendkívüli órákra invitál-

ta a megjelenteket. Szalai László igazgatóhelyettes érdekes kísérletek és működő gőzgépek segítségével nagyon látványos technikatörténeti előadást tartott. A ma emberét ugyanúgy meglepte az egykori monstrok kicsinyített másainak pöfögése, mint néhány száz évvel ezelőtt. Dr. Zántó Edina tanárnő



Csókásné Gémesi Ildikó és Tóth Károly



Az emlékérem