



ANDRÁSSY
UNIVERSITÄT
BUDAPEST



NEMZETI
KÖZSZOLGÁLATI
EGYETEM
LUDOVIKA



Institut
für Ostrecht
Institute for East European Law

Összehasonlító jogi kutatóműhely:

„Jogi határvidékek: a magánjog és a közjog érintkezési pontjai
hibrid jogterületeken“

Rechtsvergleichende Forschungswerkstatt:

„Juristisches Grenzland: Die Berührungspunkte zwischen Privatrecht
und öffentlichem Recht in hybriden Rechtsgebieten“

7. számú Working Paper

Working Paper Nr.7

Dr. Szirbik Miklós

A részben köztulajdonban lévő nemzetközi repülőterek üzemeltetése érdekében létrehozott magyarországi és németországi vállalati struktúrákra vonatkozó uniós versenyjogi szabályok különös tekintettel a jogi személyekre¹

(Die unionalen wettbewerbsrechtlichen Regeln im Bezug auf Unternehmensstrukturen, die zum Zwecke des Betriebs von internationalen Flughäfen in Deutschland und Ungarn errichtet wurden mit besonderem Augenmerk auf die juristischen Personen²)

2024. november

Vortrag auf der Tagung der Forschungswerkstatt „Zwischen öffentlich und privat: die juristische Person in den Rechtsordnungen Mitteleuropas zu Beginn des 21. Jahrhunderts A köz és a magán határán: a jogi személy Közép-Európa jogrendszerében a 21. század kezdetén“

¹ A tanulmány az Összehasonlító Magánjogi Kutatóműhely kutatási projektjének keretében készült./ This paper was written in the frameworks of a research project of the Comparative Private Law Research Workshop.

² Diese Studie ist im Rahmen des Forschungsprojekts der Rechtsvergleichenden Forschungswerkstatt entstanden. /A tanulmány az Összehasonlító Magánjogi Kutatóműhely kutatási projektjének keretében készült.

Tanulmány

Jogi személyek a közjogban és a magánjogban

A részben köztulajdonban lévő nemzetközi repülőterek üzemeltetése érdekében létrehozott magyarországi és németországi vállalati struktúrákra vonatkozó uniós versenyjogi szabályok különös tekintettel a jogi személyekre³

I. Bevezető

Az uniós versenyjog kezdetei óta meghatározó kérdés, hogy milyen versenyjogi feltételek mellett nyújtható állami támogatás egy részben állami tulajdonban lévő vállalatnak és ez hogyan határozható el azoktól az esetektől, amikor az állam, vagy az általa irányított gazdasági szervezet befektetőként nyújt a piaci viszonyoknak megfelelő, így állami támogatásnak nem minősülő finanszírozást.⁴

Az Unió területén működő közel 500 légi kikötő⁵ esetében ez a kérdéskör kiemelten érintett, hiszen egy légforgalmi létesítmény működtetése során közfeladatok és a klasszikus értelemben vett magánszektorhoz tartozó szolgáltatások jelennek meg részleges átfedésben kezdve a légi társaságoknak, a szállítványozási ágazat szereplőinek, valamint az üzleti utasoknak és turistáknak nyújtott szolgáltatásoktól a vámhatósági és idegenrendészeti intézkedéseken át a légiközlekedési hatósági feladatokig.⁶ Ezenfelül a légi közlekedés és az ahhoz kapcsolódó infrastruktúra egy ország versenyképességét is érinti, így ezen a területen az állam szabályozó szerepköre mellett gyakran a repülőterek és nemzeti légitársaságok részleges vagy kizárólagos tulajdonosaként is megjelenik. Jól mutatja a kérdéskör aktualitását az a bejelentés, miszerint a magyar állam 2024 nyarán többségi tulajdont szerzett a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérben.⁷ Jól szemlélteti továbbá az állami támogatások jogának a repülőterekre vonatkozó alkalmazásában kialakult dinamikát, hogy az elmúlt időszakban több bírósági döntés is született e témakörben.⁸

Az uniós versenyjognak és ezen belül az európai Unió Működéséről Szóló Szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 107. cikke értelmében vett állami támogatások jogának a piac torzítatlan működését kell biztosítani, ugyanakkor figyelemmel kell lennie a tagállamok nemzetbiztonsági és stratégiai érdekeire. Az Európai Bizottság jelenleg felülvizsgálja a repülőtereket és a légiforgalmat

³ A tanulmány az Összehasonlító Magánjogi Kutatóműhely kutatási projektjének keretében készült./ This paper was written in the frameworks of a research project of the Comparative Private Law Research Workshop.

⁴ Például State aid No C 48/2006 (ex N 227/2006) – Germany DHL – Leipzig-Halle Airport, Brussels, 22.XI.2006 C(2006)5491 fin.

⁵ A repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról (2014/C 99/03) szóló iránymutatás 1. pontja.

⁶ A polgári légiközlekedéssel kapcsolatos állami feladatokat ellátó szervezet kijelölését és hatáskörét a 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet tartalmazza, amely alapján a TIM Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkársága alatt működő főosztályok országos illetékességgel látják el a légiközlekedési hatósági feladatokat.

⁷ Járđi Roland, Történelmi pillanat: közel húsz év után ismét a magyar államé a reptér, Világgazdaság.hu, 2024.07.09.: <https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2024/07/tortenelmi-pillanat-kozel-husz-ev-utan-ismet-a-magyar-allame-a-repter-eloben-kozvetitjuk-az-atadast>

⁸ A Törvényszék 2023. február 8-án a T-522/20. sz. ügy.hozott ítélete - A Románia által a temesvári repülőtér javára végrehajtott intézkedések, illetve A Bíróság ítélete (negyedik tanács), 2023. szeptember 14. C-466/21. P. sz. ügyben (Fellebbezés – Állami támogatások – A Frankfurt-Hahn repülőtérnek a Németországi Szövetségi Köztársaság által nyújtott működési támogatás)

érintő állami támogatásokra vonatkozó uniós szabályozást azzal a deklarált céllal, hogy eddigi gyakorlatát összehangolja a zöld megállapodás célkitűzéseivel, az összeköttetések fenntartása és a légi közlekedési ágazaton belüli verseny támogatása mellett.⁹

Jelen tanulmány célja annak megvizsgálása, hogy milyen vállalatstruktúrák keretében részesül jellemzően a magyar, illetve német állam a két országban működő repülőterekben, és hogy erre milyen hatással van az uniós versenyjog. Egy további cél annak ismertetése, hogy a két ország nemzeti jogrendszere hogyan viszonyul az állami vállalatokhoz, illetve ahhoz, amikor az állam nem közszolgáltatás keretében, hanem hagyományos értelemben vett vállalkozóként jelenik meg a piacon repülőterek tulajdonosaként. Végezetül azt is megvizsgáljuk, hogy a vonatkozó nemzeti jogszabályok és az uniós versenyjog között milyen kölcsönhatások vannak e tekintetben.

II. A két vizsgált országban működő repülőterek

1. A repülőterek kategóriái az uniós versenyjog, valamint a német és magyar tagállami szabályok alapján

A tanulmány keretében szükséges annak feltérképezése, hogy milyen feltételek mellett működnek repülőterek az EU-ban és különösen Németországban, valamint Magyarországon annak érdekében, hogy igazolható legyen az esettanulmányok összehasonlíthatósága. Jelen fejezet ezeknek a kérdéseknek jár utána. Az uniós versenyjog szempontjából a jelenleg hatályos szabályozási időszakot vesszük alapul, avagy 2014 óta napjainkig.

1.1. A német, illetve magyar jog szerint üzemelő repülőterek

A Németországi Szövetségi Köztársaságban egyedül több mint 500 repülőtér található, amelyből 39 kereskedelmi repülőtérnek minősül, vagyis olyan létesítménynek, amelyet az illetékes légiközlekedési hatóság a légiforgalmi engedélyezési szabályzat (LuftVZO)¹⁰ 38. §-a és a légiforgalmi törvény (LuftVG)¹¹ 12. §-a értelmében repülőtérnek minősített.¹²

Magyarországon a nyilvántartásba vett 129 repülőtérnek is csak egy kis hányada működik nemzetközi repülőtérként: a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, a Debrecen Nemzetközi Repülőtér, a Pécs-Pogány Nemzetközi Repülőtér, a Győr–Pér repülőtér, valamint a Hévíz-Balaton Repülőtér.¹³

1.2. Az uniós jog kategóriái a légi kikötőkkel kapcsolatban

Az Uniós jog a légi közlekedés biztonságának szavatolása érdekében rendelet szintű szabályokban rendelkezik a légialkalmassági követelményekről, vagy a repülőterek környezetének védelméről, és e tárgykörben meglehetősen tág legálfeldefiniációt alkalmaz a repülőterek meghatározásával

⁹ Európai Bizottság **Ref. Ares(2024)6063603 - 27/08/2024**: Véleményezési felhívás hatásvizsgálathoz: A légi közlekedési ágazatban nyújtott állami támogatások – A repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló bizottsági iránymutatás (felülvizsgálat): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13915-A-legi-kozlekedesi-agazatban-nyujtott-allami-tamogatások-A-repülőtereknek-es-a-legitársaságoknak-nyujtott-allami-tamogatásról-szóló-bizottsági-iránymutatás-felülvizsgálat-hu>

¹⁰ Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

¹¹ Luftverkehrsgesetz.

¹² Deutscher Bundestag Wissenschaftlicher Dienst - Kurzinformation Staatliche Flughafenbeihilfen, WD 5 - 3000 - 099/17, 25.1.2018.

¹³ Építési és Közlekedési Minisztérium Repülőterek nyilvántartása 2024.07.11.: <https://www.kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/dokumentum/349173>

kapcsolatban.¹⁴ Jelen tanulmányban ugyanakkor az uniós versenyjog szempontjából releváns repülőtereket vizsgáljuk, tehát olyanokat, amelyek gazdasági tevékenysége érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.¹⁵ Ezek a nemzetközi utas- illetve áruforgalmat is lebonyolító légi kikötők. Fontos kiemelni továbbá, hogy az EUMSZ 345. cikke alapján az uniós jog nem sértheti a tagállamokban fennálló tulajdoni rendet. Ennek megfelelően a Bizottság versenyjogi joggyakorlata értelmében a tagállamok vállalkozások tulajdonosai lehetnek, továbbá vállalkozásokat irányíthatnak, illetve részvényeket vagy más részesedést szerezhetnek köz- vagy magánvállalkozásokban. A Bizottság a repülőterek versenyjogi megítélése során nem tesz különbséget a légi kikötők különböző típusai között jogi struktúrájuk, illetőleg az állami vagy magánszektorhoz tartozásuk tekintetében.¹⁶

2. A Németországban működő nemzetközi repülőterek

Németországban jelenleg 39 kereskedelmi légi forgalmat lebonyolító létesítményként nyilvántartott repülőtér üzemel: Berlin-Schönefeld, Berlin-Tegel, Braunschweig-Wolfsburg, Bremen, Cuxhaven/Nordholz, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Erfurt-Weimar, Frankfurt am Main, Frankfurt-Hahn, Friedrichshafen, Hamburg, Hannover-Langenhagen, Heringsdorf, Ingolstadt/Manching, Karlsruhe/Baden-Baden, Kassel-Calden, Köln/Bonn, Lahr, Leipzig/Halle, Lübeck-Blankensee, Magdeburg-Cochstedt, Memmingen, München, Münster/Osnabrück, Neu-brandenburg, Niederrhein, Nürnberg, Oberpfaffenhofen, Paderborn/Lippstadt, Rostock-Laage, Saarbrücken, Schwerin-Parchim, Siegerland, Stralsund-Barth, Stuttgart, Sylt, Zweibrücken.¹⁷ Ezek közül 20 repülőtér bonyolít le nemzetközi légiforgalmat a Szövetségi Közlekedésért és Digitalizációért felelős Minisztérium nyilvántartása alapján.¹⁸ Az Európai Bizottság Versenyjogi Főigazgatóságának nyilvántartása alapján Németországban a 2014 áprilisa óta repülőterekkel közvetlenül vagy közvetetten összefüggésben álló, bejelentett, illetve a Főigazgatóság által jóváhagyott támogatási intézkedések száma 201.¹⁹ Ezek közül támogatási intézkedés az ország 6 legfontosabb nemzetközi repülőtérét (Frankfurt, München, Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Stuttgart) nem érintette, amely légi kikötők együtt az utasforgalom 82 %-át bonyolítják le.²⁰ A németországi egyéb nemzetközi repülőterek működtetésére vagy fejlesztésére, illetve állami, vagy önkormányzati részesedésre vonatkozó támogatási intézkedések a

¹⁴ A Bizottság 139/2014/EU RENDELETE (2014. február 12.) a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról. E rendelet 2 cikke alapján repülőtérnek minősül: bármely olyan kijelölt terület (beleértve mindenfajta épületet, berendezést és felszerelést) a földön, vagy a vízen, illetve rögzített, parthoz rögzített vagy úszó építmény felületén, amelyet részben vagy teljes egészében légi járművek leszállásához, felszállásához és földi mozgásához használnak.

¹⁵ Lásd EUMSZ. 107. Cikk (1) bekezdése.

¹⁶ A Bizottság közleménye — Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról 2014/C 99/03 (a továbbiakban: iránymutatás) 46-47. pontjai.

¹⁷ Deutscher Bundestag Wissenschaftlicher Dienst - Kurzinformation Staatliche Flughäfenbeihilfen, WD 5 - 3000 - 099/17, 25.1.2018.

¹⁸ Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Flughäfen, 2024 <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/LF/flughafen.html>

¹⁹ Európai Bizottság Versenyjogi Főigazgatóság <https://competition-cases.ec.europa.eu/search?search=Airport&caseInstrument=SA&caseMemberState=~DEU&sortField=relevance&sortOrder=DESC>

²⁰ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin 2017, 7. o.

következő légi kikötőket érintették a teljesség igénye nélkül: Dortmund²¹ Berlin Brandenburg²², Saarbrücken²³ Lübeck-Blankensee²⁴ Frankfurt-Hahn,²⁵ Rostock²⁶, Erfurt-Weimar²⁷, Kassel²⁸, Niederrhein-Weeze²⁹, Leipzig-Halle³⁰, Zweibrücken³¹, Heringsdorf³², Friedrichshafen³³, Neubrandenburg-Trollenhagen³⁴, Bréma³⁵, Cuxhaven/Nordholz.³⁶

Jól látható, hogy a támogatásban részesített repülőterek mérete az évi több millió utast fogadó nagy létesítménytől – például Dortmund – a kisebb, regionális jellegű repülőterekig terjed évi néhány százezer utassal, amilyen például Rostock.

3. A Magyarországon működő nemzetközi repülőterek

Az Európai Bizottság Versenyjogi Főigazgatóságának nyilvántartása alapján Magyarországon 2014 áprilisa óta repülőterekkel közvetlenül vagy közvetetten összefüggésben álló, bejelentett, illetve a Főigazgatóság által jóváhagyott támogatási intézkedések száma 34.³⁷ Ezek közül Magyarországi nemzetközi repülőtér működtetésére vagy fejlesztésére, vagy állami, illetve önkormányzati részesedésre vonatkozó intézkedés a következő nemzetközi légi kikötőket érintette: Debreceni Nemzetközi Repülőtér³⁸, a Hévíz-Balaton Repülőtér³⁹, valamint a Győr-Pér repülőtér.⁴⁰ Az ország ötödik nemzetközi repülőtere a Pécs-Pogány repülőtér, amellyel kapcsolatos állami támogatási intézkedést nem tart nyilván a Bizottság. A Budapesten működő nemzetközi légi kikötő, ahogyan a

²¹ SA.29404 - Dortmund Airport - NEO Brussels, 23.7.2014 C(2014) 5060 final

²² SA.41342 (2016/N) – Deutschland Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg, Brüssel, 3.8.2016 C(2016) 4948 final

²³ SA.44058 (2016/N) Investitionen und Betriebsbeihilfen für den Flughafen Saarbrücken, Brüssel 13.02.2017.

²⁴ SA.21877 Lübeck-Blankensee airport - Alleged aid to the airport, airport manager Infratil and Ryanair, Brüssel 26.07.2017.

²⁵ SA.47969 Operating aid to Frankfurt-Hahn Airport, Brussels 31.07.2017.

²⁶ SA.49709 Germany - Rostock Airport, Brussels, 10.08.2018.

²⁷ SA.46945 (2018/NN) – Germany Erfurt-Weimar Airport, Brussels, 27.6.2018.

²⁸ SA.113754 Finanzierung des Betriebs des Kassel Airport im Jahr 2024; 2024.04.22. napján tagállami bejelentés alapján.

²⁹ SA.32576 Flughafen Niederrhein GmbH (Niederrhein-Weeze), Deutschland, Land Nordrhein Westfalenn, 14.04.2015

³⁰ SA.30743 Leipzig-Halle Airport - further infrastructure measures, 23.07.2014

³¹ SA.27339 State aid to Zweibrücken Airport, 25.02.2015

³² SA.41635 Flughafen Heringsdorf, 05.07.2016

³³ SA.63666 Restructuring of Flughafen Friedrichshafen, 11.03.2022

³⁴ SA.106928 Flughafen Neubrandenburg-Trollenhagen Stadt NB 2022 - Deckung Jahresfehlbedarf, 29.03.2023.

³⁵ SA.55827 Richtlinie zur Förderung von Investitionen am Flughafen Bremen, 28.11.2019

³⁶ SA.55543 Vertrag zur Gewährung von Zuschüssen zugunsten der Flughafen-Betriebsgesellschaft Cuxhaven/Nordholz, 17.10.2019

³⁷ Európai Bizottság Versenyjogi Főigazgatóság: <https://competition-cases.ec.europa.eu/search?search=Airport&caseInstrument=SA&caseMemberState=~HUN&pageSize=50&sortField=caseLastDecisionDate&sortOrder=DESC>

³⁸ SA.58933 (2020/N) – Hungary: Investment aid for developments ensuring the safe operation of Debrecen International Airport, Brussels, 13.9.2021 C(2021) 6661 final; SA.57109 (2020/N) számú állami támogatás – Magyarország A Debrecen International Airport Kft.-nek nyújtandó működési támogatás, Brüsszel, 2020.09.14 C(2020) 6298 final; State aid SA.46378 – Hungary: Modernisation of Debrecen International Airport, Brussels, 18.12.2017 C(2017) 8525 final;

³⁹ SA.56613 – Az Innovációs és Technológiai Minisztérium és a Hévíz-Balaton Airport Kt. közötti beruházási támogatásról szóló támogatási okirat, 2020.03.25. napján történt tagállami bejelentés. SA.52041 - Az Innovációs és Technológiai Minisztérium és a Hévíz-Balaton Airport Kt. közötti, a 2018. évi működéshez nyújtott támogatásról szóló szerződés, 2018.09.18 napján történt tagállami bejelentés.

⁴⁰ SA.56009 - A Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata és a Győr-Pér Repülőtér Kft. közötti, a Győr-Pér repülőtér fejlesztéséhez nyújtott támogatásról szóló szerződés, 2019.12.18. napján történt tagállami bejelentés.

legnagyobb német repülőterek sem, 2014 április óta nem volt tárgya állami támogatási intézkedésnek, ugyanakkor mindkettő országra jellemző az állam, illetve valamely helyi önkormányzat vagy tartomány jelenléte társtulajdonosként a repülőteret tulajdonló vagy üzemeltető vállalatban, esetleg vállalatcsoportban. Míg jelentős állami résztulajdonlás mellett Magyarországon csak a Budapesti Liszt Ferenc Repülőtér működik, Németországban a Müncheni⁴¹, Berlini⁴² valamint Köln-Bonn⁴³ légi kikötőkben van jelen a szövetségi állam (Bund) jellemzően 20-30 % tulajdonhányaddal azzal, hogy egyéb köztulajdon is megjelenik az érintett város vagy tartomány részéről. Teljes mértékben magántulajdonban lévő, jelentős utasforgalmat lebonyolító légi kikötő nem működik egyik országban sem.

III. A vizsgált légi kikötők vállalati szerkezete és a köztulajdonlás kérdései

A németországi nemzetközi repülőterek döntő többségére a köztulajdonlás mellett történő működés jellemző a polgári jog értelmében vett gazdasági társaságok formájában, ami a gyakorlatban túlnyomórészt a GmbH (korlátolt felelőséggű társaság) vagy az AG (részvénytársaság) alkalmazását jelenti.⁴⁴ Ahogy a jelen fejezetben bemutatjuk, ez alapvetően a magyar nemzetközi repülőterekre is igaz.

1. Egyes repülőterek vállalati struktúrája és a köztulajdon megjelenésének formái

Jelen tanulmány kereteit meghaladná az összes magyar és német nemzetközi légi kikötő vállalati szerkezetének ismertetése, így az alábbiakban reprezentatív jelleggel vázolunk néhány olyan német repülőteret, amelyek leggyakoribb üzemeltetési formákban, avagy állami, önkormányzati vagy tartományi többségi tulajdonban álló német jog szerinti kft. vagy részvénytársaság formájában működnek, továbbá az általuk lebonyolított légi forgalom volumenét nézve lefedik a magyar nemzetközi repülőterek spektrumát évi 10 millió utast meghaladó forgalomtól éves néhány százezer utasig. E kiválasztott német repülőterek mellett részletezzük a magyar nemzetközi repülőterek vállalati szerkezetét, valamint a köztulajdon megjelenésének mértékét és formáit.

A **Flughafen Leipzig/Halle GmbH**⁴⁵ német jog szerinti korlátolt felelőséggű társaság, és a Mitteldeutsche Flughafen AG (a továbbiakban MFAG) leányvállalata, amely a német jog szerinti részvénytársaság. Az MFAG 94 százalékos részesedéssel rendelkezik a lipcsei repülőtéren. A fennmaradó hányadoknak Sachsen tartomány, valamint Delitzsch, Lipcsei tartomány és Schkeuditz közösségek a tulajdonosai. Az MFAG részvényesei: 73 százalék Land Sachsen, 14 százalék Land Sachsen-Anhalt, 6 százalék Stadt Dresden, 5 százalék Stadt Halle, 2 százalék Lipcsei város. Magánrészvényesek nincsenek.

A **Flughafen Dortmund GmbH**⁴⁶ (a továbbiakban: Dortmund repülőtér) Dortmund városának 26%-os részesedéssel, valamint a Dortmund város 100%-os tulajdonában lévő Dortmund Stadtwerke AG ("Dortmunder Stadtwerke") közüzemi szolgáltató (74%-os részesedés) tulajdonában van.

A **Rostock repülőteret** a köztulajdonban lévő Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH (FRLG) társaság üzemelteti. A részvényesek a Rostocker Versorgungs- und Verkehr-Holding GmbH, a

⁴¹ 23 % résztulajdon: <https://www.munich-airport.de/unternehmensportraet-86400>

⁴² 26% résztulajdon: <https://corporate.berlin-airport.de/de/unternehmen-presse/fbb-tochterunternehmen/beteiligungsstruktur.html>

⁴³ 30,94 % résztulajdon: <https://www.koeln-bonn-airport.de/unternehmen/das-unternehmen/daten-fakten.html>

⁴⁴ Alexander Mahler-Matthias Runkel, Steuergelder für den Flughafen von nebenan, Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V., Berlin 2017, 7.o. Deutscher Bundestag Wissenschaftlicher Dienst - Kurzinformativ Staatliche Flughafenbeihilfen, WD 5 - 3000 - 099/17, 25.1.2018., 2.o.

⁴⁵ SA.20839 - Leipzig-Halle Airport, 23.07.2008, 7.pont.

⁴⁶ SA.22030 – 2007/C, SA.29404 und SA.32091 – 2012/C, 23.7.2014, 23. pont.

Hansestadt Rostock 100%-os leányvállalata ("RVV", a saját tőke 54,1%-a), a Rostock közigazgatási kerülete (a tőke 35,6%-a) és Laage városa (a saját tőke 10,3%-a).⁴⁷

A **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** részvényesei Berlin és Brandenburg szövetségi tartományok fejenként 37 százalékos részesedéssel, valamint a Németországi Szövetségi Köztársaság 26 százalékos részesedéssel.⁴⁸

A **Budapest Airport Zrt.** tekintetében 2024. júniusában a Franciaországi székhelyű, magántulajdonban lévő nemzetközi repülőtér üzemeltető VINCI Airports⁴⁹ 20%-os részesedést vásárolt a Budapest Airport Zrt. koncessziós társaságában, és a repülőtér üzemeltetője lesz. A koncesszió fennmaradó futamideje több mint 55 év, lejáratá 2080. A fennmaradó 80 %-ot a magyar állam 100%-os tulajdonában lévő Corvinus Nemzetközi Befektetési Zrt. (a továbbiakban. Corvinus Zrt.) birtokolja.⁵⁰ Utóbbi tekintetében az egyes állami tulajdonban álló gazdasági társaságok felett az államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét gyakorló személyek kijelöléséről 1/2022.(V.26.) GFM rendelet alapján a Nemzetgazdasági Minisztérium gyakorolja. A tervezett összefonódásról szóló ügyletet az Európai Bizottság a 139/2004/EK rendelet alapján lebonyolított egyszerűsített eljárás keretében előzetesen jóváhagyta.⁵¹

A **Debrecen Nemzetközi Repülőtér** a Debrecen International Airport Kft üzemelteti a debreceni önkormányzattal 2011-ben megkötött koncessziós szerződés alapján. 2021 április 22. napjától az önkormányzat tulajdonában van az Üzemeltető részvényeinek 76,02%-a (51,% közvetlenül, 25,02%-a pedig a Debreceni Vagyonkezelő Zrt.-n keresztül). A fennmaradó 23,98%-os részvény tulajdonosa az AD Holding Kft („AD Holding”), magánvagyonkezelő társaság.⁵² A Debreceni Vagyonkezelő Zrt.-t Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata a 41/2000. (III.09.) Kh. számú határozatával hozta létre annak érdekében, hogy olyan holdingszervezet jöjjön létre, amely a város kizárólagos tulajdonában lévő gazdasági társaságok vonatkozásában gyakorolja a tulajdonosi jogokat.⁵³

A **Hévíz-Balaton Airport Kft.** tulajdonosai Magyar Turisztikai Ügynökség Zártkörűen Működő Részvénytársaság, valamint Hévíz Város Önkormányzata.⁵⁴

A **Győr-Pér Repülőtér Kft.** tulajdonosai az Audi Hungaria Services Zrt. 45%, Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata 39%, valamint a Széchenyi István Egyetemért Alapítvány 16% részesedéssel.⁵⁵

A **Pécs-Pogány repülőtér** tulajdonosai Pécs Város Önkormányzata, valamint a Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.⁵⁶

⁴⁷ SA.49709 - Germany - Rostock Airport, Brussels, 10.08.2018.6. pont.

⁴⁸ Berlin Brandenburg repülőtér honlapján elérhető adatok: <https://corporate.berlin-airport.de/en/company-media/fbb-and-subsidiaries/beteiligungsstruktur.html>

⁴⁹ <https://www.vinci.com/vinci.nsf/en/item/finance-stock-market-shareholders.htm>

⁵⁰ Lsd. s Vinci Airports vállalat honlapját: <https://www.vinci-airports.com/en/airports/budapest-airport>.

⁵¹ Európai Bizottság Versenyjogi Főigazgatósága, Brüsszel, 2023.12.12., C(2023) 8907 final: https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases1/202409/M_11339_9931088_114_3.pdf

⁵² SA.58933 (2020/N) – Hungary: Investment aid for developments ensuring the safe operation of Debrecen International Airport, Brussels, 13.9.2021 C(2021) 6661 final, 6. pont.

⁵³ Debreceni Vagyonkezelő Zrt. honlapja: <https://www.dvrt.hu/a-debreceni-vagyonkezelzo-zrt-megalakulasanak-tortenete-es-celjai/>

⁵⁴ Magyar Turisztikai Ügynökség közleménye szerint 2021. április 1-jétől újra állami tulajdonban van a sármellék-zalavári nemzetközi repülőtér, mivel a novemberben megszerzett 90 százalékos részesedés után most a terminál és egyéb épületek is a Magyar Turisztikai Ügynökség (MTÜ) vagyonkezelésébe kerültek, lásd: <https://iho.hu/hirek/teljesen-az-allame-a-nyugat-kapuja-a-heviz-balaton-airport> Lásd továbbá a repülőtér üzemeltető honlapján elérhető közérdekű adatokat: <https://hevizairport.com/hu/kapcsolat/koezerdeku-adatok>

⁵⁵ Győr-Pér Repülőtér Kft. Honlapján elérhető közadatok: <https://lhpr.hu/bemutatkozas>

⁵⁶ Lásd továbbá az Országgyűlés közérdekű adatokat tartalmazó tájékoztatóját, miszerint a Nemzeti Vagyonkezelő Zrt nagyjából 50 % részesedéssel bír a repülőtér üzemeltető illetve fejlesztő két társaságban (Air Horizont Nonprofit Kft.

2. A repülőterek vállalati struktúrájában rendszerint alkalmazott jogi személyek

Ahogy láthattuk, mindkét vizsgált országban a Kft. (GmbH), illetve a részvénytársaság (Aktiengesellschaft) dominál a repülőtereket birtokló vagy üzemeltető jogi személyek körében. A fentebb ismertetett magyar példák között bár található egy alapítvány is, ugyanakkor ez a jelenség a kormányzat felsőoktatásra vonatkozó reformelképzeléseinek következménye, hiszen a Győr-Pér Repülőtér Kft.-ben tulajdonrészesedést tartó Széchenyi István Egyetemért Alapítvány (16% részesedéssel)⁵⁷ ebbe a tárgykörbe sorolható.

A két fő társasági forma német és magyar jog szerint már számos kutatás tárgya volt⁵⁸, így a jelen tanulmány ennek részletezésére nem tér ki, és a versenyjogi szempontú vizsgálódás szempontjából relevánsabb szempontra koncentrálna azt tárgyalja, hogy a két ország nemzeti jogrendszerében milyen feltételek mellett jelenhet meg az állam tulajdonsoként ilyen gazdasági társaságokban.

3. A köztulajdon a gazdasági társaságokban a német jog szerint

A német alkotmányjog nem tartalmaz alapvető értékrendbeli döntést abban a tekintetben, hogy az állam vállalkozhat-e, és ha igen, mekkora mértékben hivatkozhat a Német Alaptörvény 12. cikkében foglalt vállalkozáshoz való jogra vagy a 14. cikkben foglalt tulajdonjogra. Magyarország Alaptörvénye ezzel szemben tartalmaz ilyen irányú rendelkezéseket.

3.1. Az általános szabályok Németországban

A német szövetségi alkotmánybíróság az alkotmány e tekintetben vállalt semlegességét abba az irányba konkretizálta, hogy a magánszektor vállalkozóit nem védi az alkotmány a konkurencia ellen, ideértve a köztulajdonban álló vállalatokkal való versenyt is.⁵⁹

A tulajdonjoggal kapcsolatban bár megállapította az alkotmánybíróság, hogy alapvetően nem hivatkozhatnak rá az állam, az önkormányzatok, vagy a tartományok mint jogi személyek, a szakirodalomban ez a kérdés még nem teljesen tisztázott, és az alkotmánybíróság vonatkozó ítélezési gyakorlatát is részben erős kritika éri.⁶⁰ Összeségében a német Alaptörvény fentiekben ismertetett semlegessége, és az alkotmánybíróság által csak részben kifejlesztett állami mozgástér és annak korlátjai okán az állam tulajdonlása mellett működő vállalatok kérdésköre nem kifejezetten és kizárólag az alkotmányjogi keretek között vizsgálendő kérdéskör.⁶¹ Számos törvény, illetve törvénykönyv, mint például a német kartelljog rendelkezései, az általuk szabályozott ágazatban

és a Pécs-Pogányi Repülőtér Működtető Kft.)
<https://www.parlament.hu/irom42/01877/adatok/altindmell/MNVtarsasagok.pdf> Lásd továbbá: Bóka Máté Ciprián, *epülőjártat indulhat a többségében állami kézben lévő pécsi reptérről*, Baranya Vármegye Hírportál, 2024.02.05.: <https://www.bama.hu/helyi-kozelet/2024/02/repulojarat-indulhat-a-tobbsegeben-allami-kezben-levo-pecsi-repterrol>

⁵⁷ Győr-Pér Repülőtér Kft. Honlapján elérhető közadatok: <https://lhpr.hu/bemutatkozas>

⁵⁸ Lásd sokak helyett a magyar jog szerinti Kft. illetve Rt. tekintetében: Csehi Zoltán (szrk.), 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről kommentárja, Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2021, 326.-461.o., továbbá Sárközy Szabolcs: *A kft. elhelyezkedése a jogrendszerben és szabályozásának jellege*, *Gazdaság és Jog*, 2013/5., 23-26. o., illetve Holger Altmeppen-Günter H. Roth, *Gesetz betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung*, Kommentar, 7. Aufl. 2012, C.H. Beck, München, Jens Koch, *Aktiengesetz Kommentar*, 18. Aufl. 2024 C.H. Beck, München.

⁵⁹ BVerwG, Beschluss vom 21. März 1995, 1 B 211/94.

⁶⁰ Ezt a dogmatikai vitát ismertetendő, lásd sokak helyett Hans Jarass – Bodo Pierroth, *Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland – Kommentar*, 14. Aufl. 2016, 415.o.

⁶¹ Bundeskartellamt, *Der Staat als Unternehmer- (Re-)Kommunalisierung im wettbewerbsrechtlichen Kontext* – Bonn, 2014.

megállapítják, hogy azonosan kezelendők a klasszikus vállalkozások és a köztulajdonban álló gazdasági szervezetek.⁶²

3.2. A helyi önkormányzatokra vonatkozó német szabályok

A helyi önkormányzatok alkotmányjogi helyzete a fentiekhez képest némileg eltér, hiszen ők a német alaptörvény 28. cikkére hivatkozhatnak saját jogosultságaik alkotmányos garanciájaként. A helyi önkormányzás intézményes garanciája biztosítja az önkormányzatoknak, hogy a helyi közösség ügyeit a törvény keretei között saját felelősségre rendezék. Ez alapvetően a helyi önkormányzatok tulajdonában álló vállalatokra is kiterjed, ugyanakkor az alaptörvény 28. cikke is a törvény keretei közé szorítja ezt a jogosultságot, így a tartományi jogalkotó szabályozhatja e jogosultság részleteit és korlátozásait.⁶³

Az önkormányzatok gazdasági tevékenységét összességében hasonló elvek szerint szabályozzák tartományi szintű, helyi önkormányzatról szóló törvények (Gemeindeordnungen der Länder). A hangsúly az önkormányzat gazdasági tevékenységének megengedhetőségén van, amelyet az úgynevezett „Schrankentrias” (három korlát) szabályoz.⁶⁴ Ennek értelmében az önkormányzat csak abban az esetben működtethet, bővíthet vagy alapíthat gazdasági társaságot, ha (1) a társaság közcélú szolgálatot, (2) a vállalkozás megfelelő arányban áll a helyi közösség gazdasági teljesítőképességéhez, és (3) az elérni kívánt célt nem valósíthatja meg ugyanolyan jól és gazdaságosan egy magánvállalkozás.⁶⁵ Gyakori ezenfelül az a vonatkozó tartományi törvényekben nem kifejezetten említett, de az alaptörvény 28. cikkéből következő feltétel, miszerint a vállalkozásnak helyi vonatkozással kell bírnia. A gyakorlatban ez a negyedik korlát ugyanakkor az adott feladattól függően messze túlmutathat a helyi közössége kiterjedésén, illetve a helyi önkormányzat területén. Ilyen például a helyi tömegközlekedés céljából fenntartott vállalatok esete, amelyek természetüknél fogva az adott településen belül és szomszédos településekre vagy forgalmi csomópontokra is indítanak járatot a helyi lakosság érdekeinek és alapvető igényeinek megfelelően.⁶⁶ A fenti példa jól szemlélteti, hogy az önkormányzatok gazdasági tevékenységének jogszerűségét mindig a konkrét ügylet mentén kell igazolni a meglehetősen általánosan fogalmazott három korlát keretében. Fontos hangsúlyozni, hogy a bíróságok gyakorlata értelmében a közcél – tekintettel arra, hogy a helyi önkormányzat választott képviselő testülete a helyi igényeknek tesz eleget a törvényesség és észszerűség keretein belül – alapvetően megállapítható, ha a vállalkozás a helyi közösség akarátát tükrözi.⁶⁷

A német önkormányzati vállalatok körében a városi közműveknek („Stadtwerke”)⁶⁸ kiemelkedő jelentősége van, és a német versenyjogi szabályok alapvetően alkalmazandók azokra. Ez alapvetően jól tükrözi a német gyakorlatban megfigyelhető, fentiekben ismertetett tendenciát, miszerint a városi

⁶² Például a GWB (Gesetz Gegen Wettbewerbsbeschränkungen) 130 §-a, vagy 36 §-a, lásd Bundeskartellamt, Der Staat als Unternehmer- (Re-)Kommunalisierung im wettbewerbsrechtlichen Kontext – Bonn, 2014., 12.-13.o.

⁶³ Hans Jarass – Bodo Pierroth, Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland – Kommentar, 14. Aufl. 2016, 657-667.o.

⁶⁴ Erről részletesen Alfons Gern – Christoph Brüning, Deutsches Kommunalrecht, Nomos, 4. Aufl. 2019, 546.-513.o.

⁶⁵ Lásd Hessen Tartomány helyi önkormányzatokról szóló törvényének 121. §: *Die Gemeinde darf sich wirtschaftlich betätigen, wenn 1. der öffentliche Zweck die Betätigung rechtfertigt, 2. die Betätigung nach Art und Umfang in einem angemessenen Verhältnis zur Leistungsfähigkeit der Gemeinde und zum voraussichtlichen Bedarf steht und 3. der Zweck nicht ebenso gut und wirtschaftlich durch einen privaten Dritten erfüllt wird oder erfüllt werden kann.*

⁶⁶ Gunnar Schwarting, GRUNDWISSEN KOMMUNALPOLITIK - 12.0 Kommunale Wirtschaft im Überblick, Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn, 2017, 4.o.

⁶⁷ Alfons Gern – Christoph Brüning, Deutsches Kommunalrecht, Nomos, 4. Aufl. 2019, 464.

⁶⁸ A közművek jelentőségéről, szolgáltatásaik körének korlátozásairól az enregiaszektor területén lásd Sarah Wolters - Michael Frey, Stadtwerke und ihre Dienstleistungen hinter dem Stromzähler: kommunalrechtliche Rahmenbedingungen und Grenzen, KommJur 2018, 205-209. o.

közműcégek jelentős tulajdonhányadokkal bírnak az adott város területén működő nemzetközi repülőteret üzemeltető társaságban. A magát városi közműnek nevező vállalat alatt a fogyasztó olyan városi vagy községi szolgáltatót ért, amelyben az adott önkormányzat döntő befolyással bír⁶⁹ Ez jellemzően többségi önkormányzati tulajdont feltételez.⁷⁰

3.3. A köztulajdon a gazdasági társaságokban a magyar jog szerint

Az állam vagy a helyi önkormányzatok (többségi) tulajdonában álló vállalatok fogalma Magyarországon, ahogy Németországban is, nincs minden részletben definiálva, és a jogalkotó hazánkban is inkább az eredmény felől közelíti meg a témakört azáltal, hogy az állam, illetve helyi önkormányzatok vállalatalapításra és működtetésre irányuló jogosultságát alapvetően elfogadva fogalmaz meg olyan feltételeket és korlátokat, amelyek a köztulajdonnal járó felelősségből fakadnak.⁷¹

A 2008–2009-es gazdasági-pénzügyi válságot követően új szabályozás jelent meg a köztulajdonban álló gazdasági társaságok takarékosabb működéséről szóló 2009. évi CXXII. törvénnyel (a továbbiakban: „Taktv.”). E törvény értelmében köztulajdonban álló gazdasági társaságnak minősül az a gazdasági társaság, amelyben a Magyar Állam, helyi önkormányzat, a helyi önkormányzat jogi személyiséggel rendelkező társulása, többcélú kistérségi társulás, fejlesztési tanács, nemzetiségi önkormányzat, nemzetiségi önkormányzat jogi személyiségű társulása, költségvetési szerv vagy közalapítvány külön-külön vagy együttesen számítva többségi befolyással rendelkezik.⁷² A köztulajdonban álló gazdasági társaságok e fogalmát a szakirodalom jellemzően alkalmazza, annak ellenére, hogy dogmatikai kritikák is megfogalmazódnak.⁷³

A 2011. évi CXCVI. törvény a nemzeti vagyonról (a továbbiakban: Nvt.) végül törvényi szinten rögzítette az Alaptörvény 38. cikkében foglalt nemzeti vagyon fogalmát, amely alá az államot vagy a helyi önkormányzatot megillető társasági részesedések is sorolandók.⁷⁴ Az Alaptörvény 38. cikkének (5) bekezdése alapján az állam és a helyi önkormányzatok tulajdonában álló gazdálkodó szervezetek törvényben meghatározott módon, önállóan és felelősen gazdálkodnak a törvényesség, a célszerűség és az eredményesség követelményei szerint. A nemzeti vagyon kezelésének és védelmének célja e fogalom meghatározás keretében a közérdek szolgálata, a közös szükségletek kielégítése és a természeti erőforrások megóvása, valamint a jövő nemzedékek szükségleteinek figyelembevétele. A nemzeti vagyon megőrzésének, védelmének és a nemzeti vagyonnal való felelős gazdálkodásnak a követelményeit sarkalatos törvény határozza meg. Az állami vagy önkormányzati vállalatok működésére alapvetően a magánjog, leginkább a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi

⁶⁹ Helmut Köhler/ Joachim Feddersen, Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb, 42. Aufl. 2024, § 5 Rn. 499.

⁷⁰ BGH I ZB 43/15, 09.11.2016 Beschluss | Kein Freihaltebedürfnis für Marke für Versorgungsunternehmen - Stadtwerke Bremen; BGH I ZR 228/10 13.06.2012 Urteil | Irreführende Unternehmensbezeichnung wegen fehlender Mehrheitsbeteiligung der öffentlichen Hand - Stadtwerke Wolfsburg.

⁷¹ Az alábbiakban kifejtett szempontokat állami és önkormányzati tulajdonú vállalatokkal kapcsolatban elemzi: Állami Számvevőszék: Az állami tulajdonú gazdasági társaságok működése, 2018 július: https://www.asz.hu/dokumentumok/allami_gt_elemzes_20180706.pdf

⁷² Taktv. 1. § a). Többségi befolyás a Taktv. 1 § b) alapján: az olyan kapcsolat, amelynek révén a befolyással rendelkező egy jogi személyben a szavazatok több mint ötven százalékával – közvetlenül vagy a jogi személyben szavazati joggal rendelkező más jogi személy (köztes vállalkozás) szavazati jogán keresztül – rendelkezik

⁷³ dr. Lehoczki Zóra Zsófia: A köztulajdonban álló gazdasági társaságok szervezeti és vagyoni sajátosságai, Doktori (PhD) értekezés, 2021, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, 9. o. Továbbá Papp Tekla: Néhány magánjogi kérdés az állami/önkormányzati tagságú gazdasági társaságok kapcsán. In.: AUER Ádám – BOROS Anita – SZÓLIK Eszter: Az önkormányzati vagyongazdálkodás aktuális kérdései, Budapest, Dialóg Campus, 2018. 123-132. o.

⁷⁴ 2011. évi CXCVI. törvény a nemzeti vagyonról 1. § (2) c)

V. törvény irányadó,⁷⁵ ugyanakkor a köztulajdonnal járó, fentiekben ismertetett alkotmányjogi felelősség számos közjogi kötelezettséggel jár. 2020. január 1-jétől módosult a Taktv. és kiegészült a köztulajdonban álló gazdasági társaságok belső kontrollrendszerére vonatkozó szabályokkal. A Taktv. végrehajtási rendeletként szintúgy 2020. január 1-jével lépett hatályba a köztulajdonban álló gazdasági társaságok belső kontrollrendszeréről szóló 339/2019. (XII. 23.) Korm. rendelet (továbbiakban: Gtbr.), amely a vonatkozó részletszabályokat tartalmazza. A Gtbr. 3. § (3) bekezdése alapján a köztulajdonban álló gazdasági társaság vezetője a köztulajdonban álló gazdasági társaság belső kontrollrendszerét a szektor specifikus eltérések figyelembevételével mellett az állami vagyon felügyeletéért felelős miniszter által közzétett irányelv (a továbbiakban: Irányelv) megfelelő alkalmazásával köteles kialakítani.⁷⁶ Az Irányelv 2021. januárban lépett hatályba és annak érdekében ad részletes iránymutatást, hogy a társaság: a) működése és gazdálkodása során a tevékenységét gazdaságosan, hatékonyan és eredményesen végezze; b) elszámolási kötelezettségeit teljesítse; c) megvédje az erőforrásait a veszteségektől, károktól és nem rendeltetésszerű használatól; d) működésével kapcsolatosan megfelelő, pontos és naprakész információ álljon rendelkezésre; e) biztosítsa a jogszabályi előírásoknak megfelelő, szabályozott, átlátható és etikus működését; f) védje a tulajdonos(ok) és az ügyfelek érdekeit; g) kockázatait kezelje, különös tekintettel az integritás kockázatokra.⁷⁷ További fontos szabályozás a 2011. évi CXCV. Törvény Magyarország gazdasági stabilitásáról, amely egyebek között beruházások és más pénzügyi ügyletek tekintetében tartalmaz korlátozásokat és részletszabályokat az állami és önkormányzati vállalatok számára.

3.4. A helyi önkormányzatokra vonatkozó szabályok

Míg az állami vagyonhoz kapcsolható vállalkozások fő szabályozását az Nvt. tartalmazza, az önkormányzati tulajdonban álló vállalatok feladataira a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (Mötv.) is hatást gyakorolhat. Szemben a fentiekben ismertetett német tartományi szintű, a helyi önkormányzatokról szóló törvényekkel, a Mötv. nem tartalmaz általános szabályokat az önkormányzatok tulajdonában álló gazdasági társaságokról. Inkább speciális kérdéskörökre térnek ki egyes rendelkezések. Például a helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánutakon, valamint tereken, parkokban és egyéb közterületeken közúti járművel történő várakozási (parkolási) közszolgáltatást 100%-os önkormányzati tulajdonban álló gazdasági társaság, továbbá e gazdasági társaság 100%-os tulajdonában álló gazdasági társaság is elláthatja.⁷⁸ Törvény előírhatja továbbá, hogy meghatározott közszolgáltatást kizárólag erre a célra alapított költségvetési szerv, olyan állami vagy legalább többségi önkormányzati tulajdonban álló, jogi személyiséggel rendelkező gazdasági társaság, amelyben az állam vagy az önkormányzat legalább többségi befolyással bír vagy e gazdasági társaság legalább többségi tulajdonában álló és legalább többségi befolyása alatt álló jogi személyiséggel rendelkező gazdasági társaság vagy önkormányzati társulás láthat el.⁷⁹ A Mötv. e speciális

⁷⁵ Harmathy, Attila (2018): Állam és polgári jog. In: Menyhárd, Attila–Varga, István (szerk.) 350 éves az Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kara 2. kötet: A jubileumi év konferenciasorozatának tanulmányai. Budapest, ELTE Eötvös Kiadó, 775–785.

⁷⁶ A nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter: KÉZIKÖNYV a köztulajdonban álló gazdasági társaságok részére a belső kontrollrendszer kialakításához és működtetéséhez, 2021. február, NPSZKÁK/6104/5/2020-MKI, 5. o.

⁷⁷ A nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter: IRÁNYELV a köztulajdonban álló gazdasági társaságok részére a belső kontrollrendszer kialakításához és működtetéséhez, NPSZKÁK/6104/4/2020-MKI, 2020. december 5.o.: https://drbatkabrigitta.hu/wpcontent/uploads/2021/02/GTBKR_IRA%CC%81NYELV_20201222_ve%CC%81gleges.pdf

⁷⁸ Mötv. 16/A. § c).

⁷⁹ Mötv. 41. § (8).

részletszabályaival kapcsolatban érdemes kiemelni, hogy a fentiekben említett 2008–2009-es gazdasági-pénzügyi válság előtti időszakban az önkormányzatok által működtetett vállalatok szabályozása megengedőbb volt az államháztartási gazdálkodás szabályainál, illetve a munkajogi szabályok is enyhébbek voltak a közsféra vonatkozó normáknál, míg a jogalkotó időközben be nem vezette a fentiekben említett, a Mötv. rendelkezésein kívül eső törvényekben foglalt szigorításokat, mint amilyen például a 2011. évi CXCV. Törvény Magyarország gazdasági stabilitásáról, vagy az Állami Számvevőszék ellenőrzési jogosítványainak kiterjesztése az önkormányzatok közüzemi vállalataira.⁸⁰

IV. Az állami támogatások joga és a légi kikötők

Az EUMSZ 107. cikke alapján alapvetően tilos az állami támogatások nyújtása, tehát minden olyan gazdasági előny, amelyet egy tagállam saját forrásból biztosít egy bizonyos vállalat vagy gazdasági ágazat számára, és ezáltal torzítja a versenyt, amennyiben mindez kihat a tagállamok közötti kereskedelemre.⁸¹ Ugyanakkor az EUMSZ 107. cikke elismeri, hogy a tagállamok számos szakpolitikai területet nem tudnának hatékonyan alakítani állami támogatások nyújtása nélkül, illetve egyes uniós politikák céljai, mint emilyen például a kohézió, sem érhetők el szubvenciók nélkül. Ennek megfelelően az EUMSZ 107. cikke alapján egyes területeken megengedi az uniós jog az állami támogatások nyújtását, és ezáltal megtűri a verseny torzulását, amennyiben a támogatás valamilyen európai érdekhez is köthető közcélt szolgál.

Számos infrastruktúra állami finanszírozását hagyományosan az állami támogatások tilalmának fentiekben ismertetett hatályán kívülre sorolta a versenyjogban eljáró Európai Bizottság, mivel úgy ítélte meg, hogy az ilyen infrastruktúrák építése, illetve üzemeltetése általános közpolitikai intézkedés, nem pedig gazdasági tevékenység. A folyamatosan integrálódó európai gazdaságot alakító számos tényező, például a liberalizáció, a privatizáció, vagy a technológiai fejlődés okán ugyanakkor bővült az infrastruktúrák kereskedelmi hasznosulása. Az Aéroports de Paris ügyben hozott ítéletben a Törvényszék⁸² ezt a fejlődést elismerve megállapította, hogy a repülőtér-üzemeltetést gazdasági tevékenységnek kell tekinteni. A Lipcse/ Halle-ügyben hozott ítélet⁸³ később megerősítette, hogy kereskedelmi repülőtéri futópálya építése önmagában is gazdasági tevékenységnek minősül.

Ezt követően a Bizottság alapvetően állami támogatásként kezelte az uniós területén működő repülőtereknek tagállami forrásból nyújtott gazdasági előnyöket, és azokat csak akkor találta összeegyeztethetőnek az uniós joggal, ha valamely közérdek szolgáltatását tudta igazolni a tagállam. A Bizottság a következő szempontok és – az adott támogatási intézkedés konstrukciójától, illetve a

⁸⁰ Ehhez lásd sokak helyett Cseh Balázs-Lentner Csaba, Az önkormányzati tulajdonú gazdasági társaságok működésének egyes jogi és gazdasági vetületei, JEGYZŐ ÉS KÖZIGAZGATÁS, 2020, XXII. évfolyam, 3. Lapszám, 21-23. o.

⁸¹ Az állami támogatások uniós szabályozásával kapcsolatban lásd, Gombos Katalin (szerk.) Az Európai Unió versenyjogának alapjai, Wolters Kluwer, 2022.; Szirbik Miklós, Az európai állami támogatási szabályok új rendszere: Ulrich Soltész, a Neue Juristische Wochenschrift című német jogtudományi folyóirat 2014. évi 43. számában megjelent tanulmánya alapján, ÁLLAMI TÁMOGATÁSOK JOGA 2015 : 6 pp. 45-62. o., Christian Callies et al EUV - AEUV Kommentar - Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta, 6. Aufl. 2022. Art 107 AEUV.

⁸² Törvényszék T-128/98. sz., Aéroports de Paris kontra Bizottság ügyben 2000. december 12-én hozott ítélet (ECLI:EU:T:2000:290) 125. pontja; amely megállapítást a Bíróság a C-82/01 P. sz., Aéroports de Paris kontra Bizottság ügyben 2002. október 24-én hozott ítéletével (ECLI:EU:C:2002:617) helybenhagyta. Lásd továbbá a Törvényszék T-196/04. sz., Ryanair kontra Bizottság ügyben 2008. december 17-én hozott döntés (ECLI:EU:T:2008:585) 88. pontját.

⁸³ A Törvényszék T-443/08. és T-455/08. sz., Freistaat Sachsen és Land Sachsen-Anhalt Tartományok és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 2011. március 24-én hozott ítélet (ECLI:EU:T:2011:117) 93.-94. pontjai; melyek megállapításait a Bíróság a C-288/11. P. sz., Mitteldeutsche Flughafen AG és Flughafen Leipzig-Halle GmbH kontra Bizottság ügyben 2012. december 19-én hozott ítéletében (ECLI:EU:C:2012:821) helybenhagyta.

repülőtér méretétől, valamint a köztulajdonlás meglététől függően – jogforrások, illetve iránymutatások alapján vizsgálja a repülőtereket érintő támogatásokat.

1. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás szabályai⁸⁴

Az tagállami intézkedéseket a Bizottság a hatályos légi közlekedési iránymutatás alkalmazási körében a következő szempontok alapján minősítheti a belső piaccal összeegyeztethetőnek: **(I.)** általános gazdasági érdekű szolgáltatásként az EUMSZ. 106. cikk (2) bekezdése alapján; **(II.)** az EUMSZ. 107. cikke (2) bekezdésének a) pontja szerinti szociális jellegű támogatásként, valamint **(III.)** egyes ágazatok fejlődését előmozdító támogatásként az EUMSZ. 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján. Tekintettel arra, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásként nyújtott támogatások akkor nyújthatók, ha a repülőtér által kiszolgálható, távol eső terület egy része a repülőtér nélkül oly mértékben elszigetelődne az Unió többi tagállamától, hogy az hátrányosan befolyásolná a terület társadalmi és gazdasági fejlődését, jelen fejezetben nem részletezzük ezt a jogcímet, hiszen a német és magyar térségek középeurópai fekvésük, valamint a megbízható közúti és vasúti összeköttetések miatt nehezen hivatkozhatnának fenti értelemben vett elszigeteltségre.⁸⁵ Hasonlóképpen szűk a szociális jellegű támogatások alkalmazási köre, amely lényegében rászoruló magánszemélyek közvetett megsegítését szolgáló támogatásokra vonatkozik, így jelen tanulmányban ezt a jogcímet sem tárgyaljuk.⁸⁶

A Bizottság a repülőtereknek nyújtandó támogatások jogszerűségét az EUMSZ. 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján vizsgálva azt elemzi, hogy a támogatás eredményeként a közös érdekű célkitűzés elérésére irányuló pozitív hatások meghaladják-e a kereskedelemre és a versenyre gyakorolt potenciális negatív hatásokat. Beruházási és működési támogatások tekintetében ez akkor teljesül, ha a támogatás fokozza a mobilitást és a régió összeköttetését, továbbá enyhíti a legfontosabb légi csomópontok forgalmi túlterhelését, vagy elősegíti a regionális fejlődést.⁸⁷ A tagállamnak az iránymutatás alapján egyebek között indokolniuk kell a támogatás szükségességét, és arányosságát. Utóbbi kritérium keretében a Bizottság az érintett repülőtér méretétől teszi függővé a támogatás jogszerűségét.

1.1. Beruházási támogatás

A beruházási támogatásnál⁸⁸ a maximális intenzitás, avagy a projekt költségének a támogatás által kompenzálható hányada, a repülőtér mérete szerint határolandó meg. A támogatási intenzitás évi 1 millió utasforgalomig 75%, 1 és 3 millió közötti utas esetében 50%, éves szinten 3 és 5 millió utas között pedig 25%.⁸⁹ Az iránymutatás az 5 millió fő feletti utasforgalmú repülőterek támogatását csak kivételesen indokolt esetben tartja összeegyeztethetőnek a belső piaccal, hiszen ekkora utasforgalom mellett a légi kikötő saját gazdasági teherbírása alapvetően elelegendő a fejlesztések finanszírozásához.

1.2. Működési támogatás

Működési támogatás esetében is a repülőtér méretéből eredő gazdasági teherbíróképesége számít, és a Bizottság évi 200.000 utastól legfeljebb 3 millió utasig tartja indokolhatónak a működési támogatás

⁸⁴ A Bizottság közleménye — Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról 2014/C 99/03 (a továbbiakban: iránymutatás).

⁸⁵ Lásd az iránymutatás 72. pontját.

⁸⁶ Lásd az iránymutatás 156. Pontját. Továbbá: Nyikos Györgyi (szerk), Állami Támogatások, Dialóg Campus Kiadó, 2018, 409.o.

⁸⁷ Az iránymutatás 84. pontja: “Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás”.

⁸⁸ Az iránymutatás 25. pont 18). alpont alapján: rögzített tőkeeszközökbe történő beruházás finanszírozására szolgálótámogatás; konkrétan a „beruházási kiadás finanszírozási hiányának” fedezésére.

⁸⁹ Az iránymutatás 101. pontja.

nyújtását⁹⁰ Érdemes kiemelni, hogy az iránymutatást alapvetően 10 éves hatályra tervezte a Bizottság számos, a repülőtereket érintő támogatási formák tekintetében – például az évi 700.000 utast el nem érő repülőterek, illetve regionális repülőterek tekintetében – ugyanakkor ezt a határidőt meghosszabbította a COVID járvány negatív hatásai miatt.⁹¹

1.3. Az iránymutatás folyamatban lévő reformja

A Bizottság jelenleg felülvizsgálja a 2014. évi iránymutatását és a reformcsomag kidolgozása keretében az érintett gazdasági szereplőkkel, valamint a tagállamokkal is egyeztet. E tárgykörben lényeges változások várhatók az uniós gazdaságban végbement jelentős változásokra⁹² adandó válaszok keretében. Például arra számítanak szakmai körökben, hogy az iránymutatásban jelenleg 2024 év végére tervezett regionális repülőterek működési költségek támogatásának korlátozására irányuló elképzelésitől – 3 millió évi utasforgalomnál kisebb repülőterek – eláll a bizottság. Ez leginkább a tagállamokból érkező nyomásnak köszönhető, hiszen egyedül Németországban 24 fő repülőtérből 14 érintett lenne a változástól a jelenlegi utasszámok alapján.⁹³

2. A Csoportmentességi rendelet⁹⁴

2017-ben a Bizottság a fentiekben ismertetett iránymutatás alkalmazása során gyűjtött tapasztalatok alapján külön jogcímet emelt a Csoportmentességi rendeletbe, amely alapján regionális repülőtereknek előzetes bejelentés nélkül nyújthatnak támogatást a tagállamok.⁹⁵ E szabályok alapján regionális repülőterek, tehát 3 millió főt meg nem haladó légi kikötők részesülhetnek beruházási támogatásban, amennyiben utóbbi a repülőtéri infrastruktúrára vonatkozik. A beruházási támogatás összege nem haladhatja meg az elszámolható költségek 50 %-át amennyiben a támogatást megelőző két pénzügyi évben egymillió és hárommillió fő között alakult az utasforgalom, egy millió fő alatt, a költségek 75 %-át. Működési támogatás nyújtható olyan repülőtérnek, amelynek átlagos éves utasforgalma a támogatás tényleges odaítélését megelőző két pénzügyi évben nem haladta meg a 200 000 főt. A működési támogatás összege nem haladhatja meg az adott időszak során keletkezett működési veszteséget és észszerű nyereséget fedező összeget.⁹⁶ Amennyiben egy repülőtér a fentiekben foglalt utasforgalmat meghaladja, úgy a támogatások nem nyújthatók a Csoportmentességi

⁹⁰ Iránymutatás 118. pont.

⁹¹ Lásd a Bizottság tájékoztatását: <https://eur-lex.europa.eu/HU/legal-content/summary/state-aid-guidelines-on-aid-to-airports-and-airlines.html>

⁹² Például Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin 2017, Novoszáth Péter, A magyar regionális repülőterek fejlődése nemzetközi összehasonlításban, REPÜLÉSTUDOMÁNYI KÖZLEMÉNYEK, 32. évfolyam (2020) 1. szám S. 111–124. Nagy Zsolt, Az új Légiközlekedési Iránymutatás összefoglalója, valamint az Európai Bizottság döntési gyakorlata a légi közlekedés területén, Állami Támogatások Joga 23 (2015/3) 3–45.

⁹³ Moritz Lorenz - Lars Hettstedt, Regionalflughäfen und EU-Beihilferecht – Neue Wendungen in einer schwierigen Beziehung, 2023 (asd.law.com): <https://asd-law.com/news/regionalflughafen-und-eu-beihilferecht-neue-wendungen-in-einer-schwierigen-beziehung/>

⁹⁴ A Bizottság 651/2014/EU rendelete (2014. június 17.) a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetővé nyilvánításáról EGT-vonatkozású szöveg (a továbbiakban Csoportmentességi rendelet).

⁹⁵ A Bizottság (EU) 2017/1084 rendelete (2017. június 14.) a 651/2014/EU rendeletnek a kikötői és repülőtéri infrastruktúrára irányuló támogatás, a kulturális örökség megőrzését előmozdító támogatásra és a sportlétesítményekre és multifunkcionális szabadidős létesítményekre nyújtott támogatásra vonatkozó bejelentési hatáértékek, továbbá a legkülső régiókban biztosított regionális működési támogatási programok tekintetében, valamint a 702/2014/EU rendeletnek a támogatható költségek összegének meghatározása tekintetében történő módosításáról.

⁹⁶ A Csoportmentességi rendelet repülőterekre vonatkozó rendelkezéseiről a német gyakorlat szempontjából lásd Hans Arno Petzold et al, Die Reform der AGVO zu Flughäfen und Häfen – ein Ende der Rechtsunsicherheit? EuZW 2017, 717-723. Lásd továbbá Nyikos Györgyi (szerk), Állami Támogatások,, Dialóg Campus Kiadó, 2018, 412.o.

rendelet alapján, így azokat továbbra is előzetesen be kell jelenteni, és a Bizottság a légi közlekedési iránymutatás alapján vizsgálja a tervezett támogatást.

3. A piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása

Egy további versenyjogi kritérium a repülőterek tekintetében a piacgazdasági szereplő vagy befektető elve, amely akkor alkalmazható, ha egy repülőternek az állam vagy egy helyi önkormányzat a tulajdonosa. Természetesen a fentiekben ismertetett versenyjogi kivételek is alkalmazhatók, nevezetesen a 2014. évi iránymutatás, illetve a Csoportmentességi rendelet. Amennyiben ugyanakkor ezek nem alkalmazhatók egy repülőterre, például annak éves utasszámai miatt, úgy a (részleges) köztulajdonban álló társaság állami vagy önkormányzati tulajdonosa saját befektetői döntése alapján tőkét juttathat a vállalatba. Ez utóbbi viszont csak a versenyjogi feltételek fennállásakor egyeztethető össze az uniós joggal. Ilyenkor azt kell vizsgálni, hogy hasonló körülmények között egy az előrelátható nyereségességet szem előtt tartó, bármilyen szociális vagy vidékfejlesztési politikai, illetve egyéb szektor-függő megfontolástól elvonatkoztató piaci szereplő szintén nyújtott-e volna az államával azonos finanszírozást. Nem minősül ugyanis állami támogatásnak egy olyan állami tulajdonosi finanszírozás, amelyet a szokásos piaci körülmények között nyújtott az állam, illetve az önkormányzat.⁹⁷ Fontos szempont, hogy az állami befektető magatartása alapvetően összehasonlítható olyan magánberuházókéval, amelyek cselekedeteiket a hosszú távú, tehát az eszközölt beruházás teljes időtartamát meghaladóan prognosztizálható nyereségességi előrejelzések vezérik. Ez különösen igaz infrastrukturális beruházások tekintetében, amelyek gyakran nagy összegű pénzügyi forrásokat kötnek le hosszabb távon és nyereséget csak évek elteltével generálnak.⁹⁸ Megbízható előzetes nyereségességi előrejelzések, részletes üzleti terv esetében tehát egy állami beruházás piacokonform folyamat lehet, hiszen az állam ilyenkor a saját vállalatát fejleszti. Fontos indikátor lehet továbbá, ha az állam mellett egy magánbefektető is részt vesz az ügyletben az állami vagy önkormányzati befektetőével azonos feltételek mellett.⁹⁹

4. Összegzés

A közepes és kis méretű repülőterek a fent ismertetett iránymutatás, illetve a Csoportmentességi rendeletben foglaltak alapján részesülhetnek támogatásban. Németországban a 24 fő repülőterből 14 érintett az évi 3 millió utasforgalomnál kisebb mérete okán. A fentebb ismertetett repülőterek közül Magyarországon például a Győr-Pér Repülőtér Kft. részesült a Csoportmentességi rendelet alapján 2019. decemberében támogatásban Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatával kötött támogatási szerződés keretében.¹⁰⁰

A Bizottság a fentiekben ismertetett joggyakorlata alapján az 5 millió fő feletti utasforgalmú repülőterek támogatását ugyanakkor csak kivételesen indokolt esetben tartja összeegyeztethetőnek a belső piaccal, hiszen ekkora utasforgalom mellett a légi kikötő saját gazdasági teherbírása alapvetően elegendő a fejlesztések finanszírozásához. A még ennél is nagyobb repülőterek esetében az állam már csak a légi kikötő tulajdonosaként eszközölhet a versenyjoggal összeegyeztethető tőkejuttatásokat az érintett repülőtér javára arra hivatkozva, hogy hosszú távú megtérülés vezényli. Magyarországon ebben a kategóriában a Budapesti repülőtér érintett, amelyben az állam 2024-ben 80

⁹⁷ Lásd a közlemény 49-52. pontjait.

⁹⁸ A C-305/89. sz., Olaszország kontra Bizottság („Alfa Romeo”) ügyben hozott ítélet (EBHT 1991., I-1603. o.) 20. pontja. Továbbá a T-228/99. sz., Westdeutsche Landesbank Girozentrale kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 2003, II-435. o.) 250–270. Pontja.

⁹⁹ Nyikos Györgyi (szerk), Állami Támogatások „Dialog Campus Kiadó, 2018, 166.o.

¹⁰⁰ SA.56009 - A Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata és a Győr-Pér Repülőtér Kft. közötti, a Győr-Pér repülőtér fejlesztéséhez nyújtott támogatásról szóló szerződés, 2019.12.18. napján történt tagállami bejelentés.

%-os részesedést vásárolt. Ennél a konstrukciónál a maradék 20 % tulajdonhányadot egy nemzetközi repülőtér tulajdonos- és üzemeltető vállalat vásárolta fel a magyar állammal azonos ár mellett, így a piaci magánbefektető elv értelmében ez az ügylet a nyilvánosan elérhető adatok alapján összeegyeztethető a versenyjogi feltételekkel. Itt érdemes arra emlékeztetni, hogy a Budapest Airport Zrt. elnöke 2024 novemberében egy online portálnak adott interjúban nyilatkozott arról, hogy a repülőtér megvásárlása valószínűleg a vártnál hamarabb is megtérül. Az elnök tájékoztatása szerint a Budapest Airport Zrt. megvásárlása 16,5-szeres EBIDTA-szorozószám mellett történt, ami illeszkedik abba a 15–22-szeres sávba, amely a hasonló európai fővárosok repterének adásvételekor jellemző. Ezek alapján a repülőtér 16,5 év alatt termeli majd ki a vételárát.¹⁰¹

A német legnagyobb repülőterek közül támogatási intézkedés az ország 6 legfontosabb nemzetközi repülőtérét (Frankfurt, München, Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Stuttgart) nem érintette, amely légi kikötők együtt az utasforgalom 82 %-át bonyolítják le,¹⁰² így ezekben az esetekben is csak a piaci befektető elv alkalmazása jöhet szóba, amennyiben az adott repülőtérben az állam, egy vagy több tartomány, illetve érintett helyi önkormányzatok is birtokolnak tulajdonhányadot.

V. Következtetések

A vizsgált két országban a repülőtereket túlnyomórészt kft., illetve részvénytársaság formájában működtetik. A tulajdonosi szerkezetet nézve Németországban jellemző a teljes mértékű köztulajdon olyan értelemben, hogy az akár több millió utasforgalmat lebonyolító légi kikötőnek több tulajdonosa is van, amelyek viszont mind helyi önkormányzatok, tartományok, vagy a szövetségi állam (Bund), illetve ezek 100%-os tulajdonában álló vállalatok. Egyedül a nagyobb repülőterek esetében, például a Frankfurt am Main nemzetközi repülőtér az éves szinten nagyjából 60 millió utasforgalmával figyelhető meg vegyes tulajdonlás, avagy a többségi köztulajdon mellett résztvevő magántulajdonosi kör.¹⁰³ Magyarországon az éves országos utasforgalom jelentős részét lebonyolító Budapesti repülőtér 20 %-os magánrészesedés mellett működik, és a Debreceni, illetve Győri repülőtereknek is van magánkézben lévő tulajdonhányada, utóbbi esetében például az Audi Hungaria Services Zrt. Összeségében Magyarországon is jelen van a köztulajdon a legfontosabb repülőterekben, ugyanakkor hazánkban a magánbefektetők szignifikánsan nagyobb szerepet játszanak.

A köztulajdon megjelenése, illetve jelenléte a klasszikus értelemben vett vállalkozói szektorban mindkét országban olyan terület, amelynek szabályozása szerteágazó, és fogalom szinten sincs kimerítő, illetve átfogó leírása a jelenségnek. Németországban alkotmányjogi szemszögből közelítve a kérdést leginkább az a megfontolás irányadó, hogy az állam a jelentős erőforrásai és szabályalkotási monopóliuma miatt mekkora mértékben léphet fel a magántulajdonú vállalatok versenytársaként. Jellemzően valamely közérdek meglétét kell igazolnia az államnak ilyen esetekben is, és az önkormányzatok tekintetében erre vonatkozólag viszonylag egységes rendszer alakult ki a 16 tartomány jogalkotásában, amelynek fő szempontrendszer a fentiekben ismertetett ún. „Schränkentrias”. Az adott önkormányzat területén messze túlmutató tömegközlekedéssel kapcsolatos önkormányzati vállalkozásokra való tekintettel kimutathattuk, hogy a helyi szintű

¹⁰¹ Szabó Gyula, A vártnál hamarabb megtérülhet a reptér megvásárlása, Index.hu 2024.11.28. : <https://index.hu/gazdasag/2024/11/28/repter-nagy-marton-loga-mate-kormany-beruhazas/>

¹⁰² Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin 2017, 7. o.

¹⁰³ Tulajdonosok: Hessen Tartomány (31,31 %), Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (20,03 %), Deutsche Lufthansa AG (8,44 %), Lazard Asset Management LLC (5,02 %) und BlackRock Inc. (3,11 %). Lásd a repülőtér honlapján elérhető adatokat: <https://www.fraport.com/de/investoren/fraport-aktie.html>

közérdek indokolható ezekben esetekben, és e gondolat a repülőterek működtetése tekintetében is érvényes.

Ezzel szemben Magyarországon a helyi önkormányzatokra vonatkozó szabályozás e tekintetben nem olyan részletes, mint a német, ugyanakkor a magyar alkotmányjog az Alaptörvény 38. cikkének (5) bekezdése keretében kezeli az állam és a helyi önkormányzatok tulajdonában álló gazdálkodó szervezetek kéréseit. A nemzeti vagyon kezelésének és védelmének célja e szabályozási koncepció keretében a közérdek szolgálata, a közös szükségletek kielégítése és a természeti erőforrások megóvása, valamint a jövő nemzedékek szükségleteinek figyelembevétele, ami a takarékosagra vonatkozó szigorú szabályokat és ellenőrzést is magában foglalja.

Az uniós versenyjog semleges a tagállamok által működtetett vállalatok jogi státuszával szemben és ezáltal nem befolyásolja közvetlenül a fentiekben foglalt nemzeti szabályozásokat. Ugyanakkor a repülőterek mérete szerint eltérő versenyjogi feltételek hatással lehetnek arra, hogy egy adott légi kikötőben milyen formában eszközölhet forrásjuttatást a köztulajdont gyakorló állam (tartomány) vagy helyi önkormányzat. Ahogy fentebb ismertettük, a Bizottság versenyjogi joggyakorlatára ez közvetetten kihat, hiszen a tagállamok a saját területükön működő repülőterek vállalati struktúráját, és a repülőterek méretét is szem előtt tartva szorgalmazzák a vonatkozó versenyjogi szabályok finomhangolását.

A felhasznált irodalom és források előzetes listája

Lásd a német tanulmány végén