

C-204/23. sz. ügy**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2023. március 28.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Consiglio di Stato (Olaszország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2023. március 24.

Fellebbező:

Autorità di regolazione dei trasporti

Ellenérdekű felek a fellebbezési eljárásban:

Lufthansa Linee Aeree Germaniche

Austrian Airlines AG

Brussels Airlines SA/NV

Swiss International Air Lines Ltd

Lufthansa Cargo AG

Az alapeljárás tárgya

A Tribunale amministrativo regionale per il Piemonte (Piemonte tartomány közigazgatási bírósága, Olaszország) azon ítéletével szemben a Consiglio di Statohoz (államtanács, Olaszország) benyújtott fellebbezés, amellyel az helyt adott a Lufthansa Linee Aeree Germaniche, az Austrian Airlines AG, a Brussels Airlines SA/NV, a Swiss International Air Lines Ltd és a Lufthansa Cargo AG ellenérdekű felek által a fellebbező Autorità di Regolazione dei Trasporti (közlekedésszabályozó hatóság, Olaszország; a továbbiakban: ART vagy hatóság) határozata azon részével szemben benyújtott keresetnek, amely előírja, hogy a „légi személyszállítási és/vagy áru fuvarozási” szolgáltatást nyújtó jogalanyoknak hozzájárulást kell fizetniük.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogalapja

A kérelem tárgya az ART finanszírozásának szabályozására és az említett finanszírozás objektív feltételeinek meghatározására vonatkozik egy olyan időszakban, amelyben számos jogalkotási, jogalkalmazói és szabályozási beavatkozás követte egymást. Az EUMSZ 267. cikk szerinti előzetes döntéshozatal iránti kérelem a repülőtéri díjakról szóló, 2009. március 11-i 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 11. cikke (5) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

Úgy kell-e értelmezni a 2009/12/EK irányelv 11. cikkének (5) bekezdését – amely rendelkezés a repülőtéri ágazatra vonatkozik –, hogy a hatóság finanszírozása kizárólag repülőtéri díjak felszámításán keresztül kell, hogy történjen, vagy az történhet akár más finanszírozási formák, például hozzájárulás felszámításával (a bírósági tanács szerint a tagállamnak pusztán arra van lehetősége, hogy a hatóság finanszírozására szánt összegeket repülőtéri díjakból szedje be)?

A 2009/12/EK irányelv 11. cikkének (5) bekezdése alapján a felügyeleti hatóság finanszírozása érdekében felszámítható díjnak vagy hozzájárulásnak csak bizonyos – az irányelvben egyébként nem meghatározott – szolgáltatásokra és költségekre kell-e vonatkozniuk, vagy elegendő, ha azok a hatóság működési költségeivel kapcsolatosak, amint az a kormányhivatalok által benyújtott és ellenőrzött beszámolókból kitűnik?

Úgy kell-e értelmezni a 2009/12/EK irányelv 11. cikkének (5) bekezdését, hogy a díj csak a belföldi illetőséggel rendelkező vagy a hatóságot létrehozó állam joga szerint bejegyzett jogalanyokra vethető ki, és ez érvényes a hatóság működése érdekében felszámított hozzájárulásra is?

A hivatkozott uniós rendelkezések

A repülőtéri díjakról szóló, 2009. március 11-i 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv; a 2. cikk 2. pontja, valamint a 11. cikk (3) és (5) bekezdése

EUMSZ 267. cikk első bekezdése

A hivatkozott nemzeti rendelkezések

A 2011. december 22-i 214. sz. törvény által módosításokkal törvénnyé alakított Decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 – Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici (az államháztartás növekedésére, egyensúlyára és konszolidációjára vonatkozó sürgős rendelkezésekről szóló, 2011. december 6-i 201. sz. rendkívüli törvényerejű rendelet); a 2018. november 16-i 130. sz. törvény által módosításokkal törvénnyé alakított decreto-legge 28

settembre 2018, n. 109 - Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze által (a Genova városára, a nemzeti infrastrukturális és közlekedési hálózat biztonságára, a 2016 és 2017 közötti szeizmikus eseményekre, a munkálatokra és egyéb vészhelyzetekre vonatkozó 2018. szeptember 28-i 109. sz. rendkívüli törvényerejű rendelet) által módosított 37. cikkének 2. bekezdése, valamint 6. bekezdésének a) és b) pontja;

A 2018. szeptember 28-i 109. sz. rendkívüli törvényerejű rendeletnek „A közlekedésszabályozó hatóság hatásköre, valamint a díjszabásra és az autópályák biztonságára vonatkozó rendelkezések” című 16. cikke a következőképpen módosította a 2011. december 6-i 201. sz. rendkívüli törvényerejű rendeletnek – az ART finanszírozására vonatkozó releváns rendelkezését jelentő – 37. cikke 6. bekezdése b) pontja első mondatát:

„[6]. A 2. bekezdésben említett hatáskörök és a 3. bekezdésben említett tevékenységek, valamint a törvényben meghatározott egyéb hatáskörök és tevékenységek gyakorlása a következők szerint történik: [...]

[b)] a közlekedési ágazatban működő gazdasági szereplők által fizetett hozzájárulás által, amelyek vonatkozásában a hatóság azon a piacon, amelyen azok tevékenykednek, megkezdte a jogszabályban előírt hatáskörök vagy tevékenységek gyakorlását, amely hozzájárulás mértéke nem haladja meg legutóbbi pénzügyi évben szerzett, a folytatott tevékenységek gyakorlásából származó árbevétel 1 ezrelékét, az árbevétel nagyságát figyelembe vevő mentességi küszöbértékek előírásával. Az árbevétel kiszámítását úgy kell elvégezni, hogy elkerülhető legyen a kettős hozzájárulás.”

A tényállás és az alapeljárás rövid bemutatása

- 1 A Lufthansa Linee Aeree Germaniche, az Austrian Airlines, a Brussels Airlines, a Swiss International Air Lines Ltd. és a Lufthansa Cargo légi fuvarozók (a továbbiakban: ellenérdekű felek) a TAR per il Piemonte (Piemonte tartomány közigazgatási bírósága) előtt megtámadták az ART 2018. december 19-i, „A közlekedésszabályozó hatóság részére a 2019. évben megfizetendő hozzájárulás mértéke és megfizetésének módja” tárgyában hozott 141. sz. határozatát, amely előírta, hogy a „légi személyszállítási és/vagy áru fuvarozási” szolgáltatást nyújtó jogalanyoknak hozzájárulást kell fizetniük (a 1. cikk (1) bekezdésének g) pontja).
- 2 A TAR per il Piemonte (Piemonte tartomány közigazgatási bírósága) 2020. június 15-i 381. sz. ítéletében helyt adott a keresetnek, és így megsemmisítette az említett határozat azon részét, amely a fent említett hozzájárulás kivetéséről rendelkezett. Az ART ezt követően fellebbezést nyújtott be a Consiglio di Statohoz (államtanács), a kérdést előterjesztő bírósághoz.
- 3 Az ellenérdekű felek vitatták az ART által előadott érvek megalapozottságát, és a fellebbezés elutasítását kérték.

- 4 Emellett felvetették a fizetést előíró rendelkezés alkalmazásának mellőzését, és adott esetben azt, hogy a 2009/12 irányelv megsértése és téves alkalmazása miatt az eljáró bíróság terjesszen előzetes döntéshozatal iránti kérelmet az Európai Unió Bírósága elé. Felhozták továbbá a 2011. évi 201. sz. rendkívüli törvényerejű rendelet 37. cikke 6. bekezdése b) pontja alkotmányosságának kérdését is az alkotmány 3., 23., 53. és 77. cikkével kapcsolatban.

Az alapeljárásban részt vevő felek főbb érvei

- 5 Az ART-nek, amely teljesen autonóm módon működik, valamint ítéleteit és értékeléseit függetlenül alakítja ki, a feladatai közé tartozik a verseny előmozdítása, a releváns piachoz való hozzáférés akadályainak felszámolása, a fogyasztók védelme „a közlekedési ágazatban, valamint a vonatkozó infrastruktúrákhoz és kiegészítő szolgáltatásokhoz való hozzáférés biztosítását, az európai szabályozással összhangban, a szubszidiaritás elvének, valamint a tartományoknak és a helyi önkormányzatoknak az alkotmány második részének V. címe szerinti hatásköreinek tiszteletben tartásával”. Az ART ugyanis ágazatközi hatáskörrel rendelkezik a teljes közlekedési ágazat és a vonatkozó infrastruktúrához való hozzáférés tekintetében.
- 6 Fellebbezőként az ART úgy véli, hogy téves az elsőfokú bíróság azon állásfoglalása, amely szerint az ART által konkrétan szabályozott, a repülőtéri díjak meghatározásával kapcsolatos egyetlen tevékenység a repülőtér-irányító szervezetek és nem a légi fuvarozók tevékenysége.
- 7 Azt a kérdést, hogy a légi fuvarozók a „szabályozott infrastruktúrák és szolgáltatások irányítóinak” kategóriába tartoznak-e, a 2011. évi 201. sz. rendkívüli törvényerejű rendeletnek a 2018. évi 109. sz. rendkívüli törvényerejű rendelet 16. cikke 1. bekezdése a-bis) és a-ter) pontjával módosított 37. cikke 6. bekezdése tisztázta. A 37. cikk 6. bekezdésének új megfogalmazása nem hagy kétséget afelől, hogy a légi fuvarozók minden bizonnyal – egyúttal jelentős – „gazdasági szereplők”, és a „közlekedési ágazatban” tevékenykednek, így teljes mértékben azon jogalanyok körébe tartoznak, amelyeknek a törvény által a hatóságra ruházott tevékenységek és hatáskörök gyakorlása érdekében hozzájárulást kell fizetniük.
- 8 Az ART úgy véli, hogy a TAR (tartományi közigazgatási bíróság) érvelése a repülőtér-irányító szervezetek piacának (amelyet szabályoz a hatóság) és a légi fuvarozók piacának (amelyet nem szabályoz a hatóság) téves és merev megkülönböztetéséből ered.
- 9 A 2018. évi törvénymódosítás megszüntette az elsőfokú bíróság által szabályozott jogalany és az egyszerű használó vagy kedvezményezett között tett különbséget, mivel az a releváns, hogy a gazdasági szereplő olyan piacon tevékenykedik-e vagy sem, ahol a hatóság fellépett.

- 10 A légi közlekedési és az infrastrukturális piac egymással összefügg, mivel a fuvarozók számára a repülőtéri infrastruktúra használatára vonatkozóan kedvezőbb vagy kedvezőtlenebb gazdasági feltételek az adott repülőtér utasforgalmának növekedéséhez vagy csökkenéséhez vezetnek, ami viszont a nagyobb utasforgalom által igénybe vett kereskedelmi tevékenységekből származó nagyobb vagy kisebb bevételt eredményez az irányító számára.
- 11 A fellebbező szerint nemcsak a szubjektív, hanem az objektív feltétele is teljesül annak, hogy az ellenérdekű felek a szabályozott jogalanyok körébe tartozzanak.
- 12 A hatóság konkrétan, különböző körülmények között, a 2018. évi 109. sz. rendkívüli törvényerejű rendelettel módosított 37. cikk 6. bekezdése szerinti szabályozási, ágazati hatásköröket gyakorolta.
- 13 A 2009/12 irányelv és a nemzeti átültető jogszabályok által szabályozott légi közlekedési ágazatban a hatóság tevékenysége végső soron azonnali és közvetlen módon mindkét félre, az irányítókra és a használókra is vonatkozik annak biztosítása érdekében, hogy a repülőtéri díjak megállapításának folyamata az európai követelményeknek megfelelően történjen.
- 14 Az ellenérdekű felek arra hivatkoznak, hogy a 2009/12 irányelv 11. cikkének (5) bekezdése előírja, hogy „[a] tagállamok létrehozhatnak egy finanszírozási mechanizmust a független felügyeleti hatóság számára, amely a repülőtér használóit és a repülőtér-irányító szervezeteket terhelő díj felszámítását is magában foglalhatja”. Az ART finanszírozására vonatkozó olasz szabályozás (árbevételen alapuló) hozzájárulás fizetését írja elő, és a közvetlenül a szabályozás alá tartozó gazdasági szereplők kötelesek ezt a hozzájárulást megfizetni.
- 15 Az ellenérdekű felek hangsúlyozzák, hogy a hozzájárulás más, mint a díj, mégpedig annyiban, hogy a díj egy szolgáltatás vagy szolgáltatáscsomag ellenértéke, és a díjfizetési kötelezettség az adott szolgáltatás igénybevételében mutatkozik meg, és ilyenek a repülőtéri díjak, míg a rendelkezés által előírt ART hozzájárulás (cél)adónak bizonyulna, mivel (a közlekedési ágazatra vonatkozóan) általános jellegű, nem kapcsolódik egy konkrét szolgáltatás teljesítéséhez, az árbevételen és nem az igénybe vett szolgáltatáson alapul, így előírt vagyoni kötelezettségként lenne meghatározható, amely továbbra sem valamely szolgáltatáshoz, hanem valamely szervezet működéséhez kapcsolódik.
- 16 Úgy vélik tehát, hogy ez a hozzájárulás nem tartozik a 2009/12 irányelv hatálya alá.
- 17 Emellett, továbbra is az ellenérdekű felek szerint, ellentmondás áll fenn a nemzeti és az uniós szabályozás között a hatóságnál felmerülő, a vállalkozások által kötelezően fizetendő hozzájárulásból fedezhető költségek tekintetében, mivel a nemzeti rendelkezések, azáltal, hogy a hatóság valamennyi költségének fedezésére szolgáló hozzájárulást írnak elő, túllépnek a hivatkozott irányelv által megengedett mértéken, mivel a hozzájárulást nem kötik kifejezetten a tényleges működési költségekhez. Különösen, míg a nemzeti jogszabályok arra irányulnak,

hogy a hatóság valamennyi olyan költségét, amelyet az állami finanszírozás nem fedez, hozzájárulás alkalmazásával fedezzék, az uniós jogalkotó szemszögéből nézve az igazgatási díjaknak a gazdasági szereplőkkel szemben történő felszámítása kizárólag a nemzeti hatóság által ténylegesen viselt, bizonyított költségek alapján tűnik indokoltnak.

Az előzetes döntéshozatalra utalás indokainak rövid bemutatása

- 18 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről való döntéshozatalhoz az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés relevanciáját kell elemezni, mivel úgy tűnik, hogy a feltett kérdések még nem alkották a Bíróság általi értelmezés tárgyát, és nem teljesülnek a Bíróság által a 2009/12 irányelv 11. cikke (5) bekezdésének értelmezésével kapcsolatos észszerű kétségek hiányának megállapításához előírt feltételek.
- 19 Az ART által benyújtott fellebbezés elutasítása esetén ugyanis a felhozott kérdésnek nem lenne relevanciája, mivel az ellenérdekű feleknek nem állna fenn érdeke e tekintetben.
- 20 Ezzel szemben, ha a hatóság fellebbezési indokai megalapozottnak bizonyulnának, az uniós jogra vonatkozó előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés döntő lenne az eljárás kimenetele szempontjából, és az eljárást fel kellene függeszteni, az ügyet pedig az Európai Unió Bírósága elé kellene terjeszteni.
- 21 Márpedig az ART által az ítélet azon részeivel szemben felhozott kifogások, amelyek helyt adtak az első fokon benyújtott keresetnek, megalapozottak a Consiglio di Stato (államtanács) legújabb ítélezési gyakorlatának fényében (lásd többek között: a Cons. Stato [államtanács], VI, 2021. január 4-i 9. sz. ítélete)
- 22 A kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy a 2018. december 19-i 141. sz. határozatot a 2018. szeptember 28-i 109. sz. rendkívüli törvényerejű rendelettel végrehajtott jogszabály-módosítást követően fogadták el, amely a hozzájárulásra kötelezett vállalkozások körének objektív kiszélesítését eredményezte; míg ugyanis a 2018. szeptember 28-i 109. sz. rendkívüli törvényerejű rendelet elfogadásáig a hozzájárulást kizárólag a repülőtér-irányító szervezetek viselték, ezt követően azt az egyszerű gazdasági szereplőknek is viselniük kell.
- 23 Álláspontja szerint, még ha az elsőfokú bíróság általi értelmezés 2018-ig jogbiztonsági okokból meg is erősíthető, 2019-től nem elfogadható, mivel a jogszabály-módosítás egységes fogalmat dolgozott ki, amely a „közlekedési ágazatban működő gazdasági szereplőket” foglalja magában, ezzel kiemelve magának a szabályozásnak a központi magját, amely a vállalkozói kategóriáknak a szabályozásból eredő hasznán alapul, ahol tehát a haszontényező elsődlegessége szükségtelenné teszi a két kategóriára való felosztást.
- 24 A 2018-as reformot követően tehát az alanyi fogalom mindenre kiterjedő jellegére tekintettel csak azt a körülményt tűnik szükségesnek tisztázni, hogy az érintett

piacon ténylegesen megkezdődött-e „a jogszabályban előírt hatáskörök vagy tevékenységek gyakorlása”, anélkül, hogy a szabályozott jogalanyok vagy kedvezményezettek helyzete további jelentőséggel bírna. A légi fuvarozók által végzett szállítási tevékenységet tehát úgy kell értelmezni, hogy az az ART-re ruházott szabályozási körbe tartozik.

- 25 A Consiglio di Stato (államtanács) úgy ítéli meg, hogy az ellenérdekű felek érvei nem teszik lehetővé a nemzeti jogi rendelkezés alkalmazásának mellőzését, mivel az uniós joggal való esetleges összeegyeztethetlenség okai sem nem közvetlenek, sem nem kellően egyértelműek, pontosak és feltétlenek. Ugyanakkor úgy véli, hogy mivel a jogvita a 2019. évre előírt hozzájárulásra vonatkozik, az ART érvei megalapozottak, következésképpen az ellenérdekű felek által feltett előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés jelentőséggel bír.
- 26 A kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy a 2009/12 irányelv célja az uniós repülőtér-irányító szervezetekkel és az infrastruktúra-használókkal szembeni egyenlő bánásmód biztosítása, nemcsak a repülőterek közötti versenymechanizmusok előmozdítása, hanem a légitársaságoknak az erőfölényben lévő repülőterek esetlegesen visszaélészerű magatartásától való védelme érdekében is.
- 27 A 2009/12 irányelv 2. cikkének 2. pontja a repülőtér használóinak kategóriájába sorolja „azt a természetes vagy jogi személyt, aki vagy amely utasokat, postai küldeményeket és/vagy árut szállít légi úton az adott repülőtérre, vagy az adott repülőtérről”, kizárva ezzel a repülőtéri létesítményeket és szolgáltatásokat igénybe vevő utasokat, amelyekre inkább a légi fuvarozók hárítják át utólag a díjak összegét.
- 28 A 2009/12 irányelv 3. cikke a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét rögzíti a repülőtér használói közötti bármilyen hátrányos megkülönböztetés előidézésére alkalmas repülőtéri adók megállapításának tilalmán keresztül, így e rendelkezésnek az a célja, hogy az ott működő légi fuvarozók között egyenlő versenyfeltételeket biztosítson annak érdekében, hogy kizárja az olyan kedvező feltételekben való megállapodást, amelyek lehetővé teszik, hogy egy vagy több használó a piacon vonzóbb szolgáltatások nyújtásával megszüntesse a versenyt.
- 29 Röviden, az irányelv által a nemzeti felügyeleti hatóságokra ruházott döntő szerep a repülőtéri díjak „közös keretének” létrehozására irányul.
- 30 A 2009/12 irányelv 11. cikke, amely az az uniós jogi rendelkezés, amelynek megsértésére a fellebbezők hivatkoznak, a (3) bekezdésében kimondja, hogy „[a] tagállamok azzal szavatolják a független felügyeleti hatóság függetlenségét, hogy jogilag megkülönböztetik és működésében függetlenítik minden repülőtér-irányító szervezettől és légi fuvarozótól. [...]”, és különösen az (5) bekezdésében kimondja, hogy „[a] tagállamok létrehozhatnak egy finanszírozási mechanizmust a független felügyeleti hatóság számára, amely a repülőtér használóit és a repülőtér-irányító szervezeteket terhelő díj felszámítását is magában foglalhatja”.

- 31 Ennélfogva vitathatatlan, hogy a nemzeti állam jogosult a felügyeleti hatóság finanszírozását a légi fuvarozókra kivetett rendszerüzemeltetési díjak által is biztosítani.
- 32 Emellett, továbbra is a kérdést előterjesztő bíróság szerint, még ha igaz is az, amint arra az ellenérdekű félként eljáró légitársaságok rámutattak, hogy a repülőtéri díjak fogalma, amennyiben azok valamely ellenszolgáltatásnak felelnek meg (különösen a légi járművek leszállásához és indulásához, a légi járművek fedett vagy fedetlen helyen való parkolásához, valamint az utasok beszállásához, azaz az infrastruktúra használatához kapcsolódó díjak), eredetét tekintve különbözik a díjakat beszedő, az infrastruktúra átláthatóságát és hozzáférhetőségét felügyelő hatóság finanszírozása érdekében fizetendő, konkrét szolgáltatáshoz nem kapcsolódó díjtól, az is igaz, hogy az európai rendelkezés olyan finanszírozási mechanizmus létrehozását írja elő, „*amely a [...] díj felszámítását is magában foglalhatja*” (azaz amely a díjakat a finanszírozás eszközének tekintheti), ezzel viszont nem zárja ki *sic et simpliciter* azt, hogy a finanszírozási mechanizmus a hozzájárulásnak egy konkrét ellenszolgáltatástól független formáját írja elő.
- 33 A Corte costituzione (alkotmánybíróság, Olaszország) 2017. évi 69. sz. ítéletével összhangban a Consiglio di Stato (államtanács) is úgy véli, hogy a számszerűsítési kritériumok tekintetében nem áll fenn az európai rendelkezéssel való összeegyeztethetlenség, mivel még ha a nemzeti jogi rendelkezés nem is rendelkezik kifejezetten arról, hogy a hozzájárulást a hatóság működési kiadásainak bizonyos, a hozzájárulás meghatározásához részletesen feltüntetendő költségeivel kell összefüggésbe hozni, a nemzeti gyakorlat nem szakadt el az ilyen költségekkel való összefüggéstől, tekintettel arra is, hogy a nemzeti jogi rendelkezés a 2011. évi 214. sz. törvénnyel törvénnyé alakított 2011. december 6-i 201. sz. rendkívüli törvényerejű rendelet 37. cikke 6. bekezdésének b) pontjában a hozzájárulás meghatározására vonatkozóan több szakaszból álló eljárást ír elő, vagyis azt, hogy a hatóság aktusát a Consiglio dei Ministri (minisztertanács, Olaszország) elnökének kell jóváhagynia a Ministro dell’Economia e delle Finanze (gazdasági és pénzügyminiszter, Olaszország) egyetértésben, a kétségtelenül a hatóságnak a társaságok által elért árbevétel szerint később megosztott költségvetési kiadásaihoz kapcsolódó észrevételek megfogalmazásának lehetőségével.
- 34 Végül a kérdést előterjesztő bíróság szerint ki kell emelni, hogy ha a repülőtéri díjak közös kerete bevezetésének célja nem csak az uniós repülőtér-irányító szervezetekkel, hanem a repülőtér használóival, így a légi fuvarozókkal szembeni egyenlő bánásmód biztosítását is jelenti, akkor nyilvánvaló, hogy a hozzájárulásnak a nemzeti területen letelepedett légi fuvarozókra történő korlátozása versenyt torzító mechanizmust hozhat létre, ennél fogva nem fogadható el a fellebbező azon felvetése, hogy a más uniós tagállamokban letelepedett légi fuvarozókat mentesíteni kellene a hozzájárulás alól (mivel tagadhatatlan, hogy a repülőtéri infrastruktúráknak az egyes nemzeti hatóságok

általi szabályozása valamennyi európai uniós vállalkozást előnyben részesít a nemzeti területen).

MUNKADOKUMENTUM