

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2009. július 13.)

az RATP nyugdíjrendszerének finanszírozási módjában Franciaország által az RATP érdekében végrehajtani tervezett reformról (C 42/07 [ex N 428/06] állami támogatás)

(az értesítés a C(2009) 5505. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/945/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló szerződésre és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felkérte az érdekeltet, hogy a fenti cikkeknek megfelelően tegyék meg észrevételeiket⁽¹⁾, és tekintettel ezekre az észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

- (1) 2006. június 29-i levelében Franciaország értesítette a Bizottságot az RATP nyugdíjrendszerének finanszírozási módjában végrehajtandó reformról. 2006. szeptember 29-i, 2006. december 15-i és 2007. április 4-i leveleiben Franciaország kiegészítő információkat közölt a Bizottsággal.
- (2) 2007. október 10-én kelt levelében a Bizottság azon határozatáról tájékoztatta Franciaországot, hogy az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdése szerint eljárást indít a bejelentett intézkedést illetően (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).
- (3) Az eljárás megindításáról szóló határozatot az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* 2008. január 15-én tették közzé⁽²⁾.
- (4) A francia hatóságok 2008. január 22-i keltezéssel eljuttatták észrevételeiket.

⁽¹⁾ HL C 9., 2008.1.15., 13. o.⁽²⁾ Lásd 1. lábjegyzet.

- (5) 2008. február 19-én a Bizottsághoz egy érdekelt féltől észrevételek érkeztek. A Bizottság ezeket továbbította Franciaországnak, lehetőséget adva, hogy az megjegyzéseket fűzzön hozzájuk; a Bizottság ezeket a megjegyzéseket 2008. április 3-án kelt levélben megkapta.
- (6) 2008. április 23-án a francia hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a francia kormány 2007 őszén már megkezdte a közvállalkozások sajátos nyugdíjrendszereinek, többek között az RATP nyugdíjrendszerének a reformját.
- (7) A Bizottság 2009. január 6-án kiegészítő információk benyújtására való felszólítást küldött a francia hatóságoknak, azok pedig 2009. március 3-án kelt levélben válaszoltak.

2. A KEDVEZMÉNYEZETT LEÍRÁSA

- (8) A Régie Autonome des Transports Parisiens (a párizsi közlekedési vállalat, a továbbiakban: RATP) olyan francia közvállalkozás, amelynek 100 %-os tulajdonosa a francia állam. Az RATP a párizsi régió személyszállításának átszervezéséről és koordinációjáról szóló 48-506. sz. 1948. március 21-i keltezésű törvény értelmében jött létre⁽³⁾, és a társaság célja a „rábízott tömegközlekedési hálózatok és vonalak működtetése”⁽⁴⁾.
- (9) A törvény az RATP tevékenységeit a párizsi régió tömegközlekedésében határozta meg. Az 1948. március 21-i, 48-506. sz. törvény 7. cikke értelmében az RATP feladata „Párizs város és Seine megye tömegközlekedési hálózatának valamint a korábban a *Compagnie du chemin de fer métropolitain* illetve a *Société des transports en commun de la région parisienne* vállalkozások által működtetett Seine-et-Oise és Seine-et-Marne megyei vonalak működtetése”. Ezt a helyzetet a hivatkozott 1959. január 7-i, 59-151. sz. kormányrendelet megerősítette.

⁽³⁾ *Journal Officiel de la République française*, 1948. március 26. és április 3.⁽⁴⁾ Az 1959. január 7-i, 59-151. sz., a párizsi régió személyszállítására vonatkozó módosított kormányrendelet 2. cikke (*Journal Officiel de la République française*, 1959. január 10.), amely a fent említett 1948. évi törvényt módosította.

- (10) Mindazonáltal az RATP-nek leányvállalati révén az Ile-de-France régióin kívül is ⁽⁵⁾ lehetősége van járatokat üzemeltetni. Az RATP leányvállalatai részvénytársaságok formájában működnek, mára három nagy ágazatba szerveződtek, és körülbelül 2 050 alkalmazottat foglalkoztatnak, akik közül 170-en az anyavállalat közvetlen alkalmazásában állnak.

— a közlekedési ágazat, amelyet az RATP *Développement SA* irányít, és amelynek a 2005-ös költségvetési év során elért konszolidált forgalma 57 millió EUR, amelyből 4,7 millió EUR a külföldi, 3,1 millió EUR pedig a vidéki régiókban (Franciaországnak az Ile-de-France régióin kívüli területén) lebonyolított forgalom,

— a mérnökségi ágazat, amelyet az RATP *International SA* irányít, amelynek a 2005-ös költségvetési év során elért konszolidált forgalma 86 millió EUR, és amely 80 %-ban külföldön, a fennmaradó – Franciaországon belüli – részben pedig elsősorban Ile-de-France régióin kívül tevékenykedik,

— a területhasznosítási ágazat, amely lényegében az ingatlanfejlesztéssel foglalkozó leányvállalatokat fogja össze (az RATP által kezelt telkeken), a metróállomásokon található kereskedelmi egységek és a telekommunikációs tevékenységek hasznosításával foglalkozik, és amelynek a 2005-ös költségvetési év során elért, kizárólag Ile-de-France régióban lebonyolított konszolidált forgalma 33 millió EUR.

- (11) Az RATP csoport összesen mintegy 46 050 személyt alkalmaz, akik közül 44 000-et az RATP közalkalmazotti jogviszonyban foglalkoztat, a többi 2 050 személy pedig az RATP leányvállalatainál dolgozik.

- (12) A közalkalmazotti jogviszonyban foglalkoztatottak munkakörülményeit az RATP munkavállalóinak jogállásáról szóló jogszabály biztosítja ⁽⁶⁾. Az RATP leányvállalatai által foglalkoztatott 2 050 alkalmazott esetében

⁽⁵⁾ A törvény ezt a lehetőséget a következő feltételek mellett engedi meg: „A Régie autonome des transports parisiens leányvállalatai révén az Ile-de-France régióin kívül és külföldön is építhet, átalakíthat és működtethet személyszállítás céljából tömegközlekedési hálózatokat és vonalakat a versenyszabályok kölcsönös betartása mellett. Ezek a leányvállalatok részvénytársaságként működnek. Irányításuk a csoport célkitűzéseinek keretein belül pénzügyi szempontból autonóm: az Ile-de-France régió közlekedésének működtetése címén vagy befektetési céllal nem részesülhetnek az állam, az Ile-de-France régió közlekedési szövetsége vagy egyéb állami szervek által nyújtott támogatásban”.

⁽⁶⁾ Az RATP munkavállalóinak jogállásáról szóló jogszabály meghatározza egyrészt az alkalmazottak besorolásának elveit másrészt a bizonyos helyzetekben alkalmazandó rendelkezéseket. Ezek közül a legfontosabbak a következők:

- az alkalmazás megszűnése, amely a felmondás, elbocsátás vagy visszahívás szabályait írja le,
- a szabadságok (éves rendes szabadság, családi jellegű különleges szabadságok, stb.),
- az előrelépés modalitásai.

A sajátos nyugdíjrendszer reformját megelőzően az RATP munkavállalóinak jogállásáról szóló jogszabály 51. cikke a nyugdíjakra vonatkozó szabályozásra való hivatkozással a nyugdíjaztatás feltételeit is meghatározta. Ezt a szabályozást 2008. július 1-jével eltörölték (2008. június 30-i, 2008-637. sz. rendelet 52. cikke).

azonban a munkakörülményeket a kollektív szerződések írják elő, és ebből kifolyólag ezekre nem vonatkozik az RATP munkavállalóinak jogállásáról szóló jogszabály.

3. AZ ILE-DE-FRANCE RÉGIÓ TÖMEGKÖZLEKEDÉSI PIACÁNAK LEÍRÁSA

- (13) Jelenleg Ile-de-France régió tömegközlekedési piaca nem nyitott a verseny előtt. A tömegközlekedési vonalak működtetéséhez szükséges engedélyeket az 1959. január 7-i, az Ile-de-France régió személyszállításának szervezéséről szóló 59-157. sz. rendelet által előírt eljárás alapján ítélték oda ⁽⁷⁾, amely Ile-de-France régió tömegközlekedési piacát az RATP és sok akkori, kisméretű, történelmi magánüzemeltő között osztotta fel.

- (14) Az RATP-n kívül körülbelül száz vállalkozás nyújt tömegközlekedési szolgáltatásokat Ile-de-France régióban. Ezek az SNCF és az OPTILE egyesület által tömörített kis magánüzemeltetők (körülbel 95 vállalkozás, amelyből 3 nagy buszvállalkozás: a Veolia Transport, a Keolis és a Transdev).

- (15) A vasúti és közúti személyszállításról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályaon kívül helyezéséről szóló 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: 1370/2007/EK rendelet) ⁽⁸⁾ előírja a tömegközlekedési piac fokozatos megnyitását. A rendelet annak 12. cikke értelmében 2009. december 3-án lép hatályba.

4. AZ RATP SAJÁTOS NYUGDÍJRENDSZERÉNEK ELLÁTÁSAI A REFORM ELŐTT ÉS UTÁN

- (16) Az RATP nyugdíjrendszeréről a fent említett 1948. március 21-i 48-506. sz. törvény 31. cikke, valamint az azt kiegészítő, az RATP jogállásáról szóló 1959. szeptember 23-i 59-1091. sz. rendelet *(décret)* rendelkezik ⁽⁹⁾.

- (17) Az RATP nyugdíjrendszere a Társadalombiztosítás törvénykönyv *(Code de la sécurité sociale)* L. 711-1 és R. 711-1 cikkei értelmében sajátos rendszernek minősül, mivel sajátos előnyöket tartalmaz az általános jogi rendszerekhez képest. Ez egy olyan szabályozási rendszer, amelyet az állam közigazgatási úton hozott létre. Továbbá a paraméterek változását, úgymint a nyugdíj járulékok befizetését és a folyósított ellátásokat szabályozási intézkedések határozzák meg.

⁽⁷⁾ *Journal Officiel de la République française* (a Francia Köztársaság Hivatalos Lapja), 1959. január 10.

⁽⁸⁾ HL L 315., 2007.12.3., 1. o.

⁽⁹⁾ *Journal Officiel de la République française* (a Francia Köztársaság Hivatalos Lapja), 1959. szeptember 24.

- (18) 2008. január 15-ig az RATP közalkalmazotti munkaköröket betöltő alkalmazottainak sajátos nyugdíjrendszerének az általános jogi rendszerekhez képest a sajátosságát a nyugdíjjogosultság megállapításának és a nyugdíj kiszámításának módozatai adták.
- (19) E tekintetben az általános jog szerinti nyugdíjrendszerekben a nyugdíj összegét a munkában eltöltött idő egészének vagy részének átlagfizetése alapján állapítják meg. A nyugdíj összege függ továbbá a biztosítási időtől, a kortól illetve attól, hogy sor kerül-e értékcsökkenésre vagy értékfenntartásra abban az esetben, ha az előző két kritérium alapján megállapított értékeket nem sikerül elérni vagy azokat meghaladják. Ennek megfelelően az általános rendszerben a nyugdíj összegét a munkában eltöltött legjobb 25 év (egy meghatározott legmagasabb éves jövedelemösszegig) átlagfizetése alapján (a jutalmat beleértve) állapítják meg, és az ilyenkor alkalmazandó nyugdíjszámítási kulcs 50 % (teljes nyugdíj), amennyiben a biztosított legalább 40 biztosított évet igazol.
- (20) Az RATP nyugdíjrendszere szerint viszont a közalkalmazotti jogviszonyban foglalkoztatottaknak minden biztosított év után az alkalmazásban eltöltött utolsó hat hónap során kapott jutalmakon kívüli alapfizetés 2 %-a jár, amennyiben rendelkeznek 37,5 év szolgálati idővel. Következésképpen az RATP alkalmazottai 37,5 év szolgálati idő után a legutolsó jutalmat nem tartalmazó fizetésüknek 75 %-át kapták képhez, ami a jutalmakat is beleszámolva az utolsó fizetésük 64,5 %-ának felelt meg.
- (21) A 2003. augusztus 21-i törvény által bevezetett, a francia nyugdíjrendszerek szinte mindegyikére vonatkozó általános nyugdíjreformot⁽¹⁰⁾ a 2008. január 15-i 2008-48. sz. rendelet⁽¹¹⁾, a 2008. június 30-i 2008-637. sz. rendelet⁽¹²⁾ és a 2008. december 30-i 2008-1514. sz. rendelet⁽¹³⁾ az RATP sajátos nyugdíjrendszerére is kiterjesztette. Ennek a reformnak az egyik célkitűzése, hogy a magánszférában alkalmazottként foglalkoztatottak és a közalkalmazottak általános jogi alaprendszereinek szabályai alapján a sajátos rendszereket összehangolja. Az RATP sajátos rendszerével kapcsolatban megállapítható, hogy a teljes mértékű nyugdíj eléréséhez szükséges nyugdíjjárulék-fizetési időt fokozatosan emelik, mígnem 2012-re eléri a 40 éves szolgálati időt, majd ezt követően minden év július 1-jén negyed évvel növekszik mindaddig, amíg el nem éri az általános rendszer és a közalkalmazotti rendszer által megkövetelt időtartamot (az általános és közalkalmazotti rendszerben 2012-ben bevezetendő 41 éves szolgálati időt 2016-ban a sajátos rendszerben is el kell érni).
- (10) A nyugdíjreformról szóló 2003. augusztus 21-i 2003-775. sz. törvény.
- (11) A *Régie autonome des transports parisiens* (a párizsi közlekedési vállalat) személyzetének sajátos nyugdíjrendszeréről szóló 2008. január 15-i 2008-48. sz. rendelet.
- (12) A *Régie autonome des transports parisiens* (a párizsi közlekedési vállalat) személyzetének nyugdíjának szabályozásáról szóló 2008. június 30-i 2008-637 sz. rendelet.
- (13) Bizonyos sajátos társadalombiztosítási rendszerekre és a nem állami közalkalmazottak és a köztökből alapított társaságok társadalombiztosítási kiegészítő rendszereiről szóló 2008. december 30-i 2008-1514. sz. rendelet.
- 5. AZ RATP KÖZALKALMAZOTTI MUNKAKÖRÖKET BETÖLTŐ ALKALMAZOTTAINAK SAJÁTOS NYUGDÍJRENDSZERÉNEK FINANSZÍROZÁSA A BEJELENTETT REFORM ELŐTT ÉS UTÁN**
- (22) Az RATP közalkalmazotti munkaköröket betöltő alkalmazottainak nyugdíjrendszere elosztó típusú nyugdíjrendszer, amelyben az aktív munkavállalók által öregségi nyugdíjbiztosítás címén befizetett nyugdíjjárulékot azonnal felhasználják a nyugdíjasok öregségi nyugdíjának kifizetésére⁽¹⁴⁾.
- (23) 2005. december 31-ig az RATP jogi felősséggel tartozott a sajátos nyugdíjrendszeren belül vállalt kötelezettségekért. A fent említett 1948. évi törvény 20. cikke értelmében az RATP felelőssége volt, hogy sajátos nyugdíjrendszerének pénzügyi egyensúlyát biztosítsa.
- (24) Ennek a sajátos nyugdíjrendszernek az irányítását az RATP nyugdíjfolyósító osztálya látta el, amely az RATP-nek mint jogalanynak a részét képezte. Erre az osztályra folytak be az RATP aktív közalkalmazotti munkaköröket betöltő alkalmazottai által és az RATP mint munkáltató által fizetett nyugdíjjárulékok, és ez az osztály folyósította a nyugdíjat az arra jogosultak számára. A nyugdíjjárulékok mértéke (a 7,58 %-os mukavállalói és a 15,34 %-os munkáltatói nyugdíjjárulék) alacsonyabb volt az általános jogi rendszer járulékainál (a 12 %-os mukavállalói és 18 %-os munkáltatói járulékoknál).
- (25) Hosszú időn keresztül az RATP nyugdíjrendszerében strukturális deficit keletkezett az aktív dolgozók és a nyugdíjasok demográfiai kiegyensúlyozatlansága és a rendszernek az általános rendszerhez viszonyított saját előnyei miatt, valamint 2005. december 31. előtt a nyugdíjjárulékok törvény általi meghatározása miatt. Az RATP nyugdíjrendszerének ezeket a sorozatos hiányait az állam pótolta a fent említett 1959. január 7-i kormányrendelet 2. cikke és az 1959. január 7-i rendelet alapján.
- (26) 2006. június 29-én Franciaország bejelentette az RATP nyugdíjrendszerének finanszírozási reformját. A francia hatóságok szerint ez a reform illeszkedik az Ile-de-France régió városi közlekedésének intézményi háttérben az elmúlt tíz év során bekövetkezett változásba és a városi közlekedésnek a versenytársak előtti megnyitására való felkészülésbe.
- (27) A bejelentett reform két szakaszban kerül megvalósításra.
- (14) Az újraelosztás elvén működő nyugdíjrendszerek finanszírozása a generációk közötti erős szolidaritáson alapszik. Az ilyen rendszerek pénzügyi egyensúlya a járulékfizetők és a nyugdíjasok száma közötti aránytól függ. A jövedelmek növekedése és az aktív népesség aránya tehát a feljődés két legfontosabb alapelve.

5.1. 2006. JANUÁR 1-JÉN MEGALAKULT AZ RATP SZEMÉLYZETÉNEK NYUGDÍJPÉNZTÁRA

- (28) A 2005. december 26-i 2005-1635. sz. rendelet⁽¹⁵⁾ értelmében 2006. január 1-jével létrejött az RATP személyzetének nyugdíjpénztára (a továbbiakban: CRP-RATP).
- (29) A CRP-RATP magánjogi társadalombiztosítási státusú, jogi szélységgel rendelkező szervezet, és az RATP-től jogilag és pénzügyileg független. A Társadalombiztosítási törvénykönyv (*Code de la sécurité sociale*) L711-1. cikke értelmében az L 111-1. cikkben foglalt összes jogosítvánnyal rendelkezik, különös tekintettel arra, hogy a társadalombiztosítás szerkezete a nemzeti szolidaritás elvén alapul és a minden autonóm nyugdíjpénztárra vonatkozó Társadalombiztosítási törvénykönyv rendelkezései vonatkoznak rá. A CRP-RATP az illetékes állami hatóságok ellenőrzése alá tartozik, és e hatóságokat kormánybiztosok képviselik.
- (30) A CRP-RATP megalakulásának napján az RATP helyett és helyén a közalkalmazotti jogviszonyban foglalkoztatottak egyetlen törvény szerinti nyugdíjfolyósítójává vált.
- (31) Ezen a címen a CRP-RATP-nek az RATP 2006. január 1. óta kötelezettség alól mentesítő hozzájárulást folyósít, amely megfelel a sajátos rendszerben biztosított aktív munkavállalók által és az RATP mint munkáltató által fizetett járulékoknak. A járulékok mértékét egyébként ugyanezzel a dátummal kezdődően felemelték az általános jog által előírt szintre⁽¹⁶⁾. Ezek a munkavállalói és munkáltatói nyugdíjjárulékokon kívül a CRP-RATP-be az állam is befizet egy bizonyos összeget pénzügyi mérlegének kiegyensúlyozása érdekében. Ez az egyensúlyt szolgáló hozzájárulás mind a sajátos rendszer demográfiai deficitjét, mind pedig ennek a rendszernek a nyugdíjjogosultságait hivatott finanszírozni. Az állam 2006-ban 390,11 millió EUR, 2007-ben pedig 414 millió EUR összegben nyújtott támogatást az egyensúly megteremtése érdekében.

5.2. AZ RATP SAJÁTOS RENDSZERE SZERINTI ALAPJOGOSULTSÁGOK PÉNZÜGYI KAPCSOLÓDÁSA AZ ÁLTALÁNOS JOGI RENDSZEREKHEZ

- (32) A fent említett 2005. december 26-i 2005-1635. sz. rendelet 18. cikke lehetővé teszi a CRP-RATP számára, hogy az RATP közalkalmazotti munkaköröket betöltő

alkalmazottainak sajátos rendszere szerinti nyugdíjjogosultságok egy részét pénzügyileg kapcsolja az általános jogi rendszerekhez (CNAV⁽¹⁷⁾ és ARGIC⁽¹⁸⁾/ARRCO⁽¹⁹⁾)⁽²⁰⁾, azaz a CRP-RATP nyugdíjjal kapcsolatos műveleteit technikailag átadja az általános jogi rendszereknek (a továbbiakban: befogadó rendszerek).

- (33) Az RATP sajátos nyugdíjrendszere szerinti jogosultságok egy részének az általános jogi rendszerekhez való kapcsolása azt a célt szolgálja, hogy a generációközi és szakmaközi szolidaritás mechanizmusa jelentősen megnövelt demográfiai bázison működhessen, és hogy nagyobb általánosságban az újraelosztás elvén működő kötelező nyugdíjrendszerek hosszú távú finanszírozhatósága biztosítható legyen.

A kapcsolódási művelet időpontjában már megszerzett alapjogosultságok

- (34) A Társadalombiztosítási törvénykönyv (*Code de la sécurité sociale*) L222-6. cikke értelmében sajátos nyugdíjrendszert illetve bármilyen nyugdíjrendszert a sajátos nyugdíjrendszer által folyósított juttatások közül csak azon juttatások esetében lehet kapcsolni általános jogi rendszerekhez, amelyek megegyeznek az általános rendszer által a munkavállalók számára folyósított öregségi biztosítási juttatásokkal.
- (35) Az újraelosztó nyugdíjrendszerek esetében a korábbi rendszerben (és más kritériumok alapján) megszerzett jogosultságoknak a befogadó rendszer általi átvétele során a jogosultságokat a befogadó rendszer szabályai alapján állapítják meg úgy, mintha a jogosultak (nyugdíjasok, aktív foglalkoztatottak, töröltek) a teljes munkaviszonyukat a befogadó rendszerben töltötték volna le.

⁽¹⁷⁾ CNAV: Caisse Nationale d'Assurance Vieillesse (Országos öregségi biztosítópénztár).

⁽¹⁸⁾ AGIRC: Association générale des institutions de retraite des cadres (Vezető beosztású munkavállalók nyugdíjintézeteinek általános egyesülete).

⁽¹⁹⁾ ARRCO: Association pour le régime de retraite complémentaire des salariés (Munkavállalók kiegészítő nyugdíjrendszereinek egyesülete).

⁽²⁰⁾ A pénzügyi kapcsolás során a sajátos rendszer és annak szabályai megmaradnak. A megvalósítandó cél, hogy e művelettel az érintett vállalatok számviteléből a nyugdíjelkötelezettségeket kivegyék. A kapcsolás az integrációval ellentétben minden közvetlen kapcsolatot kizár az általános jogi rendszerek és a kapcsolt csoportba tartozó vállalatok, munkavállalók és nyugdíjasok között. Egy, a kapcsolt szektor vállalatai és munkavállalói, valamint az általános jogi rendszerek közé beiktatott „paraván” segítségével, a kapcsolás csak az általános pénzáramlatokat szervezi „virtuális” műveletek alapján. Ezek a műveletek azért virtuálisak, mert a személyzetnek a befogadó rendszerrel semmilyen közvetlen jogi vagy adminisztratív kapcsolata nincs, és mert továbbra is csak a sajátos rendszer szabályzata vonatkozik rájuk a nyugdíjjogosultságaik megállapítása és likvidált nyugdíjaik felértékelése tekintetében.

⁽¹⁵⁾ A *Régie autonome des transports parisiens* (a párizsi közlekedési vállalat) személyzetének nyugdíjpénztáráról szóló 2005. december 26-i 2005-1635. sz. rendelet.

⁽¹⁶⁾ A *Régie autonome des transports parisiens* (a párizsi közlekedési vállalat) személyzetének nyugdíjpénztárába befizetendő nyugdíjjárulékok mértékéről szóló 2005. december 26-i 2005-1638. sz. rendelet.

- (36) A jelen esetben a francia hatóságok számították ki az alapjogosultságokat, tehát azokat a jogosultságokat, amelyek azoknak a nyugdíjellátásoknak felelnek meg, amelyeket a befogadó rendszer szabályai alapján állapítottak meg, és amelyeket ez a rendszer átvesz ⁽²¹⁾. A befogadó rendszer kizárólag az ily módon meghatározott alapjogosultságokat tudja átvenni.
- (37) A Társadalombiztosítási törvénykönyv (*Code de la sécurité sociale*) 222-6. cikke többek között azt is előírja, hogy a sajátos rendszer kapcsolása során tiszteletben kell tartani a művellet szigorú pénzügyi semlegességének az elvét a befogadó rendszerben biztosított munkavállalók számára. Más szóval a sajátos nyugdíjrendszernek az általános jogi rendszerhez való pénzügyi kapcsolása semmilyen esetben nem ronthatja a befogadó rendszer pénzügyi helyzetét.
- (38) Ebben a szakaszban kerül sor azon mérlegelésre, amelynek a célja annak megállapítása, hogy a korábbi nyugdíjjogosultságok milyen arányban kerüljenek beszámításra a kapcsolódás során a fent említett pénzügyi semlegesség elvének szigorú betartása mellett. Elvileg a mérlegelés a kapcsolt csoport nyugdíjteher-viszonyát hasonlítja össze a befogadó rendszer nyugdíjteher-viszonyával ⁽²²⁾. A befogadó rendszer ezt követően meghatározza, hogy a rekonstruált korábbi jogosultságok mekkora hányada biztosítja ezeknek a nyugdíjteher-viszonyoknak az azonosságát: ezen a validációs értéken a nyugdíjjogosultságokat „ingyen” veszi át a befogadó rendszer.
- (39) Amennyiben a befogadó rendszer által a rekonstruált megszerzett jogosultságokra vonatkozólag megadott validációs érték nem éri el a 100 %-ot, a befogadó rendszer felajánlhatja a kapcsolt rendszernek, hogy validálja ezeknek a jogosultságoknak a 100 %-át úgy, hogy a jogosultságok fenntartása érdekében hozzájárulást (vagy különböztetést) fizet.
- (40) A különböztetést megállapításának módszere azt a célt szolgálja, hogy a befogadó rendszer előzetes helyzete ne változzon. Amennyiben a mérlegelés előre gondoskodik, a különböztetés összege megegyezik az éves belépési jogosultságok nettó aktualizált értékével. Az
- éves belépési jogosultság az a jogosultság, amely a befogadó rendszer által átvett kiegészítő (azaz a térítésmentesen átvett jogosultságokon felüli) jogosultságok esetében évente kiegyenlíti az integrált és a befogadó rendszer terhelési viszonyait.
- (41) Ha a befogadó rendszer pénzügyi helyzetét strukturális deficit jellemzi, az értékmegállapítási rendszer azt kívánja meg, hogy ez a tendenciózus egyensúlyhiány ne romoljon, nem pedig azt, hogy az csökkenjen azáltal, hogy az átruházott csoporttól előzetes technikai egyensúlyt követel.
- (42) Jelen esetben, mivel az RATP demográfiai stukturája kevésbé előnyös, mint az általános jog szerinti nyugdíjrendszerbe belépett francia átlagcégeké, az RATP alkalmazotti munkakörök betöltő alkalmazottainak sajátos nyugdíjrendszere szerinti alapjogosultságok teljes kapcsolása az általános jogi rendszerekhez szükségessé teszi a befogadó rendszerekbe való különböztetést, azaz kivételes, átalányjellegű és mentesítő hozzájárulás befizetését.
- (43) A francia hatóságok részletesen bemutatták ezen különböztetést kiszámításának módszereit. A kiszámítás a megvalósításkor érvényben lévő paraméterértékek alapján történik. Ezek a paraméterek a következők:
- a befizetések mértéke és a járulékalap, amelyek lehetővé teszik a kiegészítő rendszerek által fenntartott tartalékokba való befizetés mértékének kiszámítását,
 - az aktualizálási árfolyam és adott esetben az halandósági tábla, mely a gazdasági körülményeknek megfelelően változik.
- (44) A francia hatóságok ebben a szakaszban a következő különböztetést befizetésével számol:
- Az általános jog szerinti társadalombiztosítást kezelő öregségi biztosítópénztárba (*Caisse nationale d'assurance vieillesse* – CNAV) befizetendő, körülbelül [400–800] (*) millió EUR összegű különböztetés,
 - Az AGIRC-ARRCO általános jog szerinti kiegészítő rendszereknek – e rendszerek technikai tartalékaihoz való hozzájárulás formájában – juttatandó, körülbelül [80–300] millió EUR összegű különböztetés.
- (45) A francia kormány a CRP-RATP helyett és helyén befizeti ezeket a különböztetéseket az általános jogi rendszerekbe annak érdekében, hogy az RATP sajátos rendszerének ezekhez a befogadó rendszerekhez való kapcsolásának a pénzügyi semlegességét biztosítsa.

⁽²¹⁾ A sajátos rendszer sajátos jogosultságai az RATP sajátos rendszere által folyósított megszerzett nyugdíjjogosultságok és az általános jogi rendszerek által folyósított ellátások, azaz az alapjogosultságok közötti különbség. Az RATP sajátos rendszerének sajátos jogosultságai tehát azok a nyugdíjjogosultságok, amelyek meghaladják az általános jogi rendszerek által rendszerint folyósított jogosultságokat. A sajátos rendszer sajátos jogosultságait, amelyek egyébként a sajátos nyugdíjrendszerek reformját követően fokozatosan megszűnnek majd (lásd e határozat (12) preambulumbekzdését), továbbra is a CRP-RATP fizeti.

⁽²²⁾ A két rendszer teherviszonyai közötti eltérések egyrészt a fizetések szintjétől és szerkezetétől (amelyek a nyugdíjterheket befolyásolják), másrészt pedig a demográfiai különbségektől (például a járulékok összegét befolyásoló arányosan kisebb járulékfizetői bázis) függenek.

(*) Bizalmas információ.

A kapcsolódási műveletet követően megszerzett alapjogosultságok

- (46) A kapcsolódási műveletet követően megszerzett alapjogosultságok tekintetében az RATP és közalkalmazotti munkaköröket betöltő alkalmazottai általános jogi nyugdíjjarulékot fizetnek az általános rendszer és a kiegészítő rendszerek intervenciójáért cserébe.

6. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATHOZ VEZETŐ OKOK

- (47) A Bizottság az eljárás megindításáról hozott határozatában kifejezte a bejelentett reformnak a közös piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatos kételyeit. A Bizottság megemlítette, hogy az eljárás tárgya annak megállapítása, hogy a bejelentett reform az RATP-nek nyújtott állami támogatásnak minősül-e.
- (48) Elsőként a Bizottság a CRP-RATP létrehozása és az általános jogi rendszerekhez való kapcsolódási művelet között fennálló szoros kapcsolatot vizsgálta meg, és szükségesnek vélte megvizsgálni, hogy az alapjogosultságok kapcsolódása nem minősül-e az RATP-nek nyújtott állami támogatásnak.
- (49) A Bizottság ezután azon kételyeit fogalmazta meg, hogy az RATP sajátos nyugdíjrendszerének sajátos jogosultságainak az állam általi finanszírozása nem minősül-e állami támogatásnak, és jelen esetben összeegyeztethető-e a közös piaccal.
- (50) Végül a Bizottság a bejelentett reform szükségességével és annak a közérdekhez viszonyított arányosságával kapcsolatos kételyeit fogalmazta meg. A bejelentett reform szükségességével kapcsolatban a Bizottság a párizsi régió tömegközlekedési piacának valós és hatékony megnyitásával, illetve az RATP jogi és tényállásbeli helyzetének azon jellemzőinek kiküszöbölésével kapcsolatban vizsgálódott, amelyek a valós versenyt torzíthatják. A Bizottság a bejelentett reform arányos jellegével kapcsolatban is kételyeket fogalmazott meg, mégpedig elsősorban amiatt, hogy a reform azoknak az alkalmazottaknak a sajátos nyugdíjkötelezettségeit is érintené, akiket a reform megvalósítását követően vesznek fel.
- (51) 2007. október 10-i határozatában a Bizottság kimondta, hogy az RATP nyugdíjrendszerének deficitjének 1995 és 2005 közötti állami finanszírozása állami támogatásnak minősült az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet⁽²³⁾ 1. cikke b) pontjának iii) alpontja értelmében (lásd e határozat (15) preambulumbekendését).
- (52) A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy az EK-Szerződés 87. cikke nem alkalmazható a CRP-RATP-re, mivel az nem minősül vállalkozásnak (e határozat (67) preambulumbekendése).
- (53) Végezetül a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a francia állam által a sajátos rendszer jogosultjai számára nyújtott

garancia közvetlenül az RATP alkalmazottainak kedvezne, nem pedig magának az RATP-nek, és ezért nem számít vállalkozásnak nyújtott gazdasági előnynek (e határozat (70) preambulumbekendése).

7. A FRANCIA HATÓSÁGOK ÉRVEI AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSA NYOMÁN

Előzetes megjegyzés

- (54) 2008. január 22-i levelükben a francia hatóságok emlékeztetnek arra, hogy véleményük szerint a bejelentett reform egyéneknek, nem pedig az RATP-nek mint vállalkozásnak nyújtott támogatást intézményesít, és mint ilyen nem minősülhet az RATP-nek nyújtott állami támogatásnak. Ezen felül – jóllehet a bejelentett reform tényleges kedvezményezettje az RATP lenne – a francia hatóságok úgy vélik, hogy az említett reform nincs kihatással a tagállamok közötti kereskedelemre, és a versenyt sem torzíttja, hiszen az RATP csak egyetlen piacon tevékenykedik: az Ile-de-France régió városi tömegközlekedési piacán, amelyet még nem nyitottak meg a verseny előtt, és ahol a reformnak semmilyen kihatása nincs az RATP leányvállalataira vagy azokra a piacokra, amelyeken a leányvállalatok működnek.

Az alapjogosultságok kapcsolásáról

- (55) A francia hatóságok úgy vélik, hogy a CRP-RATP-nek az általános rendszerhez való kapcsolódása nem rendelkezik az RATP-nek nyújtott állami támogatástartalommal, mivel nem jelent előnyt az RATP számára.
- (56) Mindenekelőtt a francia hatóságok úgy vélik, mint ahogy azt maga a Bizottság is jelezte az eljárás megindításáról szóló határozat 69. pontjában, hogy „a reform második szakasza, azaz a különbözettérítések kifizetése és a CRP-RATP alapjogosultságainak átruházása a CNAV és az AGIRC-ARRCO számára már nincs kihatással az RATP gazdasági helyzetére”.
- (57) Továbbá a francia hatóságok úgy gondolják, hogy az RATP alapjogosultságokra vonatkozó kötelezettségei nem jelentenek olyan költségeket, amelyek normális esetben túlságosan nagy terhet jelentenének a közösségi jog szempontjából annak költségvetésére. A francia hatóságok szerint a francia cégek pénzügyi forrásait az általános jogi nyugdíjpénztáraknak befizetett mentesítő hozzájárulások, nem pedig az aktív munkavállalóknak és a nyugdíjasoknak juttatott nyugdíjkifizetési kötelezettség őrása alá, mint ahogy az az RATP-re is jellemző volt a bejelentett reform előtt. Következésképpen, mivel a CRP-RATP-nek az általános rendszerhez való kapcsolódása és az állam által az általános rendszerbe való különbözettérítés befizetése az általános jog szerinti mentesítő hozzájárulás befizetésével jár együtt, mindez nem eredményezi az RATP-nek olyan kiadásoktól való megkímélését, amelyeket egyébként saját költségvetéséből kellett volna fizetnie.

⁽²³⁾ HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

(58) Végezetül a francia hatóságok úgy vélik, hogy mivel a sajátos rendszert az állam bízta rá az RATP-re 1948-ban, annak létrehozásakor, nem lenne helyénvaló, hogy a vállalkozásnak kelljen állnia azon különböztetítés terhét, amely a CRP-RATP-nek az általános rendszerhez való kapcsolásának ellenértéke.

A sajátos jogosultságok finanszírozásáról

(59) Először is a francia hatóságok úgy vélik, hogy az a joggyakorlat, amely szerint a kollektív szerződés által létrehozott költségek természetüknél fogva olyan költséget jelentenek, amelyet normális esetben a társaság saját költségvetéséből kell fizetni, függetlenül attól, hogy a társaság önként fogadott-e el ilyen szerződést, vagy pedig a szerződést a társaságra szabályozás vagy törvény által terjesztették ki⁽²⁴⁾, jelen esetben nem alkalmazható, mivel az RATP közalkalmazotti munkaköröket betöltő alkalmazottainak nyugdíjrendszere nem kollektív szerződés alapján jött létre.

(60) Másodsorban a francia hatóságok véleménye szerint a sajátos jogosultságok megléte egyáltalán nem jelent előnyt az RATP számára. Az, hogy az RATP továbbra is vesz föl sajátos jogosultságban részesülő közalkalmazotti munkaköröket betöltő munkatársakat, nem bizonyítja azt, hogy a sajátos jogosultságok megléte az RATP számára gazdasági előnyt jelentene.

(61) Harmadsorban a francia hatóságok fenntartják, hogy a sajátos jogosultságok állami finanszírozása jelenti az RATP által fizetett nem szokványos terhek kompenzációját. A francia hatóságok úgy vélik, hogy az a megállapítás, miszerint a sajátos nyugdíjjogosultságok nem minősülnek állami támogatásnak, a közösségi jog által már a Közösség megalapításakor megfogalmazott elvekből ered, amelyekre a *Combus*⁽²⁵⁾ és az *Enirisorse*⁽²⁶⁾ ítéletek csupán a legfrissebb példák.

A bejelentett reformnak a közös piaccal való összeegyeztethetőségéről

(62) Abban az esetben, ha a Bizottság úgy ítélné meg, hogy a bejelentett reform állami támogatástartalommal rendelkezik, a francia hatóságok úgy vélik, hogy a fent említett reform mindenképpen összeegyeztethető a közös piaccal.

(63) A francia hatóságok fenntartják azon véleményüket miszerint a bejelentett reform megfelel az átállási költségek elméletének, és elősegíti a versenyt.

(64) Továbbá a francia hatóságok úgy gondolják, hogy a 2006-ban bevezetett új nyugdíjjogosultság-fizetés szükséges, és oly módon arányosított, hogy a piac versenyalapú működéséhez vezessen.

⁽²⁴⁾ A Bíróság C-251/97. sz. *Franciaország kontra Bizottság* ügyben 1999. október 5-én hozott ítélete [EBHT] I-6639., 40. pont.

⁽²⁵⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-157/01 sz., *Danske Busvognmaend kontra Commission* ügyben 2004. március 16-án hozott ítélete [EBHT] II-917.

⁽²⁶⁾ A Bíróság C-237/04 sz. *Enirisorse SpA kontra SotaCRP-RATPbo SpA* ügyben 2006. március 23-án hozott ítélete [EBHT] I-2843.

(65) A francia hatóságok úgy vélik, hogy a bejelentett reform szükséges, mivel ez a reform előfeltétele annak, hogy Ile-de-France régió városi közlekedési ágazatát az 1370/2007/EK rendelettel összhangban megnyissák a verseny előtt. A reform lehetővé teszi egyrészt, hogy a köz- és a magánüzemeltetők közötti verseny torzulását elkerüljék, másrészt pedig, hogy végleg megszüntessék azt a bejutást akadályozó korlátot, amelyet az RATP nyugdíjfinanszírozási módja jelentett.

(66) A bejelentett reform arányos jellegét illetően a francia hatóságok 2008. április 23-i levelükben tájékoztatták a Bizottságot az RATP sajátos nyugdíjrendszerének a francia kormány által megkezdett reformjáról, amely az RATP sajátos nyugdíjrendszerét az általános jogi rendszerben létező szabályokkal hivatott összhangba hozni.

8. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSA NYOMÁN

(67) 2008. február 13-i levelében az RATP SUD szakszervezete jelezte, hogy ellenzi a francia hatóságok bejelentett reformját, mivel annak egyetlen és kizárólagos célja, hogy az RATP-t egy olyan nemzetközi csoporttá alakítsa, amelyet a nyereség iránti vágy hajt. Ebben a levelében az RATP SUD szakszervezete felhívta a Bizottság figyelmét arra, hogy szerinte az RATP közalkalmazotti munkaköröket betöltő alkalmazottai nem rendelkeznek a munka törvénykönyve által meghatározott magánjogi alkalmazotti jogállással.

(68) Az RATP SUD szakszervezet azt állítja továbbá, hogy az RATP nyugdíjreformját paritásos vegyes bizottságnak kellett volna kidolgoznia, mivel az a szociális partnerek közötti kollektív szerződés hatáskörébe tartozik.

9. FRANCIAORSZÁGNAK AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIHEZ FÜZÖTT MEGJEGYZÉSEI

(69) Az RATP közalkalmazotti munkaköröket betöltő alkalmazottaira vonatkozó jogi rendszerrel kapcsolatban a francia hatóságok 2008. április 3-i levelükben hangsúlyozzák, hogy a munka törvénykönyvének rendelkezései vonatkoznak az RATP közalkalmazotti jogviszonyban foglalkoztatott alkalmazottaira, hacsak a munka törvénykönyve vagy a joggyakorlat külön ki nem mondja, hogy ezek a rendelkezések nem vonatkoznak ezekre az alkalmazottakra. Franciaország szerint az ilyen kivételek megléte nem elégséges ahhoz az állításhoz, hogy az RATP közalkalmazotti munkaköröket betöltő alkalmazottai közjogi munkaviszonyba kerüljenek.

(70) Franciaország továbbá arra is felhívja a figyelmet, hogy az 1960. december 19-i 60-1362 sz. rendelet, amely illetékességgel ruházza fel az RATP paritásos vegyes bizottságát a személyzet jogállását illetően, nem tesz említést a nyugdíjrendszerről. A francia hatóságok szerint az RATP nyugdíjrendszere nem kollektív tárgyalások eredményeképpen jött létre, hanem azt az állam adminisztratív úton bízta rá az RATP-re.

10. E HATÁROZAT HATÁLYA

- (71) Ez a határozat az új nyugdíjfinanszírozási rendszernek az állami támogatásokkal kapcsolatos közösségi szabályokkal való összeegyeztettségére vonatkozik.
- (72) Az eljárás 2007. november 10-i elindítása és különösen a francia hatóságok megjegyzései lehetővé tették a Bizottság számára a bejelentett reform megvalósítási módjaitak pontosítását és három olyan intézkedés beazonosítását, amely állami támogatástartalommal rendelkezik.
- (73) Először: a CRP-RATP 2006. január 1-jén az RATP helyett és helyén a közalkalmazotti jogviszonyban alkalmazottak egyetlen nyugdíjkifizetőjévé vált.
- (74) Másodszor: 2006. január 1. óta az állam a CRP-RATP számára támogatást nyújt pénzügyi mérlegének kiegyensúlyozása céljából. Ez az állami támogatás az RATP sajátos rendszerének demográfiai deficitjét és költségtöbbletét fedezi.
- (75) Harmadszor: a bejelentett reform lehetővé teszi a CRP-RATP számára, hogy az általános jogi rendszerekhez kapcsolja a sajátos rendszer nyugdíj-alapjogosságait. Az állam fizeti majd azokat a különbözettérítéseket, amelyeknek célja a kapcsolódás szigorú pénzügyi semlegessége elvének betartása a CRP-RATP helyett és helyén.

11. AZ ELSŐ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE: A CRP-RATP LÉTREHOZÁSA

- (76) A Bizottság megállapítja, hogy a CRP-RATP 2006. január 1-jén az RATP helyett és helyén a közalkalmazotti jogviszonyban alkalmazottak egyetlen nyugdíjkifizetőjévé vált. A Bizottság megállapítja, hogy ezzel egy időben az RATP által a CRP-RATP-nek nyugdíj címén folyósított befizetések mentesítő jellegűvé váltak.
- (77) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2006. január 1. előtti rendszer keretén belül az RATP jogilag felelős volt a sajátos rendszer nyugdíj-kötelezettségvállalásaiért. Ezen a címen az RATP közalkalmazotti munkaköröket betöltő alkalmazottaira vonatkozó sajátos rendszer finanszírozási rendszere az általános jogtól eltérő volt: az RATP kezekedett a szóban forgó rendszer pénzügyi egyensúlyáért, mivel az RATP által a sajátos rendszerbe befizetett munkáltatói hozzájárulás nem mentesített a kötelezettség alól.
- (78) Továbbá a Bizottság megállapította, hogy a bejelentett reform rendelkezéseinek legfontosabb hatása az volt, hogy az RATP által az alkalmazottai után nyugdíj címén befizetett munkáltatói járulékot mentesítő jelleggel ruházta fel, ezáltal mentesítve magát a sajátos rendszer

egyensúlyának fenntartására vonatkozó történelmi kötelezettsége alól. Más szóval a bejelentett reform az RATP szóban forgó sajátos rendszerének pénzügyi egyensúlyát illetően a felelősséget átruházta a CRP-RATP-re és végső soron az államra.

- (79) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a sajátos rendszer pénzügyi egyensúlyának az RATP-re nehezült terhe a bejelentett reform hiányában az állam általi felelősségvállalással vált volna, amelyeket akkor teljesítettek volna, amikor a könyvelésben áttérnek az IFRS szabványaira (International Financial Reporting Standard, Nemzetközi Pénzügyi Beszámolási Szabványok), amelyek 2007. június 30. óta vonatkoznak az RATP-re ⁽²⁷⁾.
- (80) A mostani szakaszban a Bizottság hangsúlyozni kívánja, hogy a CRP-RATP létrehozása által felvetett kérdés megegyezik a La Poste (posta) által foglalkoztatott állami alkalmazottak nyugdíjának finanszírozási módjára vonatkozó reform ⁽²⁸⁾ során felvetődött problémával. Következésképpen a Bizottság a fent említett esetben alkalmazott eljárás szerint ellenőrzi, hogy a jelen esetben szóban forgó intézkedés rendelkezik-e állami támogatási elemekkel.

11.1. ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

- (81) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy „ha e szerződés másként nem rendelkezik, a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.
- (82) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében egy nemzeti intézkedés állami támogatásnak minősül, amennyiben a következő feltételek mindegyike egyszerre teljesül: 1) a kérdéses intézkedés szelektív gazdasági előnyt jelent; 2) ezt az előnyt állami forrásból finanszírozzák; 3) ez az előny torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget; 4) ez az előny érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (83) Indokolt kifejteni azokat az okokat, amelyek miatt a jelen intézkedés megfelel ezen feltételeknek, vagyis amelyek miatt az RATP-nek nyújtott támogatás az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

⁽²⁷⁾ Bertrand AUBAN szenátornak a Nemzet pénzügyi, költségvetés-ellenőrzési és gazdasági számviteli bizottsága számára készített 2008. július 9-i tájékoztató jelentése szerint ezek a nyugdíjkötelezettségek 21 milliárd eurót tesznek ki.

⁽²⁸⁾ A Bizottság 2008/204/EK határozata (2007. október 10.) a Franciaország által a La Poste (Posta) által foglalkoztatott állami alkalmazottak nyugdíjának finanszírozási módjára vonatkozó reform tekintetében nyújtott állami támogatásokról (HL L 63., 2008.3.7., 16. o.).

11.1.1. SZELEKTÍV GAZDASÁGI ELŐNY MEGLÉTE AZ RATP SZÁMÁRA

- (84) Annak érdekében, hogy meg lehessen állapítani, hogy a szóban forgó intézkedés rendelkezik-e állami támogatást tartalmazóval, meg kell állapítani, hogy ez az intézkedés jelent-e olyan értelemben gazdasági előnyt az RATP számára, hogy olyan költségek fedezését teszi lehetővé, amelyek egyébként a társaság pénzügyi forrásait megterhelték volna, és ily módon megakadályozzák, hogy a piaci viszonyok a megszokott következményekkel járjanak ⁽²⁹⁾.
- (85) Ebben a kontextusban az állandó joggyakorlat szerint szokásos tehernek az egy vállalkozás mindennapi irányítása vagy rendes tevékenysége során felmerülő „normális” költségek tekintendők ⁽³⁰⁾. A Bíróság úgy ítélte meg továbbá, hogy a támogatás a vállalkozások által rendes körülmények között saját költségvetésükből fedezett, a szóban forgó szokásos üzletmenet során felmerült költségek csökkentését jelenti, míg egy speciális teher épp ellenkezőleg, többletköltséget jelent ezekhez a szokásos költségekhez viszonyítva ⁽³¹⁾.
- (86) A Bíróság ítélkezési gyakorlatának fényében és saját határozathozatali gyakorlatával összhangban ⁽³²⁾ a Bizottság úgy véli, hogy a teherre vonatkozó „rendes” és „sajátos” jelzők azt kívánják meg, hogy egyfajta referenciakeretet vagy összehasonlítási alapot kell meghatározni azzal a céllal, hogy be lehessen azonosítani azokat a vállalkozásokat, amelyek az érintett intézkedés célkitűzésének tekintetében hasonló jogi és tényállásbeli helyzetben vannak.
- (87) E tekintetben meg kell jegyezni, hogy az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésének alkalmazásához csak azt kell meghatározni, hogy egy adott jogi rendszerben egy állami intézkedés „bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos árukat” előnyhöz juttat-e az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében más vállalkozásokhoz képest, amelyek az illető intézkedések célja tekintetében összehasonlítható tényállási és jogi helyzetben vannak.
- (88) Pontosabban a Bíróság azt mondja ki, hogy a referenciarendszer meghatározása két szakaszból áll: elsőként a

kérdéses intézkedés által érintett teherrendszert, majd ezt követően a szóban forgó rendszerre alkalmazandó közös rendszert kell meghatározni.

- (89) Amennyiben rendelkezésre áll megfelelő külső összehasonlítási alap, amelyre hivatkozással nem rendes terhek meglétét meg lehet állapítani, a kérdéses intézkedés az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak. Ellenkező esetben a kérdéses intézkedés ugyanezen rendelkezés értelmében állami támogatásnak minősül.

11.1.1.1. Külső összehasonlítási alap hiánya jelen esetben

- (90) Ezt a módszert a jelen esetre alkalmazván a Bizottság úgy véli, hogy az intézkedésben érintett teherrendszer a munkáltató által a kötelező öregségi biztosítás keretén belül fizetett szociális járulékokból áll.
- (91) Elméletben a Bizottság két lehetséges referenciakeretet különböztet meg:
- az általános jogi rendszerek esetében alkalmazandó kötelező öregségi biztosítási rendelkezések, azaz a CNAV által kezelt társadalombiztosítási rendszer, valamint az AGIRC és az ARRCO által kezelt kiegészítő rendszerek,
 - az egyéb állami intézmények esetében alkalmazandó kötelező öregségi biztosítási rendelkezések.

- (92) Az első lehetséges összehasonlítási alapra, azaz az általános jogi nyugdíjrendszerekre vonatkozólag a Bizottság megjegyzi, hogy az RATP 2006. január 1. óta szociális járulékot fizet, melynek mértéke megegyezik azoknak a szociális járulékoknak a mértékével, amelyeket az általános jogi rendszerekhez tartozó nyugdíjpénztárba befizető vállalkozások fizetnek. A Bizottság mindazonáltal megjegyzi, hogy 2006. január 1-jén az RATP jogosultjainak a CRP-RATP által kezelt sajátos rendszer által fizetett juttatások értéke magasabb azoknál a juttatásoknál, amelyekben az általános jogi rendszerek által biztosított munkavállalók részesülnek.

- (93) Ezenfelül a Bizottság megállapítja, hogy az általános jogi rendszerek által biztosított munkavállalók magánjogi szerződéssel foglalkoztatott alkalmazottak, míg az RATP alkalmazottai közalkalmazotti jogviszonyban foglalkoztatottak. E tekintetben ki kell emelni, hogy az RATP személyzetének a jogállása több szempontból is eltér az általános jogtól (lásd a 6. lábjegyzetet).

⁽²⁹⁾ C-301/87 sz. Franciaország kontra Bizottság ügyben 1990. február 14-én hozott ítélet [EBHT] I-307., 41. pont.

⁽³⁰⁾ E tekintetben lásd az Elsőfokú Bíróság T-55/99 sz. Spanyolország kontra Bizottság ügyben 2000. szeptember 20-án hozott ítéletét [EBHT] II-3207, 82. pont.

⁽³¹⁾ A Bíróság C-390/98 sz. H.J. Banks & Co. Ltd kontra The Coal Authority et Secretary of State for Trade and Industry, ügyben 2001. szeptember 20-án hozott ítélete [EBHT] I-6117, 33. pont.

⁽³²⁾ E tekintetben lásd a fent említett 2008/204/EK határozatot és a Bizottságnak 2007. október 10-i, a görögországi bankszektor nyugdíjrendszerének finanszírozási reformjára vonatkozó határozatát (HL C 308., 2007.12.19., 9. o.).

- (94) A fenti szempontok és saját határozathozatali gyakorlata értelmében ⁽³³⁾ a Bizottság megállapítja, hogy a kötelező öregségi biztosítás tekintetében az általános jogi rendszerekre alkalmazandó rendelkezések nem alkalmazhatók összehasonlítási alapként a Bizottság által folytatott azon elemzésben, amelynek célja azt megállapítani, hogy az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében fennáll-e gazdasági előny.
- (95) A másik lehetséges összehasonlítási alap, azaz az állami intézmények tekintetében a Bizottság nem talált olyan, homogén csoportot alkotó gazdasági szereplőket, akik összehasonlítási alapul szolgálhattak volna. Az RATP ténylegesen több szempontból is igen sajátos jogi és tényállásbeli helyzetben van Franciaországban ⁽³⁴⁾.
- (96) Végezetül a Bizottság megállapítja, hogy nincs olyan külső összehasonlítási alap, amely lehetővé tenné az érintett intézkedés célkitűzése szempontjából az RATP-vel összehasonlítható jogi és tényállásbeli helyzetben levő vállalkozások által fizetett rendes járulék meghatározását.
- (97) A Franciaország által idézett *Enirisorse* ítélet ⁽³⁵⁾ nem módosítja a Bizottságnak az RATP előnyben részesítésével kapcsolatban kialakított állásfoglalását, hiszen a Bíróság ebben az ítéletben a vitatott intézkedésnek egy olyan, „normális helyzettel” való összehasonlításra alapozza következtetéseit, amelyet a Bíróság meg tudott határozni, de amelyhez hasonló ebben az esetben nem létezik.
- (98) Megfelelő külső összehasonlítási alap hiányában a Bizottság úgy véli, hogy annak megállapítása érdekében, hogy az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében fennáll-e gazdasági előny, az előny megállapításához használt referenciakeretet magának az RATP-nek az intézkedés bevezetése előtti helyzete adja.

11.1.1.2. **Gazdasági előny megléte**

- (99) Ahogy az a fentiekben szerepel a 2009. január 1. előtti referenciakeret szerint az RATP jogilag felelősséggel tartozott a sajátos rendszer nyugdíjfizetési elkötelezettségeiért. Ezen a címen az RATP kezeskedett a szóban forgó rendszer pénzügyi egyensúlyáért, mivel az RATP által fizetett munkáltatói járulék nem volt mentesítő jellegű.
- (100) A Bizottság megállapította, hogy a bejelentett reform intézkedéseinek elsődleges hatása, hogy az RATP által a közalkalmazotti munkakörököt betöltő alkalmazottak után fizetett munkáltatói járulékot mentesítő jelleggel ruhazza fel.
- (101) A Bizottság ennek alapján úgy határozott, hogy a kérdéses intézkedések mentesítik az RATP-t azok alól a terhek alól, amelyeket a fent említett 1948. évi törvény értelmében vállalnia kellett volna.
- (102) Az RATP nyugdíjterheinek „rendes” vagy „nem rendes” jellegének elemzése tekintetében a Bizottság úgy véli, hogy azok a végkielégítéssel és/vagy korai nyugdíjazással kapcsolatos kötelezettségek, amelyeket egy vállalkozásnak a munkaügyi törvények miatt vagy a szakszerveetekkel megkötött kollektív szerződésből kifolyólag kell vállalnia, a vállalkozás által saját forrásból finanszírozandó „rendes” terheknek minősülnek ⁽³⁶⁾.
- (103) Továbbá a Bizottság úgy véli, hogy azok a terhek, amelyeket az RATP-nek az 1948. évi törvényből eredően kell fizetnie, „rendes” terheknek minősülnek. Következésképpen, mivel a szóban forgó intézkedés lehetővé teszi, hogy az RATP ne fizessen olyan terheket, amelyeket normális esetben saját költségvetéséből kellett volna állnia, a Bizottság véleménye szerint az intézkedés az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében az RATP-t gazdasági előnyben részesíti. Ez az előny szelektív, mivel csak egy kedvezményezettre vonatkozik.
- (104) A Bizottság többek között azt is megállapította, hogy a sajátos rendszer pénzügyi egyensúlyára vonatkozó kötelezettség, amely az RATP feladata volt, a bejelentett reform hiányában az állam általi felelősségvállalássá vált volna, amelyeket a könyvelésben az IFRS (International Financial Reporting Standard, Nemzetközi Pénzügyi Beszámolási Szabványok) szabványaira való áttéréskor teljesítettek volna: ez utóbbiak 2007. június 30. óta vonatkoznak az RATP-re.
- (105) Ez az elem megerősíti azt a tényt, hogy a CRP-RATP létrehozása mérsékli a rendszerint az RATP által viselt költségeket.

11.1.1.3. **A *Combis* ítélezési gyakorlat jelen esetben nem alkalmazható**

- (106) A francia hatóságok részletesen hivatkoznak a *Combus* ítéletre ⁽³⁷⁾, amelyben az Elsőfokú Bíróság úgy ítélte meg, hogy „nem szokásos tehernek” minősülnek azok a terhek, amelyek egy olyan vállalkozásra hárulnak alkalmazottai eltérő jogállásából eredően, amely vállalkozásra egy reformot követően alkalmazottai igazgatása szempontjából általános, azaz a versenytársaival megegyező szabályok vonatkoznak. Ennek megfelelően az Elsőfokú Bíróság megállapítja, hogy „a szóban forgó intézkedés, melynek célja a *Combus* alkalmazottainak kiváltságos és költséges helyzetét más, a *Combus* versenytársainak számító autóbuzsós személyszállító vállalkozásokhoz hasonló szerződéses jogviszonyban foglalkoztatott alkalmazotti státusszal való felváltása. Tehát arról volt szó, hogy a *Combus*-t megszabadítsák attól a strukturális hátránytól, amely a magánpiacon versenytársaival

⁽³³⁾ E tekintetben lásd a 32. lábjegyzetében hivatkozott határozatokat.

⁽³⁴⁾ Lásd e határozat 2. és 3. pontját.

⁽³⁵⁾ A Bíróság C-34/01 sz. *Enirisorse SpA* kontra *Ministero delle Finanze* ügyben 2003. november 27-én hozott ítélete [EBHT] I-14243.

⁽³⁶⁾ Lásd a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi irányelvet 63. pontját (HL C 244., 2004.10.1., 2. o.).

⁽³⁷⁾ A Bíróság T-157/01 sz. a *Danske Busvognmand* kontra *Bizottság* ügyben 2004. március 16-án hozott ítélete [EBHT] II-917. o.

szemben jellemezte. Az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdése azt az egyetlen célt szolgálja, hogy megtiltson minden olyan előnyt, amelyben csak bizonyos vállalkozások részesülnek, mivel a támogatás fogalma csak az olyan beavatkozásokra vonatkozik, amelyek mérséklék azokat a terheket, amelyeket a vállalkozásoknak rendszerint saját költségvetésükből kell viselniük, és amelyek olyan gazdasági előnynek minősülnek, amelyekben a kedvezményezett vállalkozás rendes piaci körülmények között nem részesült volna. [...]. Továbbá a dán állam ahelyett, hogy a 100 millió DKK összeget közvetlenül a Combust alkalmazottainak fizeti ki, ugyanazt az eredményt érte volna el, ha a fent említett alkalmazottaknak a közigazgatásba való áthelyezésével lehetővé tette volna a Combust számára, hogy azonnal felvegyen magánjogi jogállással rendelkező, szerződéses jogviszonyban foglalkoztatott alkalmazottakat.”

(107) Általánosságban véve meg kell említeni, hogy a *Combust* ítélezési gyakorlatot a Bíróság nem erősítette meg. A Bíróság ítélezési gyakorlatának bizonyos elemei ellentmondanak annak a feltételezésnek, miszerint egy strukturális hátrány kompenzációja kizárná azt a lehetőséget, hogy támogatásról legyen szó. Ily módon a Bíróság mindig is hangsúlyozta, hogy a támogatás meglétét a hatások, és nem az okok vagy az állami beavatkozások céljainak tükrében kell értékelni⁽³⁸⁾. A Bíróság ennek megfelelően gyakran hangsúlyozta, hogy a támogatás fogalma azokat az állami hatóságok által juttatott előnyöket fedi le, amelyek különböző formában azokat a terheket mérséklék, amelyeket egy vállalkozásnak rendszerint saját költségvetéséből kell viselnie⁽³⁹⁾. A Bíróság továbbá azt is egyértelműen kimondta, hogy az alkalmazottak fizetésére vonatkozó költségeket a vállalkozásoknak azok természeténél fogva saját maguknak kell viselniük függetlenül attól, hogy azok törvényi kötelezettségből vagy kollektív szerződésből fakadnak-e⁽⁴⁰⁾. Ilyen körülmények között a Bíróság úgy ítélte meg, hogy a többletköltségek kompenzációjára hozott állami intézkedések egyértelműen támogatásnak minősülnek⁽⁴¹⁾. Ebben a kontextusban a francia hatóságok az Elsőfokú Bíróságnak a *Combust* ítélet által felállított elv alkalmazását, kéri azt megerősítvén, hogy a bejelentett intézkedés csupán mentesíti az RATP-t egy nem rendes teher alól.

(108) E tekintetben a Bizottság hangsúlyozza azokat a fontos tényelemeket, amelyek a jelen ügyet a *Combust* ügytől megkülönböztetik:

⁽³⁸⁾ A Bíróság 173/73 sz. az *Olaszország* kontra *Bizottság* ügyben 1974. július 2-án hozott ítélete [EBHT] 709. o. 13. pont; a Bíróság C-310/85 sz. *Deuffil* kontra *Bizottság* ügyben 1987. február 24-én hozott ítélete [EBHT]. 901. o. 8. pont; a Bíróság C-241/94 sz. *Franciaország* kontra *Bizottság* ügyben 1996. szeptember 26-án hozott ítélete [EBHT] I-4551. o. 20. pont.

⁽³⁹⁾ A Bíróság C-387/92 sz. *Banco Exterior* ügyben 1994. március 15-én hozott ítélete [EBHT] I-877. o. 13. pont; a C-241/94 sz. ügy 34. pontjában hivatkozott ítélet.

⁽⁴⁰⁾ A Bíróság C-5/01 sz. *Belgium* kontra *Bizottság* ügyben 2002. december 12-én hozott ítélet [EBHT] I-1191. o. 39. pont.

⁽⁴¹⁾ A Bíróság 30/59 sz. *Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg* kontra *Haute Autorité* ügyben 1961. február 23-án hozott ítélet [EBHT] 3. o., 29. és 30. pontok; a C-173/73 sz. ügy 12. és 13. pontjaiban hivatkozott ügy; a C-241/94 sz. ügy 29. és 35. pontjaiban hivatkozott ügy; a Bíróság C-251/97 sz. *Franciaország* kontra *Bizottság* ügyben 1999. október 5-én hozott ítélet [EBHT] I-6639. o. 40, 46 és 47 pontok.

— a kompenzációt közvetlenül a *Combust* által foglalkoztatott alkalmazottaknak fizetik ki, míg az e határozat tárgyát képező intézkedés az RATP munkáltatói járulékaikra vonatkozik,

— a *Combust* ügyben az alkalmazott állami intézkedésnek az volt a célja, hogy a *Combust* alkalmazottainak kiváltságos és költséges helyzetét más, a *Combust* versenytársainak számító autóbuzsos személyszállító vállalkozásokhoz hasonló szerződéses jogviszonyban foglalkoztatott alkalmazotti jogállással váltsa fel. Ezzel szemben az RATP közalkalmazotti munkaköröket betöltő alkalmazottainak jogállása és jogosultságai a vitatott intézkedés után változatlan marad. Ez a jogállás és ezek a jogosultságok különböznek azoknak a munkavállalóknak a jogállásától és jogosultságaitól, akiket az általános jogi nyugdíjrendszerbe tartozó vállalkozások magánjogi szerződéssel alkalmaznak,

— a *Combust* tevékenységének versenyfeltételei különböztek azoktól a feltételektől, amelyekben az RATP helyzete változik. A *Combust* A/S részvénytársaság üzleti alapon végezte tevékenységét, és a piacon a magánvállalkozásokhoz hasonló versenykörülmények között működött. Ebben a kontextusban a közlekedésirányítási közvállalkozások közbeszerzési pályázat útján magán- és közvállalkozásokra bízzák az autóbuzs-közlekedés végrehajtását. A közbeszerzési pályázatokra vonatkozó szabályok szerint a piacokat a „gazdaságilag legkedvezőbb” ajánlatnak ítélik oda anélkül, hogy a pályázó magán- vagy köztulajdonú voltát figyelembe kellene venni. Az RATP viszont egy olyan nagy, nem liberalizált piaccal rendelkezik, amelyet az 1370/2007/EK rendelet csak nagyon fokozatosan nyit meg a verseny előtt, és amelyben következképpen a gazdasági megszorítások igen eltérő módon jelentkeznek.

(109) A Bizottság úgy véli, hogy a *Combust* ügy és a jelen ügy között fennálló tényállásbeli különbségek elégségesek ahhoz, hogy a két ügyben eltérő érvelést igazoljanak.

11.1.2. AZ ÁLLAMI FORRÁSOK MEGLÉTE

(110) A Bizottság úgy véli, hogy a vizsgált intézkedés az állami forrásoknak az RATP előnyére való felhasználását vonja maga után, amennyiben az RATP közalkalmazotti munkaviszonyokat betöltő alkalmazottainak sajátos nyugdíjrendszerének kiegyensúlyozásáért végső soron nem az RATP, hanem az állam felelős. Ténylegesen a reform megvalósításától kezdődően az állam gondoskodik a CRP-RATP pénzügyi egyensúlyáról azáltal, hogy egyensúlyi támogatást fizet annak a társadalombiztosítási szervezetnek, amelynek a szerepét, ha nem került volna sor a reformra, az RATP-nek kellett volna betöltenie.

(111) Következésképpen a Bizottság arra következtet, hogy a vitatott intézkedés az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében állami forrásokat mozgósít.

11.1.3. A VERSENY TORZULÁSA ÉS A KERESKEDELEM ÉRINTETTSÉGE

- (112) Mint azt már korábban jeleztük, az RATP, vagyis a kérdéses intézkedés kedvezményezettje egy olyan vállalkozáscsoportnak, az RATP csoportnak az anyavállalata, amely a közlekedési ágazatban és az ehhez társuló szolgáltatások területén tevékenykedik. Ezek a gazdasági szereplők aktívan jelen vannak a fent említett ágazatok közösségi piacán.
- (113) Ebben a kontextusban meg kell említeni, hogy azok a támogatások, amelyeknek célja, hogy egy vállalkozást olyan költségek alól mentesítsenek, amelyeket egyébként saját ügymenete és rendes tevékenysége során neki kellett volna viselnie, elvben torzítják a versenykörülményeket⁽⁴²⁾. Született már olyan ítélet, mely szerint minden olyan támogatás, amelyet egy vállalkozás olyan tevékenységekre kap, amelyeket a közösségi piacon végez, torzíthatja a versenyt, és a tagállamok közötti kereskedelem érintettségét eredményezheti⁽⁴³⁾. A Bíróság továbbá arra is felhívta a figyelmet, hogy nem lehet kizárni, hogy egy olyan vállalkozásnak adott állami támogatás, amely csak helyi vagy regionális közlekedési szolgáltatásokat végez, és nem végez közlekedési szolgáltatásokat származási államán kívül, ne legyen kihatással a tagállamok közötti kereskedelemre az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében. Ugyanis amikor egy tagállam állami támogatásban részesít egy vállalkozást, előfordulhat, hogy az említett vállalkozás által nyújtott közlekedési szolgáltatások fennmaradnak, vagy bővülnek, minek következményeképpen a más tagállamokban működő vállalkozásoknak csökken az esélye, hogy közlekedési szolgáltatásokat végezzenek⁽⁴⁴⁾.
- (114) Jelen esetben az RATP csoport a francia⁽⁴⁵⁾ és más tagállambeli versenytársaihoz képest kiváltságos helyzetben van, mivel ők nem részesülnek a vitatott intézkedésből.
- (115) E tekintetben meg kell említeni, hogy az 1370/2007/EK rendelet előírja az érintett piacoknak a verseny előtti fokozatos megnyitását, és hogy egy adott ágazatnak a verseny előtti megnyitása azt feltételezi, hogy egy ebben az ágazatban tevékenykedő vállalkozásnak nyújtott állami támogatás a közösségen belüli kereskedelmet befolyásolhatja, és az érintett piacokon a verseny torzulását idézheti elő.

⁽⁴²⁾ Lásd a C-156/98 sz. *Németország kontra Bizottság* ügyben 2000. szeptember 19-én hozott ítéletet [EBHT] I-6857. o. 30. pontját, és az idézett megállapítást.

⁽⁴³⁾ Lásd többek között a Bíróság C-730/79 sz. *Philip Morris kontra Bizottság* ügyben 1980. szeptember 17-én hozott ítéletének [EBHT] 2671. o. 11. és 12. pontjait; valamint az Elsőfokú Bíróság T-214/95 sz. *Vlaams Gewest kontra Bizottság* ügyben 1998. április 30-án hozott ítéletének [EBHT] II-717. o. 48-50. pontjait.

⁽⁴⁴⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-222/04 sz. *Olaszország kontra Bíróság* ügyben 2009. június 11-én hozott ítélete 45. pont.

⁽⁴⁵⁾ Emlékeztetőül annyit, hogy nem szükséges, hogy a kedvezményezett vállalat maga részt vegyen a közösségen belüli kereskedelemben. Amikor egy tagállam támogatást nyújt egy vállalatnak, annak tagállamon belüli tevékenysége ennek eredményeképpen vagy fennmarad, vagy növekszik, aminek az a következménye, hogy a más tagállamokban működő vállalatoknak arra való esélye pedig csökken, hogy megjelenjenek a szóban forgó tagállamnak a piacon. Továbbá egy olyan vállalatnak a megerősítése, amely nem vesz részt a közösségen belüli kereskedelemben, azt eredményezheti, hogy ez a vállalat megjelenik egy másik tagállam piacán (e tekintetben lásd az *Olaszország kontra Bizottság* ügyben 2002. március 7-én hozott ítélet [EBHT] I-2289. o. 84. pontját).

- (116) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy a jelen intézkedés a tagállamok közötti kereskedelemre kihatással van, és torzítja a gazdasági szereplők közötti versenyt.

11.2. A TÁMOGATÁS JOGELLENESÉGE

- (117) Az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése értelmében a tagállamoknak be kell jelenteniük minden olyan tervüket, amely révén támogatás jön létre, vagy módosul. Az érdekelt tagállam nem valószínű, hogy ezen eljárás során végleges határozat született volna.
- (118) Jelen esetben a francia hatóságok 2006. június 29-i levelükben bejelentették az RATP nyugdíjrendszerének finanszírozási reformját. Ebben a levélben a francia hatóságok jelezték, hogy nem tűnik úgy, hogy ez az intézkedés olyan állami támogatásnak minősülne, amelyet az EK-Szerződés 88. cikke (3) bekezdése értelmében előre be kellene jelenteni a Bizottságnak.
- (119) Mindazonáltal a Bizottság megállapítja, hogy az említett állami támogatást Franciaország 2006. január 1-jén vezette be, tehát még mielőtt a Bizottság végleges határozatot hozott volna. Ennek alapján a Bizottság úgy határozott, hogy Franciaország jogellenesen járt el, amikor a szóban forgó támogatást az EK-Szerződés 88. cikke (3) bekezdése megsértésével vezette be.

11.3. A TÁMOGATÁSNAK A KÖZÖS PIACCAL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

- (120) Mivel a vitatott intézkedés az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, meg kellett vizsgálni azt, hogy a Szerződésben biztosított eltérések fényében az intézkedés összeegyeztethető-e a közös piaccal.
- (121) E tekintetben a Bizottság úgy véli, hogy a legmegfelelőbb jogalap az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdése c) pontja, miszerint az olyan támogatás, amelynek célja bizonyos tevékenységek fejlesztésének elősegítése, összeegyeztethetőnek nyilvánítható a közös piaccal, feltéve, hogy nem változtatja meg a kereskedelmi kapcsolatokat olyan mértékben, amely a közös érdekekkel ellentétes lenne.
- (122) A reform természetére és hatásaira való tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a kérdéses intézkedés összeegyeztethetőségét a fizetett kötelező szociális járulékok szempontjából azonos feltételek („level playing field”) mellett kell értékelni az RATP és az Ile-de-France régió városi tömegközlekedési piacán tevékenykedő jelenlegi, jövőbeli és potenciális versenytársai tevékenységét.

Az RATP hozzájárulásainak mértéke versenytársaihoz képest a megreformált rendszerben

- (123) A támogatás hatásainak elemzése és a versenytorzulás intenzitásának felmérése érdekében a Bizottságnak először is az RATP által fizetett hozzájárulások mértékét a versenytársakkal való összehasonlításban kell megvizsgálnia a megreformált rendszerben. Ezt követően a Bizottság megvizsgálja, hogy mi lett volna a helyzet, ha az RATP nem részesült volna a szóban forgó támogatásban. Ezután a támogatás pozitív és negatív hatásainak vizsgálatára kerül sor, majd az összeférhetetlenség általános értékelése következik.
- (124) Előljáróban a Bizottság megjegyzi, hogy 2006. január 1., előtt az RATP sajátos nyugdíjrendszere és az általános jogi rendszerek finanszírozása két szempontból különböző egymástól: a hozzájárulások nem mentesítő jellegben és a munkáltatói járulékok mértékében.
- (125) A Bizottság úgy véli, hogy az említett támogatás az RATP sajátos rendszere és az általános jogi rendszerek közötti első különbségre megoldást jelentett. Hiszen 2006. január 1. előtt az RATP nem fizetett mentesítő járulékot, hanem törvény által kötelezve volt arra, hogy alkalmazottai nyugdíjrendszerét egyensúlyban tartsa. A bejelentett reform hatásaként olyan jellegű, mentesítő hozzájárulás kerül befizetésre, mint amelyet egy, az általános jog szerinti munkáltató az újraelosztó nyugdíjrendszeri pénztárba fizet be. Ami a második különbséget illeti, a Bizottság megállapítja, hogy a bejelentett reform hatásaként kiegyenlített az RATP és az általános jogi nyugdíjuttatásokat folyósító vállalkozások közötti kötelező öregségi biztosítási terhek mértéke.

A támogatás odaítélése nélküli forgatókönyv

- (126) A bejelentett reform nélkül a 2006-os költségvetési évet követő költségvetési években az RATP-nek kellett volna teljesítenie a közalkalmazotti jogviszonyban foglalkoztatott alkalmazottai felé vállalt elkötelezettségeit. Ezen elkötelezettségek teljesítése közvetlenül annak az eredménye lett volna, hogy az RATP közalkalmazotti munkaköröket betöltő alkalmazottainak nyugdíja után fizetendő munkáltatói járulékok nem voltak mentesítő jellegűek.
- (127) Továbbá az RATP által a nyugdíjrendszer pénzügyi kiegyensúlyozása érdekében befizetett öregségi biztosításhoz való hozzájárulásainak mértékét nem igazították volna hozzá a potenciális versenytársai által fizetett hozzájárulásokhoz.

- (128) A bejelentett reform nélkül az RATP-nek tehát több százmillió EUR összegű éves többletköltséget kellett volna fedeznie a megreformált rendszerhez képest.
- (129) Az RATP tehát nyugdíjterhei miatt hátrányban részesült volna a liberalizált piaci kontextusban fizetendő költségeterhei miatt, ami jelentős mértékben kihatással lett volna tevékenységére.

A támogatás pozitív hatásai

- (130) A fentiekből következik, hogy a 1370/2007/EK rendeletnek megfelelően, amely a városi tömegközlekedési piac fokozatos megnyitását írja elő, az RATP-re a 1948. évi törvény értelmében alkalmazandó nyugdíjrendszer olyan sajátos tulajdonságokkal rendelkezik, amelyek külön-külön az RATP és csoportja kárára torzítják a versenyt. Az említett támogatás lényeges hatása, hogy az RATP hozzájárulásait hozzáigazítja a saját és az RATP csoport versenytársai által fizetett hozzájárulásokhoz, és így módon megszünteti azt a sajátos versenytorzulást, amely az RATP-t és az RATP csoportot érinti.
- (131) Továbbá a reform lehetővé teszi az RATP számára, hogy fokozatosan úgy cselekedjen, mint egy magánbefektető, aki rendes üzleti korlátokkal találja magát szemben. Egyébként az említett reformnak ez az egyik célkitűzése.
- (132) A Bizottság úgy véli továbbá, hogy az említett intézkedés megfelel annak a közösségi érdekekkel bíró célnak, amelyet kítűzött. Semmilyen más eszköz nem tudta volna hatékonyabban kezelni a problémát. Lehetett volna ugyan közszolgálati kompenzációkat odaítélni, de az ilyenfajta megközelítés a probléma strukturális jellege miatt hosszú távon nem lenne sem megfelelő, sem fenntartható.
- (133) Az intézkedések arányosságát illetően a Bizottság úgy véli, hogy az odaítélt támogatás szigorúan a minimális szintre korlátozódik. 2006. január 1. óta az RATP által fizetett nyugdíjterhek megegyeznek az általános jogi rendszerbe tartozó vállalkozások által fizetett terhekkel.
- (134) Végül a Bizottság úgy véli, hogy az említett intézkedés lehetővé teszi egy olyan nyugdíjrendszer fennmaradását, amelynek a finanszírozása elavulttá vált. A Bizottság véleménye szerint a sajátos rendszer nyugdíjuttatásainak reformja⁽⁴⁶⁾ ilyen értelemben meghatározó kiegészítő tartalommal rendelkezik. E tekintetben a Bizottság úgy véli, hogy ezek az intézkedések teljes mértékben illeszkednek a tagállamoknak a Tanács és a Bizottság által egyaránt szorgalmazott általános nyugdíjrendszer-reformjának keretébe⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁶⁾ Lásd e határozat (21) preambulumbekzdését.

⁽⁴⁷⁾ E tekintetben lásd a Bizottság és a Tanács 2003. március 18-i (CS/7165/03) közös jelentését a megfelelő és fenntartható nyugdíjakról.

A támogatás negatív hatásai

- (135) Statikus elemzés alapján a Bizottság egyrészt úgy ítéli meg, hogy az említett intézkedés által az Ile-de-France régió városi tömegközlekedési piacán előidézett versenytorzulás közvetlenül csupán igen korlátozott mértékben érezhető, mivel az RATP múltját és tevékenységeit figyelembe véve egyértelmű, hogy a reform által érintett nyugdíj-elkötelezettségei olyan tevékenységekre vonatkoznak, amelyeket már igen régóta folytat egy olyan, nem liberalizált piacon, ahol mindeztidáig a verseny igen gyenge volt. Másrészt mivel olyan piacokról van szó, amelyekben az RATP csoport az RATP vállalkozás leányvállalatai révén van jelen, a Bizottság úgy véli, hogy az említett intézkedésnek igen marginális tényleges hatása van. Ezeket a piacokat ugyanis a szóban forgó intézkedés csak közvetett módon érinti, hiszen az anyavállalat és leányvállalatai jogi, könyvviteli és pénzügyi szempontból szigorúan elkülönülnek, és a bejelentett reform nem érinti a leányvállalatok által alkalmazott személyzetet.
- (136) Dinamikus elemzés alapján, amely a célnak kétségtelenül jobban megfelel, az 1370/2007/EK rendeletre való tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy jóllehet a szóban forgó intézkedés elméletileg lehetővé teszi az RATP számára, hogy vezető pozícióját fenntartsa, ez a veszély azonban csak kis mértékben fenyeget. Ez a következtetés annak eredménye, hogy az intézkedés csupán arra korlátozódik, hogy az RATP által fizetett hozzájárulásokat egy szintre hozza a versenytársai által fizetett hozzájárulásokkal, valamint annak, hogy a sajátos nyugdíjrendszer 2008-as reformját követően az RATP nyugdíjrendszere nem jelent sajátos vonzerőt a vállalkozás számára.

Az általános összeegyeztethetőség értékelése

- (137) A fentiek tükrében a Bizottság megállapította, hogy az RATP-nek nyújtott támogatás negatív hatásai mérsékeltek lesznek. A bejelentett reform csak arra korlátozódik, amire szigorú értelemben véve szükség van ahhoz, hogy a kötelező öregségi biztosítás terén egyenlő körülményeket lehessen teremteni, és az RATP-t hátrányosan érintő versenytorzulást szünteti meg. Következésképpen nem módosítja a kereskedelmi feltételeket olyan mértékben, amely ellentétes lenne a közérdekkel.
- (138) Ebből az következik, hogy a szóban forgó támogatás összeegyeztethető a közös piaccal, feltéve, hogy az RATP sajátos nyugdíjrendszerének reformja, amelynek célja, hogy a sajátos rendszert a magánszektor alkalmazottai és a közalkalmazottak alaprendszereinek általános jogi szabályaival összehangolja, teljes egészében megvalósul.
- (139) A Bizottság úgy véli, hogy a fenti következtetést nem vonja kétségbe az EDF ügyben hozott 2005/145/EK határozatában megfogalmazott megoldás⁽⁴⁸⁾.

- (140) E tekintetben érdemes megjegyezni, hogy ebben a határozatban a Bizottság engedélyezte azokat az állami támogatásokat, amelyek mentesítették egy ágazat vállalkozásait azoktól a sajátos nyugdíj-elkötelezettségeiktől, amelyek meghaladták az általános nyugdíjrendszer kötelezettségeit, és amelyeket még a monopólium időszakában állapítottak meg. Ez alkalommal a Bizottság úgy vélte, hogy reform előtt megszerzett sajátos adójogosultságok finanszírozási mechanizmusából származó terhek részleges enyhítése az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében olyan állami támogatásnak minősült, amelyről ki lehetett jelenteni, hogy összeegyeztethető a közös piaccal. A Bizottság úgy vélte az EDF összeegyeztethetőségi vizsgálatában, hogy az EDF helyzete nem tért el jelentős mértékben az energiaszektorban az átállási költségek helyzetétől. Tulajdonképpen olyan támogatásokról volt szó, amelyek célja a versenyalapú energiaszektorra való áttérés elősegítése volt. A Bizottság helyénvalónak ítélte, hogy az EDF-nek nyújtott támogatásokat átállási költségeknek számolták be⁽⁴⁹⁾, és bejelentette, hogy ezt az eljárást követi majd hasonló esetek elemzésénél is.

- (141) A fentiek tükrében a Bizottság úgy véli, hogy jelen esetben az állami támogatás az RATP-t mentesítette olyan nyugdíj-elkötelezettségek alól, amelyek meghaladják az általános nyugdíjrendszerben szokásos kötelezettségeket, és amelyeket még a piac liberalizálása előtt határoztak meg. Ugyanakkor a Bizottság hozzáteszi, hogy a sajátos nyugdíjrendszereknek az RATP által 2008. elején megvalósított reformja az RATP közalkalmazotti munkakörököt betöltő alkalmazottainak sajátos rendszerét a magánszektor alkalmazottai és a közalkalmazottak alaprendszereinek általános jogi szabályaival összehangolja.

11.4. KÖVETKEZTETÉSEK

- (142) Végeredményben a Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó intézkedés az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdés értelmében állami támogatásnak minősül. Ez az állami támogatás az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében illegális ugyan, de összeegyeztethető a közös piaccal.

12. A MÁSODIK ÉS HARMADIK INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

- (143) Mint ahogy az már fentebb szerepel, a bejelentett reform értelmében 2006. január 1-jétől kezdődően az állam a CRP-RATP számára pénzügyi mérlegének kiegyensúlyozása céljából támogatást fizet.
- (144) Továbbá a bejelentett reform azt is lehetővé teszi a CRP-RATP számára, hogy a sajátos rendszer nyugdíj-alapjogosultságait az általános szabályozás szerinti rendszerekhez kapcsolja. A pénzügyi semlegesség alapelvének tiszteltben tartása érdekében ez a kapcsolódás a befogadó rendszerek számára különböztetést jelent, amely különböztetéseket a CRP-RATP helyett és helyén az állam fizet majd.

⁽⁴⁸⁾ HL L 49., 2005.2.22., 9. o.

⁽⁴⁹⁾ A Bizottság közleménye az átállási költségekhez kapcsolódó állami támogatások értékelésének módszertanáról (A Bizottság 2001. augusztus 6-i SG (2001) D/290869 sz. levele.)

- (145) Azt kell megállapítani, hogy ezek az intézkedések az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek-e.
- (146) E tekintetben szükséges megjegyezni, hogy az EK-Szerződés 87. cikke csak a közösségi versenyjog értelemben vett vállalkozásokra vonatkozik. A Bíróság következetes joggyakorlatának megfelelően a szociális védelem területe, amikor is az szolidaritáson alapszik, a Szerződés értelmében nem minősül gazdasági tevékenységnek (lásd a 2007. október 10-i, az eljárás megindításáról szóló határozat 67. pontját)⁽⁵⁰⁾.
- (147) Ennek a joggyakorlatnak a tükrében a Bizottság úgy véli, hogy a CRP-RATP és az RSTP aktív munkavállalóit befogadó nyugdíjpénztárak, azaz a CNAV és az AGIRC-ARRCO, a közösségi versenyjog értelemben nem minősülnek vállalkozásnak az alábbi okokból kifolyólag.
- (148) Jelen esetben a Bizottság először is megállapítja, hogy az RATP közalkalmazotti munkaköröket betöltő alkalmazottai kötelező szociális védelemben részesülnek, és az annak részét képező önálló öregségi biztosítási rendszer társadalmi célt szolgál. Ennek célja ugyanis az, hogy minden személyt, akire kiterjed, belépéskori vagyoni helyzetétől és egészségi állapotától függetlenül öregségi nyugellátásban részesítsen.
- (149) A Bizottság továbbá úgy véli, hogy ez a rendszer a szolidaritás elve alapján működik, mivel az aktív munkavállalók által befizetett járulékok finanszírozzák a nyugdíjasok járadékát.
- (150) A Bizottság továbbá azt is megjegyzi, hogy a szóban forgó rendszer irányítását törvény bízta rá a CRP-RATP-re, melynek tevékenységét az állam ellenőrzi. Így a CRP-RATP hajtja be az RATP alkalmazottai és az RATP által fizetendő járulékok hozamát, és gondoskodik a járadék-megállapításról és -szolgáltatásról. A Bizottság megjegyzi, hogy a társadalombiztosítási törvénykönyv (*Code de la Sécurité Sociale*) L711-1. cikke alapján az CRP-RATP rendelkezik az említett törvénykönyv L111-1. cikkében meghatározott összes jogosítvánnyal. Ez a cikk többek között azt is kijelenti, hogy a társadalombiztosítási rendszer a nemzeti szolidaritás elvén alapszik.
- (151) Végezetül a Bizottság megállapítja, hogy a CRP-RATP feladata ellátása során betartja a törvényt, és nincs lehetősége befolyásolni a járulékok összegét, az alapok felhasználásának módját vagy a juttatások mértékének meghatározását. A kifizetett juttatások legálisak és a beérkezett jutalékok összegétől függetlenek.

- (152) Amennyiben a CRP-RATP a közösségi versenyjog értelmében nem minősül vállalkozásnak, a Bizottság úgy véli, hogy a CRP-RATP számára az állam által fizetett egyensúlytámogatás és a CRP-RATP helyett és helyén az állam által fizetett különböztetítés az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az RATP Személyzete nyugdíjpénztárának (CRP-RATP) létrehozása az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, amelyet Franciaország illegálisan, az EK-Szerződés 88. cikke (3) bekezdése 3. pontját megszegve ítélt oda.

Ez az állami támogatás az EK-Szerződés 87. cikke 3. bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető a közös piaccal, azzal a feltétellel, hogy az RATP sajátos nyugdíjrendszerének a reformja, amelynek célja, hogy a sajátos rendszert a magán-szektor alkalmazottai és a közalkalmazottak alaprendszereinek általános jogi szabályaival összehangolja, teljes egészében megvalósul.

Következésképpen ennek a támogatásnak a folyósítása engedélyezett.

2. cikk

A CRP-RATP számára az állam által fizetett egyensúlytámogatás és a különböztetítés, amelyet a CRP-RATP helyett és helyén az állam finanszíroz a sajátos rendszernek az általános szabályozás szerinti rendszerekhez való kapcsolása során, az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság a címzettje.

Készült Brüsszelben, 2009. július 13-án.

a Bizottság részéről

Antonio TAJANI

alelnök

⁽⁵⁰⁾ Ennek megfelelően a Bíróság az összevont C-159. sz. és C-160/91. sz. *Poucet és Pistre* ügyekben a következőképpen döntött: „az egészségpénztárak vagy társadalombiztosítási közszolgálatban tevékenykedő szervezetek kizárólag szociális jellegű funkcióval bírnak. Ez a tevékenység a nemzeti szolidaritás elvén alapszik és minden profit-szerzési céltől mentes. A kifizetett juttatások legálisak és a járulékok összegétől függetlenek. Következésképpen ez a tevékenység nem gazdasági tevékenység, továbbá az ezzel a tevékenységgel foglalkozó szervezetek nem számítanak a szerződés 81. és 82. cikkei értelmében vett vállalatoknak”.