

## III

(Egyéb jogi aktusok)

## EURÓPAI GAZDASÁGI TÉRSÉG

## AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG HATÁROZATA

70/17/COL

(2017. március 29.)

**a Hurtigruten által 2012 és 2019 között nyújtandó tengeri közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodásról (Norvégia) [2018/887]**

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG (a továbbiakban: a Hatóság),

tekintettel:

az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra (a továbbiakban: az EGT-megállapodás) és különösen annak 59. cikkének (2) bekezdésére és 61. cikkére;

az EGT-megállapodás 26. jegyzőkönyvére;

az EFTA-államok közötti, Felügyeleti Hatóság és Bíróság létrehozásáról szóló megállapodásra (a továbbiakban: a Felügyeleti és Bírósági Megállapodás) és különösen annak 24. cikkére;

a Felügyeleti és Bírósági Megállapodás 3. jegyzőkönyvére (a továbbiakban: a 3. jegyzőkönyv) és különösen annak I. része 1. cikkére és II. része 4. cikkének (4) bekezdésére, 6. és 13. cikkére,

mivel:

## I. TÉNYEK

## 1. AZ ELJÁRÁS

- (1) 2014. április 28-án a Hurtigruten ASA-nak (a továbbiakban: Hurtigruten) a Bergen–Kirkenes útvonalon a 2012. január 1. és 2019. december 31. közötti időszak során nyújtandó tengeri közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodás (a továbbiakban: Hurtigruten-megállapodás vagy HA) szerint folyósított, feltételezeten összeegyeztetetetlen támogatásra vonatkozó panasz érkezett a Hatósághoz elektronikus levélben.
- (2) A HA-t érintő második panasz 2014. július 9-én érkezett. A két panasz független egymástól, bizonyos kérdéseik tekintetében mégis vannak közöttük átfedések. Tekintettel arra, hogy mindkét panasz a HA-ra hivatkozik, a határozat közösen kezeli, és a továbbiakban „a panaszok” kifejezéssel jelöli őket a teljes szövegben (illetve hivatkozik „a panaszosokra” is).
- (3) A Hatóság 2014. június 13-án kelt levelében (amely a 2014. július 10-i levelével kiegészült) tájékoztatást kért a norvég hatóságoktól. A norvég hatóságok 2014. szeptember 22-i levelükben küldték meg válaszaikat az információkérésre. A norvég hatóságoknak 2014. november 21-én küldött kiegészítő információkérésre a norvég hatóságok 2015. január 16-án kelt levelükben válaszoltak.
- (4) A Hatóság 2015. december 9-én elfogadott 490/15/COL számú határozatával hivatalos vizsgálati eljárást indított a HA kapcsán felmerült, feltételezeten jogellenes támogatás ügyében (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat). Az eljárás megindításáról szóló határozatot az Európai Unió Hivatalos Lapjában és annak EGT-kiegészítésében tették közzé 2016. június 30-án. <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> HL C 236., 2016.6.30., 29. o., valamint a 36. sz. EGT-kiegészítés, 2016.6.30., 14. o.

- (5) A norvég hatóságok 2016. február 16-án kelt levelükben nyújtották be az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiket. <sup>(1)</sup> A panaszosok a norvég hatóságok észrevételeire további információkat adtak meg. <sup>(2)</sup> A Hatóság az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban további észrevételeket harmadik feleltől nem kapott.
- (6) A Hatóság 2016. október 12-én kelt levelében tájékoztatást kért a norvég hatóságoktól. A norvég hatóságok 2016. november 21-én és 2016. december 21-én kelt leveleikben küldték meg válaszaikat az információkéreésekre. <sup>(3)</sup>

## 2. ELŐZMÉNYEK – A HURTIGRUTEN-MEGÁLLAPODÁS

- (7) A Hurtigruten tengeri fuvarozási szolgáltatásokat nyújt, amelynek keretében személyek és áruk kombinált fuvarozását végzi a norvég partvonal mentén Bergenből Kirkenesbe, az alábbi ábra szerint:

### A Bergen és Kirkenes közötti partszakasz menti útvonal



- (8) A 2005. január 1-jétől 2012. december 31-ig terjedő időszak egyes részeiben a szolgáltatás üzemeltetését a Hatóság 205/11/COL határozata szabályozta. <sup>(4)</sup> Ebben a határozatban a Hatóság megállapította, hogy a Hurtigruten olyan állami támogatásban részesült, amely összeegyeztethetetlen volt az EGT-megállapodás működésével olyannyira, hogy a támogatás a közszolgáltatási kötelezettség túlzott mértékű kompenzálása egyik formájának minősült, és elrendelte a támogatás visszafizetését.
- (9) A szolgáltatás 2012. január 1-jétől 2019. december 31-ig tartó időszak alatti üzemeltetéséről 2010. június 30-án, az ajánlattételhez szükséges dokumentációnak a Doffin adatbázison (internetes közbeszerzési adatbázis) történt közzétételével közbeszerzési eljárást írtak ki. <sup>(5)</sup>
- (10) E közbeszerzési eljárás után, valamint a 2010. november 8-án benyújtott ajánlat alapján 2011. április 13-án írták alá a szolgáltatási szerződést a szolgáltatásoknak a Bergen–Kirkenes közötti partszakasz menti útvonalon a 2012. január 1-jétől 2019. december 31-ig tartó időszakban történő biztosítására. E szerződés értelmében a Hurtigruten napi rendszerességgű hajójáratot működtet az egész év során, amely a Bergen és Kirkenes közötti 32 meghatározott köztes kikötőben áll meg. A Tromsø–Kirkenes és a Kirkenes–Tromsø útvonalakon a vállalkozás teherszállítást is biztosít. A szolgáltatásokat bizonyos, a kapacitásra és a hajókra vonatkozó szerződéses követelményeknek megfelelően kell nyújtani. A parti útvonalon használt hajók személyszállítási kapacitása legalább 320 fő, a kabinokban való elszállásolási kapacitás legalább 120 ágy, a teherszállítási kapacitás pedig (a szabványos rakodómagasságú raktérben) legalább 150 EUR-raklap kell, hogy legyen. A hajóknak továbbá meg kell felelniük az ajánlattételi dokumentáció 4.4. szakaszában meghatározott jogi és műszaki követelményeknek.

<sup>(1)</sup> 793209. sz. dokumentum.

<sup>(2)</sup> 798816. sz. dokumentum.

<sup>(3)</sup> 827472. és 833077. sz. dokumentumok.

<sup>(4)</sup> HL L 175., 2012.7.5., 19. o., valamint a 37. sz. EGT-kiegészítés, 2012.7.5., 1. o. Lásd még az EFTA Bíróságnak a Hatóság határozatát helybenhagyó E-10/11 és E-11/11. sz., *Hurtigruten* egyesített ügyeit ([2012] EFTA Ct. Rep. 758.).

<sup>(5)</sup> Lásd: [www.doffin.no](http://www.doffin.no)

- (11) A Bergen–Kirkenes útvonalon a tengeri közlekedési szolgáltatások a kikötők között utazó utasok (azaz a közszolgáltatást igénybe vevő utasok) tekintetében maximális viteldíjakon alapulnak, amelyeket a norvég hatóságoknak jóvá kell hagyniuk. A HA szerint a „[k]ikötők között utazó utasok” olyan utasok, akik a normál díjnak megfelelően, valamely kiválasztott útvonalon történő utazás céljából váltanak menetjegyet, amely saját választásuk szerint kiegészülhet a kabinok és/vagy étkezések díjával. A kiegészítő szolgáltatások árainak összhangban kell lennie a kiválasztott szolgáltatási szintű kabin és étkezés közzétett áraival. Az összesített ár ilyen esetekben egyenlő kell, hogy legyen a menetjegy árának, valamint a kiválasztott kiegészítő szolgáltatások önálló árainak összegével.” A jóváhagyott viteldíj az adott útvonalon 2004. október 1-jén érvényes, a fogyasztói árindexszel összhangban korrigált normál viteldíj. A normál díjazás bármely esetleges későbbi módosítását a norvég hatóságoknak jóvá kell hagynia.
- (12) Az egyéb utasok esetében a Hurtigruten szabadon határozhatja meg az árait. A HA szerint „[e]gyéb utas’ a kikötők között utazó utasoktól eltérő utas’. Más szóval ők azok az utasok, akik konkrét útvonalakra vásárolnak a szállító által meghatározott utazási termékeket, amelyek legalább egy kabinban eltöltött éjszakát és legalább egy a fedélzeten elköltött étkezést tartalmaznak, ha a szállító az árban foglalt tételekre nézve olyan összevont árat tett közzé, amely nem bontható le az adott tételekkel megegyező tételek külön közzétett áaira, ideértve azt is, hogy az utasok nem jogosultak a termék utazási összetevőjére vonatkozó meghatározott kedvezmények igénybevételeire. Szintén az egyéb utasok közé tartoznak azok, akik legalább a fenti kiegészítő szolgáltatásokkal, napokra vonatkozóan megszabott, összevont áron vásárolják meg a szállító által meghatározott utazási terméket, de úgy, hogy maguk az utasok választják ki az útvonalat, amelyre ezek a feltételek vonatkoznak.” Ugyanez vonatkozik a kabinok és étkezések árára, valamint a teherszállításra is.
- (13) A szolgáltatási megállapodásban előírt szolgáltatások nyújtásáért a norvég hatóságok 2011. évi árakon kifejezve, és a Norvég Statisztikai Hivatalnak a belföldi tengeri szállításra vonatkozó költségindexe alapján összesen 5 120 millió NOK összegű kompenzációt fizetnek a megállapodás nyolcéves időtartamára. <sup>(1)</sup> Az egyes évekhez rendelt kompenzáció összege az alábbiak szerint alakul:

## 1. táblázat

## Az éves kompenzáció összege a HA szerint

2012	700 millió NOK
2013	683 millió NOK
2014	666 millió NOK
2015	649 millió NOK
2016	631 millió NOK
2017	614 millió NOK
2018	597 millió NOK
2019	580 millió NOK

- (14) A HA szerint a Hurtigruten a Bergen–Kirkenes útvonalon végzett tevékenységei, valamint a HA hatályán kívül eső egyéb tevékenységek és útvonalak tekintetében köteles külön könyvelést vezetni. <sup>(2)</sup> Ezenkívül a Hurtigruten köteles külön könyvelést vezetni a Bergen–Kirkenes fő partszakasz menti útvonal közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalairól és ugyanezen útvonal kereskedelmi részéről.

<sup>(1)</sup> Ha a Norvég Statisztikai Hivatal költségindexe nem áll rendelkezésre, a Norvég Statisztikai Hivatal fogyasztói árindexét kellene használni.

<sup>(2)</sup> A Hatóságnak a Hurtigruten szolgáltatásra vonatkozó kiegészítő megállapodásról szóló 205/11/COL határozata I.2. szakaszában kifejtettek szerint (HL L 175., 2012.7.5., 19. o., valamint a 37. sz. EGT-kiegészítés, 2012.7.5., 1. o.): „[a] Hurtigruten-megállapodás tárgyát képező szolgáltatásokon felül a Hurtigruten kereskedelmi üzemeltetőként körutazásokat, kirándulásokat, és egyéb vendéglátóipari szolgáltatásokat is kínál a Bergen–Kirkenes vonalon. A vonallal kapcsolatban ráadásul a Hurtigruten fuvarozási szolgáltatásokat nyújt a Geiranger fjordra is, amely nem képezi a Hurtigruten-megállapodás részét. A Hurtigruten ezenkívül számos egyéb hajót üzemeltet különböző európai államokban, valamint Oroszországba, az Antarktiszra, a Spitzbergákra és Grönlandra”.

3. A PANASZOK <sup>(1)</sup>

- (15) Mindkét panaszos az ügy bizalmas kezelését kérvényezte.
- (16) A panaszosok érvelése, miszerint a Hurtigruten túlkompenzáció formájában részesül állami támogatásban, ezáltal megszegi az EGT-megállapodás 61. és 59. cikkét, a következő állítások köré épül:
1. a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső útvonalak biztosításáért fizetett kompenzáció mértéke jelentősen megnőtt az előző szerződéses időszakhoz képest;
  2. a Hurtigruten olyan szolgáltatásokért is folytatólagosan kompenzációban részesül, amelyeket nem nyújt:
    - a) A Hurtigruten 2014 januárjától 2014 szeptemberéig mindenféle objektív indoklás vagy szakmai megalapozottság nélkül törölte a mehamn kikötőbe (a HA hatálya alá eső egyik kikötőhely) érkező, illetve onnan induló hajójáratokat, miután 2012 áprilisában maga részben lebontotta a hajóállomáson kiépített kikötőhelyet, amelyet a Hurtigruten több mint 20 hónapig ténylegesen használt kikötésre. Ugyanakkor a norvég hatóságok által folyósított megfelelő kompenzáció összegét nem csökkentették, így a Hurtigruten havi szinten 314 500 NOK összegű megtakarítást könyvelhetett el. Ennek eredményeképpen az *Altmark*-ítéletben foglalt feltételek közül sem a második, sem a harmadik feltétel nem teljesülhetett. A második feltétel azért nem teljesül, mert a norvég hatóságok nem alakítottak ki keretrendszert vagy elvi álláspontot a társaság műszaki vagy üzemeltetési okokkal kapcsolatos igényeit követő szolgáltatáskiesés objektív és szakmai szempontú értékelésére, valamint nem bíztak meg semmilyen hatóságot a vitatott követelések ellenőrzésével. A panaszosok álláspontja szerint a harmadik feltétel azért nem teljesülhet, mert a Hurtigruten teljeskörű kompenzációban részesül a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső útvonalak után, amelyeken a szolgáltatások megszakitásának eredményeként lényeges költségcsökkenést élvez.
    - b) A norvég hatóságok több kikötőnek és regionális hatóságnak a Hurtigruten gyakori és önkényes járatörlesztésével kapcsolatos számos panaszát elutasították, és nem eredményezték a kompenzáció semmilyen csökkentését. A panaszosok szerint a járatörlések bizonyos kikötőket különösen súlyosan érintenek az alacsony utasszám és alacsony jövedelmezőség miatt, különösen a téli szezonban.

A panaszosok kiemelten megkérdőjelezték a *vis maior* fogalmának HA 8. szakasza szerinti értelmezését, amely objektív kritériumok nélkül hivatkozik „szélsőséges időjárási körülményekre”. <sup>(2)</sup> Arra is hivatkoznak, hogy az ilyen körülmények nem minősülnek a HA 8. szakasza szerinti *vis maior*nak, mivel az kifejezetten kimondja, hogy „[a]zok az akadályok, amelyeket a szerződő félnek mérlegelnie kellett volna a szerződés megkötésekor, vagy amelyekre nézve észszerűen elvárható, hogy megakadályozza vagy elkerülje, nem tekinthetők *vis maior*nak”. Ezzel egy időben a panaszosok megkérdőjelezték a Hurtigruten saját döntési jogát azzal kapcsolatban is, hogy a hajóparancsnok feltétlen szuverenitásával visszaélve olyan járatörléseket indokoljon, amelyek nem a HA 4-1(3). szakasza értelmében vett tervszerű karbantartási vagy műszaki okok miatt következnek be.

Következtetésükben a panaszosok kifejtik, hogy a kompenzáció semmiféle csökkentését nem eredményező járatörlések hátrányosan befolyásolják a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalak teljesítését, és nem teljesítik a második és harmadik *Altmark*-feltételt.

3. A Hurtigruten vonakodva fizette meg a kikötői díjakat, bérleti díjakat és szolgáltatási költségeket. A tételeket 2014 januárjától 2014 májusáig nem fizette ki. Továbbá külön ármegállapodások kialakítására tesz kísérletet arra törekedve, hogy az érintett kikötők 2011-ig visszamenőleg visszafizessék részére ezeket a költségeket, miközben a közszolgáltatás után járó kompenzációt azonos mértékben fenntartja.
4. A Hurtigruten nem tart fenn férőhelyeket a közszolgáltatást igénybe vevő utasok számára, inkább az üdülési célú hajóúton részt vevő utasoknak értékesíti fekhelykapacitását. Emiatt a Hurtigruten ugyanazért a férőhelykapacitásért kétszeres fizetést kap, ezáltal éves szinten 50-100 millió NOK előnyhöz jut.

<sup>(1)</sup> 748323. és 715314. sz. dokumentum.

<sup>(2)</sup> A panaszosok rámutatnak arra tényre, miszerint a 2005–2012 közötti szerződéses időszakra kiírt pályázati felhívásban a szélsőséges időjárási körülmények miatti *vis maior* 25 m/s sebességet (tomboló vihar) meghaladó szélsősebességként határozták meg. Azonban a jelenlegi HA a „szélsőséges időjárási körülményeket” úgy határozza meg, mint olyan „körülmények, amikor a tengeri és/vagy szélviszonyok olyanok, hogy a hajókapitány a hajózás folytatását és/vagy a valamely adott kikötőbe érkezést nem ítéli biztonságosnak.” A panaszosok álláspontja szerint egyes kikötőkben ennek eredményeként következett be a járatörlések többsége a 2012–2013 közötti időszak során, 15 m/s alatti szélviszonyok mellett.

## 4. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

- (17) Az eljárást megindító határozatában a Hatóság értékelte az *Altmark-ítéletben* említett négy feltételt, és kifejezte amiatti kétségeit, hogy azok közül látszólag egyik sem teljesül, ezért a Hurtigruten az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerinti szelektív gazdasági előnyben részesült. <sup>(1)</sup>
- (18) Az első feltétel, azaz a közszolgáltatási kötelezettség egyértelmű meghatározása kapcsán a Hatóság kételkedett abban, hogy a HA 4-2. szakaszában a tartalékkapacitás tekintetében előírt követelményeket Norvégia általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősíthetné, figyelemmel a közszolgáltatás alacsony kapacitáskihasználtságára és a kereskedelmi személyszállítás szezonális ingadozásaira. A Hatóság emellett megkérdőjelezte az általános gazdasági érdekű szolgáltatások definícióját a fekhelyek kihasználtságával kapcsolatos információk hiánya és azon tény miatt, hogy a Tromsø–Kirkenes–Tromsø útvonalon a teherszállítás ára nem volt szabályozott a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikkének (2.) bekezdésében előírtak szerint. <sup>(2)</sup>
- (19) Ami a második feltételt és azt a követelményt illeti, miszerint a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani, a Hatóság kétségbe vonta, hogy a tartalékkapacitásra vonatkozó követelmény összefügg a közszolgáltatási kötelezettség keretében szállított személyek tényleges számával. Példának okáért nem alkalmaztak objektív és átlátható módszertant az utaskilométerenkénti költség előzetes kiszámításához. A Hurtigruten külön költségvetést alakított ki a közszolgáltatási kötelezettség által érintett útvonalak összes költsége és bevétele számára. A Hatóság szerint azonban e külön elszámolásnak nem volt célja a kompenzáció paramétereinek előzetes megállapítása, ugyanis azt közvetlenül a Hurtigruten által viselt tényleges veszteségek és költségek (kapacitás- és személyszállítási költségek) függvényében kell meghatározni.
- (20) A Hatóság továbbá kétségeit fejezte ki a Hurtigruten költségszámításának módjáról és arról, ahogyan a pontos paramétereket meghatározták a kompenzáció HA 4-1. (3. elem), 6. és 7. pontjaiban foglaltak szerinti korrigálása során (azaz termelés kiesés, a termelésben bekövetkező változás vagy előre nem látható események bekövetkezése esetén). Ezenkívül a Hatóság megjegyezte, hogy semmilyen paraméter nem áll rendelkezésre az észszerűen indokolt haszonkulcs kiszámításához, és a kompenzáció összege nem teljesen tükrözi az akkor kialakított paramétereket, amikor a Hurtigruten alacsonyabb kikötői díjakat próbál kialakítani, miközben a kompenzációt azonos mértéken tartja.
- (21) A harmadik feltételt illetően a Hatóság kétségbe vonta, hogy a norvég hatóságok biztosították-e, hogy a megítélt kompenzáció ne haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre.
- (22) Amikor erre az előzetes következtetésre jutott, a Hatóság a panaszosok által felvetett alábbi feltételezésekkel foglalkozott:
- i. a Hurtigruten nem tart fenn férőhelyeket a közszolgáltatást igénybe vevő utasok számára, inkább az üdülési célú hajóúton részt vevő utasoknak értékesíti a kapacitást, miközben azonos szintű közszolgáltatásért járó kompenzációt vesz igénybe;
  - ii. a közszolgáltatás nyújtásáért fizetett kompenzáció mértéke jelentősen megnőtt az előző szerződéses időszakhoz képest;
  - iii. a Hurtigruten olyan szolgáltatásokért is folytatólagosan kompenzációban részesül, amelyeket már nem nyújt; és
  - iv. a Hurtigruten igyekszik leszorítani a kikötői díjakat, azonban a közszolgáltatásért járó kompenzáció mértékét változatlan szinten tartja.
- (23) Végül ami a negyedik – közbeszerzési eljárás kiírására vagy a hatékony versenytárs teszt elvégzésére vonatkozó – *Altmark*-feltételt illeti, továbbá tekintettel arra, hogy a közbeszerzési eljárás során a Hurtigruten tette az egyedüli ajánlatot, a Hatóság a jelenlegi szakaszban kétségbe vonja, hogy a szóban forgóhoz hasonló közbeszerzési eljárás elégségesnek tekinthető a közösségnek a legkevesebb költséggel járó szolgáltatás nyújtására vonatkozó elv teljesítéséhez. Különösen igaz ez annak fényében, hogy a Hurtigruten jelentős versenyelőnnyel rendelkezett, amely megszilárdította pozícióját a közbeszerzési eljárás során, ugyanis már rendelkezett az ajánlattételhez szükséges dokumentációban előírt követelményeknek megfelelő hajóparkkal.

<sup>(1)</sup> A C-280/00. sz., *Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark)* ügyben hozott ítélet (EU:C:2003:415) 75. pontja.

<sup>(2)</sup> A szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet (**tengeri kabotázs**) (HL L 364., 1992.12.12., 7. o.), amelyet a 70/97 sz. EGT vegyes bizottsági határozata foglalt az EGT-megállapodásba (HL L 30., 1998.2.5., 42. o. és az 5. sz. EGT-kiegészítés, 1998.2.5., 175. o.).

- (24) Ezenfelül az ajánlattételhez szükséges dokumentáció szerint a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésére vonatkozó megbízást három alternatíva szerint lehetett megadni. Ez arra mutat, hogy alighanem további információk és/vagy súlyozási kritériumok léteztek az említett alternatívák között. Mivel ilyen információk nem szerepeltek, a Hatóság kétségbe vonta, hogy a pályázat a jelenlegi formájában ösztönözte volna azokat a potenciális ajánlattevőket (a Hurtigruten kivételével), akik a három különböző alternatívára vonatkozó követelményeknek megfelelően ajánlatot tettek volna valamely, a ténylegesen kiválasztottól eltérő alternatívára.
- (25) A Hatóság végül azzal kapcsolatos kétségeit fejezte ki, hogy vajon a HA összeegyeztethető-e az EGT-megállapodás működésével, mivel semmilyen tájékoztatást nem kapott a norvég hatóságoktól az összeegyeztethetőséggel kapcsolatos megfontolásokról.

#### 5. A NORVÉG HATÓSÁGOK ÉSZREVÉTELEI

- (26) A norvég hatóságok megismélik állásfoglalásukat, miszerint a HA nem jelent semmiféle állami támogatást a Hurtigruten számára, mivel mind a négy *Altmark*-feltétel teljesül.

##### 5.1. AZ ALTMARK-FELTÉTELEK

- (27) Az első *Altmark*-feltétel vonatkozásában a norvég hatóságok úgy érvelnek, hogy a releváns általános gazdasági érdekű szolgáltatások a folyamatos és napi szintű utas- és teherszállítást jelentik a norvég partvonalak mentén 30-nál több kikötőhely érintésével, biztosítva egyúttal, hogy a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok számára egész évben, valamennyi szakaszon elegendő férőhely áll rendelkezésre. A tény, hogy például bizonyos szakaszokon és különösen a téli szezonban nincs többletkapacitás, óhatatlan, és nem szabad, hogy megkérdőjelezze az általános gazdasági érdekű szolgáltatások értelmezését. Ráadásul az ilyen tartalékkapacitás nem utal arra, hogy hasonló szállítási szolgáltatásokat biztosítottak volna a közszolgáltatási kötelezettség hiányában, különösen figyelembe véve az annak megfelelő alternatíváknak a szolgáltatás sajátosságaiból fakadó hiányát (azaz a nagy távolságokat, az alacsony népsűrűséget, a kedvezőtlen időjárás, a javarészt fix költségbázist stb.). A norvég hatóságok álláspontja szerint a Hatóság számára sokkal inkább annak értékelése lenne a kérdés, hogy vajon a 320 főnyi közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utaskapacitás és 120 fekhely megállapítása nyilvánvaló tévedés volt-e.
- (28) A Hatóságnak az eljárást megindító határozatában a kapacitáskihasználtság és szezonális ingadozások vonatkozásában foglalt érvelésére <sup>(1)</sup> adott válaszukban a norvég hatóságok a Société Nationale Corse-Méditerranée (SNCM) javára Franciaország által nyújtott állami támogatásról szóló 2013/435 bizottsági határozatára hivatkoznak, amely kimondja, hogy „[...] a Bizottság különösen úgy ítéli meg, hogy az egyes szóban forgó útvonalakon kizárólag az év holtidőszakaiban jól meghatározott fuvarozási igény szempontjából a magánkezdményezés hiányának megállapítása elegendő annak indokolásához, hogy az alapszolgáltatás az év minden napján mindezen az útvonalakon a közszolgáltatás hatálya alá tartozzon.” <sup>(2)</sup>
- (29) Vizsgálata során a Hatóság annak lehetőségével is foglalkozott, hogy a Hurtigruten flottája méretét tekintve a szezonális ingadozásoknak megfelelően rugalmas (pl. télen kisebb, nyáron nagyobb hajók). A norvég hatóságok erre azt válaszolják, hogy bár ez elméletileg lehetséges, a gyakorlatban kereskedelmileg nem kivitelezhető, mert nagyon nagy méretű flottát igényelne annak lehetőségével, hogy a kisebb hajókat nyáron, a nagyobb hajókat pedig télen kellene máshol szolgálatba állítani.
- (30) Ráadásul a Hatóság által a Bergen–Kirkenes partszakasz menti útvonal üzemeltetéséhez szükséges minimális hajóméretre nézve felvetett kérdés kapcsán a norvég hatóságok úgy gondolják, hogy bizonyos méret szükséges az útvonalon időnként előforduló kemény időjárási viszonyok miatt, valamint a járat rendszerességének és az utasok, illetve a személyzet biztonságának biztosítása érdekében.
- (31) A norvég hatóságok szerint mindenesetre a kisebb hajók üzemeltetési költségei nem lennének jelentősen alacsonyabbak. A benyújtott információkból látszik, hogy a költségek a hajók méretével együtt növekszenek, de nem a férő- és fekhelyek növekedésével arányosan, így ezt a megnövelt kapacitást kereskedelmi forgalomban értékesítik, pozitív hozzájárulást biztosítva (az összes változó költséget és a fix költségek egy részét fedezve), ezáltal pedig csökkentik a közszolgáltatásért járó kompenzáció szükségét.

<sup>(1)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozat (43) bekezdése.

<sup>(2)</sup> HL L 220., 2013.8.17., 20. o., (147) bekezdés.

- (32) Továbbá a norvég hatóságok hangsúlyozzák, hogy ha a flotta valamennyi hajója a parti útvonal üzemeltetése céljából a lehető legkisebb méretű volna, úgy a megítélt kompenzáció egyértelműen elégtelen lenne. Ezzel szemben a kereskedelmi célokra is használható nagyobb hajók használata lehetővé tenné a költségmegosztást, így csökkentené a közszolgáltatási kötelezettség költségét.
- (33) A megállapított kapacitások szükségessége kapcsán a norvég hatóságok azzal érvelnek, hogy a kapacitást megfelelő szinten határozták meg (lásd a 2016. évi első BDO-jelentésről szóló alábbi 5.3. szakaszt).
- (34) Végül a Hatóság Tromsø–Kirkenes–Tromsø útvonalon zajló teherszállítással és a Hatóságnak azzal kapcsolatos kétségei vonatkozásában, miszerint ennek a szolgáltatásnak nincsenek szabályozott árai, a norvég hatóságok azzal érvelnek, hogy a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikkének (2.) bekezdéséből nem következik, hogy az abban jelzett összes követelményt ki kell szabni. A Hurtigruten szerződést kötött a Nor Lines AS-szel, ezáltal egészében megszabadult a teherszállítási kapacitástól, és az ezen szerződés szerinti éves javadalmazás közvetlenül tükröződik a Hurtigruten jelen közbeszerzési eljárásban benyújtott költségvetésében.
- (35) A második *Altmark*-feltételről szólva a norvég hatóságok egyebek mellett a Törvényszéknek a *TV2/Dánia* kontra *Európai Bizottság* ügyben hozott határozatát idézik, amelyben a Törvényszék kimondta, hogy a második *Altmark*-feltételnek nem szándéka a nemzeti hatóságok számára azon kötelezettség előírása, hogy monitorozni kellene a kompenzáció kedvezményezettjénél felmerült költségeket. <sup>(1)</sup> Ez a feltétel tehát a norvég hatóságok szerint nem szab semmilyen határt arra nézve, hogy milyen költségnövekedések kompenzálhatók. Ehelyett az ajánlattételi dokumentációban foglalt, a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos és kereskedelmi költségeket szétválasztó megfelelő felosztási kulcsokkal kombinálva az elkülönített számvitel alapjául szolgáló különböző költségkategóriák célja és hatása egyértelműen az, hogy kialakítják a kompenzáció paramétereit, míg a költségek konkrét mögöttes számítását a pályázóknak kellett elvégezni a beszerzési folyamat során.
- (36) A norvég hatóságok szerint az *Altmark*-ítélet nem írja elő a támogató hatóságoknak, hogy a kompenzációs paraméterek kiszámítását kizárólag „utaskilométerenkénti költség” modellre alapozzák. A jelen ügyben, figyelemmel a biztosított általános gazdasági érdekű szolgáltatások összetettségére, ez egyszerűen nem lenne releváns, mivel a kompenzáció összegének megállapítása előre, éves alapon történt a HA teljes tartamára, és mivel a Hurtigruten viselné a mind a költségek és bevételek növekedésével, mind csökkenésükkel járó kockázatot.
- (37) A HA ezen nettó szerződéses megközelítése Norvégia véleménye szerint nem sérti a második *Altmark*-feltételt. Az érvelés szerint a mechanizmus ösztönzőként szolgál a társaság számára, hogy a lehető leghatékonyabban üzemeltesse a szolgáltatást, így lehetőséget biztosítva számára haszonkulcsai befolyásolására. Ellenkező esetben, tehát ha nincs költségbefolyásoló ösztönző, ez feltehetően magasabb szolgáltatási költséget eredményezett volna, mivel a vállalat számára nem járna előnnyel a szolgáltatás hatékonyabb üzemeltetése. A norvég hatóságok szerint tehát nem az a kérdés, hogy vajon egy olyan keretszerződés, mint a HA, teljesíti-e a második *Altmark*-feltételt, hanem hogy vajon a ténylegesen elért nyereség mértéke indokolt-e, figyelembe véve egyebek mellett az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával összefüggő kockázat szintjét.
- (38) A felek között lebonyolított tárgyalások vonatkozásában a norvég hatóságok kijelentik, hogy ugyan a kompenzáció tényleges mértéke a tárgyalások miatt megváltozott, a kompenzáció kiszámításához használt paraméterek és módszertan semmilyen formában nem módosult. A tárgyalások az indulóajánlathoz képest [...] millió NOK összeggel csökkentették a kompenzációt, tehát [...] millió NOK-ról 5 120 millió NOK-ra, amely azonban tükrözi a pályázat nyomán létrejött szerződésben eszközölt bizonyos változásokat.
- (39) A Hatóság abbéli kétségei kapcsán, miszerint a szerződés több pontja lehetővé teszi a kompenzáció korrigálását, például a termelést érintő változások vagy előre nem látható események esetén, a norvég hatóságok azzal érvelnek, hogy ezeket nem önmagukban, hanem a szerződés egészének részeként kell értékelni. <sup>(2)</sup> Ráadásul a HA szerint az ilyen pontok nem vezethetnek a termelés lényeges mértékű változásához, és a végső kompenzációnak tükröznie kell a változásokból fakadó megemelkedett költségeket vagy bevételeket. A norvég beadványban azt is kijelentik, hogy ezeknek a pontoknak nem célja semmilyen esetleges előre nem látható veszteség vagy költség fedezése, hanem egyszerűen a HA gazdasági egyensúlyát hivatottak biztosítani. <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> A T-674/11. sz. ítélet (EU:C:2015:684) 103. pontja.

<sup>(2)</sup> Lásd az EFTA Bíróság E-10/11. és E-11/11. sz., *Hurtigruten* egyesített ügyekben hozott ítéletének ([2012] EFTA Ct. Rep. 758.) 122. pontját.

<sup>(3)</sup> SNCM, (197) bekezdés.

- (40) Hivatkozással a HA 4-1. pontjában (3. elem) foglalt, a bérleti díj megfizetése alóli mentességről szóló rendelkezésre, a norvég hatóságok úgy gondolják, hogy a Hurtigrutennek a szolgáltatásnyújtással kapcsolatos korábbi tapasztalatai miatt legalább 110 üzemi nap (hajónként 10) szükséges minden évben a tervezett karbantartásra és előre nem látható üzemeltetési zavarokra annak érdekében, hogy a társaság maradéktalanul eleget tegyen a biztonságos tengeri üzemeltetéssel kapcsolatos összes vonatkozó előírásnak. A benyújtott információkból kiderül, hogy a 2007–2014 közötti időszakban a legtöbb esetben túllépték a 110 napos plafont, ami jelzi, hogy a plafont nem elég magasán határozták meg.
- (41) A kikötői díjak tekintetében a norvég hatóságok megjegyzik, hogy azok a Hurtigruten számára költségelemet jelentenek. A kikötői díjak és egyéb terhek alapjául a 2009. évi norvég kikötőtörvény („NPA”) szolgált, és ilyenformán azok bekerültek a pályázati dokumentumokba. Azonban a HA hatálybalépése után a Hurtigruten értesült arról, hogy egyes kikötőkben számottevő, míg sok másikban általános mértékű áremelkedés következett be, amely túlmutatott a HA-ban is kikötött inflációs indexálás terjedelmén. A norvég hatóságok szerint 2009 óta 40,4 %-os emelkedés történt a kikötő díjakban (ideértve a kereskedelmi tevékenységeket is).<sup>(1)</sup> Ezért az új, megemelt kikötői díjak esetleges csökkenése nem tekinthető olybá, mintha állami támogatási elemeket tartalmazna, mivel a kompenzáció alapját az alacsonyabb, korábbi kikötői díjak jelentik.
- (42) Végül a Hatóság arra vonatkozó kétsége kapcsán, hogy semmilyen módszertant nem alkalmaztak a méltányos nyereség kiszámítására, a norvég hatóságok kijelentik, hogy annak számítása a teljes árbevételhez viszonyított adózás előtti eredmény alapján történik, figyelembe véve az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával összefüggésben, az ajánlattételi dokumentációnak a közszolgáltatási kötelezettség után járó kompenzáció kiszámításának részleteit, ideértve a költségfelosztásra vonatkozó elveket lefektető D. melléklete szerint meghatározott külön kockázatokot is. A tárgyalások nyomán a végső kompenzáció [...] %-os adózás előtti eredményt eredményezett. Azonban a tényleges haszonkulcs ennél egyértelműen alacsonyabb volt: [...] % (2012), [...] % (2013) és [...] % (2014). Továbbá akkor, amikor az adózás előtti eredményt a megtérülés megfelelőbb mutatójára váltották, például a befektetett tőke megtérülésére (ROCE), a norvég hatóságok kifejtették, hogy a szerződés becslés szerinti ROCE-mutatója észszerű tartományba esett (lásd alább a 73. és 74. pontokat a 2016. évi második BDO-jelentésről).
- (43) A harmadik *Altmark*-feltétel vonatkozásában a norvég hatóságok válasza azon széles körű döntési jogkörre épül, amelyet a költségfelosztási modell kapcsán élveznek, valamint arra, hogy a Hatóság értékelése csupán arra a kérdésre korlátozódik, hogy az értékelés során történt-e nyilvánvaló tévedés.
- (44) A norvég hatóságok arra is felhívják a figyelmet, hogy ez a feltétel nem feltétlenül jelenti azt, hogy a túlkompenzáció elkerülése érdekében minden esetben ki kell alakítani a kompenzáció szintjét megváltoztató visszakövetelési mechanizmusokat vagy szerződéses intézkedéseket. Sőt, „[...] a szolgáltató kiválasztásához használt mechanizmust úgy kell kialakítani, hogy az ellentételezés mértékét ezen elemek alapján határozza meg.”<sup>(2)</sup> Mivel a Hurtigruten ezidáig nem részesült a megállapodás szerinti kompenzációval kapcsolatos költségek és haszonkulcs fedezését meghaladó mértékű kompenzációban, nem volt szükség ilyen visszakövetelési mechanizmusra.
- (45) A méltányos nyereség mértéke kapcsán a norvég hatóságok érvelése szerint a profit az évek során változhat, és a szolgáltató számára ösztönzőket biztosító szerződések nem feltétlenül juttatnak kifejezésre túlkompenzációt.
- (46) Ezen túlmenően a norvég hatóságok kifejtették, hogy a pályázati felhívások elküldése előtt pénzügyi értékelést végeztek, amelyben körüljárták a várható költségek és bevételek becslését, valamint a súlyozott átlagos tőkekölség (WACC) formájában jelentkező tőkemegtérülési rátával kapcsolatos várakozásaikat, amelynek az össztőke [...] %-[...] % közötti sávjába kell esnie.<sup>(3)</sup> A Hurtigruten ajánlatának megvizsgálása céljából utólagos pénzügyi értékelést végeztek, amelyben megállapították, hogy az magasabb tőkemegtérülést jelentene, ami viszont a kereskedelmi tevékenység kereszttámogatásához vezethetne.<sup>(4)</sup> Ebből kifolyólag a norvég hatóságok tárgyalásokat kezdeményeztek, amelynek eredményeként csökkentették a kompenzációt, így azt elfogadhatónak tartották (a (42) bekezdésben ismertetettek szerint). A tárgyalások révén elért eredményeket a BDO legfrissebb pénzügyi értékelése is megvizsgálta és alátámasztotta (lásd alább az 5.4. szakaszt a 2016. évi második BDO-jelentésről).

<sup>(1)</sup> A panaszosok kijelentik, hogy a Norvég Kikötőszövetség szerint a partszakasz menti útvonalon kb. 17 %-os költségnövekedés következett be 2009-2014 között. A növekedés oka egyrészt az általános áremelkedés, másrészt a Hurtigruten flottájának megnövekedett átlagos bruttó úrtartalma, harmadrészt pedig a magasabb karbantartási és infrastruktúra-fejlesztési költségek a szigorúbb szabályzatok és infrastruktúra-beruházásokra vonatkozó szabványok miatt.

<sup>(2)</sup> Az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról (HL L 161., 2013.6.13., 12. o. (I. sz. melléklet) és a 34. sz. EGT-kiegészítés, 2013.6.13., 1. o.), 60. pont.

<sup>(3)</sup> A BDO „Árbevételek, számviteli elkülönítés és jelentés” c. feljegyzése, Oslo, 2010. február 22.

<sup>(4)</sup> A BDO „A Bergen–Kirkenes útvonal – az árbevételek új alternatívái” c. feljegyzése, Oslo, 2010. június 9.



- (47) A Hatóságnak az eljárás megindításáról szóló határozatában megfogalmazott aggálya kapcsán, amely szerint a Hurtigruten nem tart fenn férőhelyeket a közszolgáltatást igénybe vevő utasok számára, ehelyett inkább az üdülési célú hajóúton részt vevő utasoknak értékesíti a kapacitást, miközben azonos szintű közszolgáltatásért járó kompenzációt vesz igénybe, a norvég hatóságok hangsúlyozzák, hogy a HA nem tiltja a Hurtigruten számára az üdülési célú hajóúton részt vevő utasok számára a jegyértékesítést, feltéve, hogy a férőhelyekre a közszolgáltatást igénybe vevő utasok nem tartanak igényt.
- (48) Mindenesetre a norvég hatóságok szerint a Hurtigruten hajóinak kapacitáskihasználása viszonylag alacsony ([...] %). Ennek eredményeként az esetek döntő többségében van szabad kapacitásuk. Továbbá a többletként értékesített kereskedelmi forgalmú jegyek darabszáma általában véve alacsony (lásd a 2016. évi első BDO-jelentésről szóló alábbi 5.3. szakaszt).
- (49) A norvég hatóságok elismerik, hogy néhány ritka esetben a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok nem jutnak fekhelyhez a részükre fenntartott 120 férőhelyen. Azonban ezt a 2014. szeptember 24-én bevezetett utazási garancia kompenzálja. <sup>(1)</sup>
- (50) A kompenzáció HA szerinti, a korábbi, 2005–2012 közötti időszakra vonatkozó szerződéshez képest történt számottevő megnövekedése kérdésével kapcsolatos ügyben a norvég hatóságok rögzítik, hogy a jelenlegi HA-t az előzőtől függetlenül kell értékelni, figyelembe véve a szolgáltatás üzemeltetésének tényleges költségeit és a BDO 2015. évi jelentésében tisztázott számviteli elkülönítési alapelveket is (lásd alább az 5.2. szakaszban).
- (51) Továbbá a Hatóság arra vonatkozó érvelése kapcsán, hogy a Hurtigruten továbbra is kompenzációban részesül általa nem nyújtott szolgáltatásokért, a norvég hatóságok aláhúzzák, hogy a közszolgáltatási kötelezettségekből fakadó költségek nagy része olyan kapacitásköltség, amelyet nem befolyásol a bármely adott időpontban a fedélzeten tartózkodó utasok létszáma. Emellett például a rendkívüli időjárási körülmények miatt törölt kikötők nem csökkentik a fix költségeket (a kikötői díjak kivételével), sőt, inkább további költségeket okoznak a társaságnak. <sup>(2)</sup>
- (52) Norvégia beadványában megjelenik az az érvelés is, hogy a HA szerinti kompenzáció mértéke a kárveszély és kötelezettségek felek közötti megosztásán alapul. Azaz a szélsőséges időjárási körülmények miatti nem teljesítés kockázatát a felek közötti tárgyalások során áthárították az engedélyező hatóságra, és a kompenzáció mértékét így ennek megfelelően csökkentették anélkül, hogy a harmadik *Altmark*-feltétel összefüggésében ez bármiféle nehézséget okozott volna.
- (53) Végül pedig hivatkozással a mehamni kikötőbe induló járatok törlésével kapcsolatban a norvég hatóságok ismertetik az eseményeket, jelezve, hogy a társaság 2012 őszén kártalanította a kikötőt az elszenvedett káraiért, valamint hogy a kikötőt a Hurtigruten ismételt kérésére sem javították ki. Az, hogy a kikötői hatóság elmulasztotta a károk kijavítását, a móló fokozatos állagromlásához vezetett, amelynek az lett az eredménye, hogy a társaság az engedélyező hatósággal történt megállapodást követően 2014 januárjától felfüggesztette járatai megállítását a kikötőben, ami 2014 szeptemberéig, a javítások elvégzéséig és a Hurtigruten számára történő hivatalos megnyitásig tartott. Eközben kialakították a teher szárazföldi szállítását, és megnövelték a Kjøllefjordban eltöltött kikötés időtartamát.
- (54) Mindenesetre a norvég hatóságok beadványa szerint a 2014. évi pénzügyi ellenőrzés részeként, és abból kifolyólag, hogy az engedélyező hatóság és a Hurtigruten megállapodott a kikötőben történő megállások törléséről, a járatörlés a termelésben bekövetkező, a HA 6. pontja szerinti változásnak tekinthető, amely a végső kompenzáció korrigálásához vezetett. Emiatt a járatörlés nem tekinthető a HA megszegésének, és nem jelent a HA szerinti semmilyen túlkompensációt.
- (55) A negyedik *Altmark*-feltétel és az azzal kapcsolatban a Hatóság által kifejezett kétségek vonatkozásában, nevezetesen, hogy a kérdéses ügyben is látotthoz hasonló – tehát egyetlen benyújtott ajánlat mellett elbírált – közbeszerzési eljárás elégségesnek tekinthető-e a közösségnek a legkevesebb költséggel járó szolgáltatásnyújtás biztosítása érdekében, a norvég hatóságok azt állítják, hogy a jelen pályázat a közbeszerzési szabályokkal összhangban lévő nyílt eljárásnak tekinthető.

<sup>(1)</sup> Olyan helyzetben, ha egy közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utas nem kap fekhelyet, az utazási garancia értelmében vagy az általa tervezett járaton igényelhet fekhely nélküli ingyen utazást, vagy a következő menetrend szerinti járaton igényelhet ingyen utazást fekhellyel. Az utazási garanciát 2014-ben nem, ezzel szemben 2015 során 15 alkalommal vették igénybe.

<sup>(2)</sup> Egyebek mellett az utasok foglalásaival, az utasok és teherszállmányok számára alternatív szállítási megoldások felkutatásával, a jegyár-visszatérítéseket, repülőjegyeket, szállodákat, taxi és buszbérlést fedező költségekkel kapcsolatban.

- (56) A norvég hatóságok azzal is érvelnek, hogy a „legalacsonyabb ár”, mint egyedüli megítélési feltétel alkalmazása nem értelmezhető a negyedik *Altmark*-feltétel megszegésének. <sup>(1)</sup>
- (57) Továbbá az ajánlatban megnevezett három alternatívára hivatkozással a norvég hatóságok kifejtik, hogy a norvég Közbeszerzési Panaszokat Vizsgáló Testület (KOFA) ítélezési gyakorlata szerint amennyiben az ajánlattevők az alternatívák kapcsán nem kapnak utasításokat, úgy az eljárás eredményét arra az ajánlatra kell alapozni, amely összességében a gazdaságilag legelőnyösebbnek tűnik. A norvég hatóságok az ajánlattételi dokumentáció 2.14. pontjára is hivatkoznak, amely kimondja, hogy az ajánlatkérő fenntartja a pályázatban megajánlott alternatívák közötti szabad választás jogát. <sup>(2)</sup>
- (58) A negyedik *Altmark*-feltétellel szembeni megfelelésig biztosításához elviekben nem elegendő, csupán egyetlen ajánlat benyújtásával kapcsolatos felvetés kapcsán a norvég hatóságok úgy vélik, hogy ez önmagában nem tekinthető általános jellegű kizárásnak. Valójában további értékelés szükséges arra nézve, hogy vajon a közbeszerzési eljárás ennek ellenére kellőképp nyitott és valós versenyt eredményezett-e. A norvég hatóságok véleménye szerint valójában több intézkedés is történt a különböző gazdálkodó szervezetek közötti verseny lehetővé tétele érdekében (pl. alternatív modellek, csökkentett kapacitás, elegendő idő az ajánlatok benyújtása és a szolgáltatás megkezdése között, az ajánlattételi határidő meghosszabbítása). Továbbá a Hurtigruten tisztában volt azzal, hogy más vállalkozások legalább érdeklődtek a pályázati eljárásban való részvétel iránt.
- (59) Az összeegyeztethetőséggel kapcsolatos feltételek vonatkozásában a norvég hatóságok elismerik, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó határozat nem értelmezhető, mivel a közszolgáltatási kötelezettség odaítélése előtti két pénzügyi évben a HA meghaladta a 300 000 utasban meghatározott küszöbértéket. <sup>(3)</sup>
- (60) Jóllehet Norvégia véleménye szerint az intézkedés nem jelent az *Altmark-ítélet* értelmében állami támogatást: ha annak értékelése a Hatóságnak a közszolgáltatásért járó kompenzáció formájában nyújtott állami támogatásról szóló keretszabály (a továbbiakban: Keretszabály) <sup>(4)</sup> értelmében történne, az abban meghatározott valamennyi összeegyeztethetőségi feltételnek eleget tenne.
- (61) Különösen az arányosságra hivatkozással a norvég hatóságok úgy érvelnek, hogy az elvégzett számítások megfelelnek az ítélezési gyakorlat szerinti előírásoknak és az Európai Bizottság döntéshozatali gyakorlatának, mivel csak a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével kapcsolatos tényleges költségeket veszik figyelembe, a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső és a kereskedelmi szolgáltatások költségeinek és bevételeinek korrekt felosztása szerint, és figyelembe véve [...] %-os méltányos nyereséget (adózás előtti eredményt).

## 5.2. A 2015. ÉVI BDO-JELENTÉS <sup>(5)</sup>

- (62) A norvég hatóságok a BDO tanácsadó céget bízták meg annak a jelentésnek az elkészítésével, amely a Hurtigruten 2012. és 2013. évi tervezett és tényleges pénzügyi teljesítményét vizsgálta külön az alábbiak tekintetében: a) a Bergen–Kirkenes útvonalon a kormány által megvásárolt szolgáltatások; és b) a Hurtigruten által ugyanezen az útvonalon összességében nyújtott szolgáltatások (azaz a kereskedelmi és a kormány által beszerzett szolgáltatások).
- (63) A megbízás végrehajtása során a BDO megkülönböztette a kapacitásköltségeket, a személyszállítási költségeket, valamint a marketing- és értékesítési tevékenységekkel kapcsolatos költségeket.
- (64) A fix költségnek tekintett kapacitásköltségek értelmezése a kötött útvonalon, konkrét kikötőhelyek érintésével közlekedő hajók esetén felmerült költségek, amelyeknek tartalmazniuk kell a hajók part menti üzemeltetésével összefüggő összes tevékenységet. A kapacitásköltségek az alábbi elemekből tevődnek össze: biztonsági legénység,

<sup>(1)</sup> Az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról (HL L 161., 2013.6.13., 12. o. (I. sz. melléklet) és a 34. sz. EGT-kiegészítés, 2013.6.13., 1. o.), 67. pont.

<sup>(2)</sup> A 2.14. szakaszban folytatódóan ez áll: „A kiválasztás alapjául a különböző alternatívák árszintjének a különböző alternatívákban megjelenő gyakorisággal kapcsolatos különbségekhez viszonyított értékelése szolgál. Az adott alternatíva kiválasztása után az ajánlatkérő azt az ajánlatot választja, amely a teljes szerződéses időtartamra a legalacsonyabb árat kínálja (2011. évi áron).”

<sup>(3)</sup> A Bizottság 2012/21/EU határozata (2011. december 20.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL L 7., 2012.1.11., 3. o.), amely az EGT-megállapodás XV. mellékletének 1h) pontjába van foglalva.

<sup>(4)</sup> HL L 161., 2013.6.13., 12. o. (II. sz. melléklet), valamint a 34. sz. EGT-kiegészítés, 2013.6.13., 1. o.

<sup>(5)</sup> A BDO „A Hurtigruten bejelentett eredménykimutatásainak értékelése” c. feljegyzése, Oslo, 2015. január 14.

olaj és üzemanyag, javítás és karbantartás, kikötői költségek, biztosítási költségek, a hajók értékcsökkenése/lízingje és nettó pénzügyi költségek. A személyszállítási költségeket, valamint a marketing és értékesítési tevékenységekkel kapcsolatos költségeket mind változó költségnek tekintik. Ide tartozik az utasforgalomhoz közvetlenül vagy közvetve kapcsolódó összes tevékenység. A személyszállítási költségek a következő elemekből tevődnek össze: eladott áruk beszerzési értéke, a biztonsági legénységtől eltérő legénység, marketingköltségek és értékesítéssel kapcsolatos céltartalékok, adminisztratív és egyéb költségek.

- (65) A kapacitásköltségeket ezután a kormány által beszerzett szolgáltatásokhoz rendelték annak alapján, hogy a flotta teljes kapacitásából a kormány által lefoglalt kapacitás mekkora részt tett ki, mialatt a személyszállítási költségek hozzárendelése a távolsági utasok által megtett becsült utaskilométer és a flottával utazó összes utas által megtett utaskilométer aránya alapján történt. A marketing- és értékesítési költségeket az alapján rendelték a kormány által beszerzett szolgáltatásokhoz, hogy a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasokkal kapcsolatos nettó utas árbevétel hogyan viszonyult az összesített utasszámhoz.
- (66) A jelentés szerint úgy 2012-ben, mint 2013-ban a fenti (62) preambulumbekzdésben említett a) és b) szegmensben a Hurtigruten tényleges eredményei egyaránt elmaradtak a társaság által az ajánlati dokumentumaiban betervezett adatoktól. A BDO úgy véli, hogy a tény, miszerint a Hurtigruten a kereskedelmi tevékenységéből nettó veszteséget ért el, nem szabad a kereszttámogatás bizonyítékának tekinteni. Mégpedig azért nem, mert a kereskedelmi utasokkal kapcsolatos tevékenységek bruttó árrese pozitív, csak nem elegendő a megfelelő fix kapacitásköltségek fedezésére (mert a kereskedelmi utasok tényleges száma elmaradt a betervezett szintektől), és ebből adódik a kereskedelmi tevékenységek összesített nettó vesztesége.

### 5.3. A 2016. ÉVI ELSŐ BDO-JELENTÉS <sup>(1)</sup>

- (67) Ez a második, a norvég hatóságok által megrendelt jelentés a HA-ban a 2012–2019 közötti időszakra szereplő, a minimális kapacitásra vonatkozó követelmény megfelelését elemzi. Következtetései levonása érdekében a beszámoló az összes hajó összes, a pályázat előtti évek, azaz 2008–2010 közötti útját értékeli a Hurtigrutentól kapott, az egyes hajókon a különböző 2015. évi állapot szerinti napokon és szakaszokon utazó utasok számára vonatkozó részletes statisztika alapján, valamint figyelembe véve a TØI által 2002-ben azonos céllal, a 2005–2012 közötti időszakra vonatkozó szerződés összefüggésében elvégzett vizsgálat eredményeit is. <sup>(2)</sup>
- (68) A beszámoló feltételezi, hogy mivel a szakaszok kihasználtsága azonosnak tűnt 2015-ben és 2002-ben, és mivel alig változtak a szezonális ingadozások, a helyzet állandó volt 2008 és 2010 között is.
- (69) A beszámoló szerint az év során az összes szakaszon elég szép számban utaznak a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok. Azonban a nyári hónapokban az adatok egyértelműen magasabbak. Konkrétan a júniustól augusztusig tartó időszakban a hajóutak kb. 1/3-a legalább egy szakaszon 320 vagy több közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utassal zajlik. Ezekben a hónapokban a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok maximális száma átlagban 285 körül volt, mialatt a januártól májusig, illetve szeptembertől decemberig tartó hónapokban ugyanez a mutató 142 körül alakult. <sup>(3)</sup>
- (70) A jelentés a továbbiakban mérlegeli, hogy az egyes szakaszok tekintetében is nagy mértékben változik a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok száma. Az összesen 70. szakasz közül (amint a jelentésben bemutatott adatokból látható) 14. szakaszon a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok maximális száma a 2008–2010 közötti időszakban meghaladta a 320-at. 2009-ben 7 olyan szakasz volt, amelyen a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok száma meghaladta a 320-at.

<sup>(1)</sup> A BDO „A Hurtigrutent igénybe vevő távolsági utasok elemzése” c. feljegyzése, Oslo, 2016. február 12.

<sup>(2)</sup> TØI rapport 609/2002 – Utredning av transportstandarden for kysten Bergen – Kirkenes.

<sup>(3)</sup> A jelentés azt is kimondja, hogy június és augusztus között a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok száma átlagban 112 körüli, mialatt a januártól májusig, illetve szeptembertől decemberig tartó hónapokban a számuk 55 körül alakult. A „hajóút” jelentése az, amikor egy hajó végighajózza a teljes Bergen–Kirkenes–Bergen útvonalat, míg a „szakasz” az útvonalon fekvő két kikötő közötti egyirányú hajóutat jelenti.

- (71) Ami pedig a fekhelyek kihasználtságát illeti, a beszámoló figyelembe veszi, hogy 2015-ben minden szakaszon a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok által igénybe vett fekhelyek maximális száma átlagban 225 volt, mialatt a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok által igénybe vett fekhelyek átlagszáma kb. 60 volt. <sup>(1)</sup>
- (72) Végül a beszámoló kijelenti, hogy a hajóutak döntő többségében az összes szakaszon legalább 320 közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utas számára volt kapacitás.

#### 5.4. A 2016. ÉVI MÁSODIK BDO-JELENTÉS <sup>(2)</sup>

- (73) A norvég hatóságok 2016 őszén rendelték meg a második beszámolót a BDO-tól, arra kérve a tanácsadókat, hogy alkossanak alternatív modellt az ROCE mutatóra és az ajánlattételi dokumentum D. mellékletében bemutatott költségfelosztási módszertanra alapozott méltányos nyereség értékelésére. A cél egyfelől annak megbecslése volt, hogy az elfogadott szerződésből (azaz a teljes szerződéses időszakra nézve) a befektetett tőke milyen mértékű megtérülési rátája várható, másfelől pedig a szerződésből származó méltányos nyereség időszakának meghatározása egy adott sor referenciaérték alapján.
- (74) A BDO becslése szerint a közszolgáltatási kötelezettségből származó befektetett tőke megtérülése [...] % volt. A BDO ezt három különböző referenciaértékkel hasonlította össze: [...] %-os súlyozott átlagos tőkeköltség (WACC), amelyet független bróker cég számított ki 2009-ben, amikor megfigyelték a Hurligruten tőzsdei teljesítményét; a Hurligruten pénzügyi kimutatásaiban 2009 során használt értékcsökkenési vizsgálatokban alkalmazott [...] %-os diszkontráta; valamint négy értéktőzsdén jegyzett, üdülési célú személyhajózási tevékenységekkel foglalkozó társaságra alapuló [...] %-os referenciaérték. A BDO azt is kiszámította, hogy 2012–2015 között a futó tényleges ROCE átlagban [...] % volt.

#### 6. A PANASZOSOK ÉSZREVÉTELEI A NORVÉG HATÓSÁGOK ÉSZREVÉTELEIRE

- (75) A panaszosok az érintett szakhatóságok felé intézett, nyilvánosan hozzáférhető információk kikérése útján megszerezték a norvég hatóságok által benyújtott észrevételek nem bizalmas változatát.
- (76) A panaszosok alátámasztják a HA meghatározását, mint általános gazdasági érdekű szolgáltatások az útvonalak termelőereje tekintetében, abból a tényből kifolyólag, hogy ilyen szolgáltatást kizárólag a piacra hagyatkozva nem lehetne biztosítani a ritka népszerűség, a hiányos infrastruktúra és az észak-norvég térség távoliséga miatt.
- (77) A kapacitáskövetelmény vonatkozásában a panaszosok úgy vélik, hogy a kiszolgált kikötők többsége esetén ez másodlagos fontosságú, mivel az a tény számít, hogy a személy- és teherszállítási szolgáltatások céljából napi és rendszeres hajóutak vannak a parti útvonalon.
- (78) Ennek ellenére a panaszosok úgy érvelnek, hogy a jelenlegi HA-ba foglalt kompenzáció a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok csökkent számához viszonyítva túl magas (a partszakasz menti útvonalon a költség-növekedés kb. 17 % volt 2009–2014 között); és tekintettel arra, hogy megnövelték a teljes kihasználtsági kapacitást, a kompenzáció célja a kapacitások kereskedelmi kihasználtságában bekövetkező esetleges elmaradások fedezése, hogy azonos szinten lehessen tartani a közszolgáltatási kötelezettség szerinti szolgáltatásokat.
- (79) Végül a panaszosok azt kifogásolják, hogy a HA-ból hiányzik a visszakövetelési mechanizmus vagy a kompenzáció egyértelmű felső határa, amelyek, ha léteznének, elegendő hatékony ösztönzöt nyújtanának, ugyanakkor azt is biztosítanák, hogy ne fordulhasson elő túlkompensáció.

## II. ÉRTÉKELÉS

### 1. AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

#### 1.1. AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁS KONCEPCIÓJA

- (80) Az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdése szerint az intézkedés állami támogatásnak minősül, ha a következő feltételek egyidejűleg teljesülnek: (i) az intézkedést az állam hozza, vagy állami forrásból finanszírozzák; (ii) az intézkedés szelektív gazdasági előnyt ad a kedvezményezettnek; (iii) az intézkedés hatással lehet a szerződő felek közötti kereskedelemre és torzíthatja a versenyt.

<sup>(1)</sup> A 2008–2010 közötti időszak tekintetében a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok által igénybe vett fekhelyek vonatkozásában nem állt rendelkezésre információ.

<sup>(2)</sup> A BDO „A megtérülési ráta értékelése” c. feljegyzése, Oslo, 2016. december 19.

- (81) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Hatóság megállapította, hogy az (i) és (iii) pont teljesül. A norvég hatóságok az e megállapítást vitató semmilyen további információt nem adtak át. Emiatt a Hatóság itt kizárólag azt értékeli, hogy a HA nyújtott-e szelektív gazdasági előnyt a Hurtigruten részére.

#### 1.2. A HURTIGRUTENNEK BIZTOSÍTOTT SZELEKTÍV GAZDASÁGI ELŐNY

- (82) A bejelentett intézkedés akkor minősül állami támogatásnak, ha olyan előnyt biztosít a Hurtigruten számára, amely révén a szokásosan a saját költségvetéséből fizetendő költségek megfizetése alól mentesül.
- (83) Az *Altmark*-ítéletből következik, hogy amennyiben egy állam a támogatásban részesített vállalkozások által nyújtott szolgáltatásokra azért nyújt kompenzációt, hogy teljesíteni tudják közszolgáltatási kötelezettségeiket, az nem tartozik az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdése hatálya alá. Az *Altmark*-ügyben hozott ítéletében a Bíróság kimondta, hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció nem minősül állami támogatásnak, amennyiben négy feltétel együttesen teljesül:
- i. „Egyrészt a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és e kötelezettségnek egyértelműen meghatározottnak kell lennie.
  - ii. Másrészt az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani [...].
  - iii. Harmadszor, az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre.
  - iv. Negyedszer, amikor egy adott esetben a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt a jelöltet válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyet egy átlagos, jól vezetett és a szükséges közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek végrehajtásakor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre.”<sup>(1)</sup>

##### 1.2.1. Az első *Altmark*-feltétel

- (84) Az eljárást megindító határozatában a Hatóság kimondta, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket egyértelműen meghatározza a HA 4-1. pontja az útvonalak termelési követelményei tekintetében (azaz a Bergen és Kirkenes közötti, 32 meghatározott köztes kikötőt érintő, napi, egész éves és rendszeres utasszállító hajóutak, valamint a Tromsø és Kirkenes közötti teherszállítás); a HA 4-2. pontja a hajókkal kapcsolatos előírások tekintetében; és a HA 4-3. pontja a viteldíjakra és kedvezményekre vonatkozó előírások tekintetében, a teherszállítás kivételével.
- (85) A Hatóság azonban kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a HA 4-2. pontjában a tartalékkapacitásra vonatkozó előírást Norvégia általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítheti-e, figyelembe véve a kereskedelmi személyszállítás szezonális ingadozását. A HA szerint a parti útvonalon használt hajók személyszállítási kapacitása legalább 320 fő, a kabinokban való elszállásolási kapacitásnak legalább 120 ágy, a teherszállítási kapacitás pedig (a szabványos rakodómagasságú raktérben) legalább 150 EUR-raklap kell, hogy legyen.
- (86) Emellett a Hatóság semmilyen információt nem kapott a fekhelyek kihasználtságáról, mialatt a Tromsø–Kirkenes–Tromsø útvonalon történő teherszállítás vonatkozásában a Hatóság abban kételkedett, hogy a HA szerint egyértelműen meghatározták-e a teherszállításra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettséget, figyelemmel a tényre, hogy az nem szabályozott áras, amint a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikke (2) bekezdés előírja. A HA 4-3. pontja szerint a Hurtigruten teljesen szabadon állapíthatja meg a viteldíjakat.
- (87) Az első *Altmark*-feltétel teljesülését a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikk (2) bekezdésére tekintettel kell értékelni, amely megadja azokat az előírásokat, amelyek kötelezően be kell, hogy épüljenek a közszolgáltatási kötelezettség meghatározásába, nevezetesen: kiszolgált kikötők, rendszeresség, folyamatosság, gyakoriság, szolgáltatásnyújtás képessége, felszámítandó díjak és a hajó személyzete.

<sup>(1)</sup> A C-280/00. sz., *Altmark*-ügyben hozott ítélet (EU:C:2003:415) 87–93. pontja.

- (88) Továbbá a Hatóság tengeri közlekedésre vonatkozó iránymutatásainak 9. szakasza szerint „közszolgáltatási kötelezettségek vethetők ki, illetve közszolgáltatási szerződések köthetők az EGT-megállapodás [...] 3577/92/EGK rendelet 4. cikkében meghatározott szolgáltatások esetében”.<sup>(1)</sup>
- (89) mivel az általános gazdasági érdekű szolgáltatás fennállásának meghatározására vonatkozóan nincsenek specifikus EGT-szabályok, a norvég hatóságok széles mérlegelési jogkörrel rendelkeznek a tekintetben, hogy egy adott szolgáltatást általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekintenek-e, valamint a szolgáltató ellentételezésének tekintetében. E tekintetben a Hatóság illetékessége annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy Norvégia követett-e el nyilvánvaló hibát a szolgáltatás általános gazdasági érdekű szolgáltatásként történő meghatározásakor.<sup>(2)</sup> Például a konkrét útvonalak meghatározásának összefüggésében a tengeri kabotázásra vonatkozó rendelet értelmezéséről szóló közlemény megerősíti, hogy „[a] tagállamok [...] döntenek el hogy mely útvonalakon van szükség közszolgáltatási kötelezettségekre. Konkrétan a rendszeres (menetrend szerinti) szigetközi kabotázsszolgáltatások tekintetében is előírhatók közszolgáltatási kötelezettségek, ha a piac nem biztosít megfelelő szolgáltatásokat.”<sup>(3)</sup>
- (90) Az ítélkezési gyakorlat szerint a közszolgáltatási kötelezettségeket kizárólag akkor lehet kiszabni, ha ezt indokoltá teszi az egyedül piaci erőkkel nem biztosítható megfelelő rendszeres tengeri szállítási szolgáltatások biztosítása. A nemzeti hatóságoknak tehát fontos, hogy bizonyítsák a közszolgáltatási kötelezettség iránti valós közszolgáltatási igényt.<sup>(4)</sup>
- (91) Az a kérdés, hogy a norvég hatóságok vajon nyilvánvaló hibát követtek-e el, amikor a fenntartott minimális férőhelyek számát 320 közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasban, 120 utasnak elegendő fekhelyben és 150 EUR-raklapnak megfelelő teherkapacitásban határozták meg.
- (92) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Hatóság hangsúlyozta, hogy az átadott információk<sup>(5)</sup> alapján a kompenzáció, amelyben a Hurtigruten a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok számára fenntartott férőhelyek ellentételezéseként részesült, messze meghaladta a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok szolgáltatások iránti igényeit. Ezért a Hatóság nem zárhatta ki, hogy a férőhelyek közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok számára történő ilyen fenntartása szükségtelen lehet, különösen a téli szezonban, amikor a kereskedelmi utasforgalomban mért kihasználtság is természetesen sokkal alacsonyabb lenne.
- (93) A vizsgálat során a norvég hatóságok további információkat nyújtottak be a kapacitás mindkét utastípus (ideértve a fekhelyeket is) általi és a teherkapacitás kihasználtságáról, rámutatva a tényre, hogy a kérdéses szolgáltatás célkitűzése annak biztosítása, hogy a part menti útvonal összes szakaszán *mindenkor* elegendő kapacitás álljon rendelkezésre (lásd a 2016. évi első BDO-jelentést a fenti 5.3. szakaszban).
- (94) A Hatóság megjegyzi, hogy a becsült kapacitásköltségeket nagyjából 60 %-os részarányban a közszolgáltatásért járó kompenzáció fedezi, holott a becsült személyszállítási költségek csak körülbelül 30 %-át rendelték a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasokhoz (a hajók közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső és üdülési célú hajóúton részt vevő utasok általi várható kihasználtsága alapján), ami így a kereskedelmi tevékenységeknek a meghatározott minimális kapacitás fenntartásából fakadó lehetséges kereszttámogatására utal.
- (95) Ettől függetlenül a Hatóság tudomásul veszi, hogy a kapacitáskihasználtság a kérdéses szolgáltatás természetéből fakadóan számottevő regionális és szezonális ingadozásokat mutathat, mivel a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok gyakran a kereskedelmi utasoknál rövidebb szakaszokon utaznak. Továbbá a csúcsideőszakokban különösen a kereskedelmi kapacitás kihasználtsága magas a csúcsideőszakokon kívüli arányokhoz képest.

<sup>(1)</sup> HL L 240., 2007.9.13., 9. o. és a 43. sz. EGT-kiegészítés, 2007.9.13., 1. o., amely erről a címről is letölthető: [www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/](http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/).

<sup>(2)</sup> A T-106/95. sz., *FFSA* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet (EU:T:1997:23) 99. pontja; a T-289/03. sz., *British United Provident Association Ltd (BUPA), BUPA Insurance Ltd és BUPA Ireland Ltd* kontra *Európai Közösségek Bizottsága* ügyben hozott ítélet (EU:T:2008:29) 268. pontja.

<sup>(3)</sup> A Bizottság közleménye a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázis) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről, COM(2014) 232 final, 2014.4.22., 5.2. szakasz.

<sup>(4)</sup> A C-205/1999. sz., *Alanir és mások* ügyben hozott ítélet (EU:C:2001:107) 34. pontja.

<sup>(5)</sup> A BDO 2011. évi feljegyzése, 7. oldal.

Ezért a szükséges kapacitás biztosítása a csúcsidőszakokban valamennyi szakaszon óhatatlanul azzal az eredménnyel jár, hogy a csúcsidőskön kívüli időszakokban a HA-ban rögzített minimális követelményeken belül is jelentős a tartalékkapacitás a hajókon. Ezt szemlélteti a tény, hogy a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok csúcsidőszakokon kívüli legnagyobb száma átlagosan 142 az összes szakaszt figyelembe véve, míg átlagban 55 körül alakul a számuk, minthogy több szakaszon csak néhány közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utas utazik.

- (96) Emellett a Hatóság elismeri, hogy az olyan szolgáltatásokat, mint amelyet a HA értelmében is teljesítenek, kereskedelmi alapon nem lehet nyújtani, figyelemmel arra, hogy az üzemeltetési költségek többsége, így a hajóköltiségek, munkabérek és üzemanyag, javarészt fix a HA teljes tartama alatt, így a csúcsidőszakokon kívül nem csökkenthető vagy küszöbölhető ki. E tekintetben a Hatóság egyetért a norvég hatóságok azon érvelésével, hogy a hajók egy részének évközi átvezénylése (azaz kisebb hajók használata a csúcsidőszakokon kívül és nagyobbaké csúcsidőszakokban) nem csökkentené jelentősen az üzemeltetési költségeket. Másrészt további gazdasági terhet róna a Hurtigrutenre, mivel a használaton kívüli hajók átvezénylése céljából más piacokat kellene felkutatnia.
- (97) Ezen túlmenően, a partszakasz menti útvonal üzemeltetéséhez szükséges hajók minimális mérete tekintetében a Hatóság megjegyzi a tényt, hogy a szolgáltatás rendszeressége, valamint a biztonsági megfontolások bizonyos hajóméretet indokoltá tennének.
- (98) A korábban említettek szerint az EFTA tagállamai saját hatáskörben annyiban határozhatják meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat, figyelembe véve a jelen ügyben az ajánlattételi dokumentációban meghatározott tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikkének (2) bekezdése szerinti konkrét közszolgáltatási kötelezettségeket és egyéb jellegzetességeket (pl. műszaki jellemzőket), amennyiben nem követnek el nyilvánvaló hibát. A fentiekre tekintettel és különösen figyelembe véve a fenti (69) bekezdésben bemutatottak szerint az év során az összes part menti szakaszon elég szép számban utaznak a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok, a Hatóság úgy ítéli meg, hogy a minimális kapacitástartalék norvég hatóságok általi meghatározása, még ha meghaladja is a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső szolgáltatások iránti átlagos várható keresletet, nem nyilvánvalóan hibás.
- (99) A Hatóság megjegyzi továbbá, hogy a panaszosok beadványaikban alátámasztják a HA meghatározását, mint általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat, amelyeket kizárólag a piacra hagyatkozva nem lehetne biztosítani a ritka népesség, a hiányos infrastruktúra és az észak-norvég térség távolsága miatt.
- (100) Ami az eljárás megindításáról szóló határozatban a teherszállítás nem szabályozott áras mivoltával kapcsolatban megfogalmazott kétségeket illeti, a Hatóság egyetért a norvég hatóságokkal, hogy a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikk (2) bekezdése nem írja elő az államoknak, hogy az ott jelzett összes kötelezettséget kiróják a szolgáltatásokat üzemeltető gazdálkodó szervezetekre. Valójában a hatóságok számottevő döntési jogkörrel rendelkeznek arra nézve, hogy miként kívánják irányítani, megszervezni és finanszírozni az általános gazdasági érdekű szolgáltatásaikat. <sup>(1)</sup>
- (101) Figyelembe véve tehát a Bergen–Kirkenes partszakasz menti útvonalon nyújtott szolgáltatások esetén a magánkezdeményezés hiányát, a fent említett gazdasági, műszaki és földrajzi megfontolásokat, valamint a BDO 2016. évi első jelentésében bemutatott kapacitáskihasználtsággal kapcsolatos megfontolásokat, a Hatóság nem jutott arra a megállapításra, hogy a fenntartott minimális férőhelyek számának 320 közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasban, 120 utasnak elegendő fekhelyben és 150 EUR-raklapnak megfelelő teherkapacitásban történt meghatározása túlmutat a valós közszolgáltatási igény tekintetében szükséges és arányos mértéken.
- (102) A fentiek tükrében a Hatóság úgy ítéli, hogy a fenntartott kapacitásra vonatkozó, a HA 4-2. szakaszában foglalt közszolgáltatási kötelezettség kellőképp egyértelműen volt meghatározva, így az első *Altmark*-feltétel teljesült.
- (103) A Hatóság az alábbiakban áttér annak értékelésére, hogy a negyedik *Altmark*-feltétel teljesült-e.

<sup>(1)</sup> A korábban a (34) bekezdésben említettek szerint a Hurtigruten szerződést kötött a Nor Lines AS-szel a Hurtigruten hajók teherkapacitásának kihasználásáról. E szerződés révén a Nor Lines a szerződő felek között létrejött megállapodás szerinti, a pályázat részeként benyújtott költségtervben szerepeltetett javadalmazás ellenében jogot szerzett a Hurtigruten rakterének használatára teherszállítás céljából a Bergen–Kirkenes útvonalon.

### 1.2.2. A negyedik Altmark-feltétel

- (104) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Hatóság kétségét fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy vajon az egyedül benyújtott ajánlat mellett elbírált közbeszerzési eljárás elégségesnek tekinthető-e a közösség számára legkevesebb költség biztosítása érdekében. <sup>(1)</sup> Amint említettük, a Hurtigruten már évek óta üzemeltette a Bergentől Kirkenesig terjedő norvég tengerpartszakaszon a személy- és teherszállítást ötvöző tengeri közlekedési szolgáltatást. <sup>(2)</sup> Hagyományos gazdasági szereplőként a Hurtigruten jelentős versenylőnnyel rendelkezett, amely megszilárdította pozícióját a közbeszerzési eljárás során, ugyanis már rendelkezett az ajánlattételhez szükséges dokumentációban előírt követelményeknek megfelelő hajóparkkal.
- (105) A vizsgálat során a norvég hatóságok által benyújtott információk fényében a Hatóság fenntartja véleményét, miszerint a Hurtigruten kiválasztását eredményező közbeszerzési eljárás nem tette lehetővé a nyílt és valódi versenyt. Ez annak ellenére így van, hogy a norvég hatóságok többféle intézkedést is foganatosítottak a potenciális ajánlattevők meghívása érdekében:
- i. az ajánlattételi felhívásban alternatív hajózási modelleket biztosítottak;
  - ii. a minimális kapacitásra vonatkozó követelményt 400-ról 320 utasra, valamint 150-ről 120 fekhelyre csökkentették; és
  - iii. az ajánlattevőknek elegendő időt biztosítottak az ajánlattételi határidő lejáratá (2010. szeptember 30.) és a szolgáltatás indításának napja (2013. január 1.) között arra, hogy a szolgáltatáshoz hajókat vásároljanak vagy építsenek, a meghosszabbított határidőt (2010. november 8.) is figyelembe véve.
- (106) Ebben a tekintetben hangsúlyozni kell, hogy az adott parti útvonalon hagyományosan is, nagyon régóta a Hurtigruten nyújtott szolgáltatásokat közszolgáltatási szerződés szerint (már az EGT-megállapodás 1994. évi létrejötté előtt is). <sup>(3)</sup>
- (107) Bizonyos szerződéses időszakokban (pl. 1991–2001 és 2002–2004 között) a szerződést közvetlenül ítélték oda a Hurtigrutennek, míg a 2005–2012 és a 2012–2019 közötti időszakok esetén a szolgáltatás üzemeltetésére közbeszerzési eljárást írtak ki, amelyben a Hurtigruten volt az egyedüli, így végül nyertes ajánlattevő. <sup>(4)</sup>
- (108) Az érintett ágazatban még a 2005 óta bonyolított közbeszerzési eljárások mellett is tapasztalható állandó versenyhiány mutatja, hogy a piac képtelen elegendő számú, a szerződés (a kapacitásra és a hajókkal kapcsolatos követelményekre vonatkozó) műszaki előírásainak teljesítéséhez szükséges pénzügyi kapacitásokkal rendelkező szolgáltatót biztosítani.
- (109) Hivatkozással a mind a 34 kikötőt érintő hajójáratok alternatív modelljeire, az ajánlattételi dokumentációban ezeket az alábbiakban adták meg:
- i. 1. alternatíva: napi rendszerességgel hajójárat egész évben;
  - ii. 2. alternatíva: hajójáratok a hét mind a 7 napján nyaranta (8 hónap), illetve heti 5 napon télen (4 hónap);
  - iii. 3. alternatíva: hajójáratok a hét 5 napján egész évben.
- (110) Az ajánlattételi dokumentáció 2.14. pontja hangsúlyozza: „[a] kiválasztás alapjául a különböző alternatívák árszintjének a különböző alternatívákban megjelenő gyakorisággal kapcsolatos különbségekhez viszonyított értékelése szolgál. Az adott alternatíva kiválasztása után az ajánlatkérő azt az ajánlatot választja, amely a teljes szerződéses időtartamra a legalacsonyabb árat kínálja (2011. évi áron)”. Az ajánlattételi dokumentáció részletesen meghatároz továbbá bizonyos minőségi normákat is, amelyeket a választott alternatívától függetlenül valamennyi gazdálkodó szervezetnek teljesítenie kell.

<sup>(1)</sup> Az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról (HL L 161., 2013.6.13., 12. o. (I. sz. melléklet) és a 34. sz. EGT-kiegészítés, 2013.6.13., 1. o.), 68. pont. Ebben az összefüggésben a Bizottság beszámolt arról, hogy az állami támogatás kizárása érdekében a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért járó kompenzáció összegének egyeznie kell a piaci árral, amennyiben az érintett piac eredményesen versenyzetethető piac kellő számú potenciális pályázóval (lásd: Európai Bizottság informális dokumentuma az általános gazdasági érdekű szolgáltatás és az állami támogatások kapcsolatáról, 2002.11.12., (87) bekezdés).

<sup>(2)</sup> A Hurtigruten-megállapodással kapcsolatos háttérinformációkat lásd a Hurtigruten szolgáltatásra vonatkozó kiegészítő megállapodásról szóló 205/11/COL határozat 2. szakaszát (HL L 175., 2012.7.5., 19. o., valamint a 37. sz. EGT-kiegészítés, 2012.7.5., 1. o.).

<sup>(3)</sup> Lásd a Hatóság 417/01/COL határozatát (2001. december 19.) a „Hurtigruten-megállapodás” szerinti tengeri szállítási szolgáltatásokhoz nyújtott ellentételezésről, amely elérhető a <http://www.eftasurv.int> weboldalon.

<sup>(4)</sup> 2006-ig a szolgáltatást két tengerhajózással foglalkozó társaság, az Ofotens or Vesteraalens Dampskipsselskap ASA és a Troms Fylkes Dampskipsselskap üzemeltette. A két társaság 2006. márciusi egyesülésével jött létre a Hurtigruten, a szolgáltatás jelenlegi üzemeltetője.



- (111) Érvelhetnénk azzal, hogy a potenciális ajánlattevők számára a nem költségalapú feltételek alkalmazása a fentiek közül egyik alternatíva választását sem zárta ki, valamint hogy az ajánlatkérő egyébként is nyíltan biztosította az ajánlattevőknek bármelyik alternatíva választását azon tény ismeretében, hogy a kiválasztott pályázat az lesz, amelyik a szerződés teljes időtartamára a legalacsonyabb árat kínálja.
- (112) Azonban az érintett szolgáltatás előéletének és a szerződés tág kereteket biztosító feltételeinek – amelyek az adott körülmények között a hajójáratok első (és végül kiválasztott) alternatív modellje felé mutattak –, valamint a Hurtigruten kiválasztásának tükrében az egyéb potenciális pályázók esetleg akadályoztatva érezhették magukat a részvételben még másik alternatíva választása esetén is (holott a különböző alternatívák eltérései nem voltak lényegesek), és akár annak ellenére, hogy az ajánlatkérő nem mutatott közvetlen preferenciát az első alternatíva iránt. <sup>(1)</sup>
- (113) A Hatóság tehát megjegyzi, hogy kialakított formájában (ideértve a korábbi szerződéses időszakokat is) a közbeszerzési eljárás nem valósította meg a lehető legszélesebb körű nyitást a valódi verseny irányába, jóllehet indokolatlanul és közvetlenül egyetlen potenciális ajánlattevőt sem zárt ki. <sup>(2)</sup> Ehhez olyan intézkedések lehetnek szükségesek, mint pl. a megbízás tartamának vagy terjedelmének korlátozottabbá tétele, vagy elkülönített megbízások pl. az útvonal szétválasztásával különböző szakaszokra vagy napi menetrendekre, amelyeket ötvözni kell az ajánlatok benyújtási határideje és a szolgáltatásnyújtás kezdőnapja közötti határidő meghosszabbításával.
- (114) Ennek eredményeként a csupán egyetlen benyújtott ajánlattal elért eredmény nem ítéltető elégségesnek a versenypiaci feltételek megjelenítése szempontjából.
- (115) A Hatóság így megállapítja, hogy a közbeszerzési eljárást, amelyben egyedül a Hurtigruten nyújtott be ajánlatot, nem tekinthető elégségesnek ahhoz, hogy biztosítani lehessen a „közösségnek legkevesebb költséget”.
- (116) A negyedik *Altmark*-feltétel második ága vonatkozásában a norvég hatóságok semmilyen információt nem szolgáltatottak annak bemutatására, hogy a megítélt kompenzációt egy jellegzetes vállalkozás költségeinek elemzése alapján állapították volna meg.
- (117) Ennek eredményeként a fentiek tükrében a Hatóság megállapítja, hogy a negyedik *Altmark*-feltétel nem teljesült.
- (118) Minthogy a négy *Altmark*-feltételt egymásra épülve szükséges értékelni, ennél fogva nem szükséges a második és harmadik feltétel vizsgálata.

### 1.2.3. Az *Altmark*-feltételekre vonatkozó következtetés

- (119) A Hatóság megállapítja, hogy a HA szerint megítélt kompenzáció nem tesz eleget az *Altmark*-ítéletben megfogalmazott mind a négy feltételnek. A Hatóság így tehát megállapítja, hogy a Hurtigruten az érintett szolgáltatás teljesítéséért az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdése szerinti előnyben részesült.

## 2. A TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSÁRA VONATKOZÓ KÖVETKEZTETÉS

- (120) A Hatóság rámutat, hogy a HA szerint megítélt kompenzáció az EGT-megállapodás 61. cikk (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül.

## 3. ELJÁRÁSI KÖVETELMÉNYEK

- (121) A 3. jegyzőkönyv I. része 1. cikke (3) bekezdése értelmében: „[a]z EFTA Felügyeleti Hatóságot időben kell értesíteni a támogatások nyújtása, illetve azok módosítása felől annak érdekében, hogy a Hatóságnak lehetősége legyen megjegyzéseinek benyújtására. [...] Amíg ebben az eljárásban végső határozat nem születik, az érintett tagállam a tervezett intézkedéseket nem hajthatja végre.”
- (122) A norvég hatóságok nem értesítették a Hatóságot a Hurtigruten-megállapodásról. A Hatóság megállapítása szerint így a norvég hatóságok nem tartották tiszteletben a 3. jegyzőkönyv I. része 1. cikkének (3) bekezdésében ezzel kapcsolatban meghatározott kötelezettségeiket, az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló (SGEI) határozat alkalmazásának sérelme nélkül.

<sup>(1)</sup> A benyújtott információk szerint a Boreal/Veolia Transport társaság valóban tett fel kérdéseket a közbeszerzési eljárás kérdéseket tisztázó szakaszában, és mérlegelte a részvételt.

<sup>(2)</sup> A C-305/08. sz., *CoNISMA*-ügyben hozott ítélet (EU:C:2009:807) 37. pontja; a C-538/07. sz., *Assitur*-ügyben hozott ítélet (EU:C:2009:317) 26. pontja.

### 3.1. AZ SGEI-HATÁROZAT ALKALMAZHATÓSÁGA <sup>(1)</sup>

- (123) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló határozat rögzíti azokat a feltételeket, amelyek szerint a közszolgáltatásokért járó kompenzáció bizonyos fajtáit az EGT-megállapodás működésével összeegyeztethetőnek kell tekinteni annak 59. cikke (2) bekezdése értelmében, ezáltal mentesülnek a Felügyeleti és Bírósági Megállapodás 3. jegyzőkönyv I. része 1. cikke (3) bekezdése szerinti, az előzetes bejelentéssel kapcsolatos előírás alól.
- (124) Az SGEI-határozat 2. cikkében foglalt bejelentéssel kapcsolatos előírás alól egyetlen kivétel van, amely a tárgyi eset szempontjából releváns lehet:
- „d) általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásának ellentételezése olyan szigeteket érintő légi és tengeri járatok esetében, amelyek átlagos éves utasforgalma az általános gazdasági érdekű szolgáltatással való megbízást megelőző két pénzügyi évben nem haladta meg a 300 000 főt”;
- (125) A benyújtott információk szerint a 300 000 utasban megállapított küszöb átlépése megtörtént.
- (126) Ennélfogva az SGEI-határozat nem alkalmazható.

## 4. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

### 4.1. A JOGI KERETRENDSZER

- (127) A tengeri közlekedésért mint közszolgáltatásért járó kompenzáció értékelése az EGT-megállapodás 59. cikkének (2) bekezdése és a Hatóság Keretszabálya alapján együttesen történik. <sup>(2)</sup>
- (128) A Keretszabályban meghatározott elvek csak annyiban alkalmazandók a közszolgáltatásért járó kompenzációra, amennyiben az az SGEI-határozat hatályán kívül eső állami támogatásnak minősül.
- (129) A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a tagállamnak kell megjelölnie az összeegyeztethetőséggel kapcsolatos lehetséges okokat, és a tagállamnak kell igazolnia, hogy az összeegyeztethetőség feltételeit teljesítették. <sup>(3)</sup>

### 4.2. A KERETSZABÁLY ALKALMAZHATÓSÁGA

- (130) A HA összeegyeztethetőségét a Keretszabályban foglalt következő feltételekkel szemben kell értékelni:
- valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás;
  - a megbízási aktus és a megbízási időszak;
  - a kompenzáció összege és a túlkompenzáció hiánya;
  - a kereskedelmi fejlődést az EGT érdekeivel ellentétes mértékben érintő hatásoktól való mentesség.
- (131) A Keretszabály tartalmaz továbbá bizonyos egyéb feltételeket is, pl. megfelelés az EGT nyilvános konzultációra vonatkozó előírásainak a közszolgáltatási igények felmérése céljából (14. pont); közbeszerzési szabályok (19. pont); megkülönböztetés hiánya (20. pont); a nettó elkerült költség módszertan alkalmazása (24. pont); hatékonysági ösztönzők (39. pont) és átláthatóság (60. pont), amelyeket teljesíteni szükséges ahhoz, hogy a kompenzációval kapcsolatos intézkedés összeegyeztethető legyen az EGT-megállapodás 59. cikke (2) bekezdésével.
- (132) Amint a Keretszabály (69) bekezdése említi, „[a] Hatóság minden olyan jogellenes támogatásra alkalmazza majd az e keretszabályban meghatározott elveket, amelyek esetében 2012. január 31-ét követően hoz határozatot, még akkor is, ha a támogatás nyújtása ezen időpont előtt történt. Ha azonban a támogatást 2012. január 31-e előtt nyújtották, akkor a 14., 19., 20., 24., 39. és 60. pontban meghatározott elvek nem alkalmazandók.”

<sup>(1)</sup> A 2012/21/EU határozata, amely az EGT-megállapodás XV. mellékletének 1h) pontjába van foglalva.

<sup>(2)</sup> A közszolgáltatásért járó kompenzáció formájában nyújtott állami támogatásról szóló keretszabály, HL L 161., 2013.6.13., 12. o. (II. sz. melléklet), valamint a 34. sz. EGT-kiegészítés, 2013.6.13., 1. o.

<sup>(3)</sup> A C-364/90. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EU:C:1993:157) 20. pontja.

- (133) mivel a HA 2011. április 13-án hatályba lépett, és előre meghatározta a szerződéses időszak tartamára járó és kizárólag éves indexálás szerinti korrekcióval módosuló kompenzáció teljes összegét, a fenti (131) bekezdésben említett feltételek nem vonatkoznak a HA-ra, mert a támogatás megítélése 2012. január 31. előtt történt.

#### 4.2.1. Valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás

- (134) A (84).–(102). bekezdésekben rögzítettek szerint az, hogy a HA minimális fenntartott kapacitást ír elő, valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősül.
- (135) Azonban meg kell vizsgálni, hogy a Keretszabály egyéb feltételei a HA-ra nézve teljesülnek-e.

#### 4.2.2. Megbízási aktus

- (136) A HA részletesen meghatározza a közszolgáltatásra, a szolgáltatást nyújtó vállalkozásra és az érintett területre vonatkozó kötelezettségeket.
- (137) Továbbá az összeegyeztethetőséggel kapcsolatos egyik teljesítendő feltétel, a Keretszabály (16) bekezdésében jelzettek szerint, nem más, mint hogy a megbízásnak többek között a következőt kell tartalmaznia: „[...] (d) [a] az ellentételezési mechanizmus leírása és az ellentételezés kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei”.
- (138) A kompenzációszámítás az ajánlattételi dokumentáció D. mellékletében meghatározott paraméterek alapján, azokkal a vonatkozó felosztási kulcsokkal együtt történik, amelyekkel meg lehet különböztetni az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat és a kereskedelmi tevékenységeket. <sup>(1)</sup> A D. melléklet a következőkről rendelkezik:

#### 2. táblázat

#### A közszolgáltatás költségtervezési konstrukciójában használt paraméterek <sup>(1)</sup>

---

A:	Távolsági utasokból származó összes árbevétel
B:	Távolsági utasokkal kapcsolatos személyszállítási költség
C:	Utasokból származó nettó árbevétel (A+B)
D:	Fedélzeti értékesítésből származó árbevételek
E:	Autó- és áruszállításból származó nettó árbevétel
F:	Egyéb bevétel
G:	Saját árbevétel összesen (C+D+E+F)
H:	Állami közbeszerzéses szolgáltatás
I:	Árbevétel összesen (G+H)
J:	Biztonsági legénység
K:	Olaj és üzemanyag
L:	Javítás és karbantartás
M:	Kikötői költségek
N:	Biztosítással kapcsolatos költségek
O:	Saját tulajdonú hajók vagy személyzet nélküli bérelt hajó értékcsökkenése
P:	Nettó pénzügyi költségek
Q:	Kapacitásköltség összesen (J+K+L+M+N+P)
R:	Eladott áruk beszerzési értéke
S:	Biztonsági legénységtől eltérő legénység
T:	Marketingköltségek és értékesítési céltartalék

<sup>(1)</sup> Az ajánlattételi dokumentáció C. mellékletéből következik, hogy a partszakasz menti útvonal költségei kapacitás- és személyszállítási költségekre oszlanak, és mindkét költségkategóriához külön felosztási kulcs tartozik. A kapacitásköltség-megosztási képlet kiszámítása a közbeszerzési szerződésben előírt szükséges utaskilométer-szám és a Hurgigruten tényleges utaskilométer-kapacitása arányának megállapításával történt. Az személyszállítási költség megosztási képletének kiszámítása a távolsági utasok esetén várható utaskilométer-szám és az egyéb utasok által megtett utaskilométer-szám egymáshoz viszonyított arányának megállapításával történt.

- 
- U: Adminisztratív költségek
- V: Egyéb költségek
- W: Személyszállítási költség összesen (R+S+T+U+V)
- X: A közszolgáltatás teljes költsége (Q+W)
- Y: Adózás előtti nettó eredmény (I-X)
- 

(<sup>1</sup>) A norvég hatóságok megerősítették, hogy ezek a paraméterek nem tartalmazzák a tengerészek foglalkoztatásáért járó adóvisszatérítési konstrukcióból eredően várható visszatérítéseket (lásd: az EFTA Felügyeleti Hatóság 085/16/COL határozata, amely nem emel kifogást a tengerészek foglalkoztatásáért 2016–2026 között járó adóvisszatérítési konstrukció kapcsán, amely elérhető itt: <http://www.eftasurv.int/media/esa-docs/physical/085-16-COL.pdf>).

---

- (139) A Hurtigruten az ajánlattételi dokumentációnak megfelelően a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső útvonalakhoz társítható összes költséget és bevételt magába foglaló, elkülönített költségvetést alakított ki (a Norvég Statisztikai Hivatal által közzétett költségindex szerint korrigált 2011. évi árakat alkalmazva). Az ajánlattételi dokumentáció 4.9.2. szakasza szerint az elkülönített számvitel célja, hogy biztosítani lehessen a kiszámíthatóságot mindazon költségek és bevételek tekintetében, amelyek a HA 6. és 7. szakaszaiban (<sup>1</sup>) foglaltak szerinti bármilyen újratárgyalás alapját képezhetik. További cél annak dokumentálása, hogy a közbeszerzés nem jelent semmilyen törvényellenes kereszttámogatást a közszolgáltatási kötelezettség szerinti szolgáltatások és a kereskedelmi szolgáltatások között.
- (140) Az eljárás megindításáról szóló határozatban említetteknek megfelelően a HA egy minimális fenntartott kapacitásra és a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utaskilométer becsült részaránya alapján felosztott költségekre alapozottan rögzíti a tengeri közlekedési szolgáltatásokért a 2012 és 2019 közötti egyes években fizetendő éves kompenzáció összegét. Az összeg a D. melléklet fenti 2. táblázatában szemléltetett költségkategóriáin és az utólagos tárgyalásokon alapul. A tárgyalások a kompenzáció csökkenését eredményezték a Hurtigruten induló ajánlatához képest. (<sup>2</sup>)
- (141) Ami a HA 4-1. szakasz 3. tételét illeti, amely akként rendelkezik, hogy „[a]z elfogadott éves hajónkénti termeléshez kapcsolódó üzemeltetés legfeljebb 10 napos, tervezett karbantartás és az elfogadott termeléshez (bérletdíj-mentesség) fűződő előre nem látható üzemzavarok miatti kimaradása szerződésszerű teljesítésnek tekintendő, és nem jár a 9-2. szakasz szerinti levonással az elfogadott javadalmazásból”, a Hatóság megjegyzi, hogy a 10 napos plafon (a flotta esetén évente 110 nap) alapjául a megelőző évek dokumentált bizonyítékai szolgáltak, amelyek megerősítik, hogy évente legalább 110 üzemeltetési nap szükséges a tervezett karbantartásra és előre nem látható üzemzavarokra. Továbbá ezt a paramétert beépítették az ajánlattételi dokumentációban lévő szerződéstervezetbe, és a végleges szerződésben is változatlan maradt.
- (142) A HA 6. és 7. szakaszai vonatkozásában a Hatóság megjegyzi, hogy mindkét szakasz a kompenzáció korrigálására vonatkozó bizonyos rendelkezéseket tartalmaz termelési változások vagy bizonyos előre nem látható események esetére.

---

(<sup>1</sup>) A 6. pont szövege: „A szerződés tartama alatt mindkét fél igényelhet a termelésben beálló változásokkal kapcsolatos tárgyalásokat. A változások nem tekinthetők jelentősnek, és a termelést érintő növekedésre vagy csökkenésre, minőségi vagy kapacitással kapcsolatos változásokra vagy egy-egy adott kikötőhely hozzáadására vagy törlésére vonatkozhatnak. A változások a szerződés hátralévő időtartamára vagy rövidebb időszakokra vonatkozhatnak. A javadalmazást a változásokból fakadó költségeknek és bevételeknek megfelelően kötelező korrigálni. A költségek és bevételek megoszlása a számviteli elkülönítésen kell, hogy alapuljon.” A 7. pont szövege: 1. „Az olyan törvény-, jogszabály- vagy törvényerejű rendeletekben bekövetkező módosítások esetén, amelyeket a felek a szerződés aláírásakor észszerűen nem láthattak előre, valamint amelyek lényeges költség- vagy megtakarítás-többletet jelentenek a szolgáltatásra vonatkozó közbeszerzési szerződés tekintetében, a javadalmazás rendkívüli korrigálása, a termelés módosítása vagy más intézkedések ügyében mindkét fél tárgyalásokat követelhet az ajánlatkérőtől [...]”. A szerződés bármilyen újratárgyalásának a számviteli elkülönítésen kell alapulnia. A fél számára lényeges jelentőségűnek tekintendő, ha a kérdéses év vonatkozásában elfogadott éves javadalmazás 5 %-nál nagyobb értékű módosításról van szó [...]”.

(<sup>2</sup>) A tárgyalások emellett a közbeszerzési szerződéstervezetbe épített bizonyos változásokhoz is vezettek: lásd HA 4.1. szakasz harmadik bekezdése (az útvonal termelésével kapcsolatos előírások); 7. szakasz (a szerződés újratárgyalása); 8. szakasz (vis maior) és 9.2. szakasz (nem teljesítés a termelés során).

- (143) Ebben az összefüggésben az EFTA Bíróság a *Hurtigruten*-ügyben rámutatott: „[l]ogikus, hogy a közszolgáltatási szerződésben lévő újratárgyalási záradék, pl. a 2004. évi szerződés (8) bekezdése szerint megítélt állami támogatás értékelése kellő mértékben mérlegeli, hogy a szerződés egészében szereplő paraméterek megállapítása tárgyilagos és átlátható módon történt-e, mivel a záradék a közszolgáltatási szerződés inherens része.”<sup>(1)</sup>
- (144) Az EFTA Bírósága azt is hangsúlyozta, hogy az átláthatóság elvét minden esetben be kell tartani: „[...] szükség esetén Norvégia rendelkezhetett volna úgy az ajánlattételi felhívásban, hogy lehetőséget adjon a sikeres ajánlattevők kifizetésére vonatkozó feltételek bizonyos körülmények melletti módosítására, különösen úgy, hogy rögzíti az előre nem látható veszteségek és költségek fedezeteként szánt bármilyen kiegészítő kompenzációval kapcsolatos pontos intézkedéseket.”<sup>(2)</sup>
- (145) A Hatóság úgy ítéli meg, hogy a HA kellőképpen ismerteti a kompenzációs mechanizmust és a kompenzációval kapcsolatos paramétereket tárgyilagosan és átláthatóan határozta meg az elkülönített költségvetés létrehozásával, amely magában foglalta a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső útvonalakhoz társítható összes költséget és bevételt, és kizárja a fentebb szemléltetett általános gazdasági érdekű szolgáltatás<sup>(3)</sup> koncepciójának esetleges visszaélészerű használatát. Ezért ami a termelési változások vagy bizonyos előre nem látható események esetén a kompenzáció korrigálására vonatkozó, a HA 6. és 7. szakaszában foglalt rendelkezéseket illeti, hangsúlyozni kell, hogy a két rendelkezés közül egyik sem változtatja meg jelentősen a kompenzációs mechanizmust, ahogy nem kérdőjelezi meg annak paramétereit sem.
- (146) Ráadásul a Keretszabály 16. pontjának e) alpontja rögzíti, hogy a megbízási aktusnak tartalmaznia kell a következőt: „a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizetésére hozott intézkedések”.
- (147) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Hatóság nem zárta ki, hogy a *Hurtigruten* esetleg túlkompenzációban részesült a közszolgáltatás biztosításáért, egyebek mellett amiatt a tény miatt, hogy a HA nem tartalmaz semmilyen visszakövetelési záradékot, úgy mint pl. ha bármilyen elfogadott haszonkulcsot túllépnek, a többletet vissza kell juttatni az államnak, vagy le kell vonni a következő évben, esetleg a szerződés tartama alatt kifizetett kompenzáció összegéből.<sup>(4)</sup> A norvég hatóságok valóban megerősítették, hogy a HA nem tartalmaz semmilyen konkrét intézkedést e tárgyban, a HA (7) bekezdésének újratárgyalási rendelkezésén kívül, amely bizonyos fokig a túlkompenzáció megakadályozásához és visszaszerzéséhez vezethet.
- (148) A panaszosok rámutattak arra is, hogy a HA-ból hiányzik a kompenzációs plafon, amely biztosíthatná az esetleges túlkompenzáció megakadályozását.
- (149) A Hatóságnak immár semmi kétsége nincs az ilyen intézkedések HA-ban tapasztalt hiánya kapcsán. Bár az esetleges túlkompenzáció visszaszerzését célzó eljárás megbízási aktusba építése fokozza a folyamat tárgyilagosságát és átláthatóságát, a Keretszabályból következik, hogy szigorúan véve mégsem szükséges: „[a]mennyiben az EFTA-állam eleve megállapított egy olyan rögzített ellentételezési szintet, amely megfelelően előre jelzi és magában foglalja mindazokat a hatékonysági növekményeket, amelyeket a közszolgáltató a megbízási időtartama alatt a költségek és a bevételek megfelelő allokációja és az e szakaszban említett észszerű feltételezések alapján várhatóan realizálni képes, úgy a túlkompenzációs ellenőrzésnek elvileg annak vizsgálatára kell szorítkoznia, hogy a szolgáltató számára a megbízási aktus alapján járó nyereségszint előzetesen is észszerűnek minősíthető-e.”<sup>(5)</sup>
- (150) A HA a szerződés teljes tartamára megítélt teljes (az idő múlásával csökkenő) kompenzációt meghatározásán alapul, azzal a hatással, hogy a társaságot folyamatosan hatékonysága fejlesztésére ösztökéli annak érdekében, hogy azonos reálgazdasági eredményt érjen el a szerződésből az idő múlásával.
- (151) A Hatóság ennek ellenére megjegyzi a norvég hatóságok terveit, hogy a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos jövőbeli szerződésbe beépítsenek ilyen visszakövetelési mechanizmust a Bergen–Kirkenes útvonalon nyújtott tengeri közlekedési szolgáltatásokra. Ez segít majd biztosítani, hogy a jövőben esetleg megítélt támogatás ne legyen összeegyeztethetetlen, és vissza lehessen szerezni.

<sup>(1)</sup> Az EFTA Bíróság E-10/11 és E-11/11. sz., *Hurtigruten* egyesített ügyekben hozott ítéletének ([2012] EFTA Ct. Rep. 758.) 122. pontja.

<sup>(2)</sup> Az EFTA Bíróság E-10/11 és E-11/11. sz., *Hurtigruten* egyesített ügyekben hozott ítéletének ([2012] EFTA Ct. Rep. 758.) 127. pontja.

<sup>(3)</sup> Ebben az összefüggésben lásd a T-137/10. sz. *Coordination bruxelloise d'institutions sociales et de santé* (CBI) kontra Európai Bizottság ügyben hozott ítélet (EU:T:2012:584) 191. pontját.

<sup>(4)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozat (75) bekezdése.

<sup>(5)</sup> HL L 161., 2013.6.13., 12. o. (II. sz. melléklet), valamint a 34. sz. EGT-kiegészítés, 2013.6.13., 1. o., 50. pont.

#### 4.2.3. A megbízás időtartama

- (152) A héteves megbízási időszak megfelel a Keretszabály és a tengeri kabotázsról szóló rendelet követelményének. <sup>(1)</sup>

#### 4.2.4. A kompenzáció összege és a túlkompenzáció hiánya

- (153) A Keretszabály 21. pontja szerint „[a]z ellentételezés összege nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerülő nettó költség – és ezzel együtt az észszerű nyereség – fedezéséhez szükséges összeget.”
- (154) A Keretszabály 23. pontja kimondja, hogy „[a]mennyiben az ellentételezés [mint ebben az ügyben] részben vagy teljesen a várható költségeken és bevételeken alapul, úgy ezeket a megbízási aktusban meg kell határozni., azokat meg kell határozni a megbízási aktusban. Azon gazdasági környezet hiteles és megfigyelhető paraméterei alapján [kell őket meghatározni], amelyben az általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtják [...]”.
- (155) Továbbá a fentebb a (149) preambulumbekzdés alatt említettek szerint a fix összegű kompenzáció előzetes meghatározása esetén, így a jelen esetben is, a Keretszabály annak ellenőrzésére korlátozza a túlkompenzáció ellenőrzését, hogy a nyereségszint *ex ante* szempontból észszerű-e.
- (156) Végül pedig a Keretszabály 44. pontja szerint „[h]a egy vállalkozás az általános gazdasági érdekű szolgáltatások körén belül és kívül is végez tevékenységeket, akkor a 31. pontban meghatározott elveknek megfelelően az általános gazdasági érdekű szolgáltatás költségeit és bevételeit a többi szolgáltatásétól elkülönítve kell kimutatnia belső számláiban”.
- (157) A fentiekre tekintettel a Hatóság előbb a panaszosok érvelését értékeli, ezután mérlegeli, hogy a HA vajon vezet-e túlkompenzációhoz akár a kereskedelmi tevékenységek lehetséges keresztátmozgatása, akár a túlzott mértékű nyereség megtartása révén.

##### 4.2.4.1. A panaszosok érvei

- (158) Röviden, a panaszosok fenti ((16)) bekezdésben részletesebben bemutatott érvelése szerint:
- a Hurgitruuten nem tart fenn férőhelyeket a közszolgáltatást igénybe vevő utasok számára, inkább az üdülési célú hajóúton részt vevő utasoknak értékesíti a kapacitást, miközben azonos szintű közszolgáltatásért járó kompenzációt vesz igénybe;
  - a közszolgáltatás nyújtásáért fizetett kompenzáció mértéke jelentősen megnőtt az előző szerződéses időszakhoz képest;
  - a Hurgitruuten olyan szolgáltatásokért is folytatólagosan kompenzációban részesül, amelyeket már nem nyújt; és végül
  - a Hurgitruuten igyekszik leszorítani a kikötői díjakat, azonban a közszolgáltatásért járó kompenzáció mértékét változatlan szinten tartja.
- (159) Ami az első pontot illeti, a Keretszabály 21. pontja értelmében csak a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével kapcsolatban felmerült költségek fedezhetők a kompenzáció kifizetése esetén. Ezzel együtt a közszolgáltatási megbízáson kívül eső bármilyen költség fedezése céljából megítélt bármilyen kompenzáció nem minősülhet a közszolgáltatási kötelezettség kompenzációjának.
- (160) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Hatóság kijelentette, hogy amikor a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok férőhely-kapacitását (utas és fekhely) kereskedelmi üdülési célú hajóúton részt vevő utasoknak értékesíti, a Hurgitruuten nyilvánvalóan kétszeres fizetésben részesül egyazon szolgáltatásért, amely elveikben a túlkompenzáció egyik formáját képezi. Ennek eredményeként, tekintettel arra, hogy az év során adódhatnak időszakok, amikor a közszolgáltatást igénybe vevő utasok kapacitáskihasználtsága magasabb volt, a Hatóság nem tudta kizárni, hogy a HA-ban alkalmazott mechanizmus túlkompenzációban részesíti a Hurgitruuten, amennyiben nem veszi figyelembe az eltérő szintű (pl. szezonális) kapacitáskihasználtságokat az év során. <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Lásd még: a Bizottság közleménye a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről, COM(2014) 232 final, 2014.4.22., 5.5.2. szakasz.

<sup>(2)</sup> (65)–(66) bekezdés.

- (161) Amint a fenti 1.2.1. szakaszban már rögzítettük, a HA célja annak biztosítása, hogy egész évben elegendő kapacitás legyen a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok igényeinek kielégítésére a Bergen és Kirkenes közötti partszakaszon. Ha marad a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső kapacitásból, a HA, amely keretszerződés, indokolatlanul mindaddig nem tiltja a Hurtigruten számára, hogy üdülési célú hajóúton részt vevő utasoknak értékesítsen menetjegyeket, ameddig ez nem veszélyezteti a közszolgáltatást.
- (162) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatások értelmezésének részeként szintén elismert és elfogadott, hogy a kapacitáskihasználás a kérdéses szolgáltatás természetéből fakadóan számottevő regionális és szezonális ingadozásoknak lehet kitéve, amelynek óhatatlanul az az eredménye, hogy a hajók, különösen a csúcsidőszakokon kívül, a HA-ban rögzített minimális követelményeken belül is rendelkeznek szabad kapacitással.
- (163) A norvég hatóságok benyújtották és dokumentálták, hogy a Hurtigruten hajókapacitásának kihasználtsága viszonylag alacsony ([...] %). Ezért az esetek döntő többségében van olyan szabad közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső kapacitás, amelyet esetleg lehetne értékesíteni kereskedelmi utasoknak, ha ez szükséges lenne (lásd fentebb a 2016. évi első BDO-jelentés c. 5.3. szakaszban). Azonban ahogy azt a norvég hatóságok kifejtették, a fenntartott kapacitás következménye, hogy a Hurtigrutennek nincs lehetősége működésének optimalizálására, profitjai maximalizálására, például azáltal, hogy a hajókat csúcsidőszakokon kívül máshova vezényli.
- (164) Azt is benyújtották, hogy csak három ritka esetben fordult elő, hogy közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utas nem tudott menetjegyet váltani a minimálisan fenntartott kapacitás terhére. Mindenesetre a norvég hatóságok szerint ezt az utazási garancia terhére sikerült kompenzálni. <sup>(1)</sup>
- (165) Jóllehet, az utazási garancia alkalmazása olyan közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok esetén, akik nem tudtak menetjegyet váltani a minimális kapacitástartalék terhére, nem teljesíti maradéktalanul a hozzárendelt közszolgáltatási kötelezettség követelményeit, ez nem tekinthető úgy, mintha a méltányos nyereség feletti bármilyen túlkompenzációhoz vezetett volna.
- (166) A második pont vonatkozásában a Hatóság hangsúlyozza, hogy annak értékelésekor, hogy a jelenlegi HA túlkompenzációhoz vezet-e, figyelembe veszi az adott közszolgáltatás üzemeltetéséhez szükséges összes költséget, valamint az összes megkeresett hasznot. Az értékelést elvégzi a korábbi szerződéses időszakokban kifizetett kompenzációtól függetlenül. <sup>(2)</sup>
- (167) A fenti (136)–(151) bekezdésekben kiemelték szerint a megbízási aktus, azaz a HA, részletesen ismerteti a kompenzáció paramétereit, valamint a számvitel elkülönítési módszertant, a különböző költségkategóriák különálló felosztási kulcsaival együtt, megkülönböztetve az általános gazdasági érdekű szolgáltatásból és a kereskedelmi tevékenységekből származó költségeket és bevételeket, amelyek eredménye az adózás előtti nettó kompenzációk összeg.
- (168) Ezért a Hatóság megállapítja, hogy a kompenzáció előző szerződéses időszakhoz képest történt jelentős növekedése önmagában nem utal túlkompenzációra, ha figyelembe vesszük az összes releváns költséget és bevételt, kivéve az esetleges kereszt támogatást vagy túlzott mértékű hasznot, amelyeket a 4.2.4.2. és 4.2.4.3. szakaszokban értékel a Hatóság.
- (169) Azzal az érveléssel kapcsolatban, miszerint a Hurtigruten továbbra is kompenzációban részesül nem nyújtott szolgáltatásokért, a Hatóság már nem ítéli úgy, hogy fennáll a túlkompenzáció veszélye. Ilyenformán tehát elfogadja a fenti (51)–(54) bekezdésekben említett norvég beadványokat.
- (170) Az utolsó pont vonatkozásában, hogy a Hurtigruten megkísérli az alacsonyabb kikötői díjak kitárgyalását, mialatt a norvég hatóságok azonos szinten tartják a kompenzáció összegét, hangsúlyozni szükséges, hogy az effajta keretszerződések esetén, ahol a teljes szerződéses időszakban a szolgáltató viseli a költségek és bevételek kockázatait, a Hatóság csupán azt tudja értékelni, hogy előfordul-e az méltányos nyereséget meghaladó mértékű esetleges túlkompenzáció (lásd alábbi 4.2.4.3. szakasz).

<sup>(1)</sup> Lásd: (49) bekezdés.

<sup>(2)</sup> A norvég hatóságok összesen 1 899,7 millió NOK kompenzációt fizettek ki a Hurtigruten részére, hogy a 2005–2012 közötti időszakban a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső azonos útvonalakat működtesse. Konkrétan 2011-ben 236,8 millió NOK volt az éves kompenzáció összege. Lásd a Hatóságnak a Hurtigruten szolgáltatásra vonatkozó kiegészítő megállapodásról szóló 205/11/COL határozata 2. szakaszát (HL L 175., 2012.7.5., 19. o., valamint a 37. sz. EGT-kiegészítés, 2012.7.5., 1. o.).

## 4.2.4.2. A kereskedelmi tevékenységek lehetséges keresztámogatása

- (171) Amikor egy szervezet egyaránt végez általános gazdasági érdekű szolgáltatást és kereskedelmi tevékenységeket, olyan költségelszámolási rendszert kell bevezetni, ami biztosítja, hogy a Hurtigruten kereskedelmi tevékenységeit ne lehessen támogatásban részesíteni az általános gazdasági érdekű szolgáltatási tevékenységeihez kiutalt közszolgáltatásért járó kompenzáció révén.
- (172) A Keretszabály 31. pontja szerint „[A]mennyiben a vállalkozás az általános gazdasági érdekű szolgáltatás körén kívül eső tevékenységeket végez, a figyelembe veendő költségek az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz kapcsolódó költségek, vagyis az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtása során felmerülő közvetlen költségek, továbbá az általános gazdasági érdekű szolgáltatás és az egyéb tevékenységek közös közvetett költségeinek megfelelő része. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokon kívül eső tevékenységek költségeinek magukban kell foglalniuk a vonatkozó közvetlen költségeket és a közös költségek arányos részét.”
- (173) Továbbá a Bíróság a BUPA-ügyben hozott ítéletében a kompenzáció szükségességével és arányosságával összefüggésben kimondta, hogy „[...] [e]gyrészt, tekintettel azon diszkrecionális jogkörre, amellyel a tagállam rendelkezik valamely ÁGÉSZ-feladat meghatározását és annak végrehajtási feltételeit illetően, beleértve a teljesítésével felmerült többletköltségek értékelését, ami összetett gazdasági körülményektől függ, azon ellenőrzés, amelynek a gyakorlására a Bizottság ezen az alapon jogosult, a nyilvánvaló hiba ellenőrzésére korlátozódik [...]” és a Bizottság felülvizsgálata „[...] szükségképpen azon kérdés ellenőrzésére korlátozódik, hogy egyrészt az említett rendszer nyilvánvalóan téves gazdasági és ténybeli kiindulópontokon alapszik-e, másrészt pedig hogy az említett rendszer nyilvánvalóan alkalmatlan-e a kitűzött célok elérésére”.<sup>(1)</sup>
- (174) A fenti (94) bekezdésben említettük, hogy a Hurtigruten fix kapacitásköltségeit nagyjából 60 %-os részarányban a közszolgáltatásért járó kompenzáció fedezi, holott a változó személyszállítási költségek csak körülbelül 30 %-át rendelték a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó számlához (a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső becslült utaskilométer-adatok alapján). A Hatóságnak tehát azt a kérdést kell vizsgálnia, hogy vajon az a rendszer, amely szerint a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasoknak (azaz 320 utasnak) fenntartott kapacitás eredményeként a fix kapacitásköltségek 60 %-át a közszolgáltatási kötelezettség számlához rendelik, vajon aránytalanok és nem megfelelőek tekinthető-e a rögzített célkitűzések elérése érdekében.
- (175) A norvég hatóságok elosztási képletre alapuló költségelosztási módszert vezettek be a különféle költségkategóriákra, amint a fenti (64) és (65) bekezdésekből kiderül.
- (176) Különösen a fix közös költségek esetén történik a felosztás a teljes utaskapacitásból a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá eső utasok számára fenntartott arány szerint.
- (177) A Hatóság korábban elfogadta, hogy ez a minimális fenntartott kapacitás az egyértelműen meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatás része, a közszolgáltatás alacsony kapacitáskihasználtsága ellenére (lásd fent az 1.2.1. szakaszban). Emellett úgy ítélte meg, hogy egy ilyen általános gazdasági érdekű szolgáltatás keretein belül a regionális és szezonális ingadozások elkerülhetetlenek, és ennek eredményeként az is óhatatlan, hogy a költségalap jelentős részét, amely nagyrészt fix költségekből áll, a közszolgáltatási kötelezettség számlájához rendelik.
- (178) Azt is hangsúlyozni kell továbbá, hogy a Hurtigruten által bevezetett számviteli rendszer, amint a fenti (138), (139), (144) és (145) bekezdésekben szemléltettük, lehetővé teszi a közszolgáltatási kötelezettség és a kereskedelmi tevékenységek eltérő költségeinek és bevételeinek azonosítását. Ez tárgyilagosan és átláthatóan történik, a kompenzáció paramétereinek előzetes, külön számlákon történő létrehozásával, ezáltal a különböző költségkategóriák megkülönböztetésével annak érdekében, hogy a végső kompenzáció csak a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos tevékenységből fakadó költségeket és bevételeket tükrözze.
- (179) A fentiek tekintetében a Hatóság megállapítja, hogy a költségelosztás az általános gazdasági érdekű szolgáltatások definíciója tükrében elfogadhatónak tűnik, és nincs elegendő bizonyíték, amely arra utalna, hogy a fix közös költségek hozzárendelése nyilvánvalóan hibás, így lehetőséget nyújt a kereskedelmi tevékenységek keresztámogatására.

<sup>(1)</sup> A T-289/03. sz., *British United Provident Association Ltd (BUPA), BUPA Insurance Ltd és BUPA Ireland Ltd kontra Európai Közösségek Bizottsága* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2008:29) 220. és 222. pontja.



## 4.2.4.3. Észszerű nyereség

- (180) A Hatóságnak értékelnie kell, hogy a tőke megtérülési ráta összhangban van-e azzal, „[...] amely mellett egy átlagos vállalkozás a kockázat szintjének figyelembevételével a szolgáltatás nyújtása mellett döntene a megbízás teljes időtartamát tekintve [...]” (a Keretszabály 33. pontja).
- (181) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Hatóság kétségeit fejezte ki a norvég hatóságok által annak kiszámításakor használt módszerrel összefüggésben, hogy a Hurtigrutennek a HA-ból származó haszonkulcsa [...] %-nak felelt meg. <sup>(1)</sup>
- (182) A Keretszabály 37. pontja szerint „[h]a az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtása lényeges üzleti vagy szerződéses kockázattal jár, például azért, mert az ellentételezés a várható nettó költségeket és a méltányos nyereséget fedező rögzített átalányösszegeből áll és a vállalkozás versenykörnyezetben működik, akkor az észszerű nyereség nem haladhatja meg a kockázat szintjével arányos tőke megtérülési rátát. Ezt a rátát lehetőség szerint versenyfeltételek között létrejött hasonló típusú közszolgáltatási szerződések (például közbeszerzési eljárással odaítélt szerződések) esetében elért tőke megtérülési rátára való hivatkozással kell meghatározni. Ha ez a módszer nem alkalmazható, akkor kellő indokolással más módszerek is alkalmazhatók a tőke megtérülési ráta megállapítására.”
- (183) A vizsgálat során a norvég hatóságok további információkat nyújtottak be az ajánlattételi felhívás nyilvánosságra hozatala előtt elvégzett pénzügyi értékelésekről, amelyben ismertették a várható költségeket és bevételeket, valamint a tőke megtérülési rátával kapcsolatos előirányzatokat. Beadványuk szerint a(z) [...] %-os adózás előtti eredmény adat nem megtérülési rátát jelenít meg, hanem az elfogadott kompenzációnak a betervezett költségekhez és bevételekhez viszonyított maradványeredménye, így használata nem megfelelő az észszerű nyereség mérőszámaként.
- (184) A BDO által elvégzett ilyen *ex ante* értékelések szerint (lásd fent az 5.4. szakasz alatt) a megtérülési rátát adózás utáni súlyozott átlagos tőkeköltségként mutatták ki, ami a várakozások szerint [...] %–[...] % közötti tartományba (annak felső részére) esett. Az eredményeket ezután a Hurtigruten ajánlatának értékelése során használták, arra készítve a norvég hatóságokat, hogy tárgyalásokat kezdeményezzenek a társasággal, amelyek végül a kompenzáció csökkenését eredményezték. Az elfogadott kompenzáció mellett befektetett tőke kb. [...] %-os megtérülésével lehetett számolni a Hurtigruten költségei és bevételei alapján, amint az ajánlatban bemutatották. Az adatot a BDO 2016. évi második jelentése is felülvizsgálta és megalapozottnak találta, amely megállapította, hogy a(z) [...] %-os *ex ante* becsült megtérülés az idevágó etalonok tartományán belül volt, valamint hogy a közszolgáltatási kötelezettségre 2012–2015 között vonatkozó szerződésben a tényleges átlag ROCE [...] % (lásd a fenti (73) és (74) bekezdésben).
- (185) A fentiek (azaz a befektetett tőke megtérülésének súlyozott átlagos tőkeköltséggel történő *ex ante* elemzésének, a megfelelő diszkontráta alkalmazásának, és az egyéb üdülési célú hajóutakat üzemeltetőkkel történt összehasonlító elemzés) tükrében a Hatóság az *ex ante* elfogadott várható nyereséget az ilyen jellegű tevékenységre nézve észszerű mértékűnek tartja, figyelembe véve egyebek mellett az azzal járó kockázatokat is (pl. magas fixköltségalap, alacsony bevétel, az esetleges termelési eltérések miatti további költségek stb.).
- (186) Továbbá az előre jelzett haszonkulcs (tárgyalásokat is tartalmazó) közbeszerzési eljárás eredménye volt, amely ugyan nem tette lehetővé a tengeri szállítási szolgáltatások esetében a közösségnek a legkevesebb költséggel járó nyújtására képes szolgáltató kiválasztását, mégis tekintettel volt a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért járó túlkompensáció elleni bizonyos óvintézkedésekre. <sup>(2)</sup>

**4.2.5. Esetleges további követelmények ahhoz, hogy az ellentételezés ne befolyásolja olyan mértékben a kereskedelem fejlődését, amely ellentétes az EGT érdekeivel**

- (187) A Hatóság tudomásul veszi a tényt, hogy a norvég hatóságok közbeszerzési eljárást szerveztek a 2012–2019-ig terjedő időszakban a Bergen–Kirkenes partszakasz menti útvonalat üzemeltető szolgáltató kiválasztása céljából. Bár a pályázatra csupán egyetlen ajánlat érkezett, nincsen arra utaló jel, hogy a folyamat bármilyen versenytorzítást eredményezett volna a tengeri szállítási ágazatban, és a Hatósághoz sem érkezett a releváns versenytársaktól semmilyen erre irányuló feltételezés.

<sup>(1)</sup> 59. bekezdés.

<sup>(2)</sup> Jóllehet, a közbeszerzési szerződés nem tartalmaz visszakövetelési mechanizmust, amely általában a preferált mechanizmus annak biztosítására, hogy az esetleges túlkompensációt visszafizessék a norvég hatóságoknak, a HA 7. bekezdésének újratárgyalásra vonatkozó rendelkezése, hacsak bizonyos mértékben is, de mégis segít az ilyen túlkompensáció megakadályozásában és visszaszerzésében.

- (188) A Hatóság továbbá megjegyzi, hogy a HA-ért járó kompenzáció nem teszi lehetővé a szolgáltatóknak, hogy például a közös fix költségek nyilvánvalóan aránytalan felosztása révén kereszttámogatást biztosítson kereskedelmi tevékenységeinek, ahogyan azt sem, hogy ugyanezt túlzott mértékű haszonszerzéssel érje el. Ehelyett a HA csupán a közszolgáltatás költségeit és egy észszerű nyereséget fedez.
- (189) A Hatóság tehát nem tartja szükségesnek további feltételek megszabását annak biztosítása érdekében, hogy a HA összeegyeztethető legyen az EGT-megállapodással, ennek ellenére felkéri a norvég hatóságokat, hogy vegyék fontolóra a (113) preambulumbekkezdésben jelzett ajánlását.

#### 5. ÖSSZEGZÉS

- (190) A fentiek fényében a Hatóság úgy ítéli meg, hogy a Hurtigruten által a HA szerint kapott kompenzáció az EGT-megállapodás 59. cikkének (2) bekezdése szerint összeegyeztethető támogatásnak minősül,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

#### 1. cikk

A HA szerint kifizetett kompenzáció az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. A támogatás megítélése a 3. jegyzőkönyv I. része 1. cikke (3) bekezdésének értelmében fennálló bejelentési kötelezettség megszegésével történt.

#### 2. cikk

A HA szerint megítélt kompenzáció az EGT-megállapodás 59. cikkének (2) bekezdése alapján a megállapodással összeegyeztethetőnek tekinthető.

#### 3. cikk

Ennek határozatnak a Norvég Királyság a címzettje.

#### 4. cikk

E határozatnak csak az angol nyelvű változata hiteles.

Kelt Brüsszelben, 2017. március 29-én.

az EFTA Felügyeleti Hatóság részéről

Sven Erik SVEDMAN

*elnök*

Frank J. BÜCHEL nevében

*tanácsstag*