



Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

RENDELETEK

- ★ A Bizottság 994/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. október 16.) a 952/2006/EK, a 967/2006/EK, az 555/2008/EK és az 1249/2008/EK rendeletnek a mezőgazdasági piacok közös szervezése keretében teljesítendő adatszolgáltatási és tájékoztatási kötelezettségek tekintetében történő módosításáról 1

A Bizottság 995/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. október 16.) az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról 3

HATÁROZATOK

2013/506/EU:

- ★ A Bizottság végrehajtási határozata (2013. október 1.) kilenc tagállamnak (Belgium, Észtország, Írország, Görögország, Franciaország, Ciprus, Hollandia, Lengyelország és Portugália) a halászati adatok gyűjtésére, kezelésére és felhasználására vonatkozó nemzeti programjához a 2013. évben nyújtott uniós pénzügyi hozzájárulásról (az értesítés a C(2013) 6255. számú dokumentummal történt) 5

III *Egyéb jogi aktusok*

EURÓPAI GAZDASÁGI TÉRSÉG

- ★ Az EFTA Felügyeleti Hatóság 519/12/COL határozata (2012. december 19.) az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveisbussene (Norvégia) részére nyújtott lehetséges támogatással kapcsolatos hivatalos vizsgálati eljárás lezárásáról 8

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG 994/2013/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2013. október 16.)

a 952/2006/EK, a 967/2006/EK, az 555/2008/EK és az 1249/2008/EK rendeletnek a mezőgazdasági piacok közös szervezése keretében teljesítendő adatszolgáltatási és tájékoztatási kötelezettségek tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre (az egységes közös piacszervezésről szóló rendelet) ⁽¹⁾ és különösen annak 192. cikke (2) bekezdésére, összefüggésben 4. cikkével,

mivel:

- (1) A 792/2009/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ közös szabályokat állapít meg a tagállamok által a Bizottsághoz eljuttatandó információk és dokumentumok továbbításával kapcsolatban. Az említett szabályok egyebek mellett kötelezővé teszik a tagállamok számára a Bizottság által rendelkezésükre bocsátott információs rendszerek használatát, és szabályozzák a tájékoztatás küldésére jogosult hatóságok vagy személyek hozzáférési jogainak érvényesítését. A 792/2009/EK rendelet ezenkívül közös elveket állapít meg az információs rendszerek tekintetében a dokumentumok mindenkor hitelességének, teljességének és olvashatóságának biztosítására, továbbá rendelkezik a személyes adatok védelméről. Az ezeknek az információs rendszereknek a használatára vonatkozó kötelezettséget minden tájékoztatási kötelezettséget előíró rendeletbe bele kell foglalni.
- (2) A Bizottság olyan információs rendszert fejlesztett ki, amely lehetővé teszi, hogy a dokumentumok kezelése és az eljárások lebonyolítása a Bizottság belső munkafolyamataiban és a közös agrárpolitika végrehajtásában részt vevő hatóságokkal való kapcsolattartásban egyaránt elektronikus úton történjék.

- (3) E rendszeren keresztül számos adatszolgáltatási és tájékoztatási kötelezettség teljesíthető, nevezetesen azok, amelyeket a Bizottság következő rendeletei tartalmaznak: a 952/2006/EK rendelet ⁽³⁾, a 967/2006/EK rendelet ⁽⁴⁾, az 555/2008/EK rendelet ⁽⁵⁾ és az 1249/2008/EK rendelet ⁽⁶⁾.
- (4) A hatékony igazgatás érdekében és az eddigi tapasztalatokat figyelembe véve egyes adatszolgáltatásokat és tájékoztatásokat indokolt egyszerűsíteni, pontosítani vagy törölni.
- (5) Az 555/2008/EU rendelet 100. cikkének (2) bekezdése egyszerűsített tájékoztatási eljárást ír elő abban az esetben, ha csak nulla értékeket kell bejelenteni. Mióta e tájékoztatások megküldése egyszerűsített eljárással történik az információs rendszerben, azóta nincs szükség az e cikkben leírt tájékoztatási eljárásra.
- (6) Az 1249/2008/EK rendelet 18. cikkében említett súlyozási együttható kiszámítása céljából meg kell határozni egy, a szarvasmarhák levágására vonatkozó kiegészítő tájékoztatást.
- (7) Ezért a 952/2006/EK, a 967/2006/EK, az 555/2008/EK és az 1249/2008/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.

⁽³⁾ A Bizottság 952/2006/EK rendelete (2006. június 29.) a cukor belső piaca és a kvótarendszer irányítása tekintetében a 318/2006/EK tanácsi rendelet alkalmazásának részletes szabályairól (HL L 178., 2006.7.1., 39. o.).

⁽⁴⁾ A Bizottság 967/2006/EK rendelete (2006. június 29.) a kvótán felüli cukortermelésre vonatkozóan a 318/2006/EK tanácsi rendelet végrehajtása részletes szabályainak megállapításáról (HL L 176., 2006.6.30., 22. o.).

⁽⁵⁾ A Bizottság 555/2008/EK rendelete (2008. június 27.) a borpiac közös szervezéséről szóló 479/2008/EK tanácsi rendeletnek a támogatási programok, a harmadik országokkal folytatott kereskedelem, a termelési potenciál és a borágazat ellenőrzése tekintetében történő végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 170., 2008.6.30., 1. o.).

⁽⁶⁾ A Bizottság 1249/2008/EK rendelete (2008. december 10.) a szarvasmarhák, sertések és juhek közösségi minősítési rendszereinek alkalmazására és e termékek árának bejelentésére vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 337., 2008.12.16., 3. o.).

⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.

⁽²⁾ A Bizottság 792/2009/EK rendelete (2009. augusztus 31.) a közös piacszervezésnek, a közvetlen kifizetések rendszerének, a mezőgazdasági termékek promóciójának, valamint a legkülső régiókra és a kisebb égei-tengeri szigetekre alkalmazandó rendszereknek a végrehajtásával összefüggésben a Bizottsághoz eljuttatandó információk és dokumentumok tagállamok általi továbbítására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 228., 2009.9.1., 3. o.).

- (8) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a mezőgazdasági piacok közös szervezésével foglalkozó irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 952/2006/EK rendelet 58. cikke helyébe a következő szöveg lép:

„58. cikk

Adatszolgáltatás és tájékoztatás

Az 5. cikk (3) bekezdésében, valamint a 12., a 21. és a 22. cikkben említett, a Bizottságnak eljuttatandó adatszolgáltatásokat és tájékoztatásokat a 792/2009/EK bizottsági rendeletnek (*) megfelelően kell megküldeni.

(*) HL L 228., 2009.9.1., 3. o.”

2. cikk

A 967/2006/EK rendelet 21. cikke a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) A 4. cikk (3) bekezdésében, valamint a 10. és a 17. cikkben említett adatszolgáltatásokat a 792/2009/EK bizottsági rendelettel (*) összhangban kell megküldeni.

(*) HL L 228., 2009.9.1., 3. o.”

3. cikk

Az 555/2008/EK rendelet 100. cikke a következőképpen módosul:

1. Az „Adatszolgáltatás” cím helyébe az „Adatszolgáltatás és tájékoztatás” szöveg lép.

2. Az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az e rendeletben említett, a Bizottságnak eljuttatandó adatszolgáltatást és tájékoztatást a 792/2009/EK bizottsági rendeletnek (*) megfelelően kell megküldeni.

(*) HL L 228., 2009.9.1., 3. o.”

3. A (2) bekezdést el kell hagyni.

4. cikk

Az 1249/2008/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 19. cikk a következő d) ponttal egészül ki:

„d) az előző naptári évben levágott kifejlett szarvasmarhák teljes számát kategóriák, húsossági és faggyúborítottsági osztályok szerinti bontásban.”

2. A szöveg a következő 39 a. cikkel egészül ki:

„39 a. cikk

Adatszolgáltatás és tájékoztatás

Az e rendeletben említett, a Bizottságnak eljuttatandó adatszolgáltatást és tájékoztatást – a 36. cikkben említettek kivételével – a 792/2009/EK bizottsági rendeletnek (*) megfelelően kell megküldeni.

(*) HL L 228., 2009.9.1., 3. o.”

5. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2014. január 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2013. október 16-án.

a Bizottság részéről
az elnök

José Manuel BARROSO

A BIZOTTSÁG 995/2013/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2013. október 16.)****az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre (az egységes közös piacszervezésről szóló rendelet) ⁽¹⁾,tekintettel az 1234/2007/EK tanácsi rendeletnek a gyümölcs- és zöldség-, valamint a feldolgozottgyümölcs- és feldolgozottzöldség-ágazatra alkalmazandó részletes szabályainak a megállapításáról szóló, 2011. június 7-i 543/2011/EU bizottsági végrehajtási rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 136. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Uruguayi Forduló többoldalú kereskedelmi tárgyalásai eredményeinek megfelelően az 543/2011/EU végrehajtási rendelet a XVI. mellékletének A. részében szereplő

termékek és időszakok tekintetében meghatározza azokat a szempontokat, amelyek alapján a Bizottság rögzíti a harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó átalányértékeket.

- (2) Az 543/2011/EU végrehajtási rendelet 136. cikke (1) bekezdése alapján a behozatali átalányérték számítására munkanaponként, változó napi adatok figyelembevételével kerül sor. Ezért helyénvaló előírni, hogy e rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lépjen hatályba,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 543/2011/EU végrehajtási rendelet 136. cikkében említett behozatali átalányértékeket e rendelet melléklete határozza meg.

2. cikkEz a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2013. október 16-án.

a Bizottság részéről,
az elnök nevében,

Jerzy PLEWA

mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató

⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.

⁽²⁾ HL L 157., 2011.6.15., 1. o.

MELLÉKLET

Az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek

(EUR/100 kg)

KN-kód	Országkód ⁽¹⁾	Behozatali átalányérték
0702 00 00	MA	53,1
	MK	66,6
	ZZ	59,9
0707 00 05	MK	62,5
	TR	121,6
	ZZ	92,1
0709 93 10	TR	116,3
	ZZ	116,3
0805 50 10	AR	95,1
	CL	118,8
	IL	100,2
	TR	85,3
	ZA	111,0
	ZZ	102,1
0806 10 10	BR	235,6
	TR	143,3
	ZZ	189,5
0808 10 80	CL	94,7
	NZ	120,9
	US	158,5
	ZA	138,5
	ZZ	128,2
0808 30 90	TR	123,6
	US	162,0
	ZZ	142,8

⁽¹⁾ Az országoknak az 1833/2006/EK bizottsági rendeletben (HL L 354., 2006.12.14., 19. o.) meghatározott nomenklatúrája szerint. A „ZZ” jelentése „egyéb származás”.

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2013. október 1.)

kilenc tagállamnak (Belgium, Észtország, Írország, Görögország, Franciaország, Ciprus, Hollandia, Lengyelország és Portugália) a halászati adatok gyűjtésére, kezelésére és felhasználására vonatkozó nemzeti programjához a 2013. évben nyújtott uniós pénzügyi hozzájárulásról

(az értesítés a C(2013) 6255. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia, észt, angol, görög, holland, lengyel és portugál nyelvű szöveg hiteles)

(2013/506/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a közös halászati politika végrehajtására és a tengerjogra vonatkozó közösségi pénzügyi intézkedések létrehozásáról szóló, 2006. május 22-i 861/2006/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 24. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 861/2006/EK rendelet megállapítja azokat a feltételeket, amelyekkel a tagállamok európai uniós hozzájárulást kaphatnak az adatgyűjtési és -kezelési nemzeti programjaik végrehajtása során felmerült kiadások fedezésére.
- (2) Ezeket a programokat a halászati ágazatban az adatok gyűjtésére, kezelésére és felhasználására szolgáló közösségi keretrendszer létrehozásáról, valamint a közös halászati politika tekintetében a tudományos tanácsadás támogatásáról szóló, 2008. február 25-i 199/2008/EK tanácsi rendelet ⁽²⁾ és a 665/2008/EK bizottsági rendelet ⁽³⁾ előírásaival összhangban kell összeállítani.
- (3) Bulgária, Dánia, Németország, Olaszország, Lettország, Litvánia, Málta, Románia, Szlovénia, Finnország és Svédország a 2013. év tekintetében nem módosította a 2011–2013-as időszakra szóló nemzeti programját. A 2013. évre vonatkozóan a Bizottság az említett nemzeti programokhoz való hozzájárulásról bizottsági végrehajtási határozat útján fog határozni, melynek elfogadása folyamatban van.
- (4) A 199/2008/EK rendelet 4. cikke (4) és (5) bekezdésének megfelelően Belgium, Észtország, Írország, Görögország, Franciaország, Ciprus, Hollandia, Lengyelország és Portugália benyújtotta a 2011–2013-as időszakra szóló, a halászati adatok gyűjtésére, kezelésére és felhasználására

vonatkozó nemzeti programját. Ezeket a programokat a Bizottság 2011-ben a 199/2008/EK rendelet 6. cikkének (3) bekezdésével összhangban jóváhagyta.

- (5) Írország a 2013. év tekintetében módosításokat nyújtott be nemzeti programjához a 199/2008/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése alapján. E módosításokat a Bizottság 2013-ban a 199/2008/EK rendelet 6. cikke (3) bekezdésével összhangban elfogadta.
- (6) Az említett tagállamok a halászati alapadatok gyűjtése és kezelése során felmerült tagállami kiadások tekintetében a 861/2006/EK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 2008. november 3-i 1078/2008/EK bizottsági rendelet ⁽⁴⁾ 2. cikke (2) bekezdésének megfelelően benyújtották a 2013-ra vonatkozó éves költségvetési előjelzéseiket. A Bizottság az 1078/2008/EK rendelet 4. cikkével összhangban, a jóváhagyott nemzeti programok figyelembevételével értékelte a tagállamok éves költségvetési előjelzéseit.
- (7) Az 1078/2008/EK rendelet 5. cikke előírja, hogy a Bizottságnak jóvá kell hagynia az éves költségvetési előjelzést, valamint, hogy a 861/2006/EK rendelet 24. cikkében meghatározott eljárásnak megfelelően és az éves költségvetési előjelzésekre vonatkozó, az 1078/2008/EK rendelet 4. cikkében említett értékelés eredménye alapján határozni kell az egyes nemzeti programokhoz nyújtandó éves uniós pénzügyi hozzájárulásról.
- (8) A 861/2006/EK rendelet 24. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében a pénzügyi hozzájárulás mértékét bizottsági határozatban kell megállapítani. Ugyanezen rendelet 16. cikke előírja, hogy az alapadatok gyűjtését tekintve az uniós pénzügyi intézkedések mértéke nem haladhatja meg a halászati adatok gyűjtésére, kezelésére és felhasználására vonatkozó program végrehajtása során felmerülő tagállami kiadások 50 %-át.

⁽¹⁾ HL L 160., 2006.6.14., 1. o.

⁽²⁾ HL L 60., 2008.3.5., 1. o.

⁽³⁾ HL L 186., 2008.7.15., 3. o.

⁽⁴⁾ HL L 295., 2008.11.4., 24. o.

- (9) Ez a határozat az Unió általános költségvetésére alkalmazandó pénzügyi szabályokról szóló, 2012. október 25-i 966/2012/EU, Euratom európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 84. cikkének (2) bekezdése szerinti finanszírozási határozatnak minősül.
- (10) Az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a halászati és akvakultúra-ágazati bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az egyes tagállamok részére a halászati adatok gyűjtésére, kezelésére és felhasználására a 2013. évben nyújtandó uniós pénzügyi hozzájárulás maximális összegét és mértékét a melléklet állapítja meg.

2. cikk

E határozat címzettje a Belga Királyság, az Észt Köztársaság, Írország, a Görög Köztársaság, a Francia Köztársaság, a Ciprusi Köztársaság, a Holland Királyság, a Lengyel Köztársaság és a Portugál Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2013. október 1-jén.

a Bizottság részéről

Maria DAMANAKI

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 298., 2012.10.26., 1. o.

MELLÉKLET

**A 2011–2013. ÉVI NEMZETI PROGRAMOK
TÁMOGATHATÓ KIADÁSOK ÉS A 2013. ÉVI UNIÓS HOZZÁJÁRULÁS MAXIMÁLIS ÖSSZEGE***(EUR-ban)*

Tagállam	Támogatható kiadások	Az uniós hozzájárulás maximális összege (50 %-os mérték)
Belgium	1 908 116,52	954 058,26
Észtország	419 817,33	209 908,67
Írország	6 789 727,28	3 394 863,64
Görögország	3 746 777,00	1 873 388,50
Franciaország	13 156 764,55	6 578 382,28
Ciprus	210 953,08	105 476,54
Hollandia	5 068 872,00	2 534 436,00
Lengyelország	835 480,23	417 740,11
Portugália	2 847 270,00	1 423 635,00
Összesen	34 983 777,99	17 491 888,99

III

(Egyéb jogi aktusok)

EURÓPAI GAZDASÁGI TÉRSÉG

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG 519/12/COL HATÁROZATA

(2012. december 19.)

az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveisbussene (Norvégia) részére nyújtott lehetséges támogatással kapcsolatos hivatalos vizsgálati eljárás lezárásáról

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG (A TOVÁBBIKBAN: A HATÓSÁG)

TEKINTETTEL az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra (a továbbiakban: az EGT-megállapodás) és különösen annak 49. és 61–63. cikkére, valamint 26. jegyzőkönyvére,

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

TEKINTETTEL a Felügyeleti és Bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyvére (a továbbiakban: a 3. jegyzőkönyv) és különösen annak I. része 1. cikkének (2) bekezdésére, valamint II. része 7. cikkének (2) bekezdésére,

MIUTÁN az említett rendelkezéseknek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ⁽¹⁾,

mivel:

I. TÉNYEK

1. AZ ELJÁRÁS

1.1 A Hatóság 254/10/COL határozatát megelőző igazgatási eljárás

- (1) A Konkurrenten no AS (a továbbiakban: a panaszos) 2006. augusztus 11-én kelt levélben panaszt nyújtott be a Hatósághoz (a továbbiakban: a panasz), amelyben azt állította, hogy a norvég hatóságok állami támogatást nyújtottak az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveisbussene részére. A levelet a Hatóság 2006. augusztus 16-án iktatta (eseményszám: 384017). A panaszosnak címzett, 2006. augusztus 17-én kelt levelében a Hatóság megerősítette a panasz kézhezvételét (eseményszám: 384134).
- (2) 2006. szeptember 7-én kelt levelében a Hatóság továbbította a panaszt a norvég hatóságoknak, és felkérte őket észrevételeik benyújtására (eseményszám: 387163). 2006. október 11-i levelükben a norvég hatóságok választ küldtek az információkérésre. A levelet a Hatóság 2006. október 19-én iktatta (eseményszám: 392725).
- (3) A panaszos 2006. október 20-án kelt levelében további észrevételeket nyújtott be. A levelet a Hatóság 2006. október 23-án iktatta (eseményszám: 394520).
- (4) 2006. november 29-én kelt levelében a Hatóság további információkat kért a norvég hatóságoktól (eseményszám: 394397). A norvég hatóságok 2007. január 11-én kelt levelükben válaszoltak. A levelet a Hatóság 2007. január 12-én iktatta (eseményszám: 406541).
- (5) 2007. június 19-én kelt levelében a Hatóság további információkat kért a norvég hatóságoktól (eseményszám: 425271). A norvég hatóságok 2007. augusztus 16-án kelt levelükben válaszoltak (eseményszám: 434326).
- (6) 2008. február 20-án kelt e-mail üzenetében a panaszos további információkat nyújtott be (eseményszám: 466226).
- (7) 2008. április 2-án küldött elektronikus levelében a Hatóság ismét további információkat kért a norvég hatóságoktól (eseményszám: 471926). A norvég hatóságok 2008. április 29-én küldött elektronikus levélben válaszoltak (eseményszám: 475480).
- (8) A panaszos 2008. május 25-én (eseményszám: 478132), 2008. június 2-án (eseményszám: 479743), 2008. július 9-én (eseményszám: 489623 és 489626), 2008. augusztus 14-én (eseményszám: 489591), 2008. augusztus 15-én (eseményszám: 488527), 2009. január 20-án (eseményszám: 505210) és 2009. január 22-én (eseményszám: 505503) kelt e-mail üzenetében további információkat nyújtott be.

⁽¹⁾ HL C 204., 2012.7.12., 15. o., valamint az Európai Unió Hivatalos Lapjának EGT-kiegészítése, 37. szám, 2012.7.5., 26. o.

- (9) 2010 elején a Hatóság és a norvég hatóságok telefonon és e-mail útján informális egyeztetést folytattak az ügyről. A Hatósággal ennek során közölt információkat a norvég hatóságok 2010. április 21-én a Hatóságnak küldött elektronikus levélben megerősítették (eseményszám: 554417).
- (10) 2010. június 21-én a Hatóság elfogadta az ügy lezárásáról szóló 254/10/COL határozatot arra hivatkozva, hogy a támogatás időközben megszűnt létező támogatást tartalmazott. 2010. június 21-én kelt leveleiben a Hatóság továbbította a 254/10/COL határozat egy-egy példányát a norvég hatóságoknak (eseményszám: 558824) és a panaszosnak (eseményszám: 561949).

1.2 Az EFTA-Bíróság E-14/10. sz. „Konkurrenten.no AS kontra EFTA Felügyeleti Hatóság” ügyben hozott ítélete

- (11) A panaszos az EFTA-Bíróság Hivatalának 2010. szeptember 2-án benyújtott kérelme útján keresetet nyújtott be a Hatóság 254/10/COL határozatának megsemmisítésére.
- (12) 2011. augusztus 22-én az EFTA-Bíróság ítéletet hozott az E-14/10. sz. *Konkurrenten.no AS kontra EFTA Felügyeleti Hatóság* ügyben, amelyben az alábbi okok miatt teljes egészében megsemmisítette a 254/10/COL határozatot.
- (13) Az EFTA-Bíróság egyrészt megállapította, hogy a határozat indokolása hiányos volt, amennyiben a Hatóság nem fejtette ki, hogy a koncesszió 2000. január 1-jei megújítása hogyan tekinthető valamely meglévő támogatási program részének, illetve hogy miért nem tekinthető az adott támogatási program vonatkozó módosításának⁽²⁾.
- (14) Az EFTA-Bíróság másrészt kimondta, hogy a Hatóság nem tett eleget arra irányuló kötelezettségének, hogy az 1997–2000 közötti időszakban nyújtott támogatás tekintetében hivatalos vizsgálati eljárást indítson. Megállapította, hogy a Hatóság nem zárhatta ki azt a lehetőséget, hogy az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveibussene a közszolgálati kötelezettségeik teljesítéséhez kapcsolódó veszteségeket meghaladó összegű támogatásban részesült, valamint hogy a Hatóság valóban lehetségesnek tartotta, hogy korábban ilyen túlkompensáció történt. Az EFTA-Bíróság ennél fogva megállapította, hogy a Hatóságnak hivatalos vizsgálati eljárást kellett volna indítania, hogy a lehetséges mértékben teljes körűen tájékozódjon a tényekről. A felperesnek a 2000–2008 közötti időszakra vonatkozóan az említett kérdésekkel kapcsolatos keresetét szintén megalapozottnak ítélte⁽³⁾.

- (15) Az EFTA-Bíróság harmadrésztől kimondta, hogy a Hatóság nem határozta meg, vajon a tőkeinjekció kizárólag a közszolgálati kötelezettségek nyújtásához kapcsolódóan felmerülő finanszírozatlan nyugdíj-kötelezettségeket érintette, vagy más tevékenységeket is magában foglalt. Mivel az EFTA-Bíróság nem vizsgálhatta felül a határozatot a felperes azon állításához kapcsolódóan, hogy a tőkeinjekció nem felelt meg a nyújtott személyszállítási szolgáltatásokért járó kifizetésnek, ez hiányos indokolásnak minősült⁽⁴⁾.

1.3 A panasz újraértékelése

- (16) A panaszos azt állította, hogy az alábbi intézkedések jogellenes állami támogatást tartalmazhatnak:
1. négy vállalat, az AS Oslo Sporveier, az AS Sporveibussene, az Arctic Express AS és a Sporveibussenes Turbiler AS közötti kereszt támogatások⁽⁵⁾;
 2. az AS Oslo Sporveier által 2004-ben az AS Sporveibussene javára nyújtott 41 499 000 NOK értékű tőkeinjekció;
 3. a verseny hiányával jellemezhető piacon elért kedvező adóügyi helyzet, amelynek köszönhetően az AS Sporveibussene mentesült a nyereségadó megfizetése alól; és
 4. az AS Sporveibussene által a leányvállalatai, azaz az Arctic Express AS és a Sporveibussenes Turbiler AS javára nyújtott kezességvállalás.
- (17) A Hatóság megkezdte a panasz újraértékelését, és 2011. október 25-én kelt e-mailjében (eseményszám: 613053) további információkat kért a norvég hatóságoktól. A norvég hatóságok 2011. október 28-án telefonkonferencia keretében válaszoltak. Ezenfelül további információkkal szolgáltak a 2011. november 29-én Oslóban, valamint 2011. december 9-én és 2012. január 17-én Brüsszelben tartott találkozók alkalmával. 2011. december 13-án (eseményszám: 621639) és 2012. január 20-án kelt e-mail üzenetükben (eseményszám: 622816) a norvég hatóságok további információkat nyújtottak be.
- (18) A Hatóság 2012. január 27-én kelt levelében (eseményszám: 622888) további információkat kért a norvég hatóságoktól⁽⁶⁾. A norvég hatóságok 2012. február 22-én kelt levél (eseményszámok: 625908, 625916, 625949, 626065 és 626066) és 2012. március 5-én kelt e-mail üzenet (eseményszámok: 627096 és 627097) útján válaszoltak.

⁽⁴⁾ Uo., 84–91. pont.

⁽⁵⁾ Ebben a határozatban az „Oslo Sporveier csoport” megnevezést alkalmazzuk az „AS Oslo Sporveierre” és leányvállalataira utaló hivatkozásként.

⁽⁶⁾ 2012. február 8-án kelt levelében (eseményszám: 624263) a panaszos felszólította a Hatóságot, hogy az EFTA-Bíróság E-14/10. sz. ügyben folytatott eljárásának tárgyát képező intézkedésekre vonatkozóan indítsa meg a hivatalos vizsgálati eljárást.

⁽²⁾ Az ítélet 55–63. pontja.

⁽³⁾ Uo., 76–80. pont.

1.4 Hivatalos vizsgálat

- (19) A 2012. március 28-i 123/12/COL határozatával (a továbbiakban: az eljárást megindító határozat) a Hatóság az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveisbussene részére nyújtott lehetséges támogatás tekintetében megindította a 3. jegyzőkönyv I. része 1. cikkének (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárást. Ugyanezen a napon kelt leveleiben (eseményszám: 627869) a Hatóság tájékoztatta határozatáról a norvég hatóságokat, és felkérte őket észrevételeik benyújtására.
- (20) A norvég hatóságok 2012. június 4-én kelt levelükben (eseményszám: 636738) közölték az eljárást megindító határozattal kapcsolatos észrevételeiket. 2012. június 28-án kelt e-mail üzenetében (eseményszám: 639422) a Hatóság további információkat kért. A norvég hatóságok 2012. szeptember 7-én kelt e-mail üzenetükben (eseményszám: 645982) küldtek választ. A Hatóság 2012. november 9. és 23. között váltott e-mail üzenetekben (eseményszámok: 653229, 653257, 653526, 654300, 654332, 654345 és 654470) további információkat kért és kapott a norvég hatóságoktól.
- (21) Az eljárást megindító határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* és annak EGT-kiegészítésében⁽⁷⁾. A Hatóság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be az eljárást megindító határozattal kapcsolatos észrevételeiket. A Hatósághoz két érdekelt féltől érkeztek észrevételek. A panaszos Konkurrenten.no AS 2012. augusztus 2-án kelt levelében (eseményszám: 643450) küldte meg észrevételeit a Hatóságnak. A panaszos testvérvállalata, a Risdal Touring AS 2012. augusztus 6-án kelt levelében (eseményszám: 643459) küldte meg észrevételeit a Hatóságnak. A Hatóság 2012. szeptember 4-én kelt levelében (eseményszám: 645575) továbbította ezeket az észrevételeket a norvég hatóságoknak. A norvég hatóságok 2012. október 3-án kelt levelükben (eseményszám: 648581) tájékoztatták a Hatóságot arról, hogy nem kívánnak megjegyzést fűzni a két érdekelt fél észrevételeihez.

2. HATÁROZAT A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL

- (22) A norvég hatóságok megerősítették, hogy az AS Oslo Sporveier semmiféle kezességet nem vállalt⁽⁸⁾. A Hatóság ennél fogva megállapította, hogy a panaszos kezességvállalással kapcsolatos állításai tárgyaltalanok⁽⁹⁾.
- (23) A Hatóságnak ugyanakkor kétségei voltak a panasz hatálya alá tartozó további intézkedésekkel kapcsolatban. Ennél fogva úgy döntött, hogy az alábbi három intézkedés tekintetében megindítja a hivatalos vizsgálati eljárást:

1. az oslói menetrend szerinti buszszolgáltatásokért az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveisbussene részére az 1994. január 1. és 2008. március 30. közötti időszakban nyújtott kompenzáció (a továbbiakban: az éves kompenzáció);
2. az Oslo városa által 2004-ben kifizetett tőkeinjekció (a továbbiakban: a 2004. évi tőkeinjekció), amely a következőkhöz kapcsolódóan felhalmozódott nyugdíjalaphiány fedezésére szolgált:
 - a. közszolgáltatások nyújtása (a továbbiakban: a közszolgáltatási célú tőkeinjekció); valamint
 - b. kereskedelmi tevékenységek (a továbbiakban: a kereskedelmi tevékenységeket célzó tőkeinjekció); és
3. a csoportos adózási szabályok alkalmazása (a továbbiakban: a csoportos adóügyi intézkedés).

3. ELŐZMÉNYEK – A HELYI MENETREND SZERINTI BUSZKÖZLEKEDÉSRE VONATKOZÓ HATÁLYOS JOGSZABÁLYOK

3.1 A kereskedelmi közlekedésről szóló 2002. évi törvény és a kereskedelmi közlekedésről szóló 2003. évi rendelet

- (24) Norvégiában a helyi buszközlekedési ágazatot jelenleg a kereskedelmi közlekedésről szóló 2002. évi törvény (a továbbiakban: KKT)⁽¹⁰⁾ és a kereskedelmi közlekedésről szóló 2003. évi rendelet (a továbbiakban: KKR)⁽¹¹⁾ szabályozza. A KKT a közlekedésről szóló 1976. évi törvényt hatályon kívül helyezve annak helyébe lépett⁽¹²⁾. A KKR két rendeletet helyezett hatályon kívül és váltott fel⁽¹³⁾.
- (25) A norvég hatóságok megerősítették, hogy a vonatkozó rendelkezések az EGT-megállapodás 1994. évi hatálybalépése óta nem módosultak jelentősen.

3.2 A megyék közigazgatási feladatköre

- (26) Norvégiában a megyék felelnek a helyi tömegközlekedési szolgáltatások nyújtásáért. Ezzel szemben nem kötelesek ilyen szolgáltatásokat kínálni.
- (27) A megyék a helyi buszközlekedési szolgáltatásokat saját szervezetükön keresztül vagy a megye által létrehozott közigazgatási társaság⁽¹⁴⁾ révén igazgathatják. A KKT

⁽¹⁰⁾ 2002. június 21-i 45. sz. törvény (a hatálybalépés dátuma: 2003.1.1.).

⁽¹¹⁾ 2003. március 26-i 401. sz. rendelet (a hatálybalépés dátuma: 2003.4.1.).

⁽¹²⁾ 1976. június 4-i 63. sz. törvény (a hatálybalépés dátuma: 1977.7.1.). 2003. január 1-től a KKT lépett a helyébe.

⁽¹³⁾ 1986. augusztus 12-i 2170. sz. rendelet (a hatálybalépés dátuma: 1987.1.1.), valamint az 1992. december 4-i 1013. sz. rendelet (a hatálybalépés dátuma: 1994.1.1.). 2003. április 1-től a KKR mindkét rendeletet hatályon kívül helyezte és azok helyébe lépett.

⁽¹⁴⁾ Norvég nyelven: Administrasjonsselskap.

⁽⁷⁾ HL C 204., 2012.7.12., 15. o., valamint az Európai Unió Hivatalos Lapjának EGT-kiegészítése, 37. szám, 2012.7.5., 26. o.

⁽⁸⁾ Lásd az eljárást megindító határozat (122)–(124) preambulumbekkezdését.

⁽⁹⁾ Lásd az eljárást megindító határozat rendelkező részének 1. cikkét.

ügy rendelkezik, hogy ha a megye közigazgatási társaságot hoz létre, a helyi buszközlekedési szolgáltatások finanszírozására szánt forrásokat ez a vállalat kapja⁽¹⁵⁾. A közigazgatási társaságok a buszközlekedési szolgáltatások nyújtásával megbízhatnak harmadik felet, vagy maguk is nyújthatják ezeket a szolgáltatásokat.

3.3 A helyi személyszállítási szolgáltatások állami és megyei társfinanszírozása

- (28) A megyék részben adóbevételekből finanszírozzák a helyi személyszállítási szolgáltatásokat. A KKT értelmében ezenfelül a megyék éves tömbösített támogatások formájában állami támogatásban is részesülnek⁽¹⁶⁾. E támogatások összegét az alapján állapítják meg, hogy az adott megyének milyen mértékű állami hozzájárulásra van szüksége. A megyéknek ezért a Közlekedési Minisztérium rendelkezésére kell bocsátaniuk a hozzájárulási igény felméréséhez szükséges költségvetéseket, elszámolásokat és más vonatkozó információkat⁽¹⁷⁾. A norvég hatóságok kijelentették, hogy amennyiben a megye csökkentené a helyi menetrend szerinti személyszállítási költségek finanszírozására felhasznált tömbösített támogatás összegét, ez befolyásolná a későbbi támogatásokat.

3.4 Koncessziók

3.4.1 Bevezetés

- (29) A KKT értelmében a díjazás (azaz a személyszállítási szolgáltatást igénybe vevők [az utasok] által fizetés) ellenében nyújtott személyszállítási buszszolgáltatásokat koncessziók keretében kell végrehajtani⁽¹⁸⁾.
- (30) A díjazás ellenében menetrend szerinti buszos személyszállítási szolgáltatásokat nyújtók számára egyaránt szükség van általános és különleges koncesszióra.

3.4.2 Általános személyszállítási koncesszió

- (31) A díjazás ellenében személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalatoknak általános koncesszióval kell rendelkezniük⁽¹⁹⁾. Az általános koncesszió megszerzéséhez a kérelmezőnek i. erkölcsi bizonyítványt kell benyújtania, ii. megfelelő pénzügyi eszközökkel és képességekkel kell rendelkeznie, valamint iii. rendelkeznie kell a megfelelő szakképesítésekkel⁽²⁰⁾. Az általános koncessziók határozatlan időre szólnak⁽²¹⁾.

3.4.3 Menetrend szerinti személyszállításra vonatkozó különleges koncessziók

- (32) Az általános koncesszió túl a díjazás ellenében menetrend szerinti személyszállítást végezni kívánó vállalatoknak különleges koncesszióval is rendelkezniük kell⁽²²⁾. A különleges koncesszióknak kétféle típusa létezik: i. területi koncessziók és ii. útvonal-specifikus

koncessziók. A területi koncesszió maradványelvű, azaz lehetővé teszi a kedvezményezettje számára, hogy amennyiben az érintett területen más útvonal-specifikus koncessziókat nem ítétek oda, a teljes érintett területen menetrend szerint közlekedő buszjáratokat üzemeltessen. Az útvonal-specifikus koncesszió jogosultja az adott útvonalon kizárólagos jogosultsággal rendelkezik a menetrend szerinti buszjáratok üzemeltetésére.

- (33) A különleges koncesszió értelmében annak kedvezményezettje egyaránt jogosult és köteles a koncesszióban meghatározott személyszállítási szolgáltatás nyújtására⁽²³⁾. Különleges koncesszió iránti kérelem esetén ahhoz mellékelni kell a közlekedési menetrendre és a viteldíjakra vonatkozó javaslatot⁽²⁴⁾. A menetrendet és a viteldíjakat a megyék ellenőrzik⁽²⁵⁾. A megyék elrendelhetik a menetrendek és a viteldíjak módosítását⁽²⁶⁾.
- (34) A különleges koncessziók odaítélhetők i. közbeszerzési eljárás keretében (a pályázati eljárásban meghatározott időszakra⁽²⁷⁾, amely semmilyen esetben nem haladhatja meg a 10 évet⁽²⁸⁾), vagy ii. pályázat nélkül közvetlenül (10 éves időszakra)⁽²⁹⁾.

3.5 Jegy kibocsátási rendszerek

- (35) A koncessziók kedvezményezettjeinek a megyék által jóváhagyott jegy kibocsátási rendszereket kell bevezetniük⁽³⁰⁾.

⁽²³⁾ A KKT 25. cikke.

⁽²⁴⁾ A KKR 28. és 29. cikke. A Hatóság véleménye szerint a nemzeti rendszer bemutatása szempontjából ezek a legfontosabb követelmények, a KKR azonban a különleges koncessziókra vonatkozóan több további részletes követelményt is meghatároz.

⁽²⁵⁾ A Közlekedési Minisztérium a viteldíjak megállapításával kapcsolatos hatáskörét a megyékre ruházta át. Bizonyos kedvezmények meghatározása azonban nemzeti szinten történik. A gyakorlatban a minisztérium valamennyi megye számára előírta annak biztosítását, hogy a közszolgáltatást nyújtó, helyi menetrend szerinti buszközlekedést üzemeltetők 50 %-os kedvezményt nyújtsanak a gyermekek, az idősek és a fogyatékosokkal élő polgárok számára.

⁽²⁶⁾ A KKR 28. cikke és 29. cikkének (2) bekezdése. A KKR 28. cikkének (3) bekezdése alapján a Közlekedési Minisztérium iránymutatásokat adhat a közlekedési menetrendek tartalmára és közzétételére vonatkozóan. A Közlekedési Minisztérium N-1/2006. sz. körlevele az útvonal-meghatározások közzétételére vonatkozó kiegészítő iránymutatásokat tartalmaz. 2006 előtt az útvonal-meghatározások közzétételének egyes szempontjait a KKR 28. cikke szabályozta. Ezeket a szempontokat 2006-ban törölték a szövegből. A gyakorlatban az N-1/2006. sz. körlevél a módosítást megelőző korábbi rendelkezésre (a KKR 28. cikkére) hivatkozik, és kimondja, hogy további értesítésig a korábbi rendelkezés követelményeit kell az útvonal-meghatározások tartalmára irányadónak tekinteni.

⁽²⁷⁾ A KKT 27. cikkének (2) bekezdése.

⁽²⁸⁾ Az előkészítő munkaanyagokban említettek szerint, Prop. 113 L (2009–2010), 10. fejezet, 1. pont.

⁽²⁹⁾ A KKT 8. cikke. A koncessziók pályázati eljárás keretében történő odaítélésének lehetőségét a közlekedésről szóló 1976. évi törvény 1993. június 11-i (a hatálybalépés dátuma: 1994.1.1.) 85. sz. törvénnyel történt módosítása vezette be.

⁽³⁰⁾ A KKR 30. cikkének (1) bekezdése. A Közlekedési Minisztérium jogosult általános iránymutatásokat adni az elektronikus jegy kibocsátási rendszerek használatára vonatkozóan (a KKR 30. cikkének (2) bekezdése). A minisztérium az N-1/2006. sz. körlevelében ilyen iránymutatásokkal szolgált. A körlevélben a Minisztérium úgy határozott, hogy az elektronikus jegy kibocsátási rendszerek tekintetében a következő dokumentum szolgál előírás-ként: a Norvég Közúti Hatóság (norvég nyelven: *Statens Vegvesen*) 206. sz. kézikönyvének 3. része.

⁽¹⁵⁾ A KKT 23. cikke.

⁽¹⁶⁾ A KKT 22. cikkének (3) bekezdése.

⁽¹⁷⁾ A KKT 22. cikkének (4) bekezdése.

⁽¹⁸⁾ A KKT 4. és 6. cikke.

⁽¹⁹⁾ A KKT 4. cikkének (1) bekezdése.

⁽²⁰⁾ A KKT 4. cikkének (2) bekezdése és a KKR I. fejezete.

⁽²¹⁾ A KKT 27. cikkének (1) bekezdése.

⁽²²⁾ A KKT 6. cikkének (1) bekezdése.

3.6 Szerződések

- (36) A koncessziók kiegészítéseként a megyék szerződést is köthetnek a koncessziók kedvezményezettjeivel a közszolgáltatás nyújtásáról. E szerződések formáját a megyék szabadon meghatározhatják ⁽³¹⁾.

3.7 Kompenzáció a koncessziók kedvezményezettjeinek részére

- (37) A megyék felelnek a koncessziók kedvezményezettjeinek kompenzációjáért ⁽³²⁾. Kompenzáció csak a nem nyereséges útvonalakat üzemeltető vállalkozásoknak nyújtható (azaz akkor, amikor a jegyeladásból származó bevételek nem fedezik a szolgáltatás költségét).
- (38) A norvég hatóságok szerint a KKT 22. cikke értelmében a megye köteles kompenzálni az üzemeltetőket a saját térségében létrehozni vagy fenntartani kívánt nem nyereséges útvonalakon nyújtott személyszállítási szolgáltatásért ⁽³³⁾. A megyék maguk dönthetnek arról, milyen formában kompenzálják a koncessziók kedvezményezettjeit; a KKT és a KKR ennek módjára vonatkozóan nem tartalmaz konkrét előírást.
- (39) A Hatóság elfogadja, hogy a KKT 22. cikkének értelmezése szerint kompenzáció nyújtható a közszolgáltatás jegyeladásból származó összeggel csökkentett költségének fedezésére (mértányos nyereség megengedett), valamint hogy az ezt meghaladó kompenzáció nem alapozható a KKT-ra.

⁽³¹⁾ A KKT 22. cikkének (5) bekezdése. Ilyen szerződésre példa az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveisbussene között 1997-ben létrejött, alább hivatkozott megállapodás.

⁽³²⁾ A KKT 22. cikkének (1) bekezdése.

⁽³³⁾ A norvég hatóságok az eljárást megindító határozathoz fűzött észrevételeikben megerősítették ezt, és a jogi szakirodalomra (*Norsk Lovkommentar*) hivatkozva kifejtették, hogy az előző rendelkezés – a közlekedésről szóló 1976. évi törvény 24a. cikke – hasonlóan értelmezendő. E tekintetben a közlekedésről szóló 1976. évi törvényhez tartozó *Norsk Lovkommentar* (elérhető a következő címen: <http://www.rettsdata.no/> [hozzáférés csak előfizetőknek]) a 43. fejezésben az alábbiakat mondja a kompenzáció kérdéséről (norvég nyelven): „I rutetransporten vil det dog ofte være aktuelt å pålegge utøver en større rutetjeneste som sammenholdt med de takster som godkjennes, ikke gir et forsvarlig økonomisk grunnlag. I slike tilfeller kan plikten bare opprettholdes dersom det ytes tilskudd, jf. § 24 a.” A Hatóság fordítása: „A menetrend szerinti közlekedés esetében azonban gyakran indokolt előírni a személyszállítási szolgáltatók számára olyan átfogóbb szolgáltatás nyújtását, amelyhez a meghatározott legmagasabb árakat figyelembe véve nem fűződik erőteljes pénzügyi érdekesség. Ilyen körülmények között a közszolgáltatási kötelezettség csak kompenzáció ellenében tartható fenn; vö. a 24a. cikkel.”

4. TOVÁBBI ELŐZMÉNYEK – A TÖMEGKÖZLEKEDÉSRE VONATKOZÓ, EGT-MEGÁLLAPODÁST MEGELŐZŐ JOGSZABÁLY – A KÖZLEKEDÉSRŐL SZÓLÓ 1976. ÉVI TÖRVÉNY

4.1 Bevezetés

- (40) Az eljárást megindító határozatra válaszul a norvég hatóságok további információkkal szolgáltak a helyi menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásokért járó kompenzációk rendszerének előzményeiről.

4.2 A helyi menetrend szerinti személyszállítás központosított állami irányítása

- (41) A norvég hatóságok kifejtették, hogy a közlekedésről szóló 1976. évi törvény ⁽³⁴⁾ hatálybalépésekor az állam (a Közlekedési Minisztérium) felelt a helyi menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásokért. Az egyes megyékben állami közlekedési szervek irányították a helyi menetrend szerinti személyszállítást.

4.3 Decentralizációs folyamat

4.3.1 Bevezetés

- (42) Röviddel a közlekedésről szóló 1976. évi törvény hatálybalépését követően decentralizációs folyamat indult. 1979. január 1-jétől a Közlekedési Minisztérium saját hatásköreit a megyékre ruházhatta. Ezzel egy időben az állami közlekedési szerveket megyei közigazgatási szervekké alakították.
- (43) 1981-ben, a közlekedésről szóló 1976. évi törvény 24a. cikkel történő kiegészítését követően az állam a megyéknek nyújtott forrásokkal átruházhatta azokra a helyi menetrend szerinti személyszállítás finanszírozásának feladatát ⁽³⁵⁾. Oslóban a 24a. cikket 1983-tól kell alkalmazni, Oslo (megyei jogú) városa ⁽³⁶⁾ ugyanis ekkor részesült először ilyen forrásokban.

4.3.2 Az 1980. évi rendelet

- (44) A decentralizációs folyamat további fontos lépése volt a helyi menetrend szerinti személyszállítás biztosításáért nyújtott kompenzációról szóló 1980. december 19-i rendelet (a továbbiakban: az 1980. évi rendelet). Az 1980. évi rendelet 1. cikke kimondja, hogy a helyi menetrend szerinti személyszállítás finanszírozása a megye feladata. A 3. cikk értelmében a kompenzáció összegét az elfogadott viteldíjak és kedvezmények alapján becsült bevétel és az ésszerű költségek közötti különbözetet alapul véve évente határozzák meg.

⁽³⁴⁾ 1976. június 4-i 63. sz. törvény (a hatálybalépés dátuma: 1977.7.1.). 2003. január 1-től a KKT lépett a helyébe.

⁽³⁵⁾ Lásd a közlekedésről szóló 1976. évi törvény módosítását előkészítő munkaanyagokat – Ot.prp. nr. 16 (1980–81), 2. oldal.

⁽³⁶⁾ Oslo városa egyszerre megye és város is. A továbbiakban Oslo városaként említjük.

(45) Az 1980. évi rendelet ezenfelül szabályokat ír elő az ellenőrzésre és az információkhoz való hozzáférésre vonatkozóan, valamint pontosan meghatározza egyrészt a Közlekedési Minisztérium és másrészt a megyék szerepét. A 7. cikk jogalapot biztosít a minisztérium számára a helyi menetrend szerinti személyszállítás kompenzációjával kapcsolatos további szabályok és iránymutatások meghatározására.

4.3.3 Az 1982. évi rendelet, valamint a KS és az NABC közötti fő típusmegállapodás

(46) 1983. január 1-jén az 1980. évi rendeletet egy újonnan hatályba lépő rendelet – a helyi menetrend szerinti személyszállítás biztosításáért járó kompenzációról szóló 1982. december 2-i rendelet (a továbbiakban: az 1982. évi rendelet) – váltotta fel. Az 1982. évi rendelet 4. cikke kötelezi a megyéket arra, hogy megállapodást kössenek a koncessziók kedvezményezettjeivel a menetrend szerinti tömegközlekedés biztosításáért járó kompenzációról. Ennek alapján a KS nevű szervezet (a norvég helyi és regionális hatóságok szövetsége) és az autóbussz-társaságok norvégiai szövetsége (a továbbiakban: az NABC) ⁽³⁷⁾ fő típusmegállapodást (a továbbiakban: a KS és az NABC közötti fő típusmegállapodás), valamint éves kompenzációs típusmegállapodást kötött, amelyeket a megyéknek a menetrend szerinti buszközlekedési szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos megállapodások megkötésekor alkalmazniuk kell. A kompenzáció kiszámítását illetően a típusmegállapodás az 1980. évi rendelet 3. cikkének is alapjául szolgáló elveken alapult. A fő típusmegállapodás egyúttal rendelkezett a tömegközlekedési szolgáltatások és a más kereskedelmi szolgáltatások költségeinek szétválasztásáról.

4.3.4 Az 1985. évi rendelet

(47) A megyék új bevételi rendszerének bevezetésével 1985-ben új rendeletet fogadtak el a helyi személyszállítás kompenzációjáról (a továbbiakban: az 1985. évi rendelet). Az új megyei (és városi) bevételi rendszer értelmében a helyi személyszállítás központi támogatását átalányösszegként nyújtották. Az 1985. évi rendelet középpontjában a Közlekedési Minisztérium és a megyék közötti kapcsolat állt. Az 1985. évi rendelet 1987. január 1-jén hatályát veszítette.

5. A HELYI MENETREND SZERINTI BUSZKÖZLEKEDÉS SZERVEZÉSE OSLOBAN

(48) A fent említettek szerint a helyi menetrend szerinti tömegközlekedési szolgáltatások nyújtásáért a megyék felelnek.

(49) 1994 előtt az oslói tömegközlekedés igazgatása teljes körűen az AS Oslo Sporveier hatáskörébe tartozott ⁽³⁸⁾,

mivel Oslo városa e vállalatra ruházta az oslói tömegközlekedés megtervezésének és biztosításának feladatát ⁽³⁹⁾. Ezzel egyidejűleg az AS Oslo Sporveier az oslói menetrend szerinti buszközlekedés nagy részét ⁽⁴⁰⁾ biztosító belső osztályt működtetett ⁽⁴¹⁾. Ezt a tevékenységet 1992. november 16-án odaítélt területi koncesszió alapján végezték, amelynek értelmében az AS Oslo Sporveier a teljes oslói hálózaton nyújthatott menetrend szerinti buszközlekedési szolgáltatásokat, feltéve, hogy más útvonal-specifikus koncessziót nem adtak ki.

(50) A koncesszió – visszamenőleges hatállyal – 1990. január 1-jétől tízéves időszakra szólt.

(51) 1994 óta az AS Oslo Sporveier a közszolgáltatási hatáskörön kívül csekély jelentőségű kirándulóbusz-szolgáltatásokat is nyújt.

(52) 1997. április 23-án a buszokért felelős osztály és annak csekély jelentőségű kirándulóbusz-szolgáltatásokat nyújtó részlege kivált az AS Oslo Sporveierből, és egy újonnan alakult vállalat, az AS Sporveibussene irányítása alá került. Azóta a helyi menetrend szerinti buszközlekedést az AS Oslo Sporveier részére odaítélt koncesszióknak megfelelően az AS Sporveibussene biztosítja.

(53) A vállalatok 1997. április 23-án – 1997. január 1-jéig visszamenőleges hatályú – szállítási megállapodást kötöttek (a továbbiakban: a szállítási megállapodás). A szállítási megállapodás a meglévő koncesszió lejártáig (azaz 1999. december 31-ig) lett volna érvényes, ugyanakkor az AS Oslo Sporveier területi koncessziójának megújítása esetén évente egy évre automatikusan meghosszabbodott. A szállítási megállapodás értelmében az AS Sporveibussene átvállalta az AS Oslo Sporveier közszolgáltatási feladatait, és e szolgáltatásokért közvetlen éves kompenzációban részesült az AS Oslo Sporveier részéről.

(54) A területi koncessziót 2001. szeptember 20-án – visszamenőleges hatállyal 2000. január 1-jétől – további 10 évre megújították.

⁽³⁷⁾ Norvég nyelven: Norsk Rutebilerforbund.

⁽³⁸⁾ 1934 óta az AS Oslo Sporveier lényegében Oslo város kizárólagos tulajdonában áll (98,8 %-os tulajdonrész). A norvég hatóságok közölték, hogy 2002-ben Oslo városa megvásárolta a fennmaradó részvényeket, és így az AS Oslo Sporveier kizárólagos tulajdonosa lett.

⁽³⁹⁾ A norvég hatóságok szerint Oslo városa a közösségi buszközlekedés AS Oslo Sporveier általi végrehajtásához kapcsolódó valamennyi kereskedelmi jelentőséggel bíró kérdésben érintett volt, ideértve a leányvállalatokkal (például: AS Sporveibussene) vagy más harmadik felekkel kötött megállapodások/szerződések pénzügyi vonatkozásait is. Oslo városa az AS Oslo Sporveier igazgatótanácsa révén működött közre.

⁽⁴⁰⁾ Három további szolgáltató, az ING. M.O. Schøyens Bilcentraler A/S, a Norgesbuss AS/Oslo és a Follo Busstrafikk A/S szintén rendelkezett menetrend szerinti buszközlekedésre szóló koncesszióval néhány meghatározott oslói útvonalon. A Norgesbuss AS/Oslo 1996-ban felvásárolta a Follo Busstrafikk A/S-t, amellyel átvette annak koncesszióit is.

⁽⁴¹⁾ Az AS Oslo Sporveier ezenfelül további, többek között metró-, villamos- és kompjáratok üzemeltetéséért felelős osztályokkal is rendelkezett.

- (55) 2001-ben Oslo városa úgy határozott, hogy pályázatot ír ki az oslói menetrend szerinti buszközlekedésre. Ennek alapján a menetrend szerinti buszközlekedésre 2003 és 2008 között öt egymást követő tételben hirdettek meg közbeszerzési eljárást. Az egyes szerződések a kapcsolódó pályázati kiírást követő évben léptek hatályba. Az utolsó tételre 2007-ben írták ki a közbeszerzési eljárást, és az utolsó szerződés 2008. március 30-án lépett hatályba.
- (56) Maradványelvűsége miatt a területi koncesszió hatálya a korábban az általa érintett útvonalak fokozatos pályázatra bocsátásával együtt csökkent. Az AS Oslo Sporveiernek odaítélt területi koncesszió 2008. március 30-án ezért (miután az oslói menetrend szerinti buszközlekedést teljes körűen pályázatra bocsátották) érvényét veszítette. A koncesszió lejártával a szállítási megállapodás is megszűnt.
- (57) A fentiekben említettek szerint 1997-ben az AS Sporveisbussene átvette az AS Oslo Sporveiertől a csekély jelentőségű kirándulóbusz-szolgáltatásokat nyújtó részleget.
- (58) 2003-ban az AS Sporveisbussene létrehozta Nexus Trafikk AS nevű leányvállalatát, hogy részt vehessen az oslói menetrend szerinti buszközlekedési útvonalak üzemeltetésére kiírt pályázatokban. 2005-ben az AS Sporveisbussene felvásárolta a repülőtéri gyorsjáratok és a regionális buszközlekedés terén érdekelt Arctic Express AS vállalatot és Lavprisexpressen.no nevű leányvállalatát. 2006-ban a kirándulóbusz-részleg kivált az AS Sporveisbussene vállalatból, és az AS Sporveisbussene kizárólagos tulajdonában lévő új vállalat, a Sporveisbussenes Turbiler AS irányítása alá került.
- (59) 2006. július 1. és 2007. január 1. között átszervezték az oslói tömegközlekedés igazgatását. AS Oslo Sporveier (a továbbiakban: az új AS Oslo Sporveier) néven új vállalat jött létre. A korábbi AS Oslo Sporveier nevet váltott, és új neve Kollektivtransportproduksjon AS (a továbbiakban: KTP) lett. A korábbi AS Oslo Sporveier igazgatási feladatait az új AS Oslo Sporveierre ruházták át.
- (60) A KTP megtartotta az AS Oslo Sporveier operatív részét, valamint az AS Sporveisbussene feletti tulajdonjogot. Utóbbi vállalat három leányvállalattal rendelkező anyavállalattá alakult. A három leányvállalatot átnevezték (Nexus Trafikk AS helyett Unibuss AS, Sporveisbussenes Turbiler AS helyett Unibuss Tur AS és Arctic Express AS helyett Unibuss Ekspress AS).
- (61) 2009-ben az AS Sporveisbussene és az Unibuss AS egyesült. Ez a vállalat Unibuss AS néven, anyavállalatként folytatta tevékenységét, megtartva az Unibuss Tur AS és az Unibuss Ekspress AS feletti tulajdonjogot.
- (62) A fent említettek szerint Oslo városa köteles kompenzálni a saját térségében létrehozni vagy fenntartani kíván közszolgáltatásokat nyújtó üzemeltetőket ⁽⁴²⁾.
- (63) Oslóban a busz-, a villamos-, a metró- és a kompiüzemeltetők által egyaránt alkalmazandó közös jegy kibocsátási rendszer működik. A közszolgáltatók nem felelnek a jegy kibocsátási rendszerért. A jegy kibocsátási rendszer a KTP (a korábbi AS Oslo Sporveier) felelőssége, és a jegyárakat Oslo városa ellenőrzi.
- (64) A koncessziók kedvezményezettje megtarthatja a menetrend szerinti buszközlekedés üzemeltetéséből származó jegybevételt ⁽⁴³⁾. Ha a jegyekből származó bevétel nem elegendő a szolgáltatásnyújtás költségének fedezésére, a koncessziók kedvezményezettje közszolgáltatásért járó kompenzációt kaphat Oslo városától.
- (65) Oslóban az 1980-as évektől a szerződések pályázatra bocsátásáig a közvetlenül odaítélt szerződések keretében nyújtott kompenzáció összegét az alábbiakban ismertetett eljárás szerint határozták meg. Lényegében a szóban forgó közszolgáltatás nyújtásának becsült költsége és a jegyeladásból származó bevétel közötti különbséget Oslo városa és a koncessziók kedvezményezettje határozta meg ⁽⁴⁴⁾. Erre Oslo város általános költségvetési eljárásának keretében került sor. A norvég hatóságok szerint a költségvetési eljárás a következőképpen írható le:

Január/február	A városi önkormányzat (Byrådet) határoz a következő évre vonatkozó költségvetési keretről.
Március	Az önkormányzati osztályokat és vállalatokat tájékoztatják a költségvetési keretről, valamint a költségvetési javaslatok benyújtásának határidejéről.
Március/április	Az önkormányzati vállalatok kidolgozzák a következő évre szóló költségvetést.
Május	Az önkormányzati osztályok és vállalatok benyújtják a korábbi évek bevételein és kiadásain, a tevékenységszinten, a költségvetési kereten, valamint a jövőben várható költségváltozásokra és hatékonyságnövekedésre vonatkozó feltételezéseken alapuló költségvetési javaslatukat.

6. A KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGÉRT JÁRÓ KOMPENZÁCIÓ OSLÓBAN

6.1 Közigazgatási gyakorlat

- (62) A fent említettek szerint Oslo városa köteles kompenzálni a saját térségében létrehozni vagy fenntartani kíván közszolgáltatásokat nyújtó üzemeltetőket ⁽⁴²⁾.

⁽⁴²⁾ A KKT 22. cikke.

⁽⁴³⁾ A saját buszokon történő közvetlen jegyeladásból származó összes bevétel, valamint az AS Oslo Sporveier, a Stor-Oslo Lokaltrafikk (a Ruter AS, az oslói helyi menetrend szerinti közlekedésért felelős állami vállalat elődje) és a Norges Statsbaner AS (a norvég vasúti közlekedésért felelős állami vállalat) jegybevételeiből származó részesedés.

⁽⁴⁴⁾ 1983 óta a közlekedésről szóló 1976. évi törvény 24a. cikke, az 1982. évi rendelet, valamint a KS és az NABC közötti fő típusmegállapodás alapján. A norvég hatóságok kifejtették, hogy a gyakorlat a KKT 2003. január 1-jei hatálybalépését követően annak 22. cikke alapján lényegében változatlan maradt.

Június/augusztus	Az osztályok/vállalatok és a felelős kormányzati egység egyeztetést folytatnak a költségvetés és az abban érintett tevékenységek pontosítása érdekében.
Szeptember	A városi önkormányzat kihirdeti a költségvetési javaslatot.
Október	A városi tanács (Bystyret) megvizsgálja a költségvetés egyes részeit.
Október/november	A városi önkormányzat javaslatot tesz a felülvizsgált költségvetésre.
December	A városi tanács jóváhagyja a költségvetést.

- (66) A költségvetési javaslatok (és a városi tanáccsal folytatott költségvetési egyeztetések során felmerült lehetséges módosítások) alapján a kompenzációt költségvetési határozatok útján ítélték oda az egyes határozatokban foglalt bizonyos feltételezések – azaz például bizonyos hatékonyságnövekedés elérése vagy az előző évben nyújtott közlekedési közszolgáltatás fenntartása – mellett. A határozatok ezenfelül bizonyos célokat is megneveztek többek között a nyújtott személyszállítási szolgáltatások volumene és az egy útra jutó költségek tekintetében.
- (67) A kompenzáció összegét a korábbi években felmerült és a hatékonyságnövekedést, valamint a norvég fogyasztói árindex, a fizetések, az adók, illetve a törvények és jogszabályok költségeket érintő változásait figyelembe véve kiigazított költségek alapján határozták meg.
- (68) A norvég hatóságok szerint az AS Oslo Sporveier által végzett közszolgáltatási és kereskedelmi tevékenységekre (azaz a kirándulóbusz-szolgáltatásra) külön számlákat vezettek. Emellett a közszolgáltatásokért járó éves kompenzáció számításakor az AS Oslo Sporveier kereskedelmi tevékenységeit nem vették figyelembe.
- (69) A norvég hatóságok szerint az 1997-ben kötött és az utolsó közszolgáltatási szerződés pályázatra bocsátásával, illetve a területi koncesszió lejártával 2008. március 30-án megszűnt szállítási megállapodás értelmében a kompenzáció kiszámítására a fent ismertetett elvekkel összhangban évente került sor.
- (70) A közszolgáltatásért járó kompenzációt ennél fogva ugyanezen eljárással összhangban határozták meg. Ennek összegét a közszolgáltatási költségek és bevételek közötti különbözet alapján számították ki, a vizsgált időszak egészére vonatkozóan kiigazítva a már említett korrekciós tényezőkkel. A közszolgáltatási és a kereskedelmi tevékenységekre külön számlákat vezettek.

6.2 A közszolgáltatás jövedelmezősége

- (71) Az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveibussene buszokkal kapcsolatos tevékenysége éves eredményeinek

a norvég hatóságok által benyújtott áttekintése szerint az 1994 és 2008 közötti időszakban a vállalatok 0,49 %-os éves átlagos nyereséget értek el. Ez az érték ugyanakkor 2005-től kezdve magában foglalja a kereskedelmi tevékenységekből származó bevételeket. Az 1994 és 2005 közötti időszakban, amelyre vonatkozóan a norvég hatóságok által benyújtott adatok kizárólag a közszolgáltatókhoz kapcsolódnak, az éves átlagos megtérülés mértéke 1,98 % volt ⁽⁴⁵⁾.

6.3 Minőségi bonus/malus rendszer bevezetése

- (72) Amint azt fent említettük, Oslóban a helyi menetrend szerinti buszközlekedést 1997 óta az AS Oslo Sporveier részére odaítélt koncesszióknak megfelelően az AS Sporveibussene biztosítja. Az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveibussene között ezenkívül szállítási megállapodás jött létre. A norvég hatóságok kifejtették, hogy a szállítási megállapodás bevezette az AS Oslo Sporveier által kidolgozandó új modell tervét, amelynek keretében fel kellene mérni a buszszolgáltatások minőségét. Olyan modellt kívántak találni, amely minőségi buszközlekedési szolgáltatások nyújtására ösztönözné az AS Sporveibussene vállalatot. A szállítási megállapodás előírta, hogy a rendszert legkésőbb 2008. január 1-jéig kell bevezetni.
- (73) 2004-ben elfogadták a bonus/malus rendszer konkrét modelljét ⁽⁴⁶⁾. Ennek értelmében az AS Sporveibussene teljesítményét a következő kritériumok mentén értékelik: i. általános fogyasztói elégedettség, ii. pontosság, iii. biztonság- és kényelemszint, valamint iv. a buszvezető készséges viselkedése. A fogyasztói elégedettséget felmérések alapján vizsgálják. A pontosságot objektív adatok alapján mérik fel.
- (74) Az AS Oslo Sporveier 2004-ben 3,9 millió NOK összegű minőségi jutalmat ítélt meg az AS Sporveibussene részére. Ez az AS Sporveibussene adott évi bevétele (483,5 millió NOK) 0,8 %-ának felel meg. A norvég hatóságok kifejtették, hogy a minőségi jutalmat a méltányos nyereség részének tekintik. A norvég hatóságok további minőségi jutalmak kifizetéséről nem értesítették a Hatóságot.

6.4 Csoporton belüli szolgáltatások és a közös költségek elosztása

- (75) A norvég hatóságok szerint az AS Oslo Sporveiernek csak korlátozott mértékben kellett hozzájárulnia az AS Sporveibussene által üzemeltetett kereskedelmi buszszolgáltatásokhoz. A legtöbb csoporton belüli szolgáltatás cseréjére az AS Oslo Sporveier csoport leányvállalatai között került sor.
- (76) 1994 óta a csoport tagjai elsősorban a csoporthoz tartozó vállalatok közötti megállapodások alapján

⁽⁴⁵⁾ A Hatóság számítása.

⁽⁴⁶⁾ A rendszer leírása azon jegyzőkönyv mellékletében olvasható, amely részletesen meghatározza azt a buszszolgáltatásokért járó kompenzációt, amelyre az AS Sporveibussene 2004-ben jogosult volt.

nyújtottak egymásnak szolgáltatásokat. A szolgáltatások költségét a piaci árak függvényében határozták meg, amennyiben a szolgáltatásnyújtásban külső vállalatok is részt vettek. A külső szolgáltatók által nyújtott szolgáltatások körébe tartozott többek között: dízelolaj, motorolaj és fagyálló folyadék közös beszerzése, buszok bérbeadása, ingatlan bérlete magánvállalatoktól stb. E szolgáltatások belső ára az állandó költségek arányos részét, valamint adott esetben az igazgatási díjak fedezésére szolgáló további költségeket is magában foglalta.

- (77) Az AS Oslo Sporveier által az AS Sporveisbussene és leányvállalatai részére vagy a leányvállalatok között nyújtott csoporton belüli szolgáltatásokat illetően a norvég hatóságok kifejtették, hogy az ilyen szolgáltatásokért fizetett ár a tényleges költségeken (például buszok és járművezetők bérlete konkrét alkalmakra, buszok takarítása) vagy a felhasznált mennyiségen (személyazonosító igazolványok kiállítása), illetve a nyújtott szolgáltatás összetett jellegétől függően akár a ráfordított óraszám alapján. A tényleges ár a szolgáltatás költségét, azaz a határköltségeket, a külső/hatékonyagsnövelő hatásokat, valamint az állandó költségek és a nyereség arányos részét foglalta magában. A norvég hatóságok közölték, hogy ezek a költségalapú árak megegyeznek a piaci árakkal.
- (78) A fent említettek szerint az AS Sporveisbussene 2003-ban létrehozta Nexus Trafikk AS nevű leányvállalatát, hogy részt vehessen az oslói menetrend szerinti busz-közlekedési szolgáltatások nyújtására kiírt pályázatokban. A leányvállalat létrehozásával olyan helyzet állt elő, amelyben – tekintettel arra, hogy mindketten buszszolgáltatásokat nyújtottak – a vállalatok (az AS Sporveisbussene és a Nexus Trafikk AS) egyes közös költségeket együtt viseltek. A norvég hatóságok kifejtették, hogy ennek nyomán a két vállalat új rendszert vezetett be az (új) közös költségek elosztására. Az új rendszert 2004 óta alkalmazzák. Ennek értelmében a közös költségeket, például az informatikai és kommunikációs infrastruktúra költségeit, az általános PR-költségeket, egyes vállalati alkalmazottak, az általános szerződésekhöz kapcsolódó tanácsadási szolgáltatások, a könyvvizsgálati, nyugdíj-, biztosítási, számviteli és bérszámfejtési szolgáltatások költségeit a csoport valamennyi érintett vállalata saját forgalma bizonyos hányadának erejéig viseli. Az említett állandó költségek számítási módszere az összes közös költség éves költségvetési eljárás keretében történő megállapításán alapul. Ezt követően ezeket a költségeket összegzik, és az általános állandó költség becslést mértek meg meghatározásához az így kapott közös költség összegét elosztják az AS Sporveisbussene és leányvállalatai összes forgalmával. Az egyes vállalatokra vonatkozóan a költségvetésben foglalt állandó költségek összegének fedeznie kell a teljes költségvetésben szereplő közös költségeket. Az állandó költség mértéke 2004-ben [...] ⁽⁴⁷⁾ %, 2005-ben és 2006-ban [...] ⁽⁴⁸⁾ %, 2007-ben és 2008-ban pedig [...] ⁽⁴⁹⁾ % volt.

⁽⁴⁷⁾ A pontos érték a titoktartási kötelezettség hatálya alá esik. Ez az érték 2 és 7 % közötti.

⁽⁴⁸⁾ A pontos érték a titoktartási kötelezettség hatálya alá esik. Ez az érték 2 és 7 % közötti.

⁽⁴⁹⁾ A pontos érték a titoktartási kötelezettség hatálya alá esik. Ez az érték 2 és 7 % közötti.

7. A 2004. ÁPRILIS 2-I TŐKEINJEKCIÓ

7.1 A panasz

- (79) A panaszos azt állítja, hogy az AS Oslo Sporveier 2004-ben 41 499 000 NOK új tőkét fizetett az AS Sporveisbussene részére, valamint hogy ez az ügylet állami támogatást tartalmazhatott, mivel egyetlen piaci magánbefektető sem juttatott volna tőkét egy veszteséges vállalatnak. A panaszos ezenkívül felveti a kérdést, hogy a tőkeinjekcióra versenypiacon végzett új tevékenységek finanszírozása érdekében került-e sor.
- (80) A norvég hatóságok megerősítették, hogy Oslo városa 2004. április 2-án új tőkét juttatott az Oslo Sporveier csoportnak, valamint hogy ez az intézkedés a csoport nyugdíjalapjához (Oslo Sporveiers Pensjonskasse) ⁽⁵⁰⁾ való egyszeri hozzájárulást jelentett, amely a meglévő nyugdíjszámlákon keletkezett forráshiány pótlására szolgált. A tőkeinjekció AS Sporveisbussene részére juttatott összege 111 760 000 NOK volt. A norvég hatóságok ezenkívül kifejtették, hogy a tőkeinjekcióval egy időben az AS Sporveisbussene módosította a jövőbeli nyugdíj-kötelezettségek becslése céljából alkalmazott számviteli elveket, aminek következtében 2004-től e kötelezettségeket elszámolták a vállalati számlákban ⁽⁵¹⁾.
- (81) A norvég hatóságok által benyújtott információk alapján a Hatóság csak úgy tudja értelmezni a panaszos Hatósággal folytatott levelezésében említett 41 499 000 NOK összegű juttatást, hogy a panaszos összevetette az AS Sporveisbussene 2003. és 2004. évi számláit, majd a 81 millió NOK-ból (2004. évi összes tőke) levont 39 501 000 NOK-t (2003. évi összes tőke). Ebben a határozatban a Hatóság az AS Sporveisbussene

⁽⁵⁰⁾ Az Oslo Sporveiers Pensjonskasse az Oslo Sporveier csoport alkalmazottainak nyugdíjalapja volt. A 2004. évi tőkeinjekció az Oslo Sporvognsdrift AS (az oslói villamosszolgáltatások nyújtásáért felelős vállalat), az Oslo T-banedrift AS (az oslói metrószolgáltatások nyújtásáért felelős vállalat), az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveisbussene nyugdíj-kötelezettségeihez kapcsolódó tőkehiány fedezésére szolgált.

⁽⁵¹⁾ A norvég hatóságok kifejtették, hogy a 2004. évi tőkeinjekciót megelőzően az AS Sporveisbussene nyugdíj-kötelezettségeinek nyilvántartását az úgynevezett „folyósó megoldás” keretében végezte. E számviteli módszer alkalmazásával a vállalat a kiszámított nyugdíj-kötelezettségekben történt kiigazításokat tízéves időszak alatt amortizálja. A „folyósó megoldás” azon a feltételezésen alapul, hogy a hosszú távú feltételezések és a tényleges helyzet között minden évben eltérések keletkeznek, és hogy idővel ezek a különbségek kiegyenlítődnek. 2004-ben a norvég hatóságok úgy határoztak, hogy módosítják a nyugdíj-kötelezettségek nyilvántartására alkalmazott számviteli módszert. Éves kiigazításokra került sor, amelyek a számlákban magukban foglalták a feltételezett átlagos foglalkoztatási időszak során felmerült összes költséget. Ennek következtében az AS Sporveisbussene 2004-ben 80 934 000 NOK tőkecsökkenést könyvelt el (az „estimativik” tétel keretében), ami a számviteli módszer említett változását tükrözi. E változások eredményeképpen megnőtt a mérlegben elszámolt kötelezettségek összege, és ennek megfelelő mértékben csökkent a vállalat saját tőkéje. A számviteli elvek e módosítása nem érintette a nyugdíjalap tőkehiányának ellensúlyozásához szükséges tőke összegét, sokkal inkább magyarázza az AS Sporveisbussene számláiban 2003 és 2004 között bekövetkezett, a panasz tárgyát képező egyes változásokat.

nyugdíj-kötelezettségeinek fedezésére nyújtott, 111 760 000 NOK összegű tényleges tőkeinjekciót vizsgálja (szemben a panaszos által említett 41 499 000 NOK-val).

- (82) A norvég hatóságok ismertették e tőkeinjekció indokait, amely az AS Sporveisbussene nyugdíj-kötelezettségeihez kapcsolódott. Ezen indokok összefoglalása az alábbiakban olvasható.

7.2 Az AS Oslo Sporveier csoport nyugdíjalapjának hiánya az 1990-es évek közepén és a megnövelt éves kompenzáció

- (83) A norvég helyi hatóságok – és az ezek tulajdonában vagy irányítása alatt álló vállalatok – kötelesek voltak munkavállalók részére a 67 éves korban történő nyugdíjazáskor kapott végső fizetésük 70 vagy 66 %-ával megegyező indexált nyugdíjat biztosítani⁽⁵²⁾.
- (84) Az 1990-es évek közepére világossá vált, hogy az Oslo Sporveier csoport nyugdíjalapja tőkehiánnyal küzd. A tőkehiány több év alatt halmozódott fel, mivel a nyugdíjalapba fizetett biztosítási díjak összege nem tükrözte megfelelően az olyan tényezők nyomán megnövekedett nyugdíj-kötelezettségeket, mint a munkavállalók fizetésének emelkedése, a magasabb várható élettartam, a rokkantság várható mértékének változásai stb. A norvég Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (*Kredittilsynet*) szerint az AS Oslo Sporveier nyugdíjalapja 1995. december 31-én mindössze 46,9 %-os fedezettel rendelkezett. A 95 %-nál alacsonyabb fedezetű városi nyugdíjalapokat évente legalább 1,5 %-kal növelni kell⁽⁵³⁾. Tulajdonosként Oslo városának jogszabályi kötelessége volt az Oslo Sporveier csoport tőkehiányának pótlása⁽⁵⁴⁾. Az 1996. december 23-i határozat értelmében ezért az AS Oslo Sporveiernek tervet kellett benyújtania a hiány pótlásának módjára vonatkozóan. Ennek eredményeképpen olyan fizetési terv kidolgozására került sor, amelynek célja a hiány 2020-ig történő megszüntetése volt. Ezt a tervet a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete 1997. július 9-én jóváhagyta.
- (85) A fizetési tervvel összhangban Oslo városa a magasabb biztosítási díjak fedezése érdekében megnövelte a közszolgáltatásért járó éves kompenzáció összegét.

7.3 Tőkeinjekció az Oslo Sporveiers Pensjonskasse javára

- (86) A norvég hatóságok szerint Oslo városa 2003-ban úgy határozott, hogy egyszeri kifizetéssel pótolja az Oslo

Sporveier csoport nyugdíjalapjánál kialakult hiányt. Ennek nyomán 2004. április 2-án az AS Oslo Sporveier az összes folyó hiány fedezése céljából 802,5 millió NOK összegű tőkét⁽⁵⁵⁾ juttatott az Oslo Sporveiers Pensjonskasse részére⁽⁵⁶⁾. A tőkeinjekció az Oslo Sporvogndrift AS, az Oslo T-banedrift AS, az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveisbussene alkalmazottjaihoz kapcsolódó nyugdíj-kötelezettségek alulfinanszírozását ellensúlyozta.

- (87) A norvég hatóságok ismertették, hogy noha Oslo városát törvény kötelezte az Oslo Sporveier csoport tőkehiányának pótlására, ezt nem kellett volna egy összegben végrehajtania: azért választotta ezt a megoldást, mert az a meglévő amortizációs terv követésénél költséghatékonyabb volt. A tőkehiány törlesztésére évente leírt összeg meghaladta az azonos méretű banki hitel törlesztésének költségét. Az egyszeri kifizetés ezenfelül a becslések szerint hozzávetőleg 160 millió NOK megtakarítást eredményezett volna a működési költségvetésben, és 60 millió NOK-val csökkentette volna a csoport éves nyugdíjköltségeit.
- (88) A 802,5 millió NOK-ból 111 760 000 NOK az AS Sporveisbussene nyugdíj-kötelezettségeit fedezte. A norvég hatóságok szerint az AS Oslo Sporveier ennek teljes összegét közvetlenül az Oslo Sporveiers Pensjonskasse részére fizette ki, és azt nem juttatta el készpénzben az AS Sporveisbussene vállalatnak. Az AS Sporveisbussene 2004-re vonatkozó éves elszámolásában a 111 760 000 NOK összegű nyugdíjtámogatást új részvénytőke juttatásaként könyvelték el.

7.4 A kirándulóbusz-szolgáltatásokban érintett alkalmazottakhoz kapcsolódó nyugdíj-kötelezettségek alulfinanszírozása

- (89) A norvég hatóságok szerint az AS Sporveisbussene részére juttatott tőkeinjekció egy része az 1994 (a kirándulóbusz-szolgáltatások indulása) és 1997. január 1-je közötti időszakban a kirándulóbusz-szolgáltatásokban érintett alkalmazottakhoz kapcsolódó nyugdíj-kötelezettségeket fedezte.
- (90) A norvég hatóságok által benyújtott számítások értelmében a tőkeinjekció teljes összegéből hozzávetőleg 430 300 NOK a kirándulóbuszokat üzemeltető részleg nyugdíj-kötelezettségeinek alulfinanszírozásához kapcsolódott.

7.5 A nyugdíjalapokat felváltó Vital Forsikring ASA

- (91) A 111 760 000 NOK kifizetésével az AS Sporveisbusseneinek lehetősége nyílt arra, hogy nyugdíjalapját az Oslo

⁽⁵²⁾ Tekintettel arra, hogy a norvég nemzeti biztosítási rendszer 40 és 50 % közötti alapnyugdíjat biztosít, a fennmaradó részt nyugdíjalapok vagy életbiztosító társaságok révén a munkáltató nyújtotta. Az Oslo Sporveier csoport saját nyugdíjalapját a biztosításról szóló 2005. június 10-i 44. sz. törvény 7. fejezetével összhangban városi nyugdíjalapként hozta létre (Oslo Sporveiers Pensjonskasse).

⁽⁵³⁾ 1993. február 19-i 117. sz. rendelet, 28 A. szakasz.

⁽⁵⁴⁾ E köteletség teljesítésének elmulasztása jogi következményekkel járhatott volna az Oslo Sporveier csoportra; a csoportot többek között fizetéképtelenné nyilváníthatták volna.

⁽⁵⁵⁾ Ebből 800 millió NOK-t Oslo városa fizetett ki.

⁽⁵⁶⁾ Az Oslo Sporveiers Pensjonskasse részére 711 980 000 NOK-t fizettek ki (ebből 90 519 282 NOK [a 802,5 millió NOK teljes összeg 14,1 %-a] foglalkoztatási adó volt).

Sporveiers Pensjonskassétól a Vital Forsikring ASA életbiztosító társasághoz helyezze át. Ez a változás 2004. június 1-jén lépett hatályba. Az akkor alkalmazandó norvég jog értelmében a hiány fedezésére szolgáló valamennyi díjat maradéktalanul meg kellett fizetni, mielőtt az AS Sporveisbussene nyugdíj-kötelezettségeit valamelyik alaptól egy másikhoz helyezhette volna át⁽⁵⁷⁾.

8. AZ OSLO SPORVEIER CSOPORT ADÓZTATÁSA

8.1 A panaszos állításai

- (92) A panaszos szerint az AS Oslo Sporveier kedvezőtlen adóügyi pozícióját kihasználva csökkentette az AS Sporveisbussene adóterheit. Az Oslo Sporveier csoporton belüli kedvező adózási feltételeket kihasználva elkerülhették a teljesen vagy részben versenyalapú piacon elért nyereség után esedékes adó megfizetését. Ez a panasz a jelek szerint azon alapul, hogy az AS Sporveisbussene a 2000–2004 közötti időszakban hozzávetőleg 54 796 000 NOK adózás előtti nyereség mellett mindössze 2 027 000 NOK adóköteles nyereséget vallott be.
- (93) A norvég hatóságok, valamint a Hatóság véleménye szerint is úgy tűnik, hogy a panaszos az azonos csoporthoz tartozó vállalatok közötti hozzájárulásokra (csoporton belüli hozzájárulásra) vonatkozó adózási szabályokra hivatkozik. Állítása szerint az AS Sporveisbussene nyeresége egy részét átruházta, így az érintett összeg tekintetében elkerülte a nyereségadó megfizetését.

8.2 A norvég adótörvény vonatkozó rendelkezései

- (94) A norvég adótörvény⁽⁵⁸⁾ értelmében az azonos csoporthoz tartozó vállalatok önálló jogalanyként adóznak; alapesetben a vállalatok csoportjai adózási célból nem konszolidálhatók, azaz egy vállalat kizárólag saját veszteségeit írhatja le, és csak saját nyeresége után köteles adót fizetni.
- (95) Bizonyos feltételek esetén azonban az adózási szabályok lehetővé teszik, hogy egy vállalat a csoport valamely másik vállalata részére nyújtott egyszálalú tőke-hozzájárulást adóköteles nyereségéből „csoporton belüli hozzájárulásként” leírja.
- (96) Csoporton belüli hozzájárulás akkor megengedett⁽⁵⁹⁾, ha a hozzájárulást nyújtó és a kedvezményezett vállalat azonos csoporthoz tartozó korlátozott felelősségű vállalat⁽⁶⁰⁾ ⁽⁶¹⁾. Mindemellett az anyavállalatnak 90 %-ot

meghaladó tulajdonrészrel kell rendelkeznie a leányvállalatban, valamint a szavazati jogok ezzel megegyező arányát is birtokolnia kell⁽⁶²⁾. A norvég hatóságok kifejtették, hogy ezeket a követelményeket azon pénzügyi év végén kell teljesíteni, amelyben a csoporton belüli hozzájárulás történt.

- (97) A hozzájárulást nyújtó és a kedvezményezett vállalatoknak éves adóbevallásuk részeként az erre szolgáló formanyomtatványokat hiánytalanul kitöltve és benyújtva be kell vallaniuk ezeket a hozzájárulásokat az adóhatóságoknak.
- (98) A csoporton belüli hozzájárulás magában foglalhat pénzbeli, forgótőke- és más pénzügyi hozzájárulásokat⁽⁶³⁾.
- (99) A csoporton belüli hozzájárulást az azt nyújtó vállalat adóköteles nyeresége összegének erejéig leírhatja⁽⁶⁴⁾. Ha egy vállalat az adóköteles nyereségét meghaladó összegű csoporton belüli hozzájárulást nyújt, a többlétrészt nem írhatja le⁽⁶⁵⁾. A kedvezményezett vállalatot ezzel szemben a csoporton belüli hozzájárulás tekintetében adófizetési kötelezettség terheli⁽⁶⁶⁾, a nem leírható többlet azonban a kedvezményezett vállalatnál nem minősül adóköteles nyereségnek. A hozzájárulás a kedvezményezett vállalatnál abban az évben minősül bevételnek, amelyben az azt nyújtó vállalat saját adómegegyeztetésében az adóköteles nyereségét leírja. Amennyiben a hozzájárulás felhasználható a veszteségek ellensúlyozására, a korábbi évek veszteségeit

⁽⁶²⁾ Az adótörvény 10-4. cikkének (1) bekezdése.

⁽⁶³⁾ A tényleges kifizetésnek nem feltétlenül kell a nyereségszerzés évében történnie, feltéve, hogy azt későbbi időpontban valós vagyónátruházás formájában végrehajtják. Ennek megfelelően elegendő, ha a hozzájárulást nyújtó vállalat feltétlenül kötelezettséget vállal a hozzájárulás teljesítésére.

⁽⁶⁴⁾ Az adótörvény 10-2. cikkének (1) bekezdése.

⁽⁶⁵⁾ Az adótörvény 10-3. cikkének (1) bekezdése. A norvég hatóságok kifejtették, hogy az anyavállalat hozzájárulást nyújthat valamely leányvállalata részére ugyanabban az évben, amikor a leányvállalat az anyavállalatnak csoporton belüli hozzájárulást nyújt. A két hozzájárulás külön ügyletek minősül, és adózási szempontból külön elbírálás alá esik; lásd a Norvég Adóigazgatóság 22/05. sz. előzetes döntését, amely a következő címen érhető el (norvég nyelven): <http://www.skatteetaten.no/Templates/Bindende/Forhandsuttalelse.aspx?id=28885>. Ebből következik, hogy bizonyos feltételek esetén megvalósítható a csoporton belüli hozzájárulás és az adózási célú konszolidáció anélkül, hogy a hozzájárulást nyújtó nettó saját tőkéje módosulna. Ez történne akkor, ha az anyavállalat legalább a leányvállalata adóköteles nyereségével megegyező mértékű adóvesztést könyvelne el. A leányvállalat hozzájárulást nyújthatna az anyavállalatnak, és ez után levonást igényelhetne. Az anyavállalat a kapott hozzájárulást saját adóvesztésével ellensúlyozhatná. Ezzel egyidejűleg az anyavállalat a saját részéről külön csoporton belüli hozzájárulást nyújthat a leányvállalatnak. Ez utóbbi csoporton belüli hozzájárulás után a leányvállalatot nem terhelné adófizetési kötelezettség, mivel az anyavállalatnak saját adóvesztései miatt nem állna módjában levonni azt. A két csoporton belüli hozzájárulás a gyakorlatban azt jelentené, hogy a leányvállalat nettó saját tőkéjének csökkentése nélkül nullára csökkenti az adóalapját.

⁽⁶⁶⁾ Az adótörvény 10-3. cikkének (1) bekezdése.

⁽⁵⁷⁾ Az 1988. június 6-i 39. sz. (hatályon kívül helyezett) törvény 8c-11. cikke a 8c-10. cikk (1) és (3) bekezdésével együtt.

⁽⁵⁸⁾ Az adózásról szóló 1999. március 26-i 14. sz. törvény 2-2. cikke.

⁽⁵⁹⁾ Az adótörvény 10-2–10-4. cikke.

⁽⁶⁰⁾ Az adótörvény 10-1. cikke értelmében a csoporton belüli hozzájárulásokra vonatkozó szabályokat a következőkre kell alkalmazni: „aksjeselskap, allmennaksjeselskap samt likestilt selskap og sammenslutning”.

⁽⁶¹⁾ Az 1997. június 13-i 44. sz. törvény értelmében, 1-3. és 1-4. cikk.

is ideértve. Ezenfelül teljesülniük kell a korlátolt felelősségű társaság osztalékszámolására vonatkozó követelményeknek ⁽⁶⁷⁾.

- (100) A norvég hatóságok kifejtették, hogy a csoporton belüli hozzájárulásra vonatkozó szabályok a norvég nyereségadó hatálya alá tartozó valamennyi vállalati jogalanyra kivétel nélkül alkalmazandók. E szabályok alkalmazásához semmiféle kormányzati engedély vagy állami szerv általi hasonló beleegyezés nem szükséges. A szabályok alkalmazása attól sem függ, hogy a csoport irányítását belföldi vagy külföldi, illetve állami vagy magántulajdonban álló jogalany látja el.

8.3 A csoporton belüli hozzájárulásra vonatkozó szabályok indokolása

- (101) A norvég hatóságok kifejtették, hogy e szabályok célja, hogy i. a csoportba szerveződő vállalatok és ii. a több vállalkozást egyetlen vállalkozásként működtető vállalatok számára hasonló adózási feltételeket és ezek között adósemlegességet biztosítsanak. Ezt a célt azáltal érik el, hogy lehetővé teszik a vállalatcsoportok számára az egyik (vagy több) vállalatuk által elszenvedett veszteségeknek az ugyanahhoz a csoporthoz tartozó más vállalatok nyereségével történő ellensúlyozását, ezáltal a gyakorlatban azt, hogy a csoport konszolidált nettó adóköteles nyeresége alapján adózzon. A norvég hatóságok közölték, hogy a csoporton belüli hozzájárulásra vonatkozó szabályok soha nem azt a célt szolgálták, hogy a vállalatok tulajdonosától vagy az általuk folytatott tevékenységek típusától függően egyes vállalkozások számára előnyöket biztosítsanak.

8.4 A csoporton belüli hozzájárulásra vonatkozó szabályok alkalmazása az Oslo Sporveier csoportnál

- (102) A norvég hatóságok kifejtették, hogy az AS Sporveibussene 2000-ben 4 068 000 NOK, 2001-ben pedig 8 365 000 NOK összegű csoporton belüli hozzájárulást nyújtott az AS Oslo Sporveier részére, míg a 2002–2004 közötti időszakban adóveszteségek miatt nem történt hozzájárulás ⁽⁶⁸⁾.

9. A NORVÉG HATÓSÁGOK ÉSZREVÉTELEI AZ ELJÁRÁST MEGINDÍTÓ HATÁROZATTAL KAPCSOLATBAN

9.1 Részletesebb tényszerű információk és az Asplan Viak-jelentés

- (103) Az eljárást megindító határozathoz fűzött észrevételeikben a norvég hatóságok a hivatalos vizsgálat tárgyát

⁽⁶⁷⁾ Az adótörvény 10-2. cikkének (1) bekezdése.

⁽⁶⁸⁾ A norvég hatóságok megerősítették, hogy a 2000–2004 közötti időszakban nem történt az AS Sporveibussenét érintő kölcsönös hozzájárulás.

képező intézkedések értékelése szempontjából további fontos tényszerű információkkal szolgáltak. Ezeket az információkat a fenti szakaszok tartalmazzák.

- (104) Mindezen kívül a norvég hatóságok benyújtották a Hatóságnak az AS Sporveibussene 1999. és 2002. évi hatékonyságáról szóló, a norvég hatóságok megbízásából az Asplan Viak AS független tanácsadó cég által készített, 2012. május 25-i jelentést (a továbbiakban: az Asplan Viak-jelentés) ⁽⁶⁹⁾. A jelentésben az Asplan Viak AS összevetette az AS Sporveibussene költségeit más norvég menetrend szerinti buszszolgáltatók költségeivel. A jelentés megállapítja, hogy 1999-ben és a 2002-ben az AS Sporveibussene költségei megegyeztek egy menetrend szerinti buszközlekedési szolgáltatásokat nyújtó, tipikus, jól működő és megfelelően felszerelt norvégiai vállalat költségeivel, vagy azoknál alacsonyabbak voltak ⁽⁷⁰⁾.

- (105) A norvég hatóságok tájékoztatták a Hatóságot a kereskedelmi buszszolgáltatások pénzügyi életképességéről. Az 1998. évi 29 000 NOK összegű kisebb hiány kivételével ezek a szolgáltatások 1994. évi indulásuk óta nyereségesek. A norvég hatóságok ezenkívül benyújtották a Hatóságnak az AS Sporveibussene által üzemeltetett kereskedelmi buszszolgáltatásokra vonatkozó, 2003. évi stratégiai dokumentumot (a továbbiakban: a 2003. évi stratégiai dokumentum), amelyben a 2003-ra előirányzott cél 1,5 millió NOK bruttó (az állandó költségek levonása előtti) nyereség és 14,1 millió NOK forgalom elérése volt.

9.2 Jogi érvek

9.2.1 Program

- (106) A norvég hatóságok fenntartják, hogy az oslói helyi menetrend szerinti buszközlekedés finanszírozására a KKT és a KKR szerinti támogatási program alapján kerül sor.
- (107) Egyrészt hangsúlyozzák, hogy a KKT pontosan meghatározza, hogy a 22. cikke értelmében milyen célra adható támogatás – kompenzáció kizárólag a megye megbízásából kért menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatások nyújtása során keletkező veszteség fedezésére ítélt meg. E tekintetben a norvég hatóságok úgy érvelnek, hogy a szóban forgó intézkedés eltér az Európai Bizottság által az *Åland Industrihus* ügyben ⁽⁷¹⁾ vizsgált finnországi intézkedéstől.

⁽⁶⁹⁾ „Standard cost calculation for the scheduled bus operations of AS Sporveibussene (Az AS Sporveibussene menetrend szerinti buszszolgáltatásaira vonatkozó szabványos költségszámítás)”, az Asplan Viak AS 2012. május 5-i jelentése, a norvég hatóságok 2012. június 4-i leveléhez (eseményszám: 636738) 13. mellékletként csatolva.

⁽⁷⁰⁾ Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy az Asplan Viak-jelentés megállapításai ellenére a norvég hatóságok az eljárást megindító határozathoz fűzött észrevételeikben nem érveltek amellett, hogy az AS Sporveibussene részére nyújtott kompenzáció megfelel az Altmark-ítéletben foglalt feltételeknek; az értékelést lásd alább.

⁽⁷¹⁾ SA.21654 (ex NN-69/2007 és C-6/2008) *Åland Industrihus kereskedelmi célú állami ingatlan ügy*, HL L 125., 2012.5.12., 33. o. A határozat ellen a Törvényszéknél fellebbeztek (lásd a T-212/12. sz. ügyet).

- (108) Másrészt hangsúlyozzák, hogy Oslo városnak a közszolgáltatásért járó kompenzáció kiszámításával kapcsolatos mérlegelési jogkörét a KKR szerinti nemzeti iránymutatások korlátozzák. A norvég hatóságok úgy érvelnek, hogy a megyei mérlegelési jogkör ilyen kormányzati korlátozása alátámasztja azt a következtetést, hogy a kompenzációt támogatási program alapján nyújtják. A kompenzáció nagyrészt állami (és nem megyei) forrásokból származik, a Közlekedési Minisztérium pedig i. iránymutatásokat adhat az útvonal-meghatározások tartalmára és közzétételére vonatkozóan, ii. jogosult a viteldíjak jóváhagyására, iii. nemzeti szintű kedvezményeket állapít meg, iv. iránymutatásokat adhat a jegy kibocsátási rendszer használatára vonatkozóan és v. jogosult a menetrend szerinti személyszállítás általános feltételeinek jóváhagyására.
- (109) Végül pedig a norvég hatóságok kifejtik, hogy az oslói következetes közigazgatási gyakorlat igazolja, hogy a támogatást program keretében fizették ki.

9.2.2 A minőségi bonus/malus rendszer

- (110) A norvég hatóságok úgy érvelnek, hogy a minőségi bonus/malus rendszer az oslói helyi menetrend szerinti buszközlekedés biztosításáért járó általános közszolgáltatási célú kompenzáció részét képezi, és ezért az a támogatási program szerves része. Hozzáteszik, hogy a 2004-ben kifizetett jutalom összege 3,9 millió NOK volt, amely az AS Sporveisbussene adott évi bevétele (483,5 millió NOK) 0,8 %-ának felel meg. Ezt követően közlik, hogy az összeg mindenesetre az AS Sporveisbussene méltányos nyereségének részét képezi.

9.2.3 A közös költségek elosztása és csoporton belüli szolgáltatások

- (111) A Hatóság értelmezése szerint a norvég hatóságok a benyújtott információk alapján azt állítják, hogy a közös költségek elosztása és a csoporton belüli szolgáltatások kifizetése nem érint állami támogatást, mivel a csoporthoz tartozó vállalatok közötti és kisebb mértékben a csoport vállalatai és az AS Oslo Sporveier közötti ügyletek rendes kereskedelmi feltételeken és elveken alapulnak.

9.2.4 A kereskedelmi tevékenységeket célzó tőkeinjekció

- (112) A norvég hatóságok úgy érvelnek, hogy a 2004. évi tőkeinjekciónak a közszolgáltatási hatáskörön kívül eső, kizárólag kereskedelmi tevékenységekhez kapcsolódó nyugdíjköltségek fedezésére szolgáló, hozzávetőleg 430 300 NOK összegű része (a kereskedelmi tevékenységeket célzó tőkeinjekció) nem minősül állami támogatásnak, hanem a piaccgazdasági befektető elvével

összhangban álló piaci feltételek mellett végrehajtott befektetés. Ebben az összefüggésben a norvég hatóságok hangsúlyozzák, hogy az eljárást megindító határozatban ismertetett tényekkel szemben ⁽⁷²⁾ Oslo városa valójában 2002-ben, tehát a 2004. évi tőkeinjekciót megelőzően vált az AS Oslo Sporveier kizárólagos tulajdonosává. A norvég hatóságok ezenfelül tájékoztatták a Hatóságot a kereskedelmi buszszolgáltatások pénzügyi életképességéről. Az 1998. évi 29 000 NOK összegű kisebb hiány kivételével ezek a szolgáltatások 1994. évi indulásuk óta nyereségesek. A kereskedelmi buszszolgáltatásokra vonatkozó 2003. évi stratégiai dokumentum szerint a 2003-ra előirányzott cél 1,5 millió NOK bruttó (az állandó költségek levonása előtti) nyereség és 14,1 millió NOK forgalom elérése volt. Ennek alapján, valamint a Hatóság által az eljárást megindító határozatban ismertetett piaccgazdasági befektetői próbára ⁽⁷³⁾ hivatkozva a norvég hatóságok úgy vélik, hogy a kereskedelmi tevékenységeket célzó tőkeinjekció összességében kedvezőbb volt a vállalat felszámolásánál és ugyanakkora összeg másutt történő befektetésénél, mivel a felszámolással járó magas költségek jóval meghaladnák a tőkeinjekció költségét.

- (113) Az eljárást megindító határozattal kapcsolatos észrevételeikben a norvég hatóságok ezenkívül kifejtik, hogy a közszolgáltatási tevékenységekben részt vevő munkatársak, valamint a kereskedelmi tevékenységekben részt vevő munkatársak egyazon jogalany alkalmazásában álltak, és ugyanazon nyugdíjalap tagjai voltak. A norvég jog értelmében valamely nyugdíjalap hiányának fedezésekor ezenfelül tilos az adott nyugdíjalap egyes tagjainak kizárása. A norvég hatóságok szerint ez alátámasztja azt az állítást, hogy egy hasonló helyzetben lévő magánbefektetőnek ugyanakkora tőkeemelést kellett volna végrehajtania.

- (114) A norvég hatóságok úgy vélik, hogy a kereskedelmi tevékenységeket célzó tőkeinjekció nem minősül állami támogatásnak, mivel nem haladja meg a csekély összegű támogatásra vonatkozó küszöbértéket.

9.2.5 Az Oslo Sporveier csoport adóztatása

- (115) A norvég hatóságok által benyújtott észrevételekből az következik, hogy a csoporton belüli hozzájárulásra vonatkozó szabályok mindenféle állami támogatást kizárnak, mivel ezek a szabályok valamennyi Norvégiában letelepedett és a csoporton belül adózási célú konszolidációt megvalósítani kívánó vállalatra alkalmazandók.

⁽⁷²⁾ Az eljárást megindító határozat meghozatalának időpontjában a Hatóság rendelkezésére álló információkból az derült ki, hogy Oslo városa 2006 júliusáig nem vált az AS Oslo Sporveier kizárólagos tulajdonosává (lásd az eljárást megindító határozat 27. lábjegyzetét). Az eljárást megindító határozathoz fűzött észrevételeikben a norvég hatóságok pontosították, hogy Oslo városa valójában 2002-ben vásárolta meg a kisebbségi részvényesek részességét.

⁽⁷³⁾ Lásd az eljárást megindító határozat (103)–(108), és különösen (105) preambulumbekzdését.

9.2.6 Összeegyeztethető támogatás

- (116) A norvég hatóságok úgy érvelnek, hogy a közszolgáltatás nyújtásáért járó kompenzáció nem vezetett túlkompenzációhoz, és ezért az EGT-megállapodás 49. cikke értelmében összeegyeztethetőnek minősül.

10. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (117) A Hatósághoz két érdekelt fél, a panaszos (Konkurren.no AS), valamint a panaszos testvérvállalata, a Risdal Touring AS részéről érkeztek észrevételek.
- (118) A panaszos a Hatóságnak és az EFTA-Bíróságnak benyújtott dokumentumokra hivatkozik, amelyekben ismertette a szóban forgó üggyel kapcsolatos álláspontját. A panaszos kifogásolja, hogy a Hatóság i. szinte kizárólag a norvég hatóságok által informális úton szolgáltatott információkat veszi figyelembe, ii. különválasztja a panaszos által két különböző ügyben meghatározott intézkedéseket, és iii. állítólagosan megtagadja a panaszostól az ügy aktáihoz való nyilvános hozzáférést. A panaszos kétségbe vonja, hogy a Hatóság pártatlan és teljes körű vizsgálatot kíván folytatni.
- (119) A Risdal Touring AS a panaszossal azonos vállalatcsoporthoz tartozik. A vállalat osztja a panaszos által felvetett aggályokat. Különösen sajnálatosnak tartja a Hatóság azon állítólagos döntését, hogy megtagadja az ügy aktájához való nyilvános hozzáférést, valamint kifogásolja a szóban forgó ügghöz kapcsolódó hosszadalmas eljárást. A vállalat hangsúlyozza, hogy e körülmények miatt megkérdőjelezhető, hogy a Hatóság pártatlan és teljes körű vizsgálatot kíván folytatni.

II. ÉRTÉKELÉS

1. AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

- (120) Az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének szövege a következő:

„Ha e megállapodás másként nem rendelkezik, összeegyeztethetetlen az e megállapodásban foglaltak érvényesülésével az EK-tagállamok vagy az EFTA-államok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzíja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a Szerződő Felek közötti kereskedelmet.”

- (121) A Hatóság egyrésztől megvizsgálja, hogy a csoportos adózási intézkedés érint-e állami támogatást.
- (122) A Hatóság másrésztől megvizsgálja a kereskedelmi tevékenységeket célzó tőkeinjekció állami támogatás jellegét. A fent ismertetettek szerint a tőkeinjekció átfogóbb

intézkedés része (a 2004. évi tőkeinjekcióé, amely a nyugdíjszámlák alulfinanszírozottságát hivatott orvosolni). A 2004. évi tőkeinjekció fennmaradó részével ellentétben ugyanakkor a kereskedelmi tevékenységeket célzó tőkeinjekció nem közszolgáltatási költségeket fedezett, azaz az AS Sporveisbussene kereskedelmi ágánál dolgozó alkalmazottak alulfinanszírozott nyugdíjszámláinak fedezésére szolgált. Annak felméréséhez, hogy a 2004. évi tőkeinjekció két része állami támogatásnak minősül-e, ezek között – a vizsgálatuk alapjául szolgáló eltérő jogalap miatt – különbséget kell tenni. Ennélfogva, míg a közszolgáltatásért járó kompenzációs intézkedések értékelésére az Európai Bíróság (a továbbiakban: a Bíróság) *Altmark*-ügyben hozott ítélete⁽⁷⁴⁾ alapján kerül sor, a nem közszolgáltatásért járó kompenzációt képező intézkedések értékelése nem ezeken az elveken alapul.

- (123) A Hatóság harmadrésztől megvizsgálja, hogy az éves kompenzáció és a közszolgáltatási célú tőkeinjekció állami támogatásnak minősül-e.

1.1 Az Oslo Sporveier csoport adóztatása

- (124) A panaszos azt állította, hogy az AS Oslo Sporveier kedvezőtlen adóügyi pozícióját kihasználva csökkentette az AS Sporveisbussene adóterheit. A Hatóság megítélése szerint a panaszos az azonos vállalatcsoporthoz tartozó vállalatok közötti hozzájárulásokra (csoporton belüli hozzájárulásra) vonatkozó adózási szabályokra hivatkozik.
- (125) A Hatóság megállapítja, hogy ezek a szabályok az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveisbussene esetében is alkalmazandók, mivel utóbbi az előbbi kizárólagos tulajdonban álló leányvállalata. A hozzájárulások csoporton belüli elosztásával ezért elvben az AS Oslo Sporveier és bármely leányvállalata is ellensúlyozhatja az adóköteles nyereséget.

- (126) A Hatóság rámutat arra, hogy a panaszos a jelek szerint a norvégiai általános társasági adózási szabályok alkalmazandóságát vitatja. A Hatóság megállapítja, hogy a panaszos nem állította, valamint azt alátámasztó információkat sem nyújtott be, hogy a vonatkozó adózási szabályok megfogalmazásából következően egyes adott vállalatoknak állami támogatás nyújtható.

- (127) Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében valamely intézkedés szelektív jellegének meghatározása érdekében indokolt megvizsgálni, hogy egy adott jogrendszer keretében az említett intézkedés bizonyos vállalkozások számára előnyt jelent-e más, hasonló jogi és ténybeli helyzetben lévő vállalkozásokkal szemben⁽⁷⁵⁾. Ennélfogva előfordulhat, hogy egy adott nemzeti adórendszer

⁽⁷⁴⁾ C-280/00. sz. *Altmark*-ügy, EBHT 2003., I-7747. o.

⁽⁷⁵⁾ Lásd többek között a következőket: C-409/00. sz. *Spanyolország kontra Bizottság* ügy, EBHT 2003., I-1487. o., 47. pont; C-88/03. sz. *Portugália kontra Bizottság* ügy, EBHT 2006., I-7115. o., 54. pont.

annak ellenére sem foglal magában állami támogatást, hogy nem egyezik meg egy adott EGT-állam általános társaságiadó-rendszerével.

- (128) Az érintett hozzájárulásokat illetően az egy csoporthoz tartozó vállalatok jogi és ténybeli helyzete nem egyezik meg a csoporton kívüli vállalatok helyzetével. Amennyiben egy anyavállalat hozzájárulást nyújt leányvállalatának, csökkentve ezáltal adóköteles nyereségét, e hozzájárulás célja nem az egyik fél nyereségének maximalizálása a másik fél kárára, hanem mindössze hasonló adózási feltételeket biztosít – a több vállalkozást üzemeltető vállalat mintájára –, valamint szavatolja a csoportba szerveződő vállalatok és a több vállalkozást üzemeltető vállalat közötti adósemlegességet.
- (129) A Hatóságnak az állami támogatási szabályoknak a vállalkozások közvetlen adóztatásával kapcsolatos intézkedésekre történő alkalmazására vonatkozó iránymutatásai 3.1. szakaszában hangsúlyozottak szerint az állami támogatási szabályok nem korlátozzák az EFTA-államok azon hatáskörét, hogy az általuk legmegfelelőbbnek ítélt gazdaságpolitikát folytassák, és különösen, hogy az adóterheket saját belátásuk szerint osszák meg az egyes termelési tényezők között.
- (130) A Hatóság egyetért a norvég hatóságokkal abban, hogy az intézkedést valóban bármely Norvégiában letelepedett és a társasági nyereségadó hatálya alá tartozó vállalkozás, többek között a norvég leányvállalattal rendelkező külföldi vállalatok is igénybe vehetik. A korlátolt felelősségű társaság alapítására vonatkozó törvényi tőkekövetelmény, azaz a vizsgálati időszak alatt 100 000 NOK lehetővé tette egy adott vállalat számára, hogy Norvégiában egy második vállalatot, ennél fogva vállalatcsoportot hozzon létre. Önálló vállalat ennek következtében jelentős tőkeforrások nélkül is alapíthatott csoportot. Az ilyen program lehetséges kedvezményezettjeinek köre ezért igen széles, célja pedig az, hogy a vállalat méretétől vagy szerkezetétől függetlenül hasonló adózási feltételeket biztosítson.
- (131) A fentiek alapján a Hatóság úgy véli, hogy az adóköteles nyereség csoporton belüli hozzájárulás révén történő ellensúlyozása nem biztosítana gazdasági előnyt az AS Sporveisbussene számára, ha az az adólevonás igénybevételének feltételeként köteles lenne a csoport egy másik vállalata részére – az ilyen módon elért adóalap-csökkenéssel megegyező összegű – hozzájárulást nyújtani. Ez az adózási feltétel ezért az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerint nem képez állami támogatást.

1.2 A kereskedelmi tevékenységeket célzó tőkeinjekció

1.2.1 Csekély összegű támogatás

- (132) Amint azt a fentiekben kifejtettük, a 2004. évi tőkeinjekcióból hozzávetőleg 430 300 NOK a jelek szerint a kirándulóbuszokat üzemeltető részleg alulfinanszírozott nyugdíjszámláihoz kapcsolódott. Mivel a tőkeinjekció e része nem közszolgáltatási költségeket érint, azt nem az *Altmark*-ítélet alapján értékeljük.
- (133) A Szerződés 87. (az EUMSZ jelenlegi 107.) és 88. (az EUMSZ jelenlegi 108.) cikkének a de minimis támogatásokra való alkalmazásáról szóló 2006. december 15-i 1998/2006/EK bizottsági rendelet ⁽⁷⁶⁾ ebben az ügyben nem alkalmazandó. A hozzávetőleg 430 300 NOK a közszolgáltatás költségeinek fedezésére kifizetett 111 760 000 NOK teljes összegbe tartozott, ezért annak szerves részét képezi. Nem tekinthető tehát önálló intézkedésnek, amely eleget tesz a *de minimis* támogatásról szóló rendelet feltételeinek ⁽⁷⁷⁾.
- (134) Ezenfelül, amint azt a rendelet 2. cikkének (2) bekezdése kimondja, „[a]mennyiben egy támogatási program keretében nyújtott támogatás teljes összege túllépi e felső határt (200 000 EUR vagy a közúti szállítási ágazatban 100 000 EUR), az esetben a támogatás összege nem mentesíthető e rendelet alapján még az említett felső határt meg nem haladó rész esetében sem. Ilyen esetben e támogatási intézkedés vonatkozásában nem igényelhető mentesítés e rendelet alapján sem annak odaítélésekor, sem pedig későbbi időpontban” ⁽⁷⁸⁾.

1.2.2 A piaczgazdasági befektető elve

- (135) Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében a Hatóságnak meg kell állapítania, hogy a kedvezményezett vállalkozás, az AS Sporveisbussene olyan gazdasági előnyhöz jutott, amelyre rendes piaci körülmények között nem lett volna

⁽⁷⁶⁾ HL L 379., 2006.12.28., 5. o., a szöveg az EGT-megállapodás XV. mellékletének 1ea) pontjában szerepel.

⁽⁷⁷⁾ Lásd a következőket: A Bizottság 2005. szeptember 21-i határozata az autonóm Bolzano tartomány (Olaszország) által a 192/1997 sz. jogosulatlanul alkalmazott állami támogatási rendszerről (HL L 383., 2006.12.28., 1. o., (129)–(133) bekezdés); a Bizottság 2011. július 27-i határozata a szarvasmarhaféléket érintő fertőző szivacsos agyvelőbántalmak (TSE) szűrővizsgálatának finanszírozásához Belgium által nyújtott állami támogatásról (HL L 274., 2011.10.19., 36. o.), 6. rész, 1. cikk, (133) bekezdés.

⁽⁷⁸⁾ E tekintetben ki kell emelni, hogy az érintett tőkeinjekció időpontjában hatályos *de minimis* támogatásról szóló rendelet az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a csekély összegű (de minimis) támogatásokra való alkalmazásáról szóló 2001. január 12-i 69/2001/EK bizottsági rendelet volt. Ez a rendelet azonban a szállítási ágazatra nem vonatkozott. Az 1998/2006/EK bizottsági rendelet 5. cikkének (1) bekezdése szerint „[...] [e]zt a rendeletet alkalmazni kell a hatálybalépése előtt odaítélt azon támogatásokra, amelyeket a szállítási ágazatban tevékenykedő vállalkozásoknak [...] nyújtottak [...]”.

- módja⁽⁷⁹⁾. Ennek során a Hatóságnak a piacgazdasági befektetői próbát⁽⁸⁰⁾ kell alkalmaznia, amely lényegében azt jelenti, hogy minden olyan esetben állami támogatás nyújtása történik, amikor az állam olyan forrásokat biztosít egy vállalkozás számára, amelyeket rendes körülmények között egy hagyományos kereskedelmi kritériumokat alkalmazó és más társadalmi, politikai vagy jótékonyági szempontot figyelmen kívül hagyó magánbefektető nem nyújtana⁽⁸¹⁾.
- (136) Emlékeztetni kell arra, hogy a kezdeti amortizációs tervet a norvég Pénzügyi Felügyeleti Hatóság azon határozata nyomán dolgozták ki, amelyben felkérte az AS Oslo Sporveier a nyugdíjalapját érintő hiány pótlására. Ez azt jelentette, hogy az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveisbussene tulajdonosainak orvosolniuk kellett vállalkozásuk tőkehiányát, vagy azt kockáztatták, hogy vállalatuk fizetéképtelenné válik.
- (137) Annak értékelésekor, hogy a tőkeinjekciót magánbefektető számára elfogadható feltételekkel hajtották-e végre, a Hatóság rámutat arra, hogy egy hasonló helyzetben lévő magánbefektető – azaz aki azon lehetőségek közül választhat, hogy a) új tőkét injektál a vállalatba vagy b) felszámolja a vállalatot és ugyanazt az összeget máshol fekteti be, csak akkor választaná az a) eljárást, ha az mindent összevetve a b) eljárásnál jövedelmezőbb. Ez azt jelenti, hogy a piacgazdasági befektető kritériumának való megfelelés céljából nem elegendő a „legolcsóbb” megoldást választani, hanem igazolni kell e „legolcsóbb megoldás” árának a jövőbeni elfogadható mértékű megtérülését is.
- (79) C-39/94. sz. *SFEI kontra La Poste* ügy, EBHT 1996., I-3547. o., 60. pont.
- (80) Ezt az elvet a Hatóság iránymutatásának VI. része ismerteti, amely a közszolgálati ellentételezésre, az állami tulajdonú vállalatokra és az állami vállalatoknak nyújtott támogatásokra, valamint az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezésekre a feldolgozóiparban működő állami közvállalkozásokra való alkalmazására vonatkozó szabályokat foglalja magában.
- (81) Vö. például a következővel: Jacobs főtanácsnok indítványa, C-278/92., C-279/92. és C-280/92. sz. *Spanyolország Kontra Bizottság* egyesített ügyek, EBHT 1994., I-4103. o., 28. pont. Lásd még a következőket: 40/85. sz. *Belgium kontra Bizottság (Boch)* ügy, EBHT 1986., 2321. o., 13. pont.; C-301/87. sz. *Franciaország kontra Bizottság (Boussac)* ügy, EBHT 1990., I-307. o., 39–40. pont; C-303/88. sz. *Olaszország kontra Bizottság (Lanerossi)* ügy, EBHT 1991., I-1433. o., 24. pont. Lásd még a Hatóság iránymutatásait az állami támogatás szabályainak a közszolgálati műsorszolgáltatásra történő alkalmazásáról, amelynek 93. pontja a következőképpen szól: „[a] közszolgálati műsorszolgáltatók kereskedelmi tevékenységük végzése során kötelesek betartani a piaci elveket, a kereskedelmi leányvállalataival fenntartott kapcsolataikban pedig betartani a tisztességes verseny elvét. Az EFTA-államok biztosítják, hogy a közszolgálati műsorszolgáltatók betartsák a tisztességes verseny elvét, kereskedelmi beruházásaikat a piaci magánbefektetői elvvel összhangban végezzék, és versenytársaik tekintetében ne alkalmazzanak versenyellenes gyakorlatokat közfinanszírozásuk alapján”.
- (138) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban⁽⁸²⁾ a Hatóság – megfelelő információk, például olyan jövedelmezőségi előrejelzések hiánya miatt, amelyeket magánbefektető készített volna – kétségeinek adott hangot a piacgazdasági befektetői próba alkalmazhatóságát illetően.
- (139) E kérésre válaszolva a norvég hatóságok kifejtették, hogy 2004-ben, a tőkeinjekció időpontjában az AS Sporveisbussene kirándulóbusz-szolgáltatásai 1994. évi indulásuk óta jövedelmezők voltak 1998 kivételével, amikor elenyésző mértékű, 29 000 NOK veszteséget eredményeztek. A 2003 és 2006 közötti kirándulóbusz-szolgáltatásokra vonatkozó, 2003. évi stratégiai dokumentumból az is nyilvánvaló, hogy a cél e szolgáltatások fenntartása, valamint 2003-ban 14,1 millió NOK forgalom és (az állandó költségek levonása előtti) 1,5 millió NOK nyereség elérése volt. Az AS Sporveisbussene felszámolását, vagy a kirándulóbuszokat üzemeltető részleg leválasztását és külön felszámolását Oslo városa az említett részlegre jutó nyugdíj-alulfinanszírozottság fedezéséhez szükséges költségeket jóval meghaladó magas járulékos költségek miatt nem tekinthette ésszerű alternatívának. Tekintettel a nyújtott tőke viszonylag alacsony összegére; arra, hogy az AS Sporveisbussene kirándulóbusz-szolgáltatásai általában jövedelmezők voltak, és hogy az előrejelzések szerint az elkövetkező években is erre lehetett számítani, valamint megfelelően figyelembe véve az ilyen felszámolás magasabb költségeit, egy feltételezett magánbefektető szintén a tőkeinjekció lehetőségét választotta volna.
- (140) A Hatóság ezért azon az állásponton van, hogy a hozzávetőleg 430 300 NOK összegű tőkeinjekciót a piacgazdasági befektető elvével összhangban állónak kell tekinteni. A Hatóság megállapítja, hogy a tőkeinjekció nem biztosított olyan előnyt az AS Sporveisbussene számára, amelyben rendes piaci körülmények között nem részesült volna. Ez az összeg az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerint ezért nem képez állami támogatást.

1.3 Az éves kompenzáció és a közszolgáltatási célú tőkeinjekció

1.3.1 Bevezetés

- (141) Azt a panaszt illetően, amely szerint az AS Oslo Sporveier, az AS Sporveisbussene, az Arctic Express AS és a Sporveisbussenes Turbiler AS között kereszttámogatásra került sor, a Hatóság értelmezése szerint ez az állítás arra

⁽⁸²⁾ (105)–(108) preambulumbekkezdés.

utal, hogy a helyi menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatások nyújtásáért járó éves kompenzáció és a közszolgáltatási célú tőkeinjekció támogatta az Oslo Sporveier csoport kereskedelmi tevékenységeit.

- (142) Nyilvánvaló, hogy kereszt támogatásra (az állami támogatások ellenőrzése alkalmazásában) csak akkor kerülhet sor, ha a kereszt támogatást nyújtó vállalkozás az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásban részesül. A panasz e része tekintetében ezért a Hatóságnak elsőként meg kell vizsgálnia, hogy a finanszírozási intézkedések, azaz i. az éves kompenzáció és ii. a közszolgáltatási célú tőkeinjekció magában foglal-e állami támogatást.

1.3.2 Állami források jelenléte

- (143) Ahhoz, hogy az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak lehessen tekinteni, a támogatást az államnak vagy állami forrásokból kell nyújtani.
- (144) A helyi és regionális hatóságok mindenképp egyaránt az állammal egyenértékűnek minősülnek⁽⁸³⁾. Oslo városa ezért az EGT-megállapodás állami támogatási szabályainak alkalmazásában az állammal egyenértékű.
- (145) A szóban forgó esetben egyértelmű, hogy az állam Oslo város révén az éves kompenzáció formájában 1997-ig támogatást nyújtott az AS Oslo Sporveier részére a menetrend szerinti buszközlekedés biztosításához. Az 1997–2008 közötti időszakot illetően kétségtelen, hogy az AS Oslo Sporveier az éves kompenzációt a szállítási megállapodás feltételei szerint továbbította az AS Sporveibussene részére; a jelek szerint a megállapodás lényegében hivatalos formába öntötte az éves kompenzáció kiszámításának korábbi íratlan közigazgatási gyakorlatát⁽⁸⁴⁾.
- (146) Az AS Sporveibussene részére a nyugdíjalap tőkehiányának fedezésére nyújtott közszolgáltatási célú tőkeinjekciót illetően nem vitatott, hogy az állam – Oslo város révén – 111 760 000 NOK tőke-hozzájárulást biztosított az AS Sporveibussene javára.

⁽⁸³⁾ A tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról szóló 2006/111/EK bizottsági irányelv 2. cikke (HL L 318., 2006.11.17., 17. o.); a szöveg az EGT-megállapodás XV. mellékletének 1a. pontjában szerepel.

⁽⁸⁴⁾ Tekintettel különösen az AS Oslo Sporveier részéről az AS Sporveibussene részére nyújtott 3,9 millió NOK összegű minőségi jutalomra, a Hatóság értelmezése szerint a források állami forrásokból származnak, vagy a kifizetés az államnak tulajdonítható. Mivel Oslo városa az oslói régióban a menetrend szerinti buszközlekedés biztosításához kapcsolódó valamennyi kereskedelmi jelentőséggel bíró kérdésben érintett, és az AS Oslo Sporveier állami vállalat, a Hatóság megállapítja, hogy az ügyletet az államnak kell tulajdonítani, és ezért az az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerint állami forrásokat képez.

- (147) A Hatóság ezért megállapítja, hogy az éves kompenzációt és a közszolgáltatási célú tőkeinjekciót az állam nyújtotta, és azokat állami forrásokból finanszírozta.

1.3.3 Vállalkozás

- (148) Csak a „vállalkozásoknak” biztosított előnyök minősülnek az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak. Jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül vállalkozás minden olyan jogalany, amely gazdasági tevékenységet végez⁽⁸⁵⁾. Ezenfelül a valamely adott piacon áru és szolgáltatás nyújtását magában foglaló bármely tevékenység gazdasági tevékenység⁽⁸⁶⁾.
- (149) Az érintett időszakban (1994–2008) az AS Oslo Sporveier és később az AS Sporveibussene menetrend szerinti buszközlekedési szolgáltatásokat, valamint kirándulóbusz-szolgáltatásokat is nyújtott a norvég piacon. Ennek alapján a Hatóság megállapítja, hogy az érintett időszakban az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveibussene egyaránt vállalkozásként működött.

1.3.4 Gazdasági előny

- (150) Ahhoz, hogy egy intézkedés az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősüljön, előnyöket kell biztosítania egy vállalkozás számára, például azáltal, hogy mentesíti azt a rendszerint a költségvetését terhelő kötelezettség alól.
- (151) A fent említettek szerint az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveibussene részére az oslói buszközlekedési szolgáltatások végzéséért járó éves kompenzáció első látásra a közszolgáltatás nyújtása során felmerült költségek kompenzációja. A közszolgáltatásért járó kompenzáció nem jelent gazdasági előnyt, amennyiben teljesülnek a Bíróság *Altmark*-ügyben hozott ítéletében meghatározott feltételek⁽⁸⁷⁾.
- (152) A közszolgáltatási célú tőkeinjekciót illetően a Hatóság ezenkívül úgy véli, hogy az AS Sporveibussene javára nyújtott tőkeinjekció a nyugdíj-kötelezettségei terén 1997 előtt keletkezett hiány fedezésére szolgált. A jelek szerint a tőkeinjekciót maradéktalanul erre a célra használták fel. Érdemes azt is megjegyezni, hogy noha elszámolásai alapján bizonyos mértékben változott az AS Sporveibussene tőkeereje, az AS Oslo Sporveier a teljes összeget közvetlenül a nyugdíjalap részére fizette ki, és azt nem juttatta el készpénzben az AS Sporveibussenek.

⁽⁸⁵⁾ Az E-5/07. sz. *Private Barnehagers Landsforbund kontra EFTA Felügyeleti Hatóság* ügyben hozott ítélet (EFTA Ct. Rep. 2008., 62. o., 78. pont).

⁽⁸⁶⁾ C-35/96. sz. *Bizottság kontra Olaszország* ügy, EBHT 1998., I-3851. o., 36. pont.

⁽⁸⁷⁾ C-280/00. sz. *Altmark*-ügy, EBHT 2003., I-7747. o. Lásd még a T-289/03. sz. *BUPA* ügyet, EBHT 2008., II-81. o.

- (153) A közszolgáltatási célú tőkeinjekció nem új költségekhez, hanem olyan korábban felhalmozódott költségekhez kapcsolódik, amelyek technikailag nem jelentek meg a vállalat általános elszámolásában. Ezek a kötelezettségek ugyanakkor a nyugdíjalap tőkehiányának pótlására kifizetett tőkeinjekció időpontjában már léteztek. A tőkeinjekció következtésüképpen az Oslo városa által az AS Oslo Sporveier és (az AS Oslo Sporveier közreműködésével) az AS Sporveibussene által nyújtott közszolgáltatás ellenében viselt költség részének tekinthető. A tőkeinjekció helyett Oslo városa magasabb összegű, közszolgáltatásért járó éves kompenzációt is fizethetett volna. A közszolgáltatási célú tőkeinjekció ezért az AS Sporveibussene részére nyújtott, közszolgáltatásért járó kompenzáció szerves részét képezte, amelyet az 1990-es évek közepétől a tőkeinjekció időpontjáig folyósítottak (és amelyet az amortizációs tervvel összhangban 2020-ig nyújtottak volna).
- (154) Az *Altmark*-ügyben hozott ítéletében a Bíróság kimondta, hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció nem minősül állami támogatásnak, amennyiben négy feltétel együttesen teljesül.
- A kedvezményezett vállalkozásnak egyrésztől közszolgáltatási kötelezettséggel kell rendelkeznie, és e kötelezettségeket világosan meg kell határozni.
 - Az ellentételezés kiszámításához alapul vett paramétereket másrésztől objektív és átlátható módon előre meg kell határozni.
 - Az ellentételezés harmadrésztől nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek biztosításához szükséges költség egy része vagy egésze fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve a kapcsolódó elismervényeket és az ésszerű nyereséget.
 - Negyedrésztől és végül, amennyiben a közszolgáltatási kötelezettséget teljesítő vállalkozás nem közbeszerzési eljárás alapján kerül kiválasztásra, melynek keretében az említett szolgáltatásokat a legkisebb költséggel járó módon nyújtani képes ajánlattevőt lehet kiválasztani, a kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján kell meghatározni, melyek egy tipikus, jól működő és megfelelően felszerelt vállalkozásnál felmerülhetnek ⁽⁸⁸⁾.
- (155) A Hatóság elsőként a negyedik feltételt, azaz azt vizsgálja, hogy a kompenzáció ajánlaton vagy egy hatékony és jól működő vállalat költségein alapult.
- (156) Az 1994 előtti időszak óta Oslo városa a menetrend szerinti buszközlekedési szolgáltatásokért éves kompenzációt fizetett az AS Oslo Sporveier részére, amelyet utóbbi 1997-től átadott az AS Sporveibussenének. A területi koncesszió keretében üzemeltetett útvonalak tekintetében ugyanakkor sem az AS Oslo Sporveiert, sem az AS Sporveibussenét nem közbeszerzési eljárás során választották ki. Az Oslo város által az AS Oslo Sporveier részére nyújtott kompenzáció és a később az AS Oslo Sporveier által az AS Sporveibussene részére továbbadott kompenzáció ennél fogva nem közbeszerzésből eredő árakon alapult.
- (157) A norvég hatóságok ezenfelül nem nyújtottak kellően részletes tájékoztatást a Hatóság részére annak ellenőrzéséhez, hogy az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveibussene felmerült költségei megfeleltek-e egy tipikus, jól működő és megfelelően felszerelt vállalkozás költségeinek, valamint a fentiek értelmében nem is állították, hogy ez a feltétel teljesül. A norvég hatóságok által benyújtott Asplan Viak-jelentés a vállalatoknak nyújtott kompenzáció által érintett 15 évből (1994–2008) mindössze két működési évben (1999-ben és 2002-ben) vizsgálta a nyújtott kompenzációt. A Hatóság úgy véli, hogy az *Altmark*-ítélet negyedik feltétele megkívánja annak igazolását, hogy a szóban forgó kompenzációt azon költségek elemzése alapján határozták meg, amelyek egy tipikus, jól működő és megfelelően felszerelt vállalkozásnál a teljes időszak során felmerültek volna. Még ha az Asplan Viak-jelentés elfogadható is annak igazolásaként, hogy az AS Sporveibussene a két adott évben eleget tett e követelménynek, 13 év tekintetében ez továbbra is kérdéses. A Hatóság megítélése szerint ezért az *Altmark*-ítélet negyedik feltétele nem teljesül.
- (158) A fentiek alapján a Hatóság úgy véli, hogy a területi koncesszió alapján Oslóban nyújtott menetrend szerinti buszközlekedési szolgáltatásokat az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveibussene esetében egyaránt az *Altmark*-ítélet negyedik feltételével ellentétes módon biztosították. Következésképpen, mivel ahhoz, hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció ne minősüljön állami támogatásnak, az *Altmark*-ítéletben foglalt feltételeknek együttesen kell teljesülniük ⁽⁸⁹⁾, a Hatóság megállapítja, hogy az éves kompenzáció és annak részeként a közszolgáltatási célú tőkeinjekció gazdasági előnyt biztosít az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveibussene részére.

⁽⁸⁸⁾ C-280/00. sz. *Altmark*-ügy, EBHT 2003., I-7747. o., 89–93. pont.

⁽⁸⁹⁾ C-280/00. sz. *Altmark*-ügy, EBHT 2003., I-7747. o., 94–95. pont.

1.3.5 Bizonyos vállalkozások vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése

- (159) Ahhoz, hogy egy támogatási intézkedés az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősüljön, szelektívnek kell lennie olyan értelemben, hogy bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését előnyben részesíti.
- (160) A Bíróság kimondta, hogy valamely intézkedés szelektív jellegének megállapítása céljából meg kell vizsgálni azt a kérdést, hogy a szóban forgó vállalkozás(ok) az említett intézkedés céljára figyelemmel más vállalkozásokkal hasonló jogi és ténybeli helyzetben van(nak)-e ⁽⁹⁰⁾.
- (161) Ebben az esetben az éves kompenzáció és a közszolgáltatási célú tőkeinjekció más buszközlekedési szolgáltatókat kizárva részesítette előnyben az AS Oslo Sporveier és/vagy az AS Sporveibuszenét. E más buszközlekedési szolgáltatók Norvégiában vagy az EGT területén másutt nyújtanak menetrend szerinti buszközlekedési szolgáltatásokat, és ezért az AS Oslo Sporveierhez és az AS Sporveibuszenéhez hasonló jogi és ténybeli helyzetben voltak. Mindezek miatt a Hatóság megállapítja, hogy e két intézkedés szelektív.

1.3.6 A verseny torzítása és a szerződő felek közötti kereskedelem befolyásolása

- (162) Ahhoz, hogy egy támogatási intézkedés az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősüljön, annak torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és befolyásolnia kell a szerződő felek közötti kereskedelmet. Az EFTA-Bíróság ítélkezési gyakorlata értelmében ehhez a Hatóságnak meg kell vizsgálnia, hogy az ilyen támogatás érintheti-e a kereskedelmet és torzíthatja-e a versenyt ⁽⁹¹⁾.
- (163) Az EGT-megállapodás hatálybalépése előtti időszak óta Norvégiában számos vállalkozás nyújtott Oslóban menetrend szerinti buszszolgáltatásokat. A Hatóság ezért megállapítja, hogy az éves kompenzáció és a közszolgáltatási célú tőkeinjekció azóta torzíthatta a versenyt ⁽⁹²⁾.

- (164) A kereskedelmet érintő hatást és azt illetően, hogy a szóban forgó ügy az oslói helyi buszközlekedési piachoz

kapcsolódik, a Hatóság emlékeztet arra, hogy a szintén regionális buszközlekedési szolgáltatásokat érintő *Altmark*-ítéletben a Bíróság kimondta, hogy:

„az olyan vállalkozásnak nyújtott támogatás, amely csak helyi vagy regionális szállítási szolgáltatásokat nyújt, és a származási államán kívül nem nyújt szállítási szolgáltatásokat, ennek ellenére hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre. ... Így a Szerződés 92. cikke (1) bekezdésének második alkalmazási feltétele, mely szerint a támogatásnak a tagállamok közötti kereskedelmet érintenie kell, nem függ a közlekedési szolgáltatások helyi vagy regionális természetétől vagy az érintett tevékenységi kör fontosságától.” ⁽⁹³⁾

- (165) Ez azt jelenti, hogy még ha – a szóban forgó ügghöz hasonlóan – csak a helyi (oslói) buszközlekedési piac érintett is, az ilyen helyi piacon egy szolgáltató részére nyújtott állami források érinthetik a szerződő felek közötti kereskedelmet ⁽⁹⁴⁾. A Hatóság ennél fogva úgy véli, hogy az éves kompenzáció és a közszolgáltatási célú tőkeinjekció érinthette a szerződő felek közötti kereskedelmet.

1.3.7 Az éves kompenzációra és a közszolgáltatási célú tőkeinjekcióra vonatkozó következtetés

- (166) A fenti értékelés alapján a Hatóság megállapítja, hogy az AS Oslo Sporveier és (később) az AS Sporveibuszene részére nyújtott éves kompenzáció és a nyugdíjalap tőkehiányának fedezésére szolgáló, közszolgáltatási célú tőkeinjekció az EGT-megállapodás 61. cikke értelmében állami támogatásnak minősül.

2. AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉSEK LÉTEZŐ TÁMOGATÁSKÉNT VAGY ÚJ TÁMOGATÁSKÉNT TÖRTÉNŐ BESOROLÁSA – AZ ÉVES KOMPENZÁCIÓ ÉS A KÖZSZOLGÁLTATÁSI CÉLÚ TŐKEINJEKCIÓ

2.1 Bevezetés – az EFTA-Bíróság E-14/10. sz. ügyben hozott ítélete

- (167) A 3. jegyzőkönyv II. része 1. cikke b) pontjának i. alpontja szerint a „létező támogatás”:

„minden olyan támogatás, amely az EFTA-megállapodásnak az érintett EFTA-államokban történő hatálybalépését megelőzően már létezett, vagyis az olyan támogatási programok és egyedi támogatások, amelyeket az EFTA-megállapodás hatálybalépése előtt vezettek be, és azt követően is alkalmazandók”.

- (168) A Hatóság megállapítja, hogy az AS Oslo Sporveier az EGT-megállapodás norvégiai hatálybalépésének idején (1994. január 1.) az (EGT-megállapodást megelőző)

⁽⁹⁰⁾ C-143/99. sz. *Adria-Wien Pipeline és Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* ügy, EBHT 2001., I-8365. o., 41. pont.

⁽⁹¹⁾ E-5/04., E-6/04. és E-7/04. sz., *Fesil and Finnford és társai kontra EFTA Felügyeleti Hatóság* egyesített ügyek, EFTA bírósági jelentés 2005., 117. o., 93. pont.

⁽⁹²⁾ A Bíróság ezenkívül az *Altmark*-ügyben hozott ítéletében megállapította, hogy 1995-től több tagállam önkéntesen megnyitotta a városi, elővárosi vagy regionális közlekedési piacot más tagállamok vállalkozásai előtt. A tagállamok közötti kereskedelmet érintő kockázat tehát nem feltételes jellegű, hanem valós, mivel a piac nyitott volt a versennyel szemben (69. és 79. pont).

⁽⁹³⁾ Az *Altmark*-ítélet 77. és 82. pontja.

⁽⁹⁴⁾ Lásd még a következőket: 102/87. sz. *Franciaország kontra Bizottság* ügy, EBHT 1988., 4067. o., 19. pont; C-305/89. sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügy, EBHT 1991., I-1603. o., 26. pont.

közlekedési jogszabályok rendelkezéseivel és az általános közigazgatási gyakorlattal összhangban – a fentiekben részletesen leírtak szerint – kompenzációban részesült az oslói menetrend szerinti buszközlekedés biztosításáért.

- (169) A 254/10/COL határozatot megsemmisítő, E-14/10. sz. ügyben hozott határozatában az EFTA-Bíróság a következőképpen rendelkezett:

„Az, hogy a nyújtott támogatás [...] „létező támogatásnak” minősül-e [...], a Felügyeleti és Bírósági Megállapodás 3. jegyzőkönyve rendelkezéseinek értelmezésétől függ [...]”

[...] ahhoz, hogy az állami támogatásokra vonatkozó EGT-szabályok értelmében „létező támogatási intézkedésnek” minősüljön, a támogatásnak szerves részét kell képeznie egy az EGT-megállapodás hatálybalépése előtt indult támogatási programnak.”⁽⁹⁵⁾

2.2 A támogatási program meghatározása

- (170) A 3. jegyzőkönyv II. része 1. cikkének d) pontja szerint a „támogatási program”:

„olyan jogi aktus, amely alapján – anélkül, hogy további végrehajtási intézkedésre volna szükség – egyedi támogatásokat lehet megítélni azon vállalkozások számára, amelyeket a jogi aktusban általános vagy elvont módon jelöltek meg, illetve olyan jogi aktus, amelynek alapján a meghatározott projekthez nem kapcsolódó támogatást egy vagy több vállalkozásnak lehet megítélni határozatlan időre és/vagy meghatározatlan összegben”;

- (171) A 3. jegyzőkönyv II. része 1. cikkének e) pontja szerint az „egyedi támogatás”:

„olyan támogatás, amelyet nem egy támogatási program alapján ítétek oda, és azon támogatás, amely támogatási program alapján kötelező bejelentés alá tartozik;”

- (172) Ez a különbségtétel különös jelentőséggel bír létező támogatás esetében, mivel a 3. jegyzőkönyv felhatalmazza a Hatóságot a létező támogatási rendszerek folyamatos felülvizsgálatára⁽⁹⁶⁾. Hasonlóképpen, a 3. jegyzőkönyv II. részének V. szakasza csak a létező támogatási programokra alkalmazandó⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁵⁾ 50. és 53. pont.

⁽⁹⁶⁾ Vö. a 3. jegyzőkönyv I. része 1. cikkének (1) bekezdésével.

⁽⁹⁷⁾ A Hatóság véleménye szerint a „támogatási programok” és a „támogatási rendszerek” kifejezést szinonimaként kell kezelni. Vö.: Sinnaeve/Slot, The new Regulation on State aid Procedures (Az állami támogatási eljárásokról szóló új rendelet), *Common Market Law Review*, 36. sz., 1999., 1153. o., 28. lábjegyzet.

- (173) A Hatóság megállapítja, hogy ezt a fogalom meghatározást a 3. jegyzőkönyv II. részének beillesztésével 2001-ben beemelték az EGT-megállapodásba. A jegyzőkönyv és az eljárási rendelet⁽⁹⁸⁾ 2001. évi összehangolását megelőzően az EGT-jogban nem volt a támogatási programnak hasonlóan pontos meghatározása. A Hatóság véleménye szerint ezenfelül szem előtt kell tartani a létező támogatás elképzelését megalapozó indokot – azaz elvben azt, hogy az EGT-államok és az állami támogatások kedvezményezettjei számára az állami támogatás szabályozásának jogrendszerükben történő hatálybalépését megelőzően kötött megállapodások tekintetében bizonyos mértékű jogbiztonságot teremtsenek, és ezzel egyidejűleg a Hatóság számára lehetővé tegyék az ilyen rendszerek EGT-joggal történő összehangolását.

- (174) A Hatóság azt is megállapítja, hogy az Európai Bíróság ítélkezési gyakorlata nem nyújt részletes iránymutatást e fogalom meghatározás értelmezésére vonatkozóan. A Hatóság ezért áttekintette saját és az Európai Bizottság határozathozatali gyakorlatát, és megállapította, hogy annak értelmében a létező „támogatási programok” magukban foglalják a nem jogszabályban előírt szokásjogot⁽⁹⁹⁾, valamint a jogszabály⁽¹⁰⁰⁾ és nem jogszabály szerinti jog⁽¹⁰¹⁾ alkalmazásához kapcsolódó közigazgatási gyakorlatot. Egy esetben az Európai Bíróság

⁽⁹⁸⁾ A Tanács 659/1999/EK rendelete az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

⁽⁹⁹⁾ Lásd a Bizottság 405/08/COL HFF-ügyben hozott határozatát (HL L 79., 2010.3.25., 40. o., és EGT-kiegészítés 14. szám, 2010.3.25., 20. o.), II. fejezet, 2.3.1. pont, 23. o.: „Valamennyi állami intézmény állami kezességvállalást élvez az összes tartozására az izlandi közjog általános, íratlan szabályaiból következően, amelyek már az EGT-megállapodás hatálybalépésének időpontját megelőzően kialakultak. A kezességvállalás minden állami intézmény esetében alkalmazandó, függetlenül attól, hogy mikor jött létre, milyen tevékenységet folytat, vagy változott-e a tevékenységi köre. E lehetséges támogatási intézkedést a Felügyeleti és Bírósági Megállapodás 3. jegyzőkönyve II. részében az 1. cikk d) pontjában szereplő meghatározás szerinti programnak kell tekinteni.”

⁽¹⁰⁰⁾ Lásd a Bizottság E-45/2000 sz. (Hollandia) A *Schiphol csoportnak nyújtott adómentesség* ügyben hozott határozatát (HL C 37., 2004.2.11., 13. o.).

⁽¹⁰¹⁾ A Hatóság 491/09/COL *Norsk Film csoport* ügyben hozott határozatából (HL C 174., 2010.7.1., 3. o.), II. fejezet 2. pont, 8. o.: „a norvég állam által a Norsk FilmStudio AS/Filmparken AS javára az 1970-es évek óta játékfilmek gyártására és a filmgyártáshoz szükséges infrastruktúra fenntartására kifizetett éves összegeket létező támogatási rendszer keretében nyújtották. A Hatóság úgy véli, hogy ebben az esetben, amikor rendkívül hosszú időszakon keresztül rendszeres és állandó kifizetések történtek, a gyakorlat szerint az állami támogatás a vállalat finanszírozásának lényeges elemét képezte. A Hatóság ennek alapján úgy véli, hogy az éves támogatásokat az EGT-megállapodás 62. cikke értelmében létező támogatási program keretében nyújtották.” Ebben az esetben a Hatóság a rendszeres kifizetéseken felül teljesített 36 millió NOK összegű kifizetés és egy állítólagos kedvezményes adóügyi intézkedés tekintetében megindította a hivatalos vizsgálati eljárást. A 204/11/COL határozattal (HL L 287., 2012.10.18., 14. o., valamint az Európai Unió Hivatalos Lapjának EGT-kiegészítése, 58. szám, 2012.10.18., 1. o.) a Hatóság lezárta az eljárást, megállapítva, hogy a 36 millió NOK összegű kifizetést létező támogatási program keretében nyújtották, és az adóügyi intézkedés nem minősül állami támogatásnak.

megállapította, hogy az *Anstaltslasthoz* és a *Gewährträgerhaftunghoz* kapcsolódó támogatási program alapját egy régi íratlan jogelv és a széles körben alkalmazott németországi gyakorlat ötvözete képezte ⁽¹⁰²⁾.

2.3 A vizsgált intézkedések

- (175) A Hatóság emlékeztet arra, hogy a norvég közlekedési jogszabályok lényegében a következő, a szóban forgó támogatási intézkedés szempontjából fontos fő paramétereket határozzák meg: i. a menetrend szerinti buszközlekedési szolgáltatások (állami és megyei) társfinanszírozási rendszere; ii. az a tény, hogy a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatások igazgatásáért, a koncessziók, útvonalak, menetrendek és jegyárak ellenőrzéséért a megyék felelnek, és iii. részletes koncessziós rendszer.
- (176) A norvég hatóságok szerint ezenkívül a KKT 22. cikkéből következik, hogy amennyiben a jegyeladásból származó bevételek nem fedezik a szolgáltatásnyújtás költségeit, Oslo városa köteles kompenzálni az üzemeltetőket a nem nyereséges útvonalakon nyújtott személyszállítási szolgáltatásért. A KKT 22. cikke értelmében a kompenzáció a közszolgáltatás jegybevételel csökkentett költségét fedezheti.
- (177) Az EGT-megállapodás hatálybalépése előtt Oslo városa a KKT és a KKR vonatkozó rendelkezései alapján nyújtott menetrend szerinti buszközlekedési szolgáltatásokat, a fent ismertetett közigazgatási gyakorlattal összhangban kompenzálva a nem nyereséges útvonalakat. Ez változatlanul folytatódott tovább azt követően, hogy 2008. március 30-án az utolsó közvetlenül odaítélt koncesszió érvényessége is lejárt.
- (178) A támogatási program meglétének megállapítása érdekében meg kell vizsgálni, hogy az oslói menetrend szerinti buszközlekedés finanszírozásának jogi kerete „olyan jogi aktus[na]k” minősül-e, „amely alapján – anélkül, hogy további végrehajtási intézkedésre volna szükség – egyedi támogatásokat lehet megítélni azon vállalkozások számára, amelyeket a jogi aktusban általános vagy elvont módon jelöltek meg” ⁽¹⁰³⁾. Ez a fogalommeghatározás három kritériumot foglal magában: i. olyan jogi aktus, amely alapján támogatásokat lehet megítélni, ii. a jogi aktushoz nem lehet szükség további végrehajtási intézkedésre, és iii. a jogi aktusban általános vagy elvont módon meg kell jelölni a támogatás lehetséges kedvezményezettjeit.

- (179) Az első kritériumot illetően a Hatóság megállapítja, hogy a KKT és a KTR olyan jogi aktus, amelyek alapján Oslo Városa a kompenzációt megítélte.
- (180) A második kritérium tekintetében megállapítja, hogy valamely támogatási program igazgatása bizonyos határozathozatali folyamat keretében zajlik, amely további végrehajtási intézkedések nélkül lehetővé teszi egyedi támogatások megítélését.
- (181) A programra vonatkozó rendelkezéseknek a fentiek szerinti egyszerű „technikai alkalmazása” tehát nem számítana végrehajtási intézkedésnek ⁽¹⁰⁴⁾. Önmagában az a tény pedig, hogy egy támogatási program keretében támogatást odaítélő határozat érinti az adott programot igazgató hatóság költségvetését, a Hatóság véleménye szerint nem jelentheti azt, hogy az ilyen határozatok végrehajtási intézkedésnek tekintendők ⁽¹⁰⁵⁾.
- (182) Hasonlóképpen, a megbízási aktusokat, például a koncesszió odaítélését vizsgálva ez is, mint minden más megbízási egy adott vállalkozást nevez meg, és ezért természetéből adódóan nem kapcsolódhat vállalatok „általános vagy elvont módon megjelölt” csoportjához (vesd össze a harmadik kritériummal).
- (183) A Hatóság véleménye szerint a „végrehajtási intézkedéseket” úgy kell érteni, mint amelyek bizonyos mértékű mérlegelési jogkört biztosítanak, amely jelentősen befolyásolja a nyújtott támogatás mennyiségét, jellemzőit vagy feltételeit. Különösen megállapítható, hogy minden program meghatározza azt a célt, amelyre támogatás adható. Ennélfogva, amikor egy állami szerv arra kap felhatalmazást, hogy különböző eszközök segítségével

⁽¹⁰⁴⁾ Lásd a Bizottság E 4/2007. sz. (Franciaország) *Repülőtéri díjak* ügyben hozott határozatának 56. pontját (HL C 83., 2009.4.7., 16. o.).

⁽¹⁰⁵⁾ E tekintetben lásd az EFTA-Bíróság E-14/10. sz. *Konkurrenтен ügyben hozott ítéletének* 74–75. pontját, ahol az EFTA-Bíróság a következőképpen rendelkezik:

„A szóban forgó ügyben Oslo városa a közlekedésről szóló 1976. évi törvény rendelkezései és a végrehajtási rendeletek értelmében jogosult volt pénzügyi támogatást nyújtani a nem nyereséges menetrend szerinti buszjáratok üzemeltetése céljából. Az a tény, hogy a kompenzáció mértékéről „egyeztettek”, önmagában nem jelenti azt, hogy a kifizetések nem az említett szolgáltatások nyújtása során felmerült tényleges veszteségeket fedezték, és azok ennél fogva nem képeztek a program részét. A Bíróság úgy véli, hogy amennyiben a kompenzációs kifizetéseket valóban a nem nyereséges menetrend szerinti buszszolgáltatások biztosításának finanszírozásához használták fel, az alperes ezeket a kifizetéseket indokoltan minősíthette létező támogatásnak.

Azt az érvet, miszerint a támogatást – mivel azt évente, mérlegelés alapján a városi költségvetésből nyújtották – új támogatásnak kell tekinteni, (...) el kell vetni.”

⁽¹⁰²⁾ Lásd a Bizottság E-10/2000 sz. (Németország) *Állami bankoknak nyújtott állami garancia – Németország* ügyben hozott határozatát (HL C 150., 2002.6.22., 6. o.).

⁽¹⁰³⁾ A 3. jegyzőkönyv II. része 1. cikkének d) pontja.

ösztönözze a helyi gazdaságot, majd ezekből tőkeinjekciókat nyújt, ez a támogatás mennyisége, jellemzői és feltételei, valamint célja tekintetében számottevő mérlegelési jogkört feltételez, és ezért nem tekinthető támogatási programnak ⁽¹⁰⁶⁾.

(184) A szóban forgó ügyben nyilvánvaló, hogy az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveisbussene részére teljesített kompenzációs kifizetésekhez nem volt szükség további jogalkotási intézkedések elfogadására. A Hatóság véleménye szerint ezért a KKT és a KKR korlátozta Oslo város mérlegelési jogkörét, és a város közigazgatási gyakorlata a jelek szerint mindvégig összhangban állt ezzel a korlátozással.

(185) A kompenzáció mindemellett nem mérlegelésen alapuló költségvetési juttatásokon alapult. Oslo városa a közszolgáltatás fenntartására vonatkozó határozatot követően nem dönthetett szabadon arról, hogy fedezi-e az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveisbussene veszteségét. 2008-ig minden évben köteles volt ezt megtenni. Nyilvánvaló az is, hogy a kompenzációt kizárólag az oslói helyi menetrend szerinti buszközlekedés finanszírozására nyújtották és nyújthatták. Az önkormányzat a fent ismertetett rendelkezések alapján más célra nem ítélt volna meg támogatást.

(186) Norvégiában a tömegközlekedés koordinációja és fejlesztése az állam és a Közlekedési Minisztérium feladata, amelyek ezen előjogukat a megyék jogkörét korlátozó módon gyakorolják. A nyújtott kompenzáció összegét – a fent leírtak szerint – a KKR szerinti nemzeti iránymutatások korlátozzák, a számítási módszerhez kapcsolódó közigazgatási gyakorlat pedig az 1980-as évek eleje óta nem változott.

(187) A harmadik kritérium tekintetében az oslói kompenzációs rendszer a koncessziók valamennyi olyan kedvezményezettjére alkalmazandó, aki nem nyereséges útvonalakon közlekedő buszjáratok üzemeltetésére vonatkozó megbízást kap.

(188) A fentiekre tekintettel a Hatóság megállapítja, hogy Oslóban létezett támogatási program. A támogatási programról szóló rendelkezéseket a KKT, a KKR és a vonatkozó oslói közigazgatási gyakorlat képezte.

2.4 A létező támogatás meghatározása

(189) A Felügyeleti Hatóságról és a Bíróságról szóló megállapodás 3. jegyzőkönyve II. része 1. cikke b) pontjának i. alpontja szerint létező támogatás minden olyan támogatás, amely az EGT-megállapodásnak az érintett EFTA-államokban történő hatálybalépését megelőzően már létezett, vagyis az olyan támogatási programok és egyedi támogatások, amelyeket az EGT-megállapodás hatálybalépése előtt vezettek be, és azt követően is alkalmazandók.

⁽¹⁰⁶⁾ Vö.: SA.21654. (ex NN-69/2007. és C-6/2008.) *Åland Industrihus kereskedelmi célú állami ingatlan ügy* (HL L 125., 2012.5.12., 33. o.), különösen a 107–109. pontot.

(190) A fent leírtak szerint a programra vonatkozó rendelkezések már az EGT-megállapodás 1994. január 1-jei norvégiai hatálybalépését megelőzően is hatályban voltak. Mivel a helyi buszközlekedési piacon a jelek szerint már akkoriban is tapasztalható volt bizonyos mértékű verseny, a Hatóság megítélése szerint az intézkedés 1994. január előtt már létező és azt követően is alkalmazandó létező támogatási programnak minősül.

(191) A 3. jegyzőkönyv II. része 1. cikkének c) pontja szerint az „új támogatás” ezenkívül:

„magában foglal minden támogatást, azaz minden támogatási programot vagy egyedi támogatást, amely nem egy már létező támogatás, beleértve a már létező támogatás bármely módosítását is;”

(192) A *Namur* ügyben a Bíróság a következőket mondta ki:

„[...] hogy új támogatás kialakulásáról, illetve egy létező támogatásban történt változásról van-e szó, nem lehet megítélni a támogatás mértéke, vagy főleg annak pénzben kifejezett összege alapján a vállalkozás működésének egy adott pillanatában, amennyiben a támogatás odaítélése egy korábban is létező és azóta változatlan törvényi rendelkezés alapján történik. Hogy a támogatás új támogatásnak, vagy egy létező támogatás módosításának minősül-e, az azt szabályozó rendelkezésre való hivatkozással kell meghatározni.” ⁽¹⁰⁷⁾

(193) Ezenfelül, amint arra Trabucchi főtanácsnok a *Van der Hulst* ügyre vonatkozó véleményében rámutatott, a módosítások akkor jelentősek, ha a rendszer fő elemei, például az előny jellege, az intézkedés célja, a jogalap, a kedvezményezettek vagy a finanszírozási forrás változott ⁽¹⁰⁸⁾.

(194) Az ügy fenti tényleírásában foglaltak szerint számos esemény vizsgálható a program lehetséges módosításaként, amelynek nyomán az új támogatásnak minősülne. Ezen események összefoglalása az alábbiakban olvasható.

2.4.1 Az 1997. évi belső átszervezés

(195) 1997-ben belső átszervezés nyomán az új jogalanyként létrejött AS Sporveisbussene átvette a korábban az AS Oslo Sporveier által biztosított, menetrend szerinti buszközlekedési szolgáltatások nyújtásának feladatát.

(196) A támogatási program kizárólag formai vagy igazgatási jellegű módosításai nem indokolják a létező támogatás új támogatásként való besorolását ⁽¹⁰⁹⁾. A kérdés az, hogy az átszervezés a létező támogatási program olyan módosításával járt-e, amely új támogatást foglalt magában.

⁽¹⁰⁷⁾ C-44/93. sz. *Namur-Les Assurances du Crédit* ügy, EBHT 1994., I-3829. o., 28. pont.

⁽¹⁰⁸⁾ Trabucchi főtanácsnok véleménye az 51/74. sz. *Van der Hulst* ügyben, EBHT 1975., 79. o.

⁽¹⁰⁹⁾ Lásd a Hatóság 2004. július 14-i 195/04/COL határozatát a 3. jegyzőkönyv II. részének 27. cikkében említett végrehajtási intézkedésekről (elérhető a következő címen: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>). Lásd még Lenz főtanácsnok *Namur* ügygel kapcsolatos véleményét.

(197) A norvég hatóságok kifejtették, hogy az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveisbussene közötti szolgáltatóváltás lényegében formai jellegű változást jelentett. Az AS Sporveisbussene alapításával az AS Oslo Sporveier leányvállalatot hozott létre a korábban saját maga által nyújtott buszos közszolgáltatások ellátására. Anyavállalatként az AS Oslo Sporveier maradt ugyanakkor a kompenzáció elsődleges kedvezményezettje és a koncesszió kedvezményezettje, és egyszerű belső átszervezésen ment keresztül, amelynek eredményeképpen a továbbiakban a koncesszióval összhangban az AS Sporveisbussene végezte a szolgáltatásnyújtást. Ezért kompenzációban részesült az anyavállalatától. A személyszállítási szolgáltatás finanszírozásához kapcsolódó közigazgatási gyakorlat az 1997-ben megkötött szállítási megállapodás értelmében lényegében változatlan maradt. Az átszervezés ezenkívül a KKT-t és a KKR-t sem módosította.

(198) Egy, a garanciával biztosított hitelek vállalatok közötti átruházásával kapcsolatos ügyben a Bizottság a következőt mondta ki:

„a 2004. május 1. (Magyarország Európai Unióhoz való csatlakozása) előtt felvett hitelekkel kapcsolatban nyújtott garanciákat a csatlakozás előtt biztosították és azokat a csatlakozási szerződés IV. melléklete 3. pontjának megfelelően bejelentették a Bizottságnak. Noha a hiteleket új vállalkozásra ruházták át, a Bizottság megítélése szerint ez kizárólag igazgatási intézkedés volt, mivel az új vállalkozásra történő átruházás már jóváhagyott garanciák által fedezett létező hiteleket érintett. Az átruházás mindössze a MÁV Zrt. átszervezésének következménye volt, amelynek során az érintett tevékenységek és a támogatási intézkedések tartalma nem változott. A Bizottság ezért megállapítja, hogy az átruházás ellenére a garanciák továbbra is létező támogatásnak minősülnek.”⁽¹¹⁰⁾

(199) A fentiek alapján a Hatóság megállapítja, hogy az 1997. évi átszervezésről nem állítható, hogy az a támogatási program lényeges módosításával járt. A program következképpen a Hatóság véleménye szerint az átszervezés után létező támogatási program maradt.

2.4.2 A koncesszió megújítása

(200) A fentiekben foglaltak szerint a támogatási programot szabályozó jogi rendelkezésekből következik, hogy a menetrend szerinti buszközlekedési szolgáltatónak általános és különleges koncesszióval is rendelkeznie kell. A KKT 27. cikke ezenkívül előírja, hogy különleges koncesszió egyszerre legfeljebb 10 éves időszakra ítéhető oda. A fentiek szerint ezenfelül a KKT és a KKR vonatkozó rendelkezései a közlekedésről szóló törvényhez és az abban az időben alkalmazandó rendeletekhez viszonyítva nem módosultak lényegesen. A programot

szabályozó jogszabályi rendelkezések ezért a koncesszió tekintetében az EGT-megállapodás hatálybalépését követően nem változtak lényegesen.

(201) A fent említett jogszabályi rendelkezésekkel összhangban odaítélt egyedi koncessziók létező támogatási program keretében nyújtott megbízási aktusnak minősülnek. A megbízások lényegében az(oka)t az útvonala(k)at határozzák meg, amely(ek)en a koncessziók kedvezményezettjének joga és kötelessége közszolgáltatásért járó kompenzáció ellenében menetrend szerinti szolgáltatást nyújtani. A megbízások ezért nem képezik részét a támogatási programra vonatkozó rendelkezéseknek. Ennélfogva nem tekinthető úgy, hogy új koncesszió odaítélése módosítja a létező közszolgáltatási kompenzációs programot. Az ilyen koncessziók egyszerűen egy jogi aktus – vagyis a KKT és a KKR – rendelkezéseit hajtják végre, amelyek alapján azokat odaítélték.

(202) Az RTP portugál közszolgálati műsorszolgáltató javára teljesített kompenzációs kifizetésekkel kapcsolatos ügyben a Bizottság a következőt mondta ki:

„Az új koncessziós szerződések megkötése ezenkívül nem módosítja az éves finanszírozási rendszer létező támogatásként való besorolását, mivel azok egyszerűen az RTP finanszírozásával kapcsolatos korábban meghatározott rendelkezéseket hajtják végre, a technikai jellegű módosításokat is beleértve.”⁽¹¹¹⁾

(203) A meghosszabbításon kívül a közszolgálati feladat vagy annak díjazása tekintetében a 2000. január 1-ei hatállyal megújított koncesszió nem módosult. Az AS Sporveisbussene azonos feltételek mellett egyszerűen folytatta a közszolgáltatás nyújtását az AS Oslo Sporveier nevében és a koncesszió alapján, amely mindössze a KKT menetrend szerinti közszolgáltatásainak nyújtásával és finanszírozásával kapcsolatos rendelkezéseit végrehajtó közigazgatási aktus, és amely nem foglalt magában az e szolgáltatások nyújtásának módját érintő változást. A koncesszió megújítása ennélfogva nem módosította a létező támogatási programot.

2.4.3 Minőségi bonus/malus rendszer bevezetése

(204) Az AS Oslo Sporveier 2004-ben új bonus/malus rendszert vezetett be. A norvég hatóságok kifejtették, hogy a rendszer az oslói helyi menetrend szerinti buszközlekedés biztosításáért járó közszolgáltatási célú kompenzáció részét képezi. A rendszer a nyújtott szolgáltatások minőségének javítását hivatott szolgálni, és azt a 2008. január 1-jei KKT keretében hajtották végre. A fent leírtakkal összhangban 1994 és 2005 között a közszolgáltatás éves átlagos megtérülésének mértéke 1,98 % volt. A

⁽¹¹⁰⁾ NN 73/2008. (ex N 240/2008.) sz. állami támogatás – Magyarország – Hitelek megosztása a MÁV Zrt. és a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. között (HL C 109., 2009.5.13., 5. o.), 59–60. pont.

⁽¹¹¹⁾ E 14/2005. sz. (Portugália) Az RTP közszolgálati műsorszolgáltatónak nyújtott kompenzációs kifizetések ügy, 79. pont (nem hivatalos fordítás).

jutalom bevezetése ezenfelül ösztönzöt jelentett ahhoz, hogy a méltányos nyereség keretein belül lehetőség szerint maximalizálják az éves megtérülést.

- (205) Megállapítható tehát, hogy ez a bonus rendszer nem érintette érdemben a nyújtott kompenzációt, és a létező támogatási program szerves részét képezte.

2.5 A programra vonatkozó rendelkezések alapján nyújtott támogatás

2.5.1 Az E-14/10. sz. ügyben hozott ítélet

- (206) Az E-14/10. sz. ügyben hozott ítéletében az EFTA-Bíróság a következőket mondta a támogatás létező vagy új jellegének kérdéséről:

„(...) a lényeges kérdés az, hogy a támogatást az arra vonatkozó rendelkezésekkel összhangban nyújtották-e.

(...) amennyiben a kompenzációs kifizetéseket valóban a nem nyereséges menetrend szerinti buszszolgáltatások biztosításának finanszírozásához használták fel, az alperes (a Hatóság) ezeket a kifizetéseket indokoltan minősíthette létező támogatásnak.

Ugyanakkor (...) az Oslo Sporveiernek a szóban forgó szolgáltatásokhoz kapcsolódóan keletkezett tényleges veszteségein túl nyújtott támogatás nem tekinthető az említett támogatási program alapján létező támogatásnak (...)”⁽¹¹²⁾

- (207) Az EFTA-Bíróság ítéletéből következik, hogy csak a létező támogatási program alapján teljesített kifizetések tekinthetők az adott program keretében kifizetett létező támogatásnak. A nem a programra vonatkozó rendelkezések alapján végrehajtott kifizetések esetében az adott program létező támogatási jellege nem nyújt oltalmat⁽¹¹³⁾.

- (208) Ezért annak meghatározásához, hogy a nyújtott támogatás létező vagy új támogatás-e, a Hatóságnak meg kell vizsgálnia, hogy azt az arról rendelkező programmal összhangban nyújtották-e.

- (209) A program a KKT-n és a KKR-en alapult; Oslóban pedig a KKT-ben és a KKR-ben foglalt szabályoknak megfelelő állandó közigazgatási gyakorlat működött. A program mindössze a koncessziók kedvezményezettjei által nyújtott, nem nyereséges menetrend szerinti buszszolgáltatások költségeinek fedezetéről (a költségek és bevételek különbözete) rendelkezett.

- (210) Az alábbiakban a Hatóság azt értékeli, hogy i. az éves kompenzációt és ii. a közszolgáltatási célú tőkeinjekciót a kompenzációs rendszerre vonatkozó rendelkezések alapján nyújtották-e.

2.5.2 Éves kompenzáció

- (211) A fentiekben foglaltak szerint a KKT 22. cikke értelmében a kompenzáció a közszolgáltatás jegybevételel csökkentett költségét fedezheti. Annak biztosítása érdekében, hogy a kompenzáció a közszolgáltatás költségeinek fedezésére korlátozódjon, ez a rendszer feltételezi a számlák elkülönítését, a közös költségek megfelelő elosztását és független csoporton belüli ügyleteket a vállalkozások számára, amelyek a közszolgáltatás nyújtása mellett kereskedelmi tevékenységeket is folytatnak. A programon kívüli támogatásnyújtás ezért csak az említett elvek betartásával kerülhető el.

- (212) A Hatóság a norvég hatóságok által benyújtott valamennyi információt megvizsgálta, és ellenőrizte, hogy a közszolgáltatási tevékenységek tekintetében a teljes időszakra vonatkozóan (1994–2008) külön számlákat vezettek. Azt is megállapította, hogy a közszolgáltatásból származó nyereség meglehetősen alacsony volt, és nem járt túlkompensáció kifizetésével.

- (213) 2004 előtt a közös költségeket csoporton belüli ügyletek révén osztották el, amelyek költségei piaci árakon alapultak. A szolgáltatások közös költségeinek az AS Sporveisbussene és leányvállalatai közötti elosztási rendszere 2003-ban megváltozott, és 2004-től állandó költségeken alapuló rendszer lépett életbe. E rendszer keretében a busztársaságok forgalmuk függvényében a közös költségek arányos részét viselték.

- (214) A Hatóság véleménye szerint ez biztosította, hogy a támogatást nem a program keretén kívül nyújtották.

- (215) A norvég hatóságok által szolgáltatott információk alapján ennél fogva megállapítható, hogy az éves kifizetések a program jogi keretével összhangban ellentételezésre jogosult költségek fedezésére korlátozódtak.

2.5.3 A közszolgáltatási célú tőkeinjekció

- (216) Már az 1990-es évek közepe óta nyilvánvaló volt, hogy az AS Oslo Sporveier nyugdíjalapja tőkehiánnyal küzd. Ennél fogva a hiány 2020-ig történő orvosolását célzó fizetési terv végrehajtására került sor. Oslo városa e

⁽¹¹²⁾ 73., 74. és 76. pont.

⁽¹¹³⁾ Ugyanez érvényes a Hatóság vagy az Európai Bizottság által jóváhagyott programokra is. Lásd például a C-47/91. sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügy (EBHT 1994., I-4635. o.) 25–26. pontját.

tervnek megfelelően növelte az AS Oslo Sporveier részére nyújtott, közszolgáltatásért járó kompenzáció összegét, hogy az a közszolgáltatás nyújtása során felmerült valamennyi költséget fedezze.

- (217) 2004-ben a fennmaradó tőkehiányt közszolgáltatási célú tőkeinjekcióval pótolták. Noha a tőkeinjekciót nem az AS Sporveibussenének járó éves átalányösszeg részeként nyújtották, hanem azt az AS Oslo Sporveier közvetlenül a nyugdíjalapba fizette be, a kifizetést a létező támogatási program alapján teljesítették, amennyiben az a közszolgáltatás nyújtása során keletkezett költségek fedezésére szolgált.
- (218) A fent említettek szerint a KKT és a KKR nem tartalmaz konkrét rendelkezést arra vonatkozóan, hogy a koncessziók kedvezményezettjeit milyen formában kell kompenzálni a közszolgáltatásért. A gyakorlatban a kompenzációt az állandó közigazgatási gyakorlattal összhangban egyszerűen éves átalányösszegben fizették ki. Az EFTA-Bíróság kimondta⁽¹¹⁴⁾, hogy amikor egy létező támogatási program nem rendelkezik konkrétan a támogatás nyújtásának módjáról, a szokásos eljárástól való eltérés önmagában nem indokolhatja azt a megállapítást, hogy a támogatást nem az adott program keretében nyújtották. Az, hogy a közszolgáltatási célú tőkeinjekciót nem a rendes éves csoportos támogatási eljárással összhangban teljesítették, nem jelenti azt, hogy arra nem a támogatási program alapján került sor.
- (219) A közszolgáltatási célú tőkeinjekció által fedezett nyugdíjköltségek a közszolgáltatás nyújtásához kapcsolódtak, és azokat Oslo városa a közszolgáltatási költségek fedezésére irányuló kötelezettsége alapján köteles volt kifizetni. Az éves kifizetések 2020-ig történő folytatása helyett úgy döntöttek, hogy a tőkehiány fennmaradó részét a közszolgáltatási célú tőkeinjekcióval pótolják, így a továbbiakban nem lesz szükség a korábbi hiány fedezését biztosító éves kifizetésekre.
- (220) Mindezek alapján a Hatóság véleménye szerint a közszolgáltatási célú tőkeinjekciót a támogatásra vonatkozó rendelkezésekkel összhangban hajtották végre.

2.5.4 Következtetés

- (221) A fenti értékelés alapján a Hatóság megállapítja, hogy az éves kompenzációt és a közszolgáltatási célú tőkeinjekciót a létező támogatási program alapján nyújtották. Az

⁽¹¹⁴⁾ Az EFTA-Bíróság E-14/10. sz. *Konkurrenten*-ügyben hozott ítéletének 87. pontja.

éves kompenzáció és a közszolgáltatási célú tőkeinjekció tekintetében ezért nem történt a létező támogatási program hatályán kívül eső kifizetés.

2.6 A 2008. március 30. utáni időszak

- (222) A 2000-es évek elején Oslo városa úgy döntött, hogy az oslói régióban valamennyi menetrend szerinti buszközlekedésre vonatkozó közszolgáltatási szerződésre pályázatot ír ki. 2008. március 30-ig a fent bemutatott rendszer megszűnt, és mivel valamennyi szolgáltatást pályázaton elnyert szerződés alapján nyújtottak, az AS Oslo Sporveier koncessziója tárgyalanná vált. 2008. március 30. óta ezért az új koncessziók kedvezményezettjeinek díjazása ilyen szerződések keretében történik.

2.7 A támogatás létező vagy új támogatás jellegére vonatkozó következtetés

- (223) A fentiek alapján a Hatóság megállapítja, hogy az éves kompenzáció és a közszolgáltatási célú tőkeinjekció teljes összegét változatlan létező támogatási program alapján fizették ki. Ezek az intézkedések tehát teljes körűen létező támogatásnak minősülnek.
- (224) A fent leírtak szerint a Hatóság megállapítja, hogy i. a csoportos adózási szabályok alkalmazása és ii. a kereskedelmi tevékenységeket célzó tőkeinjekció nem érint az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatást.
- (225) A Hatóság azt is megállapítja, hogy a fennmaradó intézkedések, azaz i. az éves kompenzáció és ii. a közszolgáltatási célú tőkeinjekció olyan támogatást képez, amelyeket teljes körűen létező támogatási program alapján nyújtottak. E két intézkedés tekintetében nem nyújtottak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során keletkezett tényleges veszteségeket meghaladó kompenzációt⁽¹¹⁵⁾. 2008. március 30-tól e két utóbbi állami támogatási intézkedés megszűnt. A Hatóságnak ezért nem kell megvizsgálnia, hogy azok összeegyeztethetők-e az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével.

3. KÖVETKEZTETÉS

- (226) A fentiekre tekintettel a Hatóság megállapítja, hogy a csoportos adózási szabályok nem biztosítanak előnyt az

⁽¹¹⁵⁾ Az egyértelműség kedvéért a Hatóság megállapítja, hogy a kereskedelmi tevékenységeket célzó tőkeinjekciót nem a létező támogatási program alapján nyújtották. Ha az állami támogatást képezett volna, értelemszerűen új támogatásnak minősült volna. A fenti értékelésben ugyanakkor a Hatóság megállapította, hogy mivel ezt az intézkedést a piactudományi befektető elvével összhangban hajtották végre, az nem minősül állami támogatásnak.

AS Sporveisbussene számára, és e szabályok alkalmazásából nem következik, hogy az AS Sporveisbussene az EGT-megállapodás 61. cikke értelmében állami támogatásban részesült.

- (227) A Hatóság ezenkívül azt is megállapítja, hogy a kereskedelmi tevékenységeket célzó tőkeinjekció nem biztosít előnyt az AS Sporveisbussene számára, és ezért nem minősül az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.
- (228) A Hatóság megállapítja, hogy az éves kompenzáció és a közszolgáltatási célú tőkeinjekció az EGT-megállapodás 61. cikke értelmében állami támogatást képez. A Hatóság ugyanakkor arra a következtetésre jut, hogy e támogatás teljes összegét egy azóta megszűnt létező támogatási program alapján nyújtották, és ezért úgy ítéli meg, hogy további intézkedésnek nincs joga.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A csoportos adózási szabályok Oslo Sporveier csoportra történő alkalmazása az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerint nem képez állami támogatást. A Hatóság ezért az intézkedésre irányuló hivatalos vizsgálati eljárást lezárja.

2. cikk

A kereskedelmi tevékenységeket célzó tőkeinjekció az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerint nem képez állami támogatást. A Hatóság ezért az intézkedésre irányuló hivatalos vizsgálati eljárást lezárja.

3. cikk

Az éves kompenzációval kapcsolatos hivatalos vizsgálati eljárás tárgytalan, mivel az intézkedés időközben megszűnt létező támogatásnak minősül. A Hatóság ezért az intézkedésre irányuló hivatalos vizsgálati eljárást lezárja.

4. cikk

A közszolgáltatási célú tőkeinjekcióval kapcsolatos hivatalos vizsgálati eljárás tárgytalan, mivel az intézkedés időközben megszűnt létező támogatásnak minősül. A Hatóság ezért az intézkedésre irányuló hivatalos vizsgálati eljárást lezárja.

5. cikk

E határozat címzettje a Norvég Királyság.

6. cikk

Csak a határozat angol nyelvű szövege hiteles.

Kelt Brüsszelben, 2012. december 19-én.

az EFTA Felügyeleti Hatóság részéről

Oda Helen SLETNES
elnök

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON
bizottsági testületi tag

Az EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) közvetlen és ingyenes hozzáférést biztosít az Európai Unió jogához. Erről a honlapról elérhető az *Európai Unió Hivatalos Lapja*, valamint tartalmazza a szerződéseket, a jogszabályokat, a jogeseteket és az előkészítő dokumentumokat is.

További információt az Európai Unióról a <http://europa.eu> internetcímen találhat.



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU