



Tartalom

II *Nem jogalkotási aktusok*

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOK

- ★ **A Tanács (EU) 2016/1888 határozata (2016. június 24.) az Európai Unió és a Salamon-szigetek közötti, a rövid távú tartózkodásra jogosító vízumok alóli mentességről szóló megállapodásnak az Unió nevében történő aláírásáról és az ideiglenes alkalmazásáról** 1
- Megállapodás az Európai Unió és a Salamon-szigetek között a rövid távú tartózkodásra jogosító vízumok alóli mentességről** 3

RENDELETEK

- A Bizottság (EU) 2016/1889 végrehajtási rendelete (2016. október 26.) az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról 10

III *Egyéb jogi aktusok*

EURÓPAI GAZDASÁGI TÉRSÉG

- ★ **Az EFTA Felügyeleti Hatóság 179/15/COL sz. határozata (2015. május 7.) az Aust-Agder megyében közösségi busszal végzett személyszállításához nyújtott támogatásról (Norvégia) [2016/1890]** 12

- * Az EFTA Felügyeleti Hatóság 94/16/COL határozata (2016. május 11.) Norvégia az EGT-megállapodás XIII. melléklete 56 g. pontjában említett jogi aktus (a Tanács 97/70/EK irányelve a 24 méteres és annál hosszabb halászhajók összehangolt biztonsági rendszeréről) 4. cikkének (2) bekezdése szerint bejelentett, a stabilitási követelmények teljesítésére hűtött tengervizes tartályokat használó halászhajókra vonatkozó tervezett intézkedés elfogadásának mellőzésére történő felszólításáról [2016/1891] 47

II

(Nem jogalkotási aktusok)

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOK

A TANÁCS (EU) 2016/1888 HATÁROZATA

(2016. június 24.)

az Európai Unió és a Salamon-szigetek közötti, a rövid távú tartózkodásra jogosító vízumok alóli mentességéről szóló megállapodásnak az Unió nevében történő aláírásáról és az ideiglenes alkalmazásáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 77. cikke (2) bekezdésének a) pontjára, összefüggésben annak 218. cikke (5) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) Az 509/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ átsorolta a Salamon-szigeteket az 539/2001/EK tanácsi rendelet ⁽²⁾ I. mellékletéből a II. mellékletébe.
- (2) A Salamon-szigetekre tett utaláshoz lábjegyzet tartozik, amely szerint a vízumkötelezettség alóli mentességet az Európai Unióval kötendő vízummentességi megállapodás hatálybalépésének időpontjától kell alkalmazni.
- (3) 2014. október 9-én a Tanács határozatot fogadott el, amelyben felhatalmazta a Bizottságot a Salamon-szigetekkel való, az Európai Unió és a Salamon-szigetek közötti, a rövid távú tartózkodásra jogosító vízumok alóli mentességéről szóló megállapodás (a továbbiakban: a megállapodás) megkötésére irányuló tárgyalások megkezdésére.
- (4) A megállapodással kapcsolatos tárgyalások 2014. november 19-én kezdődtek, és a megállapodás 2015. november 13-i parafálásával sikeresen lezárultak.
- (5) A megállapodást alá kell írni, és a megállapodáshoz csatolt nyilatkozatokat az Unió nevében jóvá kell hagyni. A megállapodást az aláírása napját követő naptól a megkötéséhez szükséges eljárások befejezéséig ideiglenesen alkalmazni kell.
- (6) Ez a határozat a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyekben az Egyesült Királyság a 2000/365/EK tanácsi határozattal ⁽³⁾ összhangban nem vesz részt. Ennélfogva az Egyesült Királyság nem vesz részt ennek a határozatnak az elfogadásában, az rá nézve nem kötelező és nem alkalmazandó.
- (7) Ez a határozat a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyekben Írország a 2002/192/EK tanácsi határozattal ⁽⁴⁾ összhangban nem vesz részt. Ennélfogva Írország nem vesz részt ennek a határozatnak az elfogadásában, az rá nézve nem kötelező és nem alkalmazandó.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 509/2014/EU rendelete (2014. május 15.) a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról szóló 539/2001/EK tanácsi rendelet módosításáról (HL L 149., 2014.5.20., 67. o.).

⁽²⁾ A Tanács 539/2001/EK rendelete (2001. március 15.) a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról (HL L 81., 2001.3.21., 1. o.).

⁽³⁾ A Tanács 2000/365/EK határozata (2000. május 29.) Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának a schengeni vívmányok egyes rendelkezéseinek alkalmazásában való részvételére vonatkozó kéréséről (HL L 131., 2000.6.1., 43. o.).

⁽⁴⁾ A Tanács 2002/192/EK határozata (2002. február 28.) Írországnak a schengeni vívmányok egyes rendelkezései alkalmazásában való részvételére vonatkozó kéréséről (HL L 64., 2002.3.7., 20. o.).

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Európai Unió és a Salamon-szigetek közötti, a rövid távú tartózkodásra jogosító vízumok alóli mentességről szóló megállapodásnak az Unió nevében történő aláírására a Tanács felhatalmazást ad, figyelemmel a megállapodás megkötésére.

A megállapodás szövegét csatolták e határozathoz.

2. cikk

Az e határozathoz csatolt nyilatkozatokat a Tanács az Unió nevében jóváhagyja.

3. cikk

A Tanács elnöke felhatalmazást kap, hogy kijelölje a megállapodásnak az Unió nevében történő aláírására jogosult személy(eke)t.

4. cikk

A megállapodást az aláírását követő naptól ⁽¹⁾ kezdődően a megkötéséhez szükséges eljárások befejezéséig ideiglenesen alkalmazni kell.

5. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Luxembourgban, 2016. június 24-én.

a Tanács részéről
az elnök
A.G. KOENDERS

⁽¹⁾ A megállapodás aláírásának napját a Tanács Főtitkársága az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* teszi közzé.

MEGÁLLAPODÁS

az Európai Unió és a Salamon-szigetek között a rövid távú tartózkodásra jogosító vízumok alóli mentességéről

AZ EURÓPAI UNIÓ, a továbbiakban: az Unió, és

A SALAMON-SZIGETEK,

a továbbiakban együtt: a Szerződő Felek,

ABBÓL A CÉLBŐL, hogy továbbfejlesszék a Szerződő Felek közötti baráti kapcsolatokat, valamint azzal az óhajjal, hogy vízummentes beutazás és rövid távú tartózkodás biztosításával megkönnyítsék az utazást polgáraik számára;

TEKINTETTEL a 2014. május 15-i 509/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre, amely többek között azzal módosította a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról szóló 539/2001/EK tanácsi rendeletet⁽¹⁾, hogy 19 harmadik országot – köztük a Salamon-szigeteket – átsorolt azon harmadik országok listájára, amelyek állampolgárai a tagállamokban való rövid távú tartózkodás esetén mentesülnek a vízumkötelezettség alól;

SZEM ELŐTT TARTVA, hogy az 509/2014/EU rendelet 1. cikke kimondja, hogy a vízumkötelezettség alóli mentesség e 19 országra az Unió és az érintett ország között kötendő vízummentességi megállapodás hatálybalépésének időpontjától alkalmazandó;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy megőrizték minden uniós polgár egyenlő bánásmódban részesítésének elvét;

FIGYELEMMEL arra, hogy e megállapodás nem vonatkozik azon személyekre, akik rövid távú tartózkodásuk ideje alatt kereső tevékenységet kívánnak folytatni, ezért erre a kategóriára – a vízumkötelezettség vagy -mentesség és a munkavállalás tekintetében – továbbra is a vonatkozó uniós jogszabályok és a tagállamok vonatkozó nemzeti jogszabályai, valamint a Salamon-szigetek nemzeti jogszabályai alkalmazandók,

FIGYELEMMEL az Európai Unióról szóló szerződéshez és az Európai Unió működéséről szóló szerződéshez csatolt, az Egyesült Királyságnak és Írországnak a szabadságon, a biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló térség tekintetében fennálló helyzetéről szóló jegyzőkönyvre, valamint az Európai Unió keretébe beillesztett schengeni vívmányokról szóló jegyzőkönyvre, és megerősítve, hogy e megállapodás rendelkezései az Egyesült Királyságra és Írországra nem alkalmazandók,

A KÖVETKEZŐKBEN ÁLLAPODTAK MEG:

1. cikk

Cél

E megállapodás szerint az Unió polgárai és a Salamon-szigetek polgárai vízummentesen utazhatnak bármely 180 napos időszakon belül legfeljebb 90 napig tartó, a másik Szerződő Fél területére történő utazás esetén.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E megállapodás alkalmazásában:

- (a) „tagállam”: az Unió bármely tagállama, az Egyesült Királyság és Írország kivételével;
- (b) „az Unió polgára”: az a) pontban meghatározott tagállam állampolgára;
- (c) „a Salamon-szigetek állampolgára”: a Salamon-szigetek állampolgárságával rendelkező bármely személy;
- (d) „schengeni térség”: az a) pontban meghatározott, a schengeni vívmányokat teljes körűen alkalmazó tagállamok területéből álló, belső határok nélküli térség.

⁽¹⁾ EUHL L 149., 2014.5.20., 67. o.

3. cikk

Hatály

1. Az Unió azon polgárai, akik egy tagállam által kiállított, érvényes magán-, diplomata-, szolgálati, hivatalos vagy különleges útlevéllel rendelkeznek, vízum nélkül beléphetnek a Salamon-szigetek területére és ott tartózkodhatnak a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott időtartam alatt.

A Salamon-szigetek azon állampolgárai, akik a Salamon-szigetek által kiállított, érvényes magán-, diplomata-, szolgálati, hivatalos vagy különleges útlevéllel rendelkeznek, vízum nélkül beléphetnek a tagállamok területére és ott tartózkodhatnak a 4. cikk (2) bekezdésében meghatározott időtartam alatt.

2. E cikk (1) bekezdése a kereső tevékenység folytatása céljából beutazó személyekre nem alkalmazandó.

A személyek e kategóriájára vonatkozóan az 539/2001/EK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 4. cikke (3) bekezdésének értelmében minden tagállam egyénileg határozhat arról, hogy a Salamon-szigetek állampolgáraival szemben vízumkötelezettséget alkalmaz-e, vagy visszavonja azt.

A személyek e kategóriájára vonatkozóan a Salamon-szigetek minden egyes tagállam állampolgárai esetében egyénileg határozhat a vízumkötelezettségről vagy a vízummentességről nemzeti jogának megfelelően.

3. Az e megállapodás által biztosított vízummentesség a Szerződő Felek beutazásra és rövid távú tartózkodásra vonatkozó feltételekkel kapcsolatos jogszabályainak sérelme nélkül alkalmazandó. A tagállamok és a Salamon-szigetek fenntartják a jogot a beutazás vagy a rövid távú tartózkodás megtagadására, ha a szóban forgó feltételek közül egy vagy több nem teljesül.

4. A vízummentesség a Szerződő Felek határain való átkelésre használt közlekedési módra való tekintet nélkül érvényes.

5. Az e megállapodás által nem szabályozott kérdésekben az uniós jog, a tagállamok nemzeti joga, illetve a Salamon-szigetek nemzeti joga az irányadó.

4. cikk

A tartózkodás időtartama

1. Az Unió polgárai bármely 180 napos időszakon belül legfeljebb 90 napig tartózkodhatnak a Salamon-szigetek területén.

2. A Salamon-szigetek állampolgárai bármely 180 napos időszakon belül legfeljebb 90 napig tartózkodhatnak a schengeni vívmányokat teljes körűen alkalmazó tagállamok területén. Ezen időtartam a schengeni vívmányokat még nem teljes körűen alkalmazó tagállamok területén történő tartózkodástól függetlenül számítandó.

A Salamon-szigetek állampolgárai bármely 180 napos időszakon belül legfeljebb 90 napig tartózkodhatnak minden egyes, a schengeni vívmányokat még nem teljes körűen alkalmazó tagállam területén, a schengeni vívmányokat teljes körűen alkalmazó tagállamok területén való tartózkodásra számított időtartamtól függetlenül.

3. E megállapodás nem érinti a Salamon-szigetek, valamint a tagállamok azon lehetőségét, hogy a vonatkozó nemzeti jogoknak és az uniós jognak megfelelően a tartózkodást 90 napot meghaladó időtartamra meghosszabbítsák.

⁽¹⁾ A Tanács 539/2001/EK rendelete (2001. március 15.) a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról (EUHL L 81., 2001.3.21., 1. o.).

*5. cikk***Területi hatály**

1. A Francia Köztársaság tekintetében e megállapodás csak a Francia Köztársaság európai területére vonatkozik.
2. A Holland Királyság tekintetében e megállapodás csak a Holland Királyság európai területére vonatkozik.

*6. cikk***A megállapodás igazgatására felállított vegyes bizottság**

1. A Szerződő Felek az Unió képviselőiből és a Salamon-szigetek képviselőiből álló szakértői vegyes bizottságot (a továbbiakban: a bizottság) hoznak létre. Az Uniót az Európai Bizottság képviseli.
2. A bizottság többek között az alábbi feladatokat látja el:
 - (a) felügyeli e megállapodás végrehajtását;
 - (b) javaslatot tesz e megállapodás módosítására vagy kiegészítésére;
 - (c) rendezi az e megállapodás értelmezésével vagy alkalmazásával kapcsolatos vitákat.
3. A bizottság szükség szerint bármikor, a Szerződő Felek valamelyikének kérésére ülésezik.
4. A bizottság megállapítja eljárási szabályzatát.

*7. cikk***E megállapodás kapcsolata a tagállamok és A Salamon-szigetek közötti meglévő kétoldalú vízummentességi megállapodásokkal**

E megállapodás elsőbbséget élvez az egyes tagállamok és a Salamon-szigetek közötti bármely kétoldalú megállapodással vagy megegyezéssel szemben, amennyiben azok e megállapodás hatálya alá tartozó kérdésekre vonatkoznak.

*8. cikk***Záró rendelkezések**

1. E megállapodást a Szerződő Felek belső eljárásaikkal összhangban megerősítik vagy jóváhagyják; e megállapodás azon értesítés időpontját követő második hónap első napján lép hatályba, amely a Szerződő Felek által egymásnak küldött, az említett eljárások befejezéséről szóló értesítések közül a későbbi.

E megállapodás az aláírása napját követő naptól kezdve ideiglenesen alkalmazandó.

2. E megállapodást határozatlan időre jön létre, azzal, hogy az az (5) bekezdéssel összhangban felmondható.
3. Ez a megállapodás a Szerződő Felek írásbeli megállapodása útján módosítható. A módosítások azt követően lépnek hatályba, hogy a Szerződő Felek értesítették egymást az ehhez szükséges belső eljárásaik befejezéséről.

4. E megállapodást részben vagy egészben bármelyik Szerződő Fél felfüggesztheti, különösen a közrenddel, a nemzetbiztonság védelmével, a közegészség védelmével vagy az illegális bevándorlással összefüggő okokból, vagy a vízumkötelezettség bármelyik Szerződő Fél általi újbóli bevezetésekor. A felfüggesztési határozatról legalább két hónappal annak tervezett hatálybalépése előtt értesíteni kell a másik Szerződő Felet. Az e megállapodás alkalmazását felfüggesztő Szerződő Fél haladéktalanul tájékoztatja a másik Szerződő Felet, amennyiben a felfüggesztés okai megszűntek, valamint megszünteti a felfüggesztést.
5. E megállapodást bármelyik Szerződő Fél felmondhatja a másik Félhez intézett írásbeli értesítés útján. E megállapodás az ezt követő 90 nap elteltével hatályát veszti.
6. A Salamon-szigetek csakis az összes tagállammal szemben függesztheti fel vagy mondhatja fel e megállapodást.
7. Az Unió csakis az összes tagállamára vonatkozóan függesztheti fel vagy mondhatja fel e megállapodást.

Készült két-két eredeti példányban angol, bolgár, cseh, dán, észt, finn, francia, görög, holland, horvát, lengyel, lett, litván, magyar, máltai, német, olasz, portugál, román, spanyol, svéd, szlovák, valamint szlovén nyelven, amely szövegek mindegyike egyaránt hiteles.

Съставено в Брюксел на седми октомври през две хиляди и шестнадесета година.

Hecho en Bruselas, el siete de octubre de dos mil dieciséis.

V Bruselu dne sedmého října dva tisíce šestnáct.

Udfærdiget i Bruxelles den syvende oktober to tusind og seksten.

Geschehen zu Brüssel am siebten Oktober zweitausendsechzehn.

Kahe tuhande kuueteistkümnenda aasta oktoobrikuu seitsmendal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις εφτά Οκτωβρίου δύο χιλιάδες δεκαέξι.

Done at Brussels on the seventh day of October in the year two thousand and sixteen.

Fait à Bruxelles, le sept octobre deux mille seize.

Sastavljeno u Bruxellesu sedmog listopada godine dvije tisuće šesnaeste.

Fatto a Bruxelles, addì sette ottobre duemilasedici.

Briselē, divi tūkstoši sešpadsmiņā gada septītajā oktobrī.

Priimta du tūkstančiai šešioliktą metų spalio septintą dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétezer-tizenhatodik év október havának hetedik napján.

Magħmul fi Brussell, fis-seba jum ta' Ottubru fis-sena elfejn u sittax.

Gedaan te Brussel, zeven oktober tweeduizend zestien.

Sporządzono w Brukseli dnia siódmego października roku dwa tysiące szesnastego.

Feito em Bruxelas, em sete de outubro de dois mil e dezasseis.

Íntocmit la Bruxelles la șapte octombrie două mii șaisprezece.

V Bruseli siedmeho oktobra dvetisícšestnásť.

V Bruslju, dne sedmega oktobra leta dva tisoč šestnajst.

Tehty Brysselissä seitsemäntenä päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakuusitoista.

Som skedde i Bryssel den sjunde oktober år tjugohundrasexton.

За Европейския съюз
 Por la Unión Europea
 Za Evropskou Unii
 For Den Europæiske Union
 Für die Europäische Union
 Euroopa Liidu nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
 For the European Union
 Pour l'Union européenne
 Za Europsku uniju
 Per l'Unione europea
 Eiropas Savienības vārdā –
 Europos Sąjungos vardu
 Az Európai Unió részéről
 Għall-Unjoni Ewropea
 Voor de Europese Unie
 W imieniu Unii Europejskiej
 Pela União Europeia
 Pentru Uniunea Europeană
 Za Európsku úniu
 Za Evropsko unijo
 Euroopan unionin puolesta
 För Europeiska unionen



Peter Juncker



Ursula von der Leyen

За Соломоновите острови
 Por las Islas Salomón
 Za Šalamounovy ostrovy
 For Salomonøerne
 Für die Salomonen
 Saalomoni Saarte nimel
 Για της Νήσους Σολομώντα
 For Solomon Islands
 Pour les Îles Salomon
 Za Salomonove Otoke
 Per le Isole Salomone
 Zālamana salu vārdā –
 Saliamono Salu vardu
 A Salamon-szigetek részéről
 Ghall-Gzejjer Solomon
 Voor de Salomonseilanden
 W imieniu Wysp Salomona
 Pela Ilhas Salomão
 Pentru Insulele Solomon
 Za Šalamúnove ostrovy
 Za Salomonove otoke
 Salomonsaarten puolesta
 För Salomonöarna



Manasseh Sogavare

EGYÜTTES NYILATKOZAT IZLANDRA, NORVÉGIÁRA, SVÁJCRA ÉS LIECHTENSTEINRE VONATKOZÓAN

A Szerződő Felek tudomásul veszik az Európai Unió, valamint Norvégia, Izland, Svájc és Liechtenstein között fennálló szoros kapcsolatot, különös tekintettel az említett országoknak a schengeni vívmányok végrehajtásához, alkalmazásához és továbbfejlesztéséhez történő társulásáról szóló, 1999. május 18-i és 2004. október 26-i megállapodásra.

Ilyen körülmények között kívánatos, hogy egyfelől Norvégia, Izland, Svájc és Liechtenstein, másfelől a Salamon-szigetek hatóságai a jelen megállapodás feltételeihez hasonló feltételekkel haladéktalanul kétoldalú megállapodásokat kössenek a rövid távú tartózkodásra vonatkozó vízumok alóli mentességéről.

EGYÜTTES NYILATKOZAT AZ E MEGÁLLAPODÁS 3. CIKKÉNEK (2) BEKEZDÉSÉBEN MEGHATÁROZOTT, KERESŐ TEVÉKENYSÉG FOLYTATÁSA CÉLJÁBÓL UTAZÓ SZEMÉLYEK KATEGÓRIÁJÁNAK ÉRTELMEZÉSÉRŐL

Az egységes értelmezés biztosítása érdekében a Szerződő Felek megállapodnak, hogy e megállapodás alkalmazásában a kereső tevékenységet folytató személyek kategóriájába azon személyek tartoznak, akik a célból lépnek be a másik Szerződő Fél területére, hogy ott alkalmazottként vagy szolgáltatóként jövedelemszerző munkát vagy díjazással járó tevékenységet folytassanak.

E kategória nem terjed ki az alábbiakra:

- üzletemberek, tehát üzleti célból utazó (de a másik Szerződő Fél országában alkalmazásban nem álló) személyek,
- sportolók vagy művészek, akik alkalmi jelleggel folytatnak valamilyen tevékenységet,
- újságírók, akiket a lakóhelyük szerinti ország médiája küldött ki, valamint
- vállalaton belüli gyakornokok.

E nyilatkozat végrehajtását az e megállapodás 6. cikkében foglalt feladatkörén belül a vegyes bizottság felügyeli, és módosításokat javasolhat, ha a Szerződő Felek tapasztalatai alapján azt szükségesnek ítéli.

AZ E MEGÁLLAPODÁS 4. CIKKÉBEN RÖGZÍTETT, BÁRMELY 180 NAPOS IDŐSZAKON BELÜLI LEGFELJEBB
90 NAPOS IDŐTARTAM ÉRTELMEZÉSÉRŐL

A Szerződő Felek egyetértettek abban, hogy az e megállapodás 4. cikkében rögzített, bármely 180 napos időszakon belül legfeljebb 90 napos időtartam folyamatos tartózkodást vagy több egymást követő látogatást jelent, amelyek teljes időtartama bármely 180 napos időszakon belül nem haladja meg a 90 napot.

A „bármely” kifejezés folyamatosan aktualizált 180 napos referencia-időszak alkalmazására utal: a tartózkodás minden napján a megelőző 180 napos időszakra tekintenek vissza annak ellenőrzése céljából, hogy továbbra is teljesül-e a bármely 180 napos időszakon belüli 90 napra vonatkozó követelmény. Ez többek között azt jelenti, hogy egy megszakítás nélküli 90 napos távollét legfeljebb 90 napos újabb tartózkodást tesz lehetővé.

EGYÜTTES NYILATKOZAT A POLGÁROK VÍZUMMENTESSÉGI MEGÁLLAPODÁSRÓL TÖRTÉNŐ
TÁJÉKOZTATÁSÁRÓL

Elismerve az átláthatóság jelentőségét az Európai Unió és a Salamon-szigetek polgárai számára, a Szerződő Felek megállapodnak abban, hogy a vízummentességi megállapodás tartalmáról és következményeiről, valamint a kapcsolódó kérdésekről – így például a beutazási feltételekről – teljes körű tájékoztatást biztosítanak.

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2016/1889 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2016. október 26.)

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 termékpiacok közös szervezésének létrehozásáról, és a 922/72/EGK, a 234/79/EK, az 1037/2001/EK és az 1234/2007/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 17-i 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽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 országból 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. cikk

Ez 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, 2016. október 26-án.

a Bizottság részéről,

az elnök nevében,

Jerzy PLEWA

mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató

⁽¹⁾ HL L 347., 2013.12.20., 671. 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	115,0
	ZZ	115,0
0707 00 05	TR	147,1
	ZZ	147,1
0709 93 10	TR	152,0
	ZZ	152,0
0805 50 10	AR	55,1
	CL	67,0
	TR	94,7
	UY	34,4
	ZA	65,7
	ZZ	63,4
	0806 10 10	BR
0808 10 80	PE	317,9
	TR	142,9
	US	261,8
	ZA	228,5
	ZZ	248,3
	AR	260,6
	AU	218,6
0808 30 90	BR	119,9
	CL	144,7
	NZ	136,0
	ZA	120,2
	ZZ	166,7
	CN	58,1
	TR	154,5
ZA	164,5	
ZZ	125,7	

⁽¹⁾ Az országoknak a Közösség harmadik országokkal folytatott külkereskedelmére vonatkozó statisztikáról szóló 471/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az országok és területek nomenklatúrájának frissítése tekintetében történő végrehajtásáról szóló, 2012. november 27-i 1106/2012/EU bizottsági rendeletben (HL L 328., 2012.11.28., 7. o.) meghatározott nomenklatúrája szerint. A „ZZ” jelentése „egyéb származás”.

III

(Egyéb jogi aktusok)

EURÓPAI GAZDASÁGI TÉRSÉG

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG

179/15/COL sz. HATÁROZATA

(2015. május 7.)

**az Aust-Agder megyében közösségi busszal végzett személyszállításához nyújtott támogatásról
(Norvégia) [2016/1890]**

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG (A TOVÁBBIKBAN: A HATÓSÁG),

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

tekintettel az EFTA-államok közötti, a Felügyeleti Hatóság és a Bíróság létrehozásáról szóló megállapodásra (a továbbiakban: 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 (1), (2) és (3) bekezdésére, valamint a II. része 7. cikkének (5) bekezdésére és 14. cikkére,

mivel:

I. TÉNYÁLLÁS

1. ELJÁRÁS

- (1) A Hatóság a *Konkurrenten.no* norvég busztársaság (magántulajdonban álló, autóbuszos személyszállító szolgáltató) első panaszát a 2011. március 23-i levelével kapta, amely szerint a norvégiai Aust-Agder megye (a továbbiakban: Aust-Agder vagy a megye) által több buszszolgáltatóval Aust-Agderben helyi autóbuszos személyszállítási szolgáltatások nyújtására kötött szerződéseknél jogellenes állami támogatás áll fenn.
- (2) 2011. november 10-én kelt levelében a Hatóság továbbította a panaszt a norvég hatóságoknak, és felkérte őket további információk nyújtására.
- (3) 2013. február 6-i 60/13/COL sz. határozatával (a továbbiakban: az eljárást megindító határozat) a Hatóság megindította a hivatalos vizsgálati eljárást az Aust-Agderben helyi autóbuszos személyszállítási szolgáltatások nyújtására kötött szerződéseknél esetlegesen fennálló jogellenes állami támogatás tekintetében. Az eljárást megindító határozatot közzétették az Európai Unió Hivatalos Lapjában és annak EGT-kiegészítésében⁽¹⁾. A norvég hatóságok, a panaszos és két harmadik fél – a Nettbuss Sør AS és a Setesdal Bilruiter L/L – nyújtott be észrevételeket az eljárást megindító határozatra. A norvég hatóságok további észrevételeket tettek a panaszos és a harmadik felek által tett észrevételekre.
- (4) A Hatóság 2013. december 17-én kelt levelében további tájékoztatást kért a norvég hatóságoktól.
- (5) A norvég hatóságok 2014. január 30-i, a Nettbuss Sør AS pedig 2014. február 20-i levelében küldött kiegészítő információkat.

⁽¹⁾ HL C 118., 2013.4.25., 4. o., és 24. sz. EGT-kiegészítés, 2013.4.25., 1. o.

- (6) A norvég hatóságok 2014. július 8-i levelükben további kiegészítő információkat küldtek a Nettbuss Sør AS szállítási teljesítményére nézve. Ezen információ fényében a Hatóság 2014. augusztus 14-i levelében pontosítást és kiegészítő információkat kért.
- (7) A norvég hatóságok 2014. október 15-i és 2014. december 19-i levelükben, míg a Nettbuss Sør AS 2014. november 6-i levelében válaszolt. 2014. november 25-én sor került egy találkozóra is a Nettbuss Sør AS és az Aust-Agder képviselőivel.
- (8) Ezen túlmenően 2013. december 9-én a Hatóság egy második panaszt is kapott az Agder Flyekspress társaságtól, amely a Nettbuss Sør AS egyik reptől buszszolgáltatásával versenyző szolgáltatást nyújt. A panaszos szerint a Nettbuss Sør AS legalább 2013-tól jogellenes állami támogatást kapott kereskedelmi tevékenysége kerestámogatása által.
- (9) 2014. március 18-án kelt levelében a Hatóság továbbította a panaszt a norvég hatóságoknak, és felkérte őket további információk nyújtására.
- (10) A norvég hatóságok a kért információt 2014. április 22-i keltezésű levelükben küldték meg. A Nettbuss Sør AS a 2014. április 9-i e-mailjében szintén választ küldött.
- (11) 2014. október 10-i keltezésű levelében a Hatóság lezárta a második panasszal kapcsolatos ügyet, és arról tájékoztatta a panaszost, hogy a kapott információk fényében, és figyelembe véve, hogy mindkét panaszos az Aust-Agderben odaítélt közbeszerzési szerződésekre hivatkozott, továbbá az eljárást megindító határozat hatásköre által lefedett kérdéseket, a Hatóság úgy döntött, hogy foglalkozik a jelen határozatban felhozott kérdésekkel. A panaszos nem tett ellenvetést és nem nyújtott be semmilyen további információt.

2. HÁTTÉR – A HELYI, MENETREND SZERINTI AUTÓBUSZOS ÉS ISKOLABUSZOS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA VONATKOZÓ JOGSZABÁLYOK

2.1. A helyi, menetrend szerinti autóbuszos személyszállítás ⁽¹⁾

2.1.1. Központosított állami illetékesség

- (12) Az 1976. évi közlekedésről szóló törvény ⁽²⁾ hatálybalépésének idején a norvég állam (a közlekedési minisztérium) volt a felelős a helyi, menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásokért. Az egyes megyékben állami közlekedési szervek irányították a helyi, menetrend szerinti személyszállítást.

2.1.2. Decentralizációs folyamat

2.1.2.1. Bevezetés

- (13) Röviddel a közlekedésről szóló 1976. évi törvény hatálybalépését követően decentralizációs folyamat indult. 1979. január 1-jétől a Közlekedési Minisztérium saját hatásköreit a megyei szintre ruházhatta. Ezzel egy időben az állami közlekedési szerveket megyei közigazgatási szervekké alakították.
- (14) 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 ⁽³⁾.

2.1.2.2. Az 1980. évi rendelet

- (15) 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). A rendelet 1. cikke kimondta, 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.

⁽¹⁾ Ez a rész az EFTA Felügyeleti Hatóság 2012. december 19-i 519/12/COL sz., az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveisbussene részére nyújtott potenciális támogatási ügyben hozott, a hivatalos vizsgálati eljárás lezárásáról szóló határozatának (HL L 276., 2013.10.17., 8. o.) és az 57. sz. EGT-kiegészítésnek (2013. október 17., 1. o.) a kivonata.

⁽²⁾ Az 1976. június 4-i 63. sz. törvény (a hatálybalépés dátuma: 1977. július 1.).

⁽³⁾ Lásd a közlekedésről szóló 1976. évi törvény módosítását előkészítő munkaanyagokat – Ot.prp. nr. 16 (1980–81), 2. o.

- (16) Az 1980. évi rendelet ezenfelül szabályokat írt elő az ellenőrzésre és az információkhoz való hozzáférésre vonatkozóan, valamint pontosan meghatározta egyrészt a Közlekedési Minisztérium és másrészt a megyék szerepét. A rendelet 7. cikke jogalapot biztosított a minisztérium számára a helyi, menetrend szerinti személyszállítás kompenzációjával kapcsolatos további szabályok és iránymutatások meghatározására.

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

- (17) 1983. január 1-jén az 1980. évi rendeletet 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 kötelezte a megyéket arra, hogy megállapodást kössenek a koncessziós jogosultakkal a menetrend szerinti tömegközlekedés biztosításáért járó kompenzációról. Ennek alapján a norvég helyi és regionális hatóságok szövetsége (a továbbiakban: a KS) és az autóbusz-társaságok norvégiai szövetsége (a továbbiakban: az NABC) ⁽¹⁾ fő típusmegállapodást (a továbbiakban: a KS és az NABC közötti fő típusmegállapodás), valamint éves kompenzációs típusmegállapodást kötött, amelyeket a megyéknek a menetrend szerinti autóbuszos személyszállítási 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 helyi autóbuszos személyszállítási szolgáltatások és a más kereskedelmi szolgáltatások költségeinek szétválasztásáról.

2.1.2.4. Az 1985. évi rendelet

- (18) 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 rendeletet 1987. január 1-jén egy új rendelettel ⁽²⁾ hatályon kívül helyezték. Ez a rendelet 2003. április 30-ig hatályban maradt, amikor felváltotta a kereskedelmi közlekedésről szóló rendelet (lásd lent).

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

- (19) Norvégiában a helyi, menetrend szerinti autóbuszos személyszállítási ágazatot jelenleg a kereskedelmi közlekedésről szóló 2002. évi törvény (a továbbiakban: KKT) ⁽³⁾ és a kereskedelmi közlekedésről szóló 2003. évi rendelet (a továbbiakban: KKR) ⁽⁴⁾ szabályozza. A KKT a közlekedésről szóló 1976. évi törvényt hatályon kívül helyezve annak helyébe lépett ⁽⁵⁾. A KKR két rendeletet helyezett hatályon kívül és váltott fel ⁽⁶⁾.
- (20) A norvég hatóságok kifejtették, hogy a vonatkozó rendelkezések az EGT-megállapodás 1994. évi hatálybalépése óta nem módosultak jelentősen.

2.1.4. A helyi személyszállítási szolgáltatások állami és megyei társfinanszírozása

- (21) A megyék részben adóbevételekből finanszírozzák a helyi személyszállítási szolgáltatásokat. A KKT értelmében ezenfelül a megyék éves globális támogatások formájában állami támogatásban is részesülnek ⁽⁷⁾. 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 ⁽⁸⁾.

2.1.5. Koncessziók

2.1.5.1. Bevezetés

- (22) A KKT értelmében a díjazás (azaz a személyszállítási szolgáltatást igénybe vevők [az utasok] által fizetés) ellenében nyújtott menetrend szerinti autóbuszos személyszállítási szolgáltatásokat koncessziók keretében kell nyújtani ⁽⁹⁾.

⁽¹⁾ Norvég nyelven: *Norsk Rutebileierforbund*.

⁽²⁾ Az 1986. augusztus 12-i 2170. sz. rendelet (a hatálybalépés dátuma: 1987. január 1.).

⁽³⁾ A 2002. június 21-i 45. sz. törvény (a hatálybalépés dátuma: 2003. január 1.).

⁽⁴⁾ A 2003. március 26-i 401. sz. rendelet (a hatálybalépés dátuma: 2003. április 1.).

⁽⁵⁾ Az 1976. június 4-i 63. sz. törvény (a hatálybalépés dátuma: 1977. július 1.). 2003. január 1-jétől a KKT lépett a helyébe.

⁽⁶⁾ Az 1986. augusztus 12-i 2170. sz. rendelet (a hatálybalépés dátuma: 1987. január 1.), valamint az 1992. december 4-i 1013. sz. rendelet (a hatálybalépés dátuma: 1994. január 1.) 2003. április 1-jétől a KKR mindkét rendeletet hatályon kívül helyezte és azok helyébe lépett.

⁽⁷⁾ A KKT 22. cikkének (3) bekezdése.

⁽⁸⁾ A KKT 22. cikkének (4) bekezdése.

⁽⁹⁾ A KKT 4. és 6. cikke.

- (23) A díjazás ellenében menetrend szerinti autóbuzsos személyszállítási szolgáltatásokat nyújtók számára egyaránt előírás az általános és különleges koncesszió.

2.1.5.2. Általános személyszállítási koncesszió

- (24) A díjazás ellenében személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalatoknak általános koncesszióval kell rendelkezniük ⁽¹⁾. 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 ⁽²⁾. Az általános koncessziók határozatlan időre szólnak ⁽³⁾.

2.1.5.3. Menetrend szerinti személyszállításra vonatkozó különleges koncessziók

- (25) Az általános koncesszió túl a díjazás ellenében menetrend szerinti személyszállítást végezni kívánó vállalatoknak különleges koncesszióval is rendelkezniük kell ⁽⁴⁾. A különleges koncesszióknak kétféle típusa létezik: i. területi koncessziók és ii. útvonal-specifikus koncessziók. A területi koncesszió maradványelvű, azaz lehetővé teszi a jogosultja számára, hogy amennyiben az érintett területen más útvonal-specifikus koncessziókat nem ítélték oda, a teljes érintett területen menetrend szerint közlekedő buszjáratokat üzemeltessen. Az útvonal-specifikus koncesszió jogosultja az adott útvonalon kizárólagos jogosultsággal rendelkezik a menetrend szerinti autóbuzsos személyszállítás üzemeltetésére.
- (26) A különleges koncesszió értelmében a koncessziós jogosult egyaránt jogosult és köteles a koncesszióban meghatározott személyszállítási szolgáltatás nyújtására ⁽⁵⁾. Különleges koncesszió iránti kérelem esetén ahhoz mellékelni kell a menetrendre és a viteldíjakra vonatkozó javaslatot ⁽⁶⁾. A menetrendet és a viteldíjakat a megyék ellenőrzik ⁽⁷⁾. A megyék elrendelhetik a menetrendek és a viteldíjak módosítását ⁽⁸⁾.
- (27) A különleges koncessziók odaítélhetők i. közbeszerzési eljárás keretében (a pályázati eljárásban meghatározott időszakra ⁽⁹⁾), amely semmilyen esetben sem haladhatja meg a 10 évet ⁽¹⁰⁾, vagy ii. pályáztatás nélkül közvetlenül (10 éves időszakra) ⁽¹¹⁾.

2.1.5.4. Szerződések

- (28) A koncessziók kiegészítéseként a megyék szerződést is köthetnek a koncessziós jogosultakkal a közszolgáltatások nyújtásáról. E szerződések formáját a megyék szabadon meghatározhatják ⁽¹²⁾.

2.1.5.5. Kompenzáció

- (29) A megyék felelnek a koncessziós jogosultak kompenzációjáért ⁽¹³⁾. A megyék választhatnak, hogy bruttó vagy nettó szerződéseket kötnek. A bruttó szerződések keretében a koncessziós jogosultak a szolgáltatás nyújtásának költségeihez a megyétől kapnak kompenzációt, nem pedig az utasok részére történő jegyárusításból származó bevételből. A nettó szerződések keretében a koncessziós jogosultak megkapják a jegybevételt, valamint a megyétől olyan mértékű kompenzációt, amely kiegészíti a jegybevételt a szolgáltatás költségeinek, valamint az ésszerű nyereségnek a fedezésére.

⁽¹⁾ A KKT 4. cikkének (1) bekezdése.

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

⁽³⁾ A KKT 27. cikkének (1) bekezdése.

⁽⁴⁾ A KKT 6. cikkének (1) bekezdése.

⁽⁵⁾ A KKT 25. cikke.

⁽⁶⁾ 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 követelményeket is meghatároz.

⁽⁷⁾ 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 autóbuzsos személyszállítást nyújtó szolgáltatók 50 %-os kedvezményt nyújtsanak a gyermekek, az idős és a fogyatékossgal élő polgárok számára.

⁽⁸⁾ A KKR 28. cikke és 29. cikkének (2) bekezdése. A KKR 28. cikkének (3) bekezdése alapján a Közlekedési Minisztérium iránymutatásokat adhat a menetrendek tartalmára és közzétételére vonatkozóan. A Közlekedési Minisztérium N-1/2006. sz. körlevele a menetrendek közzétételére vonatkozó kiegészítő iránymutatásokat tartalmaz. 2006 előtt a menetrendek 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 a menetrendek tartalmára irányadónak tekinteni.

⁽⁹⁾ A KKR 27. cikkének (2) bekezdése.

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

⁽¹¹⁾ 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. január 1.) 85. sz. törvénnyel történt módosítása vezette be.

⁽¹²⁾ A KKT 22. cikkének (5) bekezdése.

⁽¹³⁾ A KKT 22. cikkének (1) bekezdése.

- (30) A KKT 22. cikke értelmében a megyék kötelesek kompenzálni a szolgáltatókat a saját térségében létrehozni vagy fenntartani kívánt, nem nyereséges útvonalakon nyújtott személyszállítási szolgáltatásért ⁽¹⁾.
- (31) A megyék maguk dönthetnek arról, milyen formában kompenzálják a koncessziós jogosultakat; a KKT és a KKR ennek módjára vonatkozóan nem tartalmaz konkrét előírást.
- (32) A Hatóság érti, hogy a KKT 22. cikke értelmében a kompenzáció a közszolgáltatás (a nettó szerződések esetében jegybevételel csökkentett) költségét fedezheti, ideértve az ésszerű nyereséget is.

2.2. Iskolabuszos személyszállítás

- (33) Az EGT-megállapodás 1994. január 1-jei norvégiai hatálybalépését megelőzően a norvég megyék voltak felelősek az iskolától bizonyos távolságra (általában négy kilométerre) lakó általános és középiskolás gyermekek iskolabuszos szállításának biztosításáért. Jelenleg ezt a kötelezettséget az 1998. évi oktatásról szóló törvény (a továbbiakban: az oktatási törvény) rögzíti ⁽²⁾. E törvény előtt az 1969. évi általános iskolákról szóló törvény ⁽³⁾ és az 1974. évi középiskolákról szóló törvény ⁽⁴⁾ volt hatályos. Az 1980-as évek közepén egy, az általános iskolákról szóló törvényt és a középiskolákról szóló törvényt módosító törvény ⁽⁵⁾ alapján a megyék felelősségévé vált az iskolabuszos személyszállítás biztosítása. Az egyértelműség kedvéért az e határozat szövegében használt „oktatási törvény” kifejezés az oktatási törvény hatálybalépését megelőző vonatkozó jogi szabályokat is magában foglalja.
- (34) Az oktatási törvény értelmében az általános iskolások iskolabuszos szállításáért az önkormányzatok kötelesek a megyének díjat fizetni. A megye pedig ezt követően fizet a buszszolgáltatónak a szolgáltatás nyújtásáért. A középiskolások iskolabuszos szállításáért a megyék havi bérletet fizetnek a diákoknak a buszszolgáltatókkal kötött szerződéseknek megfelelően.

3. AZ ÁLLÍTÓLAGOS TÁMOGATÁS KEDVEZMÉNYEZETTJEI

- (35) Az EGT-megállapodás norvégiai hatálybalépését követően Aust-Agder különleges koncessziókat nyújtott a következő hét társaságnak, és szerződéseket kötött velük a helyi, menetrend szerinti autóbuszos és iskolabuszos személyszállítási szolgáltatásokra:
1. Birkeland Busser AS; tulajdonosa: Setesdal Bilruter L/L;
 2. Frolandsruta Frode Oland; tulajdonosa: Frode Stoltenberg Oland;
 3. Høyvågruta AS, a Nettbuss Sør AS vállalattal való 2009-es egyesüléséig;
 4. Nettbuss Sør AS, amely a Nettbuss-csoport tagja, tulajdonosa a Nettbuss AS autóbuszos személyszállító társaság, amelynek a tulajdonosa a Norges Statsbaner AS ⁽⁶⁾;
 5. Risør és Tvedestrand Bilruter AS (a továbbiakban: RTB), a Nettbuss Sør AS vállalattal való, 2008-as egyesüléséig;
 6. L/L Setesdal Bilruter, amelynek három fő részvényese Sigmund Aune, a Brøvig Holding AS és Bykle önkormányzata. Ezen túlmenően hét másik, aust-agderi önkormányzat és még néhány vest-agderi önkormányzat is részvényese; továbbá
 7. a Telemark Bilruter, amelynek fő részvényesei Vinje önkormányzata, Seljord önkormányzata és a Seljord Sparebank; ezen túlmenően Telemark megye több önkormányzata birtokol részvényeket a társaságban.

⁽¹⁾ A norvég hatóságok 71524 sz., az AS Oslo Sporveier és az AS Sporveisbussene részére nyújtott állítólagos támogatás ügyében 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. feljegyzésben 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 fiződhet erőteljes pénzügyi érdekeltség. Ilyen körülmények között a közszolgáltatási kötelezettség csak kompenzáció ellenében tartható fenn; vö. a 24a. cikkel.”

⁽²⁾ Az 1998. július 17-i 61. sz. törvény (a hatálybalépés dátuma: 1999. augusztus 1.).

⁽³⁾ Az 1969. július 13-i 24. sz. törvény

⁽⁴⁾ Az 1974. június 21-i 55. sz. törvény

⁽⁵⁾ Az 1985. május 31-i 41. sz. törvény

⁽⁶⁾ A Norges Statsbaner AS (NSB) egy norvégiai személyvonat üzemeltető, tulajdonosa a norvég közlekedési és hírközlési minisztérium. A vasúti vagy autóbuszos személyszállítási szolgáltatások nyújtásán túl a társaság tehervonatokkal, külföldi vasúti szállítással és ingatlanokkal is foglalkozik.

- (36) Ezek a társaságok helyi, menetrend szerinti autóbuszos és iskolabuszos szállítási szolgáltatást nyújtottak Aust-Agderben az EGT-megállapodás 1994. január 1-jei norvégiai hatálybalépését megelőzően. 2009 óta, és a Nettbuss Sør AS Høyvåggruta AS-szel és RTB-vel történő egyesülését követően, öt szolgáltató maradt az aust-agderi szerződések keretében szállítási szolgáltatások nyújtására ⁽¹⁾. A Nettbuss Sør AS-szel kötött koncessziós szerződés 2014. december 31-i lejártát követően jelenleg csak négy szállítási szolgáltató nyújtja a meglévő jogi keret alá tartozó szolgáltatásokat.
- (37) A helyi, menetrend szerinti autóbuszos és iskolabuszos szállítás biztosításának joga és kötelezettsége koncessziókon keresztül került odaítélésre, valamint egy későbbi időszakban az autóbuszos személyszállító szolgáltatókkal kötött külön szerződések megkötésével ötvözték ezt. A két legutóbb odaítélt koncesszió körülbelül tízéves időszakokat fedett le (1993–2003 és 2004–2012). A koncessziókat és a szerződéseket a két koncessziós időszakban rutinszerűen ugyanezen autóbuszos személyszállító szolgáltatóknak ítélték oda.
- (38) Mindegyik szolgáltató végez olyan kereskedelmi tevékenységet, amely kívül esik a közszolgáltatási feladaton. E tevékenységeket az áruszállítás, a turistabuszos és taxis személyszállítási szolgáltatások, valamint az expresszbusz-útvonalak üzemeltetése alkotják.
- (39) A Nettbuss Sør AS az 1960-as évek óta, 2014-től pedig leányvállalatán, a Nettbuss Ekspress AS-szen keresztül közvetlen repülőtéri buszjáratot üzemeltet a területen. Ez kereskedelmi útvonalnak minősül, amely nem jogosult közszolgáltatásért járó kompenzációra az Aust-Agdertől. A Sørlandsekspressen leányvállalatán keresztül expresszbusz szolgáltatást, valamint éjszakai buszvonalakat (nattbuss) is üzemeltet a közszolgáltatási feladatain kívül.
- (40) A norvég hatóságok szerint a Telemark Bilruter AS 2012-től vezet külön számlákat.
- (41) A Frolandsruta Frode Oland nem vezetett külön számlákat.
- (42) A Birkeland Busser AS, a Nettbuss Sør AS és a Setesdal Bilruter L/L 2009-ben vezette be a számlaelkülönítést.
- (43) Ami az RTB-t és a Høyvåggruta AS-t illeti, a norvég hatóságok nem tudtak információt nyújtani arra nézve, hogy e társaságok külön számlákat vezettek-e. A Nettbuss Sør AS-szel való 2008-as, illetve 2009-es egyesülésüket követően a pénzügyi elszámolásukat a Nettbuss Sør AS pénzügyi elszámolásaival összevonták.

4. A SZERZŐDÉSEK ODAÍTÉLÉSE

4.1. A szerződések odaítélése 1988 és 2003 között

- (44) 1988-tól 2003 végéig Aust-Agder minden, különleges koncesszióra jogosult buszszolgáltatóval szerződést kötött. E szerződések időtartama egy évre szólt, alkalmanként újabb egy évre történő automatikus meghosszabbítás lehetőségével.
- (45) A szerződések nem tartalmaztak arra nézve képletet, hogy miként kell a közszolgáltatásért járó kompenzációt kiszámítani. A kompenzációt tárgyalásos alapon állapították meg. Ugyanakkor a szerződések szerint a különleges koncessziós jogosult mindegyik busztársaság köteles volt üzemeltetési tervet és a várható bevételt és kiadásokat tartalmazó költségvetési tervezetet készíteni. Ennek a tervezetnek a lehető legnagyobb mértékben a számlákon, statisztikákon és a kiszámítható költségek és bevételek, valamint a forgalomváltozás előrejelzésein kell alapulnia. Ezen túlmenően az előre jelzett termelési költségeknek egy szokásos és jól vezetett vállalkozás költségeinek kell megfelelniük. Ez jelentette a tárgyalási alapot.

4.2. A szerződések odaítélése 2004 és 2008 között – az ALFA-módszer bevezetése

- (46) A megyei tanács 2002. decemberi döntését követően Aust-Agder új egyéni szerződéseket kötött. A norvég hatóságok szerint e szerződések bevezetése nem tartalmazott semmifajta alapvető változást a korábbi rendszerhez képest. Minden szerződést továbbra is a meglévő szolgáltatóknak ítélték oda.

⁽¹⁾ Az egyesületekről a norvég cégnyilvántartást 2009. június 10-én és 11-én értesítették, a Høyvåggruta AS-t és az RTB-t 2009. szeptember 3-án és 5-én törölték a nyilvántartásból. A szövegben a Hatóság mindvégig „az öt buszszolgáltató” kifejezést fogja használni (értelmszerűen) az érintett társaságokra hivatkozásként.

- (47) 2004-nél a kompenzáció mértékét továbbra is az Aust-Agder és a busztársaságok közötti tárgyalások alapján állapították meg, de a tárgyalási alap megváltozott a kompenzáció kiszámítására vonatkozó új rendszer, az ún. ALFA-módszer bevezetésével⁽¹⁾.
- (48) A norvég hatóságok szerint az ALFA-módszert objektív és átlátható számítási modellként dolgozták ki az autóbusszos személyszállításhoz kapcsolódó költségek kiszámítására. Alapelv, hogy a közlekedési társaságok a kompenzációt nem a saját, tényleges költségeik kiszámítása alapján kapják meg, hanem az adott vállalkozás-típusra vonatkozó reprezentatív feltételezések alapján. Ez a módszer egy jól vezetett buszvállalkozás költségeit szimulálja. Az ALFA-módszer alapján az autóbusszos szolgáltatások normalizált költségeinek kiszámítása a következő alapelemeket foglalja magában:
- a) a szállítási teljesítmény kiszámítása: a szállítási időszakra eső kilométerszám járművenként; minden menetrend szerinti útvonalat nyilvántartásba vesznek a levezetett távolság, az igénybe vett idő, az időszakra eső napok száma és a használt busz típusa alapján. A járművenkénti kilométerek és a forgalomban töltött órák száma is beleszámít, valamint az adott időszakra eső átlagsebesség;
 - b) költségszámítás: az egységköltségeket megszorozzák a járművenkénti kilométerszámmal; az ALFA-módszer számításba veszi az olyan költségeket, mint az üzemanyag, az alkatrészek, a szerviz, a fenntartás, az autómosás, a jármű költségei, a személyi költségek (sofőrök), költségvetési kiadások (olyan közlekedési költségek, mint például a kompok, útdíjak stb.), adminisztrációs költségek és más megosztott költségek. Minden tétel költségét részben a kilométerenkénti fogyasztással megszorított input tényezők árai alapján számítják ki, ami alapján megkapják a kilométerenkénti normalizált adatot;
 - c) a szállítási időszakban a közlekedési szolgáltatásokból származó bevételek; továbbá
 - d) a szükséges támogatásokra vonatkozó számítások: A támogatások számítása a normalizált költségeken alapul, amihez hozzáadják a költségvetési költségeket és levonják belőle a közlekedési szolgáltatásokból származó bevételt.
- (49) A számítás a ténylegesen nyújtott szállítási szolgáltatásokon (vagyis a különböző járműcsoportokban és menetrend szerinti szolgáltatáscsoportokban a járművekkel levezetett kilométerek számán) alapult minden egyes társaság esetében; figyelembe vették továbbá a különböző költségtételek ALFA-módszer szerint kiszámított átlagköltségeit; és végül az adott társaság földrajzi és topográfiai feltételekre, közlekedési feltételekre, jogszabályokra és tarifális feltételekre visszavezethető különleges költségein alapuló néhány kiigazítást végeztek.
- (50) Az új egyéni szerződések 2004. január 1-jétől 2006. december 31-ig voltak érvényesek, és két évvel, 2008. december 31-ig meghosszabbították őket.

4.3. A szerződések odaítélése 2009 óta – indexálás

- (51) 2007. június 12-én az Aust-Agder megyei tanácsa úgy döntött, hogy új szerződéseket ítél oda közvetlenül a meglévő busztársaságoknak a 2009–2012 közötti időszakra. Az autóbusszos személyszállító társaságokkal folytatott tárgyalásokat követően a megyei tanács 2008. december 9-én jóváhagyta az új szerződéseket.
- (52) A korábbi szerződések jórészt változatlanok maradtak. Ugyanakkor az ALFA-módszert egy új, bizonyos input tényezőkhöz kötött indexálási rendszerrel egészítették ki, a következő képlet szerint:

$$0,55 \times L + 0,30 \times K + 0,15 \times D$$

L = a bérköltségekben bekövetkezett változás (Norvég Központi Statisztikai Hivatal, a közlekedési ágazaton belüli bérstatisztikák)

K = a fogyasztói árindexben bekövetkezett változás (Norvég Központi Statisztikai Hivatal)

D = az üzemanyagköltségben bekövetkezett változás (Platts Oilgram index).

- (53) A 2009-től odaítélt új szerződések esetében a megadott kompenzációt már nem tárgyalásos alapon állapították meg.
- (54) Az új szerződések kezdetben 2009. január 1-jétől 2012. december 31-ig voltak érvényesek, és 2016 végéig meghosszabbították őket a Nettbuss Sør AS-szal kötött szerződés kivételével, amelyet csak két évre, 2014. december 31-ig hosszabbítottak meg.

(1) Két párhuzamos rendszer állt fenn az autóbusszos személyszállítási szolgáltatások kompenzációjának kiszámítására Norvégiában, amelyek sokban egyeztek. Az egyik rendszer az ALFA, amelyet Aust-Agder alkalmaz, a másik neve BUSSKOST. Mindkét rendszer azonos alapelemeken nyugszik, de a BUSSKOST-ot az Asplan-VIAK tanácsadó cég dolgozta ki és menedzseli kizárólagosan (díj ellenében).

- (55) Aust-Agder megye már megkezdte az új szerződésekre a pályázatát a 2015 januárját követő időszakra.

5. AZ ATP PROJEKT ÉS A REPÜLŐTÉRI TRANSZFERBUSZ SZOLGÁLTATÁS

- (56) A panaszos állítása szerint Aust-Agder évente 1 millió NOK összeget ítelt meg a buszszolgáltatóknak „kutatási és környezetvédelmi intézkedésekre”.
- (57) A norvég hatóságok által nyújtott információk szerint Kristiansand, Songdalen, Søgne, Venesla, Lillesand, Birkenes és Iveland önkormányzatai, valamint Vest-Agder és Aust-Agder megyék egy ATP projekt nevű együttműködési projektet létesítettek.
- (58) Az ATP projekt alapján 2004-től kizárólag a Nettbuss Sør AS részére nyújtottak évi 800 000 NOK összeget közvetlenül a projekt keretében a Lillesand – Kristiansand útvonalon a buszok járatsűrűségének növelésére, az elsődlegesen az óránkénti egy buszról óránkénti két buszra. Ezt a kifizetést Vest-Agder megyén keresztül teljesítették 2005-ben, 2006-ban és 2007-ben, majd 2008-ban és 2009-ben az Agder Kollektivtrafikk AS (a továbbiakban: AKT) részvénytársaságon keresztül. 2010-től ezt az összeget 2 millió NOK-ra emelték, és közvetlenül a Nettbuss Sør AS-nek utalták az Aust-Agdertől, mint a helyi, menetrend szerinti autóbuzsos és iskolabuszos szállításra vonatkozó szerződésük részeként annak érdekében, hogy jobb buszkapcsolatokat tartsanak fenn Aust-Agderben, valamint tovább javítsák a Kristiansand – Arendal (5. sz.) útvonalon nyújtott buszszolgáltatásokat. A járatsűrűség növelésére irányuló megbízást Aust-Agder adta, a kifizetést Vest-Agder megye teljesítette az AKT-n keresztül Aust-Agder megyének, amely kifizette a Nettbuss Sør AS-t. 2011-től az összeget 1,5 millió NOK-ra csökkentették.
- (59) Ezen túlmenően a Nettbuss Sør AS megnöveltjáratsűrűségével összefüggésben egy ehhez igazodó repülőtéri transzferbusz-szolgáltatást indítottak 2004-től, amely összeköttetést biztosított a helyi, menetrend szerinti, Kristiansandba tartó busz 5. sz. útvonala és a kjeviki repülőtér között, amelyen egyetlen egyirányú jegy érvényes volt mind a helyi, menetrend szerinti buszra, mind pedig a repülőtéri transzferbuszra. Ezt a repülőtéri transzferbuszt nem tekintették közszolgáltatásnak. Az 5. sz. útvonalon nyújtott, helyi, menetrend szerinti autóbuzsos-személyszállítási szolgáltatásért járó kompenzációként a Nettbuss Sør AS 60 000 ülőhelyet vásárolt 65 NOK/jegy áron évente, összesen 3,9 millió NOK összegért. A jegyárat a Nettbuss Sør AS kereskedelmi üzemeltetésű közvetlen repülőtéri járatának jegyára alapján számolták ki. Az összeget az 5. sz. útvonalon a megnövekedett járatsűrűség finanszírozására használták.
- (60) 2009-ben az 5. sz. útvonalat használó utasok alacsony száma miatt a Nettbuss Sør AS és Aust-Agder megállapodott arról, hogy az ülőhelyvásárlás éves összegét 2,1 millió NOK-ban rögzítik. Ezt a bevételcsökkenést az ATP projektre fordított összeg 2 millió NOK-ra történő emelése fedezte, amiről már fent szó esett.
- (61) 2013-ban – a repülőtéri utasszám további csökkenése és azon tény miatt, hogy a Nettbuss Sør AS által az ülőhelyekért kifizetett éves összeg nem volt gazdaságilag életképes a repülőtéri transzferbusz-szolgáltatás fenntartásához – megállapodás született az Aust-Agderrel, hogy a Nettbuss Sør AS két útvonal (a 39. és a 40. sz.) kiszolgálására vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségét csökkentik annak érdekében, hogy a megfelelő bevételcsökkentést az ATP projektben finanszírozzák. A norvég hatóságok úgy becsülték, hogy ez a csökkenés gazdaságilag 1 020 000 NOK közvetlen költségmegtakarítást jelentett a Nettbuss Sør AS-nek.
- (62) A norvég hatóságok által adott információk szerint a repülőtéri transzferbusz 2014. január 20-tól már nem vásárol ülőhelyeket az 5. sz. útvonalon. A repülőtéri transzferbuszt és az 5. sz. útvonalat már nem hirdetik egy ajánlatként, az 5. sz. útvonalat igénybe vevő transzferutasoknak külön jegyeket kell vásárolniuk. Ezen túlmenően a repülőtéri transzferbuszt 2014-től már nem a Nettbuss Sør AS üzemelteti, hanem a Nettbuss Ekspres AS cég.

6. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

- (63) A Hatóság kifejezte az irányú kétségeit, hogy a 2004 óta a helyi, menetrend szerinti autóbuzsos és iskolabuszos személyszállítási szolgáltatási kötelezettséghez odaítélt kompenzáció Aust-Agderben állami támogatásnak minősül-e az EGT-megállapodás 61. cikke értelmében, és különösen az *Altmark*-feltételek⁽¹⁾ (különösen a második–negyedik) alkalmazása vonatkozásában.

⁽¹⁾ C-280/00 sz., *Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* ügy (ECLI:EU:C:2003:415).

- (64) A Hatóság kétségbe vonta a második feltétel teljesülését, tekintettel arra, hogy tárgyalásokra került sor az ALFA-módszer alkalmazását követően nyújtandó kompenzáció pontos összegének kiigazítása céljából. Ezen túlmenően a Hatóság kétségét fejezte ki a harmadik feltétel teljesülésével kapcsolatban, tekintettel arra, hogy az érintett vállalkozások nem vezettek következetesen külön számlát 2004 óta, és egyik cég sem különítette el megfelelően a közös költségeket annak kimutatására, hogy a kompenzáció végösszege kizárólag a közszolgáltatás költségeit fedezte. Végül a Hatóság nem tudta megállapítani a negyedik *Altmark*-feltétel és a referenciaértékek szerinti értékelési gyakorlat alkalmazhatóságát sem, és kétségét fejezte ki aziránt, hogy az ALFA-módszer és a kompenzáció végösszegének meghatározására folytatott tárgyalások biztosították-e azt, hogy a kompenzáció csak egy megfelelően felszerelt és jól vezetett vállalkozás költségei fedezésére korlátozódott-e.
- (65) Az ATP projekttel kapcsolatosan a Hatóság – a megfelelő információk hiányában – kifejezte kétségeit arra nézve, hogy a Nettbuss Sør AS-nek nyújtott összegeket összekapcsolták-e az Aust-Agder által odaítélt kompenzációval, vagy különálló rendszert alkotnak vagy ilyen rendszer részét képezik.
- (66) Ezen túlmenően a Hatóság nem tudta megállapítani, hogy a létező támogatási programban 2004. január 1-jétől az ALFA-módszerrel bevezetett módosítások (amiket Aust-Agderben a KKT, a KKR, az oktatási törvény és a közigazgatási gyakorlat alapján vezetett be), valamint 2009-től az indexálás jelentősen módosította ezt a programot, és új támogatássá alakította. Bár ezen új módszer bevezetése úgy tűnik, nem módosította a jogalapot, a kompenzáció odaítélésének célját vagy az érintett kedvezményezetteket, a Hatóság kétségét fejezi ki aziránt, hogy a program lényege változatlan maradt volna, tekintettel arra, hogy a kompenzáció kiszámítási módjának alapvető jellemzői jelentősen módosultak.
- (67) Miután megállapította, hogy a létező támogatási program legalább 2003 végéig hatályban volt Aust-Agderben, a Hatóság kétségbe vonta, hogy – tekintettel a külön számlák hiányára, valamint arra, hogy nem történt meg a kedvezményezett által nyújtott közszolgáltatás és a kereskedelmi tevékenység közös költségeinek megfelelő elosztása – a kompenzációs összegeket e támogatási program alapján nyújtották. Az EFTA-Bíróság közelmúltbeli ítélezési gyakorlatát követően a Hatóság azon az állásponton volt, hogy a nem a programra vonatkozó rendelkezések alapján teljesített kifizetéseket nem indokolja az adott program létező támogatási jellege⁽¹⁾. A Hatóság azt is hangsúlyozta az eljárást megindító határozatában, hogy a fent idézett ítélettel összhangban bármely, nem a létező támogatási program alapján nyújtott támogatás új támogatásnak minősül.
- (68) Ami az érintett intézkedések összeegyeztethetőségét illeti, a Hatóság rámutatott, hogy bármely, a létező támogatási programon túlmenően nyújtott esetleges túlkompenzáció nem összeegyeztethető az EGT-megállapodással. Hasonlóképpen, a 2004 után az ALFA-módszer bevezetésével nyújtott lehetséges új támogatást illetően a Hatóság nem tudta megállapítani, hogy a nyújtott kompenzáció összeegyeztethető-e az EGT-megállapodással, tekintettel a kompenzáció összege kiszámításának alapjául szolgáló paraméterekkel kapcsolatosan kifejezett kétségekre, valamint a túlkompenzáció elkerülésére megállapított költségfelosztásra.
- (69) Végül ami az ATP-projektet illeti, elégséges információ hiányában a Hatóság nem tudta értékelni ezen intézkedés EGT-megállapodással való összeegyeztethetőségét.

7. A NORVÉG HATÓSÁGOK ÉSZREVÉTELEI

- (70) A norvég hatóságok észrevételeket küldtek az eljárást megindító határozatra, valamint a későbbiek folyamán is, kezdetben közös álláspontot képviselve a jelen határozatban hivatkozott valamennyi személyszállító szolgáltatóval kapcsolatos állami támogatásra vonatkozó értékeléssel kapcsolatban.
- (71) Ugyanakkor az eljárás későbbi szakaszában a norvég hatóságok a Nettbuss Sør AS szállítási teljesítményével kapcsolatosan kiegészítő információkat állapítottak meg és közölték a Hatósággal, 2014. július 8-i, október 15-i és december 19-i keltezésű leveleikben, Ezen új információk alapján úgy tűnik, hogy a norvég hatóságok álláspontja a Nettbuss Sør AS-nek nyújtott kompenzációval és az ezzel kapcsolatos összeegyeztethetőségi értékeléssel, alapvetően megváltozott (lásd a lenti 7.1.6. részt).

⁽¹⁾ Az E-14/10. sz., Konkurrenten.no AS kontra EFTA Felügyeleti Hatóság ügyben hozott ítélet (EFTA bírósági jelentés 2011., 266. o.) 74. és 76. pontja.

7.1. Az aust-agderi autóbuszos személyszállításhoz nyújtott kompenzáció

7.1.1. Új vagy létező támogatás

- (72) A norvég hatóságok álláspontja szerint az ALFA-módszer bevezetése nem okozott semmilyen jelentős változást az Aust-Agderben hatályos, létező kompenzációs rendszerben. A busztársaságok kompenzációjának célja, alapja és alapelvei 2004 előtt és után is azonosak voltak.
- (73) A norvég hatóságok szerint az is fontos és elégnek kell lennie, hogy a jogalkotás (vagyis a KKT, a KKR és az oktatási törvény) az egész vonatkozó időszak alatt változatlan maradt. A norvég hatóságok azt is előadták, hogy a közigazgatási gyakorlat sem változott az évek során Aust-Agderben, és az egész időszak alatt a kompenzáció azonos elemekből állt (vagyis az autóbuszos szolgáltatásokért nyújtott kompenzáció, az iskolabuszos szállításért eszközölt kifizetések és az alvállalkozói költségekre nyújtott kompenzáció).
- (74) A kompenzáció összege mindig a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásának becsült költségei és a becsült bevétel közötti különbségnek felelt meg. Ezt olyan tényezők határozták meg, amelyek a vonatkozó időszak során változatlanok maradtak (vagyis az autóbuszos szolgáltatások költségei, az alvállalkozók költségei, az általános iskolai bevétel, a középiskolai bevétel, más bevétel, jegyárak, árengedmények és szállítási teljesítmény). A végösszeget tárgyalások során állapították meg és azelőtt rögzítették, hogy a személyszállítási közszolgáltatási kötelezettséget ellátták.
- (75) A fent említett, a kompenzációt meghatározó tényezőket a kompenzáció meghatározására kötött szerződés típusától függetlenül vették figyelembe. Ezért a norvég hatóságok szerint az ALFA-módszert csak egy olyan eszközként vezették be, amely az egyik tényezőt (nevezetesen az autóbuszos szolgáltatások költségét) pontosabban számította ki. Ezért nem változtatta meg magát a kompenzációs rendszert és nem is vezetett be elkülöníthető új támogatási intézkedést.
- (76) Ennek eredményeként a norvég hatóságok állítása szerint az Aust-Agderben létrehozott támogatási program létező jellege változatlanul fennáll, a Hatóságnak pedig ezért le kellene zárnia a hivatalos vizsgálati eljárást, mivel bármilyen lehetséges támogatást a felüyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve II. részének 17–19. cikkeiben rögzített létező támogatásra vonatkozó eljárás során kellene vizsgálni.

7.1.2. Az ALFA-módszer és az Altmark-feltételek

- (77) Az ALFA-módszernek mint új intézkedésnek való besorolását illetően a norvég hatóságok megerősítik azon álláspontjukat, hogy az Aust-Agderben 2004-től fennálló jelenlegi kompenzációs rendszer – a Nettbuss Sør AS-nek nyújtott támogatás kivételével – nem minősül állami támogatásnak az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének értelmében, mert teljesíti az *Altmark*-ítéletben meghatározott feltételeket.
- (78) A norvég hatóságok állítása szerint az ALFA-módszer 2004-es bevezetése megfelel az első *Altmark*-feltételnek ⁽¹⁾. A buszszolgáltatók helyi, menetrend szerinti autóbuszos és iskolabuszos szállítást folytatnak a koncesszióknak, szerződéseknak, valamint a vonatkozó törvényeknek és rendeleteknek megfelelően.
- (79) Ami a második *Altmark*-feltételt illeti, a norvég hatóságok álláspontja szerint a költségeket, bevételeket és az Aust-Agderből kapott kompenzációt előre objektív és átlátható módon határozták meg, a képlet számításához használt valamennyi releváns elemét feltüntetve. A számítás a ténylegesen nyújtott szállítási szolgáltatásokon (vagyis a különböző járműcsoportokban és menetrend szerinti szolgáltatáscsoportokban a járművekkel levezetett kilométerek számán) alapult minden egyes társaság esetében; figyelembe vették továbbá a különböző költség-tételek ALFA-módszer szerint kiszámított átlagköltségeit; és végül az adott társaság földrajzi és topográfiai feltételekre, közlekedési feltételekre, jogszabályokra és tarifális feltételekre visszavezethető különleges költségein alapuló néhány kiigazítást végeztek.

⁽¹⁾ A norvég hatóságok nem foglalkoztak az *Altmark*-feltételekkel a 2004-et megelőző időszakra nézve, mivel a Hatóság az eljárást megindító határozatában leszögezte, hogy bármely 2004 előtt nyújtott támogatás létező támogatásnak minősül.

- (80) Ami a harmadik *Altmark*-feltételt illeti, a norvég hatóságok úgy érveltek, hogy az ALFA-módszer szerinti kompenzációsámítás és annak indexálása nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges költségek fedezését, figyelembe véve a vonatkozó bevételt és az ésszerű nyereséget. Rámutattak arra, hogy ebben az esetben a kompenzációt a társaság becsült bevétele és becsült költségei közötti különbség fedezésére számították ki, és ezt objektív, átlátható módon alkalmazták. A működési nyereség szintén viszonylag alacsony és korlátozott volt a legtöbb társaság esetében. A norvég hatóságok szerint a rendelkezésre álló információk alapján a közösségi busszal végzett személyszállítás ágazatában a rendes nyereség 3–5 % körüli.
- (81) A norvég hatóságok társaságokra bontva benyújtották az adatokat annak kimutatására, hogy a 2004–2011 között nyújtott kompenzáció nem haladta meg a becsült költségek és az ésszerű nyereség összegét. Mivel a költségbebecslések, és így a kompenzáció is objektív módszeren alapul, a norvég hatóságok álláspontja szerint nincs ok úgy vélni, hogy a busztársaságokat a szerződések keretében túlkompensálták.
- (82) Ezen túlmenően a norvég hatóságok szerint az a tény, hogy nem minden társaság vezetett külön számlát a vonatkozó időszakokban, nem jelenti azt, hogy túlkompenzáció történt. Amennyiben – állításuk szerint – a közszolgáltatást nyújtók kompenzációjára kidolgozott módszer biztosítja, hogy nem kerül sor túlkompenzációra, nincs kiegészítő kötelezettség a jelenlegi *Altmark*-feltételekkel kapcsolatos ítélkezési gyakorlat alapján arra, hogy ezen túlmenően a kedvezményezett társaságoknak külön számlákat kelljen fenntartaniuk.
- (83) Azt is előadták, hogy a tárgyalások, amelyek alapján 2004–2008 között minden évre vonatkozóan a kompenzáció végösszegét meghatározták, nagyon korlátozott kihatással bírtak az Aust-Agder által a busztársaságok számára kifizetett kompenzáció összegére. A tárgyalásokat követően a kompenzáció mértéke néhány alkalommal kismértékben emelkedett. Ugyanakkor a norvég hatóságok szerint az átfogó kép alapján látszik, hogy a kompenzáció mértéke a tárgyalásokat követően ugyanakkora vagy alacsonyabb lett, és a tárgyalások az Aust-Agder számára kedvező „biztonsági szelepet” jelentettek.
- (84) Ami a negyedik *Altmark*-feltételt illeti, a norvég hatóságok előadták, hogy az ALFA-módszer és a későbbi, 2009-től bevezetett indexálási rendszer mind referenciaértékek szerinti értékelési gyakorlaton alapultak. A kompenzációt egy jól vezetett vállalkozás kiadásai és bevétele alapján, nem pedig csupán az érintett iparági átlag szerint számolták ki.
- (85) Ezzel együtt az ALFA-módszer annak a feltételezésnek ad alapot, hogy a költségek alacsonyabb küszöbértékhez igazodnak. Például egy bizonyos számú műveletre a normalizált üzemanyag-fogyasztás olyan szintnek felel meg, amely szerint a mért értékek 33 %-a a norma alatt lesz, 67 %-a pedig meghaladja a normát. Ez azt jelenti, hogy a rendszer nem az átlagköltségeken alapul, hanem a legjobban vezetett vállalatok 33 %-ának költségein.

7.1.3. Kompenzáció a programon túlmenően

- (86) A norvég hatóságok ezen túlmenően azt is előadták, hogy mit tettek annak biztosítására, hogy – a Nettbuss Sør AS-nek nyújtott támogatáson kívül – Aust-Agderben a helyi, menetrend szerinti autóbuszos és iskolabuszos szállítáért semmifajta kompenzációt nem nyújtottak a program keretében megengedetten túlmenően.
- (87) A norvég hatóságok álláspontja szerint az ALFA-módszer bevezetése nem okozott semmilyen jelentős változást a kompenzációs rendszerben. Ennek eredményeként a kompenzációs rendszer (2004 előtt és után is) azonos elemekből állt, a kompenzációt a társaságok tényleges költségadatai alapján számolta. A norvég hatóságok álláspontja szerint ez a gyakorlat biztosította azt, hogy nem került sor túlkompenzációra és a közszolgáltatásért járó kompenzációt csak a közszolgáltatási kötelezettségekhez kapcsolódó költségekre nézve számolták ki.
- (88) A norvég hatóságok szerint – a Nettbuss Sør AS kivételével – az összes többi szállítási szolgáltató csak a közszolgáltatási teljesítményről és bevételről számolt be a táblázatokban az ALFA-módszer keretében kapott kompenzációért. Eszerint nincs ok arra gondolni, hogy ezeket a szolgáltatókat bármi másért kompenzálták volna a személyszállítási közszolgáltatáson túlmenően.

7.1.4. Összegeztethetőség

- (89) A norvég hatóságok azt is állítják továbbá, hogy – a Nettbuss Sør AS-nek nyújtott támogatás kivételével – az autóbusszos személyszállítási közszolgáltatásért járó kompenzációs rendszert a 2004-es és 2009-es változásokat illetően úgy kell tekinteni, mint a program besorolásának új támogatásra való módosítását, amely minden esetben megfelel az 1191/69/EGK tanácsi rendelet⁽¹⁾ előírásainak. Az 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet⁽²⁾ (a továbbiakban alább együttesen: a személyszállítási rendeletek) állítólag nem kell alkalmazni, mivel a későbbi rendelet még nem lépett hatályba az EGT-ben, amikor ezeket a változásokat bevezették. A norvég hatóságok hivatkoznak az Andersen kontra Bizottság ügyben hozott ítéletre, ahol a Törvényszék kimondta, hogy a rendelet nem bír visszaható hatállyal⁽³⁾.
- (90) A norvég hatóságok különösen azt állítják, hogy nem került sor az 1191/69/EGK rendelet rendelkezéseinek megsértésére. Ezt a tények is alátámasztják, mivel a kompenzáció paramétereit az egész, 2004-től napjainkig terjedő időszakra nézve előzetesen meghatározták, 2009-től pedig tárgyalásokra sem kerülhetett sor a kompenzáció mértékének kiigazítására. Ezért – a Nettbuss Sør AS kivételével – egyetlen társaság sem részesült túlkompensációban 2004-től a mai napig.

7.1.5. Az ATP projekt

- (91) Ami az ATP projektet illeti, a norvég hatóságok kijelentették, hogy az évente a Nettbuss Sør AS részére fizetett összeg a Kristiansand – Lillesand és a Kristiansand – Arendal útvonalakon a szállítási teljesítmény növeléséért fizetett kompenzáció volt. Évi 253 nappal számolva a teljesítménynövekedés körülbelül évi 100 000 km volt. Óránként 200 NOK-os árral számolva ez körülbelül 350 000 NOK többletköltséget jelent. Így az összes költség körülbelül 950 000 NOK-ot tesz ki. 150 000 NOK becsült bevétellel a nettó költségek körülbelül 800 000 NOK-ot jelentenek.
- (92) Figyelemmel arra, hogy az ATP projektből allokált összegeket arra használták, hogy az Aust-Agderrel fennálló szerződések keretében a szállítási teljesítményt növeljék, a norvég hatóságok szerint ez a teljesítmény nem tért el bármely más, a szerződés keretében történő teljesítménynöveléstől (mivel az útvonalak már üzemben voltak). Ennek eredményeként a megnövelt teljesítmény létező támogatási program részét képezi.

7.1.6. A Nettbuss Sør AS szállítási teljesítményével kapcsolatos kiegészítő információk

- (93) A norvég hatóságok további kiegészítő információt nyújtottak be a Nettbuss Sør AS szállítási teljesítményével kapcsolatosan.
- (94) Ezek szerint a Nettbuss Sør AS által jelentett szállítási teljesítmény úgy tűnik, eltért attól, mint amit a közszolgáltatásért járó kompenzáció miatt jelenteni kellett volna, és jelentős hibák vannak a szállítási teljesítménnyel kapcsolatos táblázatokban, ahogy az lejjebb a (237)–(246) preambulumbekkezdésekben elemzésre kerül, és elképzelhető, hogy ez a 2004-től számított időszakban túl magas összegű kompenzációt eredményezett a Nettbuss Sør AS részére.
- (95) A norvég hatóságok több hibát állapítottak meg a Nettbuss Sør AS szállítási teljesítményével kapcsolatos táblázatokban a következők vonatkozásában: éjszakai buszok (nattbuss), iskolabuszos szolgáltatások (midtskyss)⁽⁴⁾, iskolás gyermekek úszásoktatásra és úszásoktatásról történő szállítása (badekjøring), tanítási évek és az „tanítási évek megduplázása”, expresszbusz tevékenységek, útvonalak törlése vagy járatritkítása, valamint bizonyos konkrét, a közszolgáltatási szerződés részét nem képező útvonalak.

⁽¹⁾ A Tanács 1191/69/EGK rendelete (1969. június 26.) a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről (HL L 156., 1969.6.28., 1. o.), beépítve az EGT-megállapodás XIII. mellékletébe.

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.); beépítve az EGT-megállapodás XIII. mellékletébe. Az 1370/2007/EK rendelet 2011. január 1-jén lépett hatályba Norvégiában (lásd a 2010. december 17-i 1673. sz. rendeletet).

⁽³⁾ Lásd a T-92/11. sz. ügyben hozott ítélet (EU:T:2013:143) 44–48. pontját (folyamatban lévő fellebbezés, lásd a C-303/13 P. sz., Bizottság kontra Andersen ügyet).

⁽⁴⁾ A „Midtskyss” kifejezést korábban valamennyi iskolabuszos szolgáltatásra használták, amelyek a gyermekeket a tanítási nap végén hazaszállították, kivéve a nap utolsó iskolabuszos járatát, valamint a megsérült és fogyatékkal élő gyermekek előre bejelentendő szállítását.

- (96) A norvég hatóságok az alábbi táblázatot nyújtották be, amely kimutatja, hogy a közszolgáltatási szerződés által nem lefedett kilométerek eltérései a 2004–2009 közötti időszakra vonatkozó programban enyhén meghaladják az 1,7 millió kilométert:

1. táblázat

Az eltérések összegzése

Szállítási teljesítmény típusa/eltérés	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Kitron	0	0	0	19 176	0	0
Expresszbusz	0	0	0	406	19 737	19 737
Éjszakai buszok	47 561	51 966	52 533	62 833	65 243	65 243
Badekjøring	31 184	29 620	27 027	14 754	29 449	29 449
Midtskyss	82 485	80 311	142 608	54 905	95 272	95 272
Midtskyss vagy badekjøring ⁽¹⁾	3 213	4 233	0	731	492	492
Karjolen	15 946	15 946	11 669	16 128	12 647	12 647
255 tanítási nap 192 helyett	0	0	124 314	73 549	56 574	51 693
A szállítási tevékenység 2008. augusztus 18-án megszűnt.	0	0	0	0	51 125	137 210
Az eltérések összege/a szerződés által nem lefedett kilométerek	180 389	182 076	358 151	242 480	330 538	411 742

⁽¹⁾ A norvég hatóságok szerint ez olyan eseteket takar, amikor nehéz volt megítélni, hogy a jelentett személyszállítás „midtskyss” vagy „badekjøring”.

- (97) A norvég hatóságok azt is kijelentették, hogy a Nettbuss Sør AS szállítási teljesítményeinek táblázataiban szereplő ilyen hibák és eltérések gazdasági kihatással jártak a társasággal kötött szerződés 2014. december 31-i lejártáig.

8. AZ ÉRDEKELTEK ÉSZREVÉTELEI

8.1. A panaszos – Konkurrenten.no

- (98) A panaszos, a Konkurrenten.no fenntartja azon álláspontját, hogy a Nettbuss Sør AS jelentős túlkompenzációt kapott szolgáltatásaiért, továbbá Aust-Agder megye a koncessziókat nem versenyeljárás keretében ítélte oda ⁽¹⁾. A panaszos állítása szerint a megye által jogtalan koncessziók formájában vagy ilyen koncessziókkal együttesen odaítélt valamennyi támogatás állami támogatásnak minősül az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében, amely a panaszos állítása szerint összeegyeztethetetlen az EGT-megállapodás 49. cikkével az 1191/69/EGK és az 1370/2007/EK rendeletekkel együttesen értelmezve.
- (99) Ezen túlmenően a panaszos megkérdőjelezi az Aust-Agder megye közigazgatása és a Nettbuss Sør AS közötti kapcsolatot, amely nem összehasonlítható azon távolságtartóbb kapcsolatokkal, amelyek általában egy jelentős közösségi személyszállítási szerződésben részes professzionális beszállító és professzionális vevő között fennállnak.

⁽¹⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (6)–(11) bekezdését.

8.2. Nettbuss Sør AS

- (100) A Nettbuss Sør AS fenntartja, hogy az ALFA-módszeren keresztül 2004-ben bevezetett új finanszírozási rendszer és annak későbbi indexálása csak a rendszer kisebb adminisztratív jellegű változásait jelentették. Álláspontja szerint az új számítási módszer nem módosította azon jogalapot, amely alapján a Nettbuss Sør AS kompenzációban részesül, és ezért nem minősül új támogatásnak.
- (101) Ami az ATP projektet illeti, a Nettbuss Sør AS álláspontja szerint ez is az Aust-Agderben létező támogatási program része, mivel nem írtak alá új szerződéseket, hanem Aust-Agder ehelyett kihasználta a szerződés meglévő rendelkezéseit, amelyek a szerződéses időszakra nézve a szolgáltatások körének módosítását szabályozzák.
- (102) Még ha az ALFA-módszert és későbbi indexálását új támogatási intézkedéseknek is kellene tekinteni, a Nettbuss Sør AS állítása szerint, ami az állami támogatás meglétét illeti, az Aust-Agdertől kapott kompenzáció csak a költségeket fedezte, amelyeknek legfeljebb marginális nyereség képezte részét.
- (103) Az első és negyedik *Altmark*-feltétellel kapcsolatosan a Nettbuss Sør AS a norvég hatóságok fent említett észrevételeit támogatja.
- (104) A második *Altmark*-feltétellel kapcsolatosan a Nettbuss Sør AS hangsúlyozta azt a tényt, hogy az aláírt szerződések „nettó szerződések” – vagyis a közszolgáltatási kötelezettség ellátásának költségeit fedezik azt követően, hogy az ilyen kötelezettségekkel kapcsolatos minden bevételt levontak, szintén egy marginális nyereséget figyelembe véve.
- (105) Ezen túlmenően a Nettbuss Sør AS állítása szerint a 2004–2008-as időszakra ténylegesen kapott, a tárgyalások következményeként kiigazított kompenzációja alacsonyabb, mint amit az ALFA-módszer szerinti számítások alapján becsültek, és 2009-től a kompenzáció végösszegét már nem is tárgyalásos úton állapították meg, hanem a nyilvánosan hozzáférhető források alapján indexálták.
- (106) A harmadik *Altmark*-feltétel alkalmazását illetően a Nettbuss Sør AS érvelése szerint nehéz értékelni a szükséges kompenzáció mértékét anélkül, hogy a szolgáltatásnyújtó szerződés szerinti tényleges teljesítményét ne vennék figyelembe, amelynek alapján a haszonkulcs a 2009–2011-es időszakra nézve negatív vagy marginális volt. Ezen túlmenően állítása szerint az ésszerű nyereség meghatározásánál a szerződésben szereplő kockázatmegosztást is figyelembe kell venni, különösen a 2009–2011-es időszakra nézve, továbbá a szóban forgó szerződések különböző típusait (nettó szerződések kontra bruttó szerződések), valamint az üzemeltetők méretét és különböző tevékenységeit. A Nettbuss Sør AS szerint egy, a norvég hatóságok által említett 3–5 %-os nyereség meglehetősen alacsony és nem veszi figyelembe a buszszolgáltatások egyéni piaci szegmenseit. A Nettbuss Sør AS álláspontja szerint abban a piaci szegmensben, amelyben a társaság működik, az ésszerű megtérülési ráta [7–13 %]-hoz esik közelebb.
- (107) Az ügy összeegyeztethetőségi szempontjára hivatkozással a Nettbuss Sør AS úgy érvelt, hogy amennyiben a Hatóság álláspontja szerint a társaság – az éves kompenzáción vagy az ATP projekten keresztül – az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerinti gazdasági előnyben részesült volna, ez összeegyeztethető lenne az EGT-megállapodás 49. cikkével és az alkalmazandó 1191/69/EGK rendelettel. A Nettbuss Sør AS szerint az 1370/2007/EK rendelet nem alkalmazható, mivel az ALFA-módszerrel és az indexálással 2004-ben, illetve 2009-ben bevezetett változásokra akkor került sor, amikor ez a rendelet még nem volt hatályos.
- (108) A norvég hatóságok által a Nettbuss Sør AS szállítási teljesítményével kapcsolatos eltérésekre vonatkozóan benyújtott kiegészítő információkról a társaság azt állítja, hogy az ismert tények bizonyos mértékig tévesek és félrevezetőek, valamint nem veszik figyelembe azt a tényt, hogy a kompenzáció végösszege a társaság és az Aust-Agder közötti tárgyalásokon alapult, továbbá azt, hogy az ALFA-módszer csak egy eszköz volt Aust-Agder megye számára.
- (109) Ezek a tárgyalások a tényleges éves szállítási teljesítmény (vagyis a teljesített kilométerek száma) kiigazításait is tartalmazták az év során, amelyek Aust-Agder rendelkezésre álló költségvetésén és a személyszállítás iránti keresleten alapultak. Aust-Agder a teljesítési évben megszüntethetett útvonalakat, ritkíthatta azokat vagy újakat

indíthatott, amely új tárgyalásokat igényelt a felek között a nyújtott kompenzáció mértékéről. Ezt a szállítási teljesítmény és a költségek módosítása is követte a leszerződött társaság teljesítménye alapján. Ezért a Nettbuss Sør AS szerint a megyének a költségek kiszámítása céljából jelentett, a levezetett kilométereket tartalmazó szállítási teljesítmény pusztán a felek közötti tárgyalások kiindulópontjának tekintendő, nem pedig az év végén kifizetendő kompenzáció tényleges alapjának ⁽¹⁾.

- (110) A Nettbuss Sør AS ezen túlmenően hivatkozik a társaság és a megye közötti konkrét megállapodásokra és tárgyalásokra, amelyek eredményeként később a Nettbuss Sør AS kompenzációját a 2010-es szállítási teljesítményhez igazították. A társaság különösen azt állítja, hogy a 2010-es szállítási teljesítményért kifizetett kompenzáció 3,55 millió NOK-kal kevesebb volt, mivel ezt az összeget arra használták, hogy az előirányzott szállítási teljesítményben (új személyszállítási menetrend az RTB-nél) bekövetkezett változásokat korrigálják, valamint figyelembe vegyék az RTB-vel bekövetkezett egyesülésből származó hatékonyságnövekedést.
- (111) Ami a Nettbuss Sør AS kereskedelmi tevékenységeiből származó bevételt illeti, továbbá azt a tény, hogy a bevétel egy részéről a Hatóság megállapította, hogy valóban a közbeszerzési szerződés keretében belefoglalták a bevétel számításokba, a Nettbuss Sør AS álláspontja szerint ez nem vezetett az ALFA-módszer alapján megállapítottnál nagyobb mértékű kompenzációhoz. Épp ellenkezőleg, mivel a nyújtandó kompenzáció kiszámításakor az összes bevételt (vagyis a közszolgáltatási és a kereskedelmi tevékenységekből származó bevételt) levonják, az eredmény alacsonyabb kompenzációt eredményezett a Nettbuss Sør AS számára, függetlenül attól a tényről, hogy bizonyos kereskedelmi útvonalakat a közszolgáltatásért járó kompenzáció céljából a szállítási teljesítmény részeként vettek figyelembe.
- (112) A Nettbuss Sør AS beismeri, hogy bizonyos szállítási teljesítményeket (pl. expresszbusz, iskolás gyermekek útszakszolgáltatásra és útszakszolgáltatásról történő szállítása, valamint a Karjolen útvonal) nem kellett volna a közszolgáltatásért járó kompenzáció céljából teljesítményként feltüntetni. Ugyanakkor azáltal, hogy ezeket az útvonalakat is szerepeltették, a megye jobban járt, mivel ez ténylegesen kisebb mértékű kompenzációt eredményezett a társaság számára.
- (113) Végül ami az iskolanapok számát illeti, a Nettbuss Sør AS becsatolja, hogy az Aust-Agder által nyújtott számok arra nézve, hogy a társaságot a szokásos tanítási évre 51 hétre kompenzálták 38,4 hét helyett, tévesek.

8.3. Más fuvarozók

- (114) A Setesdal Bilruter L/L egyetért a norvég hatóságok álláspontjával. Fenntartja, hogy a kompenzáció nem minősül állami támogatásnak, mivel a négy *Altmark*-feltétel teljesült.
- (115) Amennyiben a Hatóság azt állapítja meg, hogy a kompenzáció állami támogatásnak minősül, a társaság álláspontja szerint azt teljes egészében létező támogatási rendszer alapján nyújtotta volna, és a támogatás összeegyeztethető lenne az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével a 49. cikke és a 1191/69/EGK rendelet alapján.
- (116) A társaság kifejezetten hangsúlyozta, hogy az ALFA-módszer bevezetése nem okozott semmilyen jelentős változást a kompenzációs rendszerben. Ezen túlmenően kiemelték, hogy nem helyálló, hogy az indexálás alapján meghatározott kompenzációt tárgyalásokra alapozták volna, tekintettel arra, hogy 2009-ig minden évben a megye és a buszszolgáltatók regisztrálták az éves szállítási teljesítményben bekövetkezett változásokat annak érdekében, hogy helyes adatokat használhassanak az ALFA-módszer alkalmazása során. Mivel az éves változások marginálisak voltak, így a kompenzáció változásai is. A Setesdal Bilruter L/L szerint az ALFA-módszer biztosítja, hogy nincs túlkompensáció a buszszolgáltatások nyújtásáért, valamint azt is, hogy a kereskedelmi tevékenységek költségei nem szerepelnek az ALFA-módszerben. A Birkeland Busser AS, a Frolandsruta Frode Oland és a Telemark Bilruter AS mind egyetértett ezzel az állásponttal.

⁽¹⁾ A Nettbuss Sør AS különösen a 2008. és 2009. teljesítési évekre hivatkozott, amikor több módosítást végeztek a költség- és bevételi oldalon egyaránt a kompenzáció végösszegének kiszámításakor. Például: mivel a megemelkedett termelési költségek meghaladták az eredetileg tervezett kompenzáció mértékét (38,5 millió NOK), a Nettbuss Sør AS érvelése szerint a felek megállapodásra jutottak arról, hogy a megye a 2008-as teljesítési évben 550 000 NOK kiegészítő összeggel kompenzálja a társaságot. A Nettbuss Sør AS 39,05 millió NOK kompenzációt kapott, bár az ismertetettek szerint arra is jogosult lett volna, hogy a szállítási teljesítményt a forgalom csökkenésével igazítsa ki, legfeljebb 1 millió NOK ellenértékre.

9. A NORVÉG HATÓSÁGOK ÁLTAL AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIRE TETT ÉSZREVÉTELEK

- (117) A norvég hatóságok a panaszosok azon érvére hivatkoztak, miszerint „minden, a Nettbuss Sør AS-nek nyújtott új támogatást” az EGT-megállapodással összeegyeztethetetlennek kell tekinteni és vissza kell fizettetni, valamint rámutattak arra, hogy a panaszos nem tett említést sem az új vagy létező támogatásról, sem pedig arról, hogy bármilyen lehetséges támogatást (pl. az ALFA-módszer 2004-es bevezetését) miként kell besorolni a jelen ügyben. A norvég hatóságok megismételték, hogy semmilyen jelentős változás nem következett be a létező támogatási programban az ALFA-módszer bevezetésével, továbbá azt is, hogy a Nettbuss Sør AS kivételével nem azonosítottak túlkompenzációt.
- (118) A Nettbuss Sør AS által az autóbusszos személyszállítási szektorban fennálló ésszerű nyereség mértékére tett megjegyzéssel kapcsolatosan a norvég hatóságok hangsúlyozzák, hogy a 3–5 %-os, a szektorban szokásosnak tartott nyereség számadatára tett hivatkozás nem jelenti azt, hogy bármely magasabb nyereségszint (pl. egy, a Nettbuss Sør AS által hivatkozott [7–13 %]-hoz közelebbi nyereség) túlkompenzációnak minősülne. Az ezen nyilvánosan hozzáférhető adatra való hivatkozás csupán annak kimutatását szolgálta, hogy nem lehetett túlkompenzációt azonosítani.
- (119) Azon észrevételekkel kapcsolatban, amelyeket a Nettbus Sør AS a norvég hatóságok által a Nettbuss Sør AS szállítási teljesítményében megfigyelhető eltérésekre vonatkozóan benyújtott kiegészítő információkkal kapcsolatosan tett, a norvég hatóságok azt jelezték, hogy az ALFA-módszer kompenzáció mértékének kiszámításban játszott szerepe nem jelentékteleníthető azzal a ténnyel, hogy a kompenzáció végösszege tárgyalásokon alapult, továbbá azzal, hogy a teljesítmény és költségek későbbi módosítása is megtörtént. Az ALFA-módszerből származó költsébecslések alapvető jelentőségűek voltak, a nyújtott kompenzáció pedig sose tért el túlságosan az ALFA-módszer eredményeitől. Ezen túlmenően a teljesítési év során tett bármely módosítás szokásos gyakorlatnak minősül a személyszállítási iparágban, és egy ilyen lehetőséget a szállítási szolgáltatókkal kötött szerződések rendelkezései is biztosítottak. Mindenesetre bármely ilyen módosítás vagy növekedést eredményezett volna a kiegészítő teljesítményben, vagy pedig – a szállítási teljesítmény csökkentése esetén – a nyújtott kompenzáció csökkentését. De ezeket sosem vették figyelembe külön-külön és nem számították be irreleváns költségek terhére amikor a kompenzációt az ALFA-módszer szerint megbecsülték.
- (120) A norvég hatóságok szerint a helytelen szállítási teljesítménybeli adatok jelentése közvetlen kihatással járt a kompenzáció kiszámításának pontosságára, és a megye ezért helytelen feltételezések alapján kezdett tárgyalásokat.
- (121) Azt is előadták, hogy – mivel a kompenzációt az előző évi szállítási teljesítményre alapozva nyújtották – bármely csökkentésnek, amelyet a társaság 2008 augusztusa után tett, tükröződnie kellett volna a 2009-re nyújtott kompenzációban, márpedig nem ez volt a helyzet. A norvég hatóságok álláspontja szerint ugyanez a logika alkalmazandó arra az esetre is, amikor a társaság 2008-ra 550 000 NOK kiegészítő összeget kapott, mivel a 2008-as kompenzáció a 2007-re nézve helytelenül megadott adatokon alapult. Tekintettel arra, hogy a Nettbuss Sør AS-szel kötött szerződés közszolgáltatási koncessziós szerződés, az üzleti kockázat a társaságot terheli.
- (122) A Nettbuss Sør AS és az RTB – az RTB új menetrendjével kapcsolatos teljesítményre vonatkozó – szerződéseivel kapcsolatos megállapodásokat és kiigazításokat illetően – a két cég közötti folyamatban lévő egyesülési eljárásra tekintettel – a norvég hatóságok azon az állásponton vannak, hogy ezek a Nettbuss Sør AS egyoldalú döntésének következményei, melynek eredményeként túl magas kilométerteljesítményt adtak meg annak érdekében, hogy magasabb kompenzációt kapjanak, mint amennyit már az ALFA-módszer alapján kiszámoltak és jelentettek. Ehelyett a szerződéseket módosítani kellett volna a vállalati változásokat követően annak érdekében, hogy ezeket a kiigazításokat tükrözzék. Ebben a kontextusban a norvég hatóságok nem osztják azt az álláspontot, hogy a megye 3,55 millió NOK-kal kevesebb kompenzációt nyújtott 2008 és 2009 során a személyszállítási menetrendben bekövetkezett változásokból fakadó szállítási teljesítménycsökkenés miatt. Épp ellenkezőleg, a kompenzáció ezen csökkentését az ALFA-módszer és a későbbi indexálás logikája eredményezte, tükrözve a megye által tervezettnél kisebb kilométerteljesítményt, amely annak az eredménye, hogy a Nettbuss Sør AS figyelembe vette az RTB új személyszállítási menetrendjét.
- (123) A Nettbuss Sør AS kereskedelmi tevékenységéből fakadó bevételt illetően a norvég hatóságok nem értenek egyet a Nettbuss Sør AS azon állításaival, hogy a megye a bevételi oldalról bevételeket írt jóvá, amelyek korrigálják a kiadási oldal hibáit. A külön számlák hiánya miatt a Nettbuss Sør AS viseli a kockázatot és nem állíthatja egyszerűen, hogy az irreleváns bevételeket levonták a megye javára további dokumentált alátámasztás nélkül. Ezen túlmenően a norvég hatóságok szerint nem volt semmifajta dokumentált alátámasztása a társaság kereskedelmi és közszolgáltatási tevékenységei közötti költségmegosztást illetően. Nincs kizárva, hogy a kereskedelmi tevékenységeket keresztámogatták a közszolgálati tevékenységek által, nem pedig fordítva.

- (124) Végül a norvég hatóságok azt a tájékoztatást nyújtották, hogy az eltérések gazdasági hatását a 2004–2014-es időszakra 80 437 962 NOK-ra becsülik a kamat és a kamatos kamat nélkül. Ezt egy, az Asplan Viak AS által a norvég hatóságok megrendelésére készített tanulmány állapította meg, amelynek célja a megye által az eltérések miatt kifizetett túlkompensáció becsült értékének megállapítása volt.

II. ÉRTÉKELÉS

1. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSÉNEK HATÓKÖRE

- (125) A Hatóság az eljárást megindító határozatában leszögezte, hogy létező támogatási program állt fenn Aust-Agderben a helyi, menetrend szerinti autóbuzos és iskolabuzos személyszállítási szolgáltatásokra a 2004-es időszakot megelőzően.
- (126) Az eljárást megindító határozatban jelzett kétségek tekintetében a jelenlegi támogatásértékelés hatókörének a következő szempontokra kell kiterjednie:
- az ALFA-módszer és indexálása, mint az Aust-Agderben fennálló létező támogatási program része vagy új támogatási intézkedés (lásd lentebb a 3. szakaszt);
 - az ATP projektben állítólagosan fennálló támogatás jellege, továbbá az a kérdés, hogy ez része-e a létező támogatási programnak (lásd lentebb a 3. szakaszt);
 - bármely új támogatás azonosítása, amelyet a létező támogatási program keretén kívül nyújthattak (lásd lentebb a 4. szakaszt).
- (127) A Hatóság az eljárást megindító határozatában kinyilvánította azon kétségét, hogy az ALFA-módszer és annak indexálása jellegében lehetséges támogatásnak nem minősülő intézkedést jelent-e. Ebben a kontextusban a norvég hatóságok és az érdekelt felek az *Altmark*-feltételek alkalmazására vonatkozó információkat nyújtottak be.
- (128) Az eljárást megindító határozat nem kötelezi a Hatóságot arra, hogy a támogatás természetét jelen értékelése kontextusában megvizsgálja az ALFA-módszer és az indexálása vonatkozásában. Ezt – az ATP projekttel kapcsolatos bármely támogatás kivételével – már az előzetes vizsgálat során értékelték, ahol azt állapították meg, hogy a helyi, menetrend szerinti autóbuzos és az iskolabuzos személyszállítási szolgáltatásokért fizetett kompenzáció létező támogatás marad legalább 2004-ig, és csak annak értékelése maradt hátra, hogy ez a már megállapított létező támogatási programot jelentősen módosították-e.

2. ÁLLAMI TÁMOGATÁS AZ EGT-MEGÁLLAPODÁS 61. CIKKE (1) BEKEZDÉSÉNEK ÉRTELMÉBEN

- (129) 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.”

2.1. Az állami források megléte

- (130) A Hatóság megjegyzi, hogy a helyi, menetrend szerint autóbuzos és iskolabuzos személyszállításért járó kompenzációt Aust-Agder költségvetéséből fizették. Az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerint a helyi és regionális hatóságok is az állammal egyenrangúnak minősülnek⁽¹⁾. Aust-Agder ezért az EGT-megállapodás állami támogatási szabályainak alkalmazásában az állammal egyenrangú. Ez alapján a Hatóság megállapítja, hogy a kompenzációs intézkedés finanszírozásához állami forrásokat vettek igénybe.
- (131) Ugyanezek a megfontolások vonatkoznak az ATP projektekre is, mivel azt helyi önkormányzati, valamint Aust-Agder és Vest-Agder megyei önkormányzatok költségvetéséből nyújtott vissza nem térítendő támogatásokból finanszírozták. Ezért a Hatóság álláspontja szerint állami források megléte állapítható meg.

⁽¹⁾ A tagállamok és a közzállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról szóló, 2006. november 16-i 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.

2.2. Vállalkozás

- (132) Az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerint azt is meg kell határozni, hogy az öt szolgáltató számára nyújtott kompenzáció, valamint az ATP projektből történt finanszírozás szelektív gazdasági előnyt jelent-e bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének.
- (133) A jelen ügy kedvezményezettjei olyan buszszolgáltatók, akik gazdasági tevékenységeket végeznek, így többek között ellenszolgáltatás ellenében menetrend szerint autóbuszos és iskolabuszos személyszállítást végeznek (lásd fentebb a (35)–(38) preambulumbekendéseket). Ezért az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerint mindannyian vállalkozásoknak minősülnek.

2.3. Szelektivitás

- (134) A kompenzációs intézkedés az Aust-Agder megyében szolgáltatásokat nyújtó busztársaságokra korlátozódik. A közszolgáltatásért járó kompenzációt kifejezetten a fenti (35) preambulumbekendésben felsorolt társaságokra korlátozták. Ezért a Hatóság megállapítja, hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció odaítélése szelektív.
- (135) Ezen túlmenően az ATP projektből származó 1 millió NOK finanszírozás (amely 2010-től 2 millió NOK, 2011-től pedig 1,5 millió NOK), továbbá a 39-es és 40-es számú közszolgáltatási útvonalakhoz kapcsolódó költségek 2013-as csökkentése a repülőtéri transzferbusz finanszírozása és az ATP projekt ennek megfelelő bevételecsökkentése érdekében, csak a Nettbus Sør AS-nek lett megítélve. Ezért ez szelektív intézkedés.

2.4. Előny – A helyi, menetrend szerint autóbuszos és iskolabuszos személyszállítási közszolgáltatásért járó kompenzáció

2.4.1. Az *Altmark*-feltételek

- (136) Ahhoz, hogy egy intézkedés állami támogatásnak minősüljön, olyan előnyt kell nyújtania a vállalkozás számára, amely mentesíti a vállalkozást a rendszerint saját költségvetéséből fedezett terhek alól.
- (137) Ami a szelektív gazdasági előny biztosítását jelenti, az *Altmark*-ítéletből következően, ahol egy állami intézkedést a kedvezményezett vállalkozás által nyújtott szolgáltatások kompenzációjának kell tekinteni a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásáért, az ilyen intézkedés nem tartozik az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése alá. Az *Altmark*-ügyben hozott ítéletében az Európai Unió Bírósága (a továbbiakban: 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.
 - Negyedszer és végezetül amennyiben a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésére kötelezett vállalkozás nem közbeszerzési eljárás alapján kerül kiválasztásra, amely lehetővé tenné az adott szolgáltatások legalacsonyabb költségek melletti teljesítésére képes ajánlattevő kiválasztását, a szükséges kompenzáció szintjét azoknak a költségeknek az elemzése alapján kell meghatározni, amelyek egy jól működtetett és megfelelően felszerelt tipikus vállalkozás számára merültek volna fel.”⁽¹⁾

2.4.2. 1994–2003

- (138) A Határozat az eljárást megindító határozatában már megállapította, hogy 2004 előtt az *Altmark*-feltételek nem teljesültek együttesen⁽²⁾.
- (139) Sem a norvég hatóságok, sem más, a hivatalos vizsgálat során észrevételeket tett érdekelt felek nem vitatták ezt a megállapítást. A Hatóság ezért az eljárást megindító határozatban foglalt érvek alapján fenntartja ezt a megállapítását.

⁽¹⁾ Lásd az *Altmark*-ítélet 87–93. pontjait.

⁽²⁾ Lásd a (84) és (85) preambulumbekendést.

2.4.3. 2004 óta

2.4.3.1. Az első *Altmark*-feltétel

- (140) Az érintet buszszolgáltatókat továbbra is megbízták a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásával, vagyis helyi, menetrend szerint autóbuszos és iskolabuszos személyszállítás nyújtásával Aust-Agderben.
- (141) A közszolgáltatási kötelezettségek a következőkön alapultak: 1) a KKT és a KKR, valamint az oktatási törvény egyes rendelkezéseire, amelyek mindegyike leszögezte, hogy a koncesszió odaítélése kötelezettséget jelent a koncesszióban rögzített személyszállítási szolgáltatások nyújtására; 2) az érintett szolgáltatók számára odaítélt koncessziókra, amelyek Aust-Agderben a helyi, menetrend szerint autóbuszos és iskolabuszos személyszállítás nyújtására vonatkoznak; valamint 3) az Aust-Agder és a szolgáltatók közötti egyedi szerződésekre.
- (142) Ezen túlmenően meg lehet határozni a szolgáltatásnyújtók vonatkozó szerződéseiben a szolgáltatási időszakot, és a közszolgáltatási kötelezettség jellegét a helyi hálózatban történő közösségi személyszállítási szolgáltatások nyújtása során. Ezért a Hatóság megállapítja, hogy az *Altmark*-ítéletben szereplő első feltétel teljesült.

2.4.3.2. A negyedik *Altmark*-feltétel

- (143) A buszszolgáltatók kompenzációját nem közbeszerzési eljárás alapján határozták meg. Az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokért nyújtott kompenzációra való alkalmazásáról szóló hatósági iránymutatás értelmében a közbeszerzés hiányában az adott szolgáltatásra létező általánosan elfogadott piaci díjazás a legjobb viszonyítási alapja az ellentételezés meghatározásának ⁽¹⁾. A norvég hatóságok ugyanakkor nem adták elő az érvelésükben, hogy ilyen díjazás létezik az adott szolgáltatásra. Ehelyett kijelentették, hogy az Aust-Agderben működő kompenzációs rendszer egy olyan összehasonlító teljesítményértékelésen alapult, amely biztosította, hogy a nyújtott kompenzáció fedezi egy jól vezetett vállalkozás költségeit. Következésképpen a Hatóságnak meg kell vizsgálnia a negyedik *Altmark*-feltételben foglalt második lehetőségét is.
- (144) A benyújtott információk szerint a norvég hatóságok az autóbuszos szállítási iparágban minden társaság költségstruktúráit összehasonlították, és kiválasztották a busztársaságok azon 33 %-át, amelyeket a legjobban vezettek átlagos szinten (vagyis üzemanyagköltségek, karbantartási költségek, sofőrköltések és adminisztratív költségek alapján). Bár ez más társaságokkal összevetve a jó teljesítmény bizonyítéka lehet, nem vehető alapul egy jól vezetett és megfelelően felszerelt vállalkozás átlagos költségeihez.
- (145) Az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokért nyújtott kompenzációra való alkalmazásáról szóló hatósági iránymutatás értelmében „a cél annak biztosítása, hogy az összeg megállapítása ne egy nem hatékonyan működő vállalkozás magas költségei alapján történjen”. A Hatóság megjegyzi, hogy az ALFA-módszer és az indexálása nem határozza meg részletesen a referenciaértékek céljából figyelembe vett vállalkozások mintáját. Ezért, bár a norvég hatóságok a busztársaságok 67 %-át nem hatékonyan működő vállalatoknak vélték, ez önmagában nem vezet arra a következtetésre, hogy a többi vállalatot jól vezetett szolgáltatóknak kell tekinteni egy *Altmark*-értékelés céljaira. Így nincs bizonyíték arra, hogy a költségeik átlaga megfelel egy hatékonyan működő vállalkozás költségeinek. A norvég hatóságok erre a pontra nézve nem biztosítottak elégséges információt.
- (146) Ezen túlmenően ez nem ad teljes képet egy reprezentatív, jól vezetett és megfelelően felszerelt vállalkozás költségstruktúrájáról, mivel a magasabb költségeket nem tartalmazza (pl. magasabb üzemanyagfogyasztás a geomorfológiai adottságaik miatt nehezen megközelíthető területeken). Hasonlóképpen termelékenységet elemző mutatókat (így például forgalom/működő tőke, összköltség/forgalom, forgalom/foglalkoztatott, hozzáadott érték/foglalkoztatott vagy személyzeti költség/hozzáadott érték) vagy a kínált szolgáltatások minőségét elemző mutatókat sem adtak meg a norvég hatóságok ⁽²⁾. Ezért a Hatóság nincs olyan helyzetben, hogy bármilyen számszerűsített célkitűzést értékelhessen a tőkearányos megtérülés vagy a termelékenység javulása alapján.

⁽¹⁾ Lásd <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>, 69. pont.

⁽²⁾ Ugyanott, 72. és 73. pont.

- (147) Bárhogya is, a tény, hogy a kompenzáció végösszegét tárgyalásos alapon határozták meg, lehetővé tesz olyan diszkrecionális költségkiigazításokat, amelyek nem tükrözik egy hatékony szolgáltató költségeit. A Hatóság megjegyzi, hogy egyes esetekben a tárgyalások a kompenzáció csökkenéséhez vezettek az ALFA-módszer által kapott eredményhez képest. Más esetekben a kompenzáció megnövekedett. Mindenesetre a tárgyalások megléte a kompenzáció végösszegének kiszámításánál nem nyújt információt arra nézve, hogy a piacon működő vállalkozások szükségszerűen jól vezetett vállalkozásoknak tekinthetők-e.
- (148) Ezen túlmenően a személyszállítási teljesítményt az év során a megye által eszközölt változtatások befolyásolhatták, útvonalak törlése, járatritkítás vagy útvonalak hozzáadása révén, amely természetesen jelentős kihatással járt a szerződés költségvonzatára. A személyszállító szolgáltatók gyakran lehetőséget kaptak arra, hogy forgalmukat csökkentsék annak érdekében, hogy a tényleges költségeik fedezve legyenek. Vagy nagyobb kompenzációt kaptak annak érdekében, hogy a meglévő szállítási teljesítményt tartani tudják. A megítélt kompenzáció végösszege ezért a felek közötti tárgyalások függvénye volt.
- (149) Így a Hatóság nem tudja megállapítani, hogy a nyújtott kompenzáció összegét egy jól vezetett és megfelelően felszerelt vállalkozásnál felmerült költségek elemzése alapján határozták volna meg.
- (150) Ezért a Hatóság megállapítja, hogy az *Altmark*-ítéletben szereplő negyedik feltétel nem teljesült.

2.4.3.3. Az *Altmark*-teszt eredménye

- (151) Mivel a Bíróság által az *Altmark*-ítéletben meghatározott feltételeknek együttesen kell teljesülniük, nem szükséges megvizsgálni, hogy a másik két feltétel teljesült-e.
- (152) A benyújtott információk alapján a Hatóság megállapítja, hogy a 2004 óta a helyi, menetrend szerinti autóbuszos és iskolabuszos szállítási kötelezettségért nyújtott kompenzáció Aust-Agderben nem felel meg az *Altmark*-feltételeknek. A kompenzáció ezért előnyt biztosított a kedvezményezett vállalkozásoknak az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében.

2.5. Előny – Az ATP projekt

- (153) Az eljárást megindító határozatában a Hatóság nem zárta ki annak a lehetőségét, hogy az ATP projekt (lásd (56)–(58) preambulumbekkezdés) gazdasági előnyt nyújtott a Nettbuss Sør AS-nek, amelyet a szokásos piaci feltételek mellett valószínűleg nem szerzett volna meg.
- (154) Az *Altmark*-feltételekre hivatkozva a Hatóság megjegyzi, hogy az ATP projekt közszolgáltatási személyszállítási útvonalakra hivatkozik és így ugyanazon jogi rendelkezések vonatkoznak rá, mint a helyi, menetrend szerinti autóbuszos és iskolabuszos személyszállításért nyújtott kompenzációra. Ezért megállapítható, hogy az első *Altmark*-feltétel teljesült. Ugyanakkor a Hatóság nem kapott további információkat a többi *Altmark*-feltétel alkalmazására nézve.
- (155) A negyedik *Altmark*-feltétel hivatalból történő alkalmazásakor a Hatóság észrevételezi, hogy a Nettbuss Sør AS az ATP projekt keretében tervezett személyszállítási útvonalakat közbeszerzési eljárás lefolytatása nélkül szolgáltatta. Ezen túlmenően a norvég hatóságok nem szolgáltattak semmilyen információt annak kimutatására, hogy a nyújtott kompenzáció egy tipikus, jól vezetett és megfelelően felszerelt vállalkozásnál felmerült költségek elemzésén alapult. Még ha a (143)–(150) preambulumbekkezdésekben említett értékelést értelemszerűen alkalmazták is volna, a következtetés akkor is azonos lenne: a negyedik *Altmark*-feltétel nem teljesül.
- (156) Ezért a Hatóság megállapítja, hogy az évi 800 000 NOK (2004-től) összeg, amelyet 2 millió NOK-ra emeltek (2010-től), majd 1,5 millió NOK-ra csökkentettek (2011-től), amelyek a Lillesand – Kristiansand és Kristiansand – Arendal útvonalakon az autóbuszok járatsűrűségének növelése érdekében ítélték oda, előnyt biztosított a Nettbuss Sør AS számára.

2.6. Versenytorzulás és a szerződő felek közötti kereskedelem befolyásolása

- (157) A Hatóságnak meg kell vizsgálnia, hogy a vitatott támogatási intézkedések érinthetik-e a kereskedelmet és torzíthatják-e a versenyt ⁽¹⁾.
- (158) A támogatások kedvezményezettjei más személyszállítási szolgáltatókkal versenyeznek a verseny számára nyitott piacokon ⁽²⁾. A Hatóság ezért megállapítja, hogy az éves kompenzáció alkalmas volt arra, hogy torzítsa a versenyt azáltal, hogy az adott piacokon a támogatás kedvezményezettjei kereskedelmi helyzetét megerősítette.
- (159) A kereskedelmet érintő hatást és azt illetően, hogy a szóban forgó ügy az aust-agderi menetrend szerinti autóbuszos és iskolabuszos személyszállítási piachoz kapcsolódik, a Hatóság emlékeztet arra, hogy a szintén regionális autóbuszos személyszállítási 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.
- „Egy olyan állami támogatás, amelyben csak a helyi és regionális szállítási szolgáltatásokat bonyolító vállalat részesül, az eredeti tagállam területén kívül nemzetközi szállításokat bonyolító vállalat nem, hatással lehet a tagállamok közti kereskedelemre [...]. A Szerződés 92. cikke (1) bekezdése alkalmazásának második feltétele, vagyis az, hogy a támogatás befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet, nem függ tehát a nyújtott szállítási szolgáltatások helyi vagy regionális jellegétől, illetve a tevékenységgel érintett terület méretétől.” ⁽³⁾.
- (160) Ez azt jelenti, hogy még ha – a szóban forgó ügyhöz hasonlóan – csak a helyi vagy regionális (aust-agderi) autóbuszos személyszállítási piac érintett is, az ilyen piacon egy szolgáltató részére nyújtott közfinanszírozás továbbra is érintheti a szerződő felek közötti kereskedelmet ⁽⁴⁾. A Hatóság ennél fogva úgy véli, hogy az éves kompenzáció érinthette a szerződő felek közötti kereskedelmet.
- (161) Ezen túlmenően a Hatóság azon az állásponton van, hogy ugyanezek a megfontolások érvényesek értelemszerűen az iskolabuszos szállítási tevékenységekre ⁽⁵⁾ és az ATP projektre egyaránt.

2.7. Az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében az állami támogatás fennállásáról levont következtetés

- (162) Az eljárás megindító határozatában a Hatóság úgy ítélte meg, hogy a 2004 előtt Aust-Agderben az öt buszszolgáltató számára helyi, menetrend szerint autóbuszos és iskolabuszos személyszállításhoz nyújtott kompenzáció az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül.
- (163) Ezen túlmenően a Hatóság úgy ítélte meg, hogy a 2004-től a mai napig Aust-Agderben az öt buszszolgáltató számára helyi, menetrend szerint autóbuszos és iskolabuszos személyszállításhoz nyújtott kompenzáció az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül.
- (164) Végül a Hatóság megállapítja, hogy a Nettbuss Sør AS állami finanszírozása 2004-től kezdve az ATP projekt alapján az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül.

3. AZ ALFA-MÓDSZER ÉS INDEXÁLÁSA, VALAMINT AZ ATP PROJEKT ÚJ VAGY LÉTEZŐ TÁMOGATÁSKÉNT TÖRTÉNŐ BESOROLÁSA

- (165) A Hatóság az eljárást megindító határozatában leszögezte, hogy létező támogatási program állt fenn Aust-Agderben a helyi, menetrend szerinti autóbuszos és iskolabuszos személyszállítási szolgáltatásokra 2003 végéig.

⁽¹⁾ Lásd az E-5/04., E-6/04. és E-7/04. sz., Fesil és Finnfjord és társai kontra EFTA Felügyeleti Hatóság egyesített ügyek, EFTA bírósági jelentés 2005., 117. o., 93. pont. Lásd a C-518/13- sz., Eventech Ltd. ügyben hozott ítélet (EU:C:2015:9) 64–70. pontját és az ott idézett ítélkezési gyakorlatot.

⁽²⁾ A Bíróság ezenkívül az *Altmark*-ügyben hozott ítéletében megállapította, hogy 1995-től több tagállam önkéntesen megnyitott bizonyos városi, elővárosi vagy regionális közlekedési piacokat 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).

⁽³⁾ Az *Altmark*-ítélet 77. és 82. pontja.

⁽⁴⁾ Lásd még a Bíróságnak a C-102/87. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1988:391), 19. pontját. A C-305/89. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1991:142) 26. pontja.

⁽⁵⁾ Lásd a Bizottság hivatalos vizsgálati eljárást megindító határozatát a C54/2007. sz. (Németország) *Az Emsländische Eisenbahn GmbH-nak nyújtott állami támogatás* ügyben (HL C 174., 2008.7.9., 13. o.), 119. pont.

- (166) Ugyanakkor a Hatóság kétségét fejezte ki arra nézve, hogy az ALFA-módszer és indexálásának bevezetése magában foglalta-e azt is, hogy az Aust-Agder által az öt buszszolgáltató részére a helyi, menetrend szerint autóbuszos és iskolabuszos személyszállításért 2004-től a mai napig odaítélt kompenzáció alapvetően megváltoztatta-e a létező támogatási programot.
- (167) A Hatóság továbbá kétségeit fejezte ki annak vonatkozásában is, hogy új támogatás lehet-e jelen a helyi, menetrend szerint autóbuszos és iskolabuszos személyszállításért nyújtott lehetséges kompenzációval kapcsolatosan a létező támogatási program keretében megengedetten túlmenően (2004-ig vagy másik lehetőségként a mai napig, ha a támogatás jellegét nem változtatta meg az ALFA-módszer és indexálásának bevezetése).
- (168) Továbbá, az ATP projekttel kapcsolatosan a Hatóság megkérdejelezte, hogy a Nettbuss Sør AS-nek odaítélt összegeket összekapcsolták-e az Aust-Agder által megítélt kompenzációval, vagy különálló rendszert alkotnak vagy ilyen rendszer részét képezik.

3.1. A jogi rendelkezések

- (169) A felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve II. része 1. cikkének c) pontja értelmében az „új támogatás” 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.”

- (170) A vonatkozó rendelkezések – a felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve II. része 1. cikke b) pontjának i. és v. 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;[...]”,

valamint

„Olyan támogatás, amelyet létező támogatásnak kell tekinteni, mert megállapítható, hogy a hatálybalépése idején nem minősült támogatásnak, és ezt követően – az Európai Gazdasági Térség fejlődésének eredményeként és anélkül, hogy az EFTA-állam módosította volna – vált támogatássá [...]”.

3.2. A létező támogatásra vonatkozó eljárási rend

- (171) A Hatóság elsőként tisztázza álláspontját az EGT-megállapodásnak és a felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyvének megfelelően a követendő eljárással kapcsolatosan, amennyiben az intézkedésekről megállapítható, hogy létező támogatásnak minősülnek.
- (172) Az EGT-megállapodás eltérő eljárásokat állapít meg egy támogatás esetében, amennyiben az létező vagy új. A felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve I. része 1. cikkének (1) bekezdése értelmében „az EFTA Felügyeleti Hatóság az EFTA-államokkal együttműködve folyamatosan vizsgálja az ezen államokban létező támogatási programokat. A Hatóság javaslatot tesz az EFTA-államoknak az EGT-megállapodás fokozatos fejlődése vagy működése által megkövetelt megfelelő intézkedések meghozatalára.” Így a létező támogatás szabályszerűen végrehajtható, amennyiben a Hatóság azt nem találta összeegyeztethetetlennek az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével⁽¹⁾.
- (173) Ugyanakkor a felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve II. része 2. cikkének (1) bekezdése értelmében „az érintett EFTA-államnak az új támogatás nyújtására vonatkozó tervét a Hatóságnak időben be kell jelentenie”. Tehát minden új támogatásról előzetesen tájékoztatni kell a Hatóságot és az a Hatóság végső határozata nélkül nem hajtható végre.
- (174) Ezen túlmenően a létező támogatás csak azt a jövőre nézve összeegyeztethetetlennek minősítő határozat tárgya lehet. Ezért a Hatóság „[...] a létező támogatások folyamatos ellenőrzésére irányuló hatásköre keretében csak az ilyen támogatások általa kifizített határidőn belül történő megszüntetésének vagy módosításának az elrendelésére jogosult”⁽²⁾.

⁽¹⁾ A T-298/97., T-312/97., T-313/97., T-315/97., T-600/97–T-607/97., T-1/98., T3/98–T-6/98. és T-23/98. sz., Alzetta és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélet (EU:T:2000:151) 148. pontja.

⁽²⁾ Ugyanott, 147. és 148. pont.

- (175) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az EGT-megállapodás célja a támogatás nyújtása esetén a Hatóság folyamatos felülvizsgálatával és ellenőrzésével az, hogy a „Bizottság köteles a megfelelő eljárás megindítására, amelynek segítségével egy támogatásról meg lehet állapítani – a Bíróság felülvizsgálati hatásköre mellett –, hogy az a közös piaccal összeegyeztethető-e”⁽¹⁾.
- (176) Ezért a fentiek értelmében a Hatóság csak a felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve II. része 17–19. cikkében rögzített létező támogatásra vonatkozó eljárás alapján értékelheti azt, hogy egy létező támogatási intézkedés összeegyeztethető-e az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével.
- (177) A lenti szakasz az ALFA-módszerrel és annak indexálásával, valamint az ATP projekttel kapcsolatosan elemzi az új vagy létező támogatás kérdését.

3.3. A támogatási program meghatározása

- (178) A felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve 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”.

- (179) A felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve II. része 1. cikkének e) pontja szerint az „egyedi támogatás”:

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

- (180) Ez a különbségtétel különös jelentőséggel bír létező támogatás esetében, mivel a 3. jegyzőkönyv felhatalmazza a Hatóságot a létező támogatási rendszerek folyamatos felülvizsgálatára⁽²⁾. Hasonlóképpen, a 3. jegyzőkönyv II. részének V. szakasza csak a létező támogatási programokra alkalmazandó⁽³⁾.

- (181) A Hatóság az eljárás megindításáról szóló határozatban több információt nyújtott a létező támogatási program koncepciójának indoklásáról, és arról, hogy saját, továbbá az Európai Bizottság határozathozatali gyakorlatában miként kerül ez értelmezésre⁽⁴⁾.

- (182) A Hatóság az eljárás megindításáról szóló határozatban azt a megállapítást tette, hogy Aust-Agderben 1994 óta támogatási program működik⁽⁵⁾. A támogatási programról szóló rendelkezéseket a KKT, a KKR, az oktatási törvény és az ezekhez kapcsolódó, vonatkozó aust-agderi közigazgatási gyakorlat képezte.

- (183) A Hatóság azt az észrevételt tette, hogy az Aust-Agderben végzett helyi, menetrend szerint autóbuszos személyszállításért az EGT-megállapodás 1994. január 1-jei norvégiai hatálybalépését követően fizetett kompenzációt a KKT és a KKR (valamint az ezeket megelőző vonatkozó jogszabályok) alapján nyújtották. Ezen túlmenően az EGT-megállapodás hatálybalépése óta az iskolabuszos személyszállítási szolgáltatásokért is kompenzációt nyújtottak az oktatási törvény (valamint az ezt megelőző vonatkozó jogszabályok) alapján.

- (184) Az eljárást megindító határozatában a Hatóság megvizsgálta, hogy a helyi, menetrend szerint autóbuszos és iskolabuszos személyszállítás finanszírozására vonatkozó jogi keret Aust-Agderben megfelel-e a felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve II. része 1. cikke d) pontjába foglalt három kritériumnak: i. olyan jogi aktus, amely alapján támogatásokat lehet odaítélni, 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⁽⁶⁾.

- (185) Azonban a Hatóság megkérdőjelezte, hogy az ATP projektet összekapcsolták-e az Aust-Agder által odaítélt kompenzációval, vagy különálló rendszert alkot vagy ilyen rendszer részét képezi.

⁽¹⁾ C-72/91. és C-73/91. sz., *Sloman Neptun* egyesített ügyben hozott ítélet (EU:C:1993:97) 11. pontja; C-6/12. sz., *P Oy* ügyben hozott ítélet (EU:C:2013:525), 36. pontja. Lásd még az E-4/10., E-6/10. és E-7/10. sz., *Liechtensteini Hercegség és társai kontra EFTA Felügyeleti Hatóság* egyesített ügyekben hozott ítélet (EFTA bírósági jelentés 2011., 16. o.) 113. pontját.

⁽²⁾ Lásd a felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve I. része 1. cikkének (1) bekezdését.

⁽³⁾ A Hatóság szerint a „támogatási programok” és a „támogatási rendszerek” kifejezést szinonimaként kell kezelni.

⁽⁴⁾ Lásd: az eljárás megindításáról szóló határozat (121) preambulumbekkezdését.

⁽⁵⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (133)–(162) preambulumbekkezdését.

⁽⁶⁾ Lásd: az eljárás megindításáról szóló határozat (122)–(133) preambulumbekkezdéseit.

- (186) Annak ellenére, hogy az ATP projekt különböző helyi önkormányzatok és Vest-Agder, valamint Aust-Agder megyék közötti együttműködés, valamint hogy a kifizetések különböző forrásokból származtak, az érintett műveletek mind az aust-agderi program hatókörén belül vannak.
- (187) A Hatóság megjegyzi, hogy az ATP projektben szereplő autóbusz útvonalak – vagyis a Kristiansand – Lillesand és Kristiansand – Arendal útvonal, ahogy az az (57) és (58) preambulumbekzdésben szerepel – már működnek a jelenlegi program keretében Aust-Agderben.
- (188) Az ATP projekten keresztül megnövelt szállítási teljesítmény ezen útvonalakon ugyanazon jogi rendelkezések alapján kapott kompenzációt, mint a helyi, menetrend szerint autóbuzsos és iskolabuzsos személyszállítás.
- (189) A projekt megnövelt szállítási teljesítményéért nyújtandó kompenzáció kiszámítása azonos elveken alapult, mint a helyi, menetrend szerint autóbuzsos és iskolabuzsos személyszállításé, vagyis a közszolgáltatás költsége mínusz a nettó szerződések esetében a jegybevétel, plusz egy ésszerű nyereség.
- (190) A fentiek alapján a Hatóság megállapítja, hogy az ATP projekt a program része, amely – amint azt a Hatóság az eljárást megindító határozatában már megállapította – 1994 óta fennáll Aust-Agderben.

3.4. A létező támogatás meghatározása

- (191) 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.
- (192) Itt a programra vonatkozó rendelkezések már az EGT-megállapodás 1994. január 1-jei norvégiai hatálybalépését megelőzően is hatályban voltak. Mivel a helyi, autóbuzsos személyszállítási 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.
- (193) A *Namur*-ügyben hozott ítéletében a Bíróság kimondta a következőt:
- „[...] egy új támogatás kialakulását, illetve egy létező támogatásban történt változást nem lehet megítélni a támogatás mértéke, vagy főleg annak pénzben kifejezett összege alapján a vállalkozás működésének egy adott pillanatában, amennyiben a támogatás odaítélése korábban is létező és azóta változatlan törvényi rendelkezések alapján történik. Azt, hogy egy támogatás új támogatásnak vagy egy létező támogatás módosításának minősül-e, az azt előíró rendelkezések alapulvételével kell megállapítani.”⁽¹⁾
- (194) Ezenfelül, amint arra Trabucchi főtanácsnok a *Van der Hulst* ügyre vonatkozó véleményében rámutatott, a módosítások akkor jelentősek, ha a program fő elemei, például az előny jellege, az intézkedés célja, a jogalap, a kedvezményezettek vagy a finanszírozási forrás változott⁽²⁾. Az ilyen változások kihathatnak a program összeegyeztethetőségére, és új támogatásként külön be kell őket jelenteni annak érdekében, hogy az EGT-megállapodással való összeegyeztethetőségüket értékelni lehessen⁽³⁾.
- (195) A támogatási program kizárólag formai vagy igazgatási jellegű módosításai nem indokolják a létező támogatás új támogatásként való besorolását⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ A C-44/93. sz., *Namur-Les Assurances du Crdit* ügyben hozott ítélet (EU:C:1994:311) 28. pontja.

⁽²⁾ Trabucchi főtanácsnok véleménye az 51/74. sz. *Van der Hulst* ügyben, EU:C:1975:9.

⁽³⁾ A C-630/11 P.–C-633/11 P. sz., HGA srl a.o kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélet (EU:C:2013:387) 92–94. pontjai.

⁽⁴⁾ Lásd a Hatóság 2004. július 14-i 195/04/COL sz. konszolidált határozata 4. cikkének (1) bekezdését 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*-üggyel kapcsolatos véleményét.

- (196) A fentiek alapján Aust-Agderben az autóbuzsos személyszállítási szolgáltatások finanszírozását a KKT, a KKR, az oktatási törvény, valamint az Aust-Agderben folytatott közigazgatási gyakorlat alapján létrejött támogatási program alapján nyújtották. 2004-ben bevezették az ALFA-módszert, amelynek alapján új szerződéseket kötöttek a 2004–2008-as időszakra. Ezt az ALFA-módszert kiegészítették egy új indexálási rendszer bevezetésével, amelynek alapján azonos szolgáltatókkal új szerződéseket kötöttek a 2009–2012-es időszakra, legfeljebb négy további évre történő meghosszabbítás lehetőségével (lásd az (53) preambulumbekendést). A kérdés az, hogy az ALFA-módszer bevezetése és a későbbi indexálása olyan jellemzőknek tekinthető-e, amelyek a létező támogatási programot új támogatással módosítják.
- (197) Az ALFA-módszer – ahogy azt a fenti (46)–(50) preambulumbekendések is részletezik – egy, az autóbuzsos személyszállításhoz kapcsolódó költségek kiszámítására használt rendszer. Az indexálás rendszere – ahogy az a fenti (51)–(53) preambulumbekendések is részletezik – ezt a módszert azzal egészíti ki, hogy több költségfüggő paramétert – így az üzemanyagköltségeket vagy bérköltségeket – vezet be, amelyek alapján a kompenzációt indexálják.
- (198) E rendszer bevezetése nem változtatta meg jelentősen a jogalapot és a kompenzáció odaítélésének célját.
- (199) A KKT, a KKR, az oktatási törvény rendelkezéseit, valamint a közigazgatási gyakorlatot azonos módon értelmezték és alkalmazták. Ezek a rendelkezések és a gyakorlat változatlan maradt az érintett időszakra, vagyis az EGT-megállapodás hatálybalépését megelőzően is.
- (200) A cél mindig a személyszállítási szolgáltatók (akár helyi, menetrend szerint autóbuzsos, akár iskolabuzsos személyszállításról legyen szó) kompenzálása volt azon szolgáltatások nyújtásáért, amelyeket Aust-Agder megye létesíteni vagy fenntartani kívánt.
- (201) A nyújtott kompenzáció mindig a közszolgáltatás költségét fedezte, mínusz a nettó szerződések esetében a jegybevétel, plusz egy ésszerű nyereség. Bármely kompenzáció, amely a fent említett jogi rendelkezéseken és közigazgatási gyakorlaton kívül esett, nem engedélyezett.
- (202) Az állami támogatás szabályozása szempontjából az ALFA-módszer nem hozott semmifajta jelentős változást a támogatás programban részes kedvezményezetteit illetően. Valamennyi, Aust-Agderben helyi, menetrend szerint autóbuzsos és iskolabuzsos személyszállítást végző koncessziós jogosultra vonatkozott és vonatkozik. Még jelentősebb, hogy a rendszer nem módosítja a kedvezményezettek támogatásra való jogosultságát a program keretében. A program ezért e vonatkozásban nem lett kiterjesztve.
- (203) Az ALFA-módszer és az indexálás pusztán a személyszállítási szolgáltatások költségeinek pontosabb meghatározásának célját szolgálta, amelyek alapján a kompenzációt nyújtották. A nyújtott kompenzáció összege az egész időszakban azonos tényezőkön – így az autóbuzsos szolgáltatások költségei, az alvállalkozók költségei, jegybevétel stb. – alapult. Ennek megfelelően az ALFA-módszer és az indexálás jobb mechanizmust biztosított az ugyanazon kedvezményezettek számára a program keretében nyújtott kompenzációkhoz, és azonos jogalapon tette ezt.
- (204) Ezért a Hatóság megállapítja, hogy az ALFA-módszer és az indexálás nem változtatta meg jelentősen a létező támogatási programot.
- (205) Hasonlóképpen az ATP projekt által megnövelt szállítási teljesítmény a Kristiansand – Lillesand és a Kristiansand – Arendal útvonalakon sem változtatta meg jelentősen a programot. Az ATP projekt célja mindössze a Nettbus Sør AS tevékenységeinek bővítése volt az azonos koncessziós szerződések keretében.
- (206) A változások a már meglévő útvonalakra vonatkoztak a jogszabályok által létrehozott támogatási program bármifajta módosítása nélkül. Ennek eredményeként az ATP projekt által megnövelt teljesítmény nem minősül a program olyan módosításának, amely olyan új tevékenységek után nyújtott támogatást eredményez, melyet új támogatásnak kell tekinteni.
- (207) Ezen túlmenően az ATP projekt keretében eszközölt kifizetések összhangban vannak a program keretében meghatározott kompenzációs alapelvvel, mivel a közszolgáltatás költségét fedezik, mínusz a nettó szerződések esetében a jegybevétel, plusz egy ésszerű nyereség.

- (208) Továbbá a tény, hogy a kompenzációs kifizetéseket végző vagy azokhoz hozzájáruló állami szervezetek összetétele – ahogy az a fenti (58) preambulumbekzdésben is szerepel – eltérő volt, mint a létező támogatási programban, nem változtatta meg jelentősen a programot. A szolgáltatásokért ezen program keretében fizettek, és a kifizetések összhangban álltak a programra vonatkozó jogi és pénzügyi szabályokkal, a kifizetés forrásától függetlenül.
- (209) A fenti, az ATP projekt által bevezetett változások nem érintik a program létező támogatási programkénti besorolását. Ezért a Hatóság megállapítja, hogy az ATP projekt nem változtatta meg jelentősen a létező támogatási programot.

3.5. Következtetés

- (210) A Hatóság megállapította, hogy Aust-Agderben létező támogatási programban áll fenn a KKT, a KKR, az oktatási törvény és a közigazgatási gyakorlat alapján. A Hatóság azon az állásponton van, hogy a program jellegénél fogva létező, mivel sem az ALFA-módszer vagy az indexálás alkalmazása, sem az ATP projekt keretében a meglévő autóbuszos útvonalakra nézve a megnövekedett szállítási teljesítmény nem vezetett be jelentős változásokat.
- (211) A 3. jegyzőkönyv felhatalmazza a Hatóságot a létező támogatási rendszerek folyamatos felülvizsgálatára⁽¹⁾. Ugyanakkor ha a létező támogatásról megállapították, hogy nem összeegyeztethető az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, az ilyen támogatás a felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve II. része 17–19. cikkében rögzített rendelkezések alapján lehet tárgya a megfelelő intézkedéseknek, a program eltörlése vagy módosítása céljából.
- (212) A körülmények fényében a Hatóság nem véli úgy, hogy a jelen helyzet szükségessé teszi a Norvég Királyság felhívását a megfelelő intézkedések meghozatalára a létező támogatási programmal kapcsolatban jövőbeli változásokra nézve. Ebben a vonatkozásban a Hatóság a következőket állapítja meg.
- (213) Először is a Hatóság figyelembe veszi azt a tényt, hogy a Nettbuss Sør AS-szel kötött koncessziós szerződés már lejárt. Ennek eredményeként a létező támogatási program bármely összeegyeztethetőségi vizsgálata a Nettbuss Sør AS vonatkozásában okafogyottá vált.
- (214) Másodszor, a Hatóság nem azonosított semmilyen versenyjogi aggályt a program alkalmazásával kapcsolatosan más, a (35) preambulumbekzdésben említett személyszállítási szolgáltatók által, akiknek a szerződése az Aust-Agderrel még érvényes. A Hatóság figyelembe veszi, hogy e személyszállítási szolgáltatók vonatkozásában az ALFA-módszert megfelelően végrehajtották, hogy figyelembe vegye csak a közszolgáltatásokból fakadó költségeket és bevételeket, az EGT-megállapodás 49. cikkének, valamint az 1191/69/EGK vagy 1370/2007/EK rendelet rendelkezéseinek megfelelően.
- (215) Harmadszor, a Hatóság figyelembe veszi a Norvégia elleni, folyamatban lévő kötelezettségzegési eljárást, amely az EGT közbeszerzési szabályok állítólagos megszegésével kapcsolatban indult. 2011. október 12-én a Hatóság felszólító levelet küldött Norvégiának az EGT-megállapodás 4. és 48. cikkében rögzített megkülönböztetés tilalma és átláthatóság alapelveinek be nem tartása miatt azáltal, hogy lehetővé tette Aust-Agder számára az autóbuszos személyszállítási koncessziók odaítélését és meghosszabbítását bármifajta közbeszerzési eljárás nélkül. Ugyanezen okokból 2012. június 22-én a Hatóság indokollással ellátott véleményt küldött Norvégiának. Ennek a pert megelőző eljárásnak a célja az EFTA-állam számára lehetőség biztosítása egyrészt arra, hogy eleget tegyen az EGT-jog alapján fennálló kötelezettségeinek, másrészt pedig arra, hogy a Hatóság által megfogalmazott kifogásokkal szemben hatékonyan védekezzen. A norvég hatóságok ebben az esetben elkötelezték magukat amellett, hogy új nemzeti jogszabályt fogadnak el a személyszállítási ágazatbeli koncessziók területén a közbeszerzésekre vonatkozó EGT-szabályok jövőbeli megsértésének megelőzése céljából.
- (216) E tényezőkre tekintettel a Hatóság a felügyelet terén mérlegelési jogkörét alkalmazza arra nézve, hogy a fent említettek alapján jelenleg nem látja szükségét a 3. jegyzőkönyv II. része 17–19. cikkeiben rögzített megfelelő intézkedések kezdeményezésének.
- (217) Ezen túlmenően a Hatóság lezárja a jelenlegi, lehetséges új támogatásra vonatkozó hivatalos vizsgálatát az Aust-Agderben létező támogatási program vonatkozásában. Ugyanakkor a felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve I. része 1. cikkének (1) bekezdésének megfelelően a Hatóság a programot folyamatos felülvizsgálat alatt tartja annak lejártáig és nyomon követi alkalmazását.

⁽¹⁾ Lásd a felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve I. része 1. cikkének (1) bekezdését.

4. A LÉTEZŐ TÁMOGATÁSI PROGRAM KERETÉN KÍVÜLI ÚJ TÁMOGATÁS

4.1. Általános szempontok

- (218) Ami a létező támogatást illeti, az ítélkezési gyakorlatból ⁽¹⁾ következik, hogy bármilyen túlkompensációt elsőként a támogatási program fényében kell megvizsgálni. Ha a létező támogatási program – kialakítása miatt vagy más módon – lehetővé teszi a túlkompensációt, a túlfizetett vagy túlkompenzált összegeket létező támogatásnak kell tekinteni, és ezért a felüyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyv II. része 17–19. cikkeiben rögzített megfelelő intézkedésekre vonatkozó eljárás tárgyát képezik.
- (219) Ha ugyanakkor a túlkompensációt a létező támogatási program keretén kívül fizetik ki a kedvezményezettnek, a túlfizetett vagy túlkompenzált összegeket az új támogatásra vonatkozó eljárás keretén belül kell megvizsgálni.
- (220) Ebből következik, hogy csak a létező támogatási program alapján teljesített kifizetések tekinthetők az adott program keretében kifizetett létező támogatásnak. Ezzel ellentétben, a kifizetéseket, amelyek meghaladják a ténylegesen felmerült veszteségeket, és amelyeket a támogatási program keretén kívül teljesítettek, új támogatásként kell kezelni ⁽²⁾.

4.2. Az Aust-Agderben fennálló, létező támogatási program keretén kívül nyújtott támogatás

- (221) A Hatóság az eljárást megindító határozatában kifejezte kétségeit a helyi, menetrend szerint autóbuszos és iskolabuszos személyszállítást végző szolgáltatók számára Aust-Agderben biztosított bármilyen lehetséges új támogatásra nézve, amelyet nem az 1994 óta létező támogatási program alapján nyújtottak.
- (222) Az Aust-Agderben fennálló, létező támogatási program keretében helyi, menetrend szerint autóbuszos és iskolabuszos személyszállítást nyújtottak Aust-Agderben az EGT-megállapodás 1994. január 1-jei norvégiai hatálybalépését megelőző időszak óta. E szolgáltatásokat a következő személyszállítási szolgáltatók végezték: Birkeland Busser AS, Frolandsruta Frode Oland, Høyvåggruta AS, Nettbuss Sør AS, RTB, L/L Setesdal Bilruter és Telemark Bilruter. 2009-től, és a Nettbuss Sør AS Høyvåggruta AS-szel és RTB-ben végbement egyesülését követően öt szolgáltató maradt az Aust-Agderrel kötött szerződések értelmében a személyszállítási szolgáltatások ellátására. A Nettbuss Sør AS-szel kötött koncessziós szerződés 2014. december 31-én lejárt. Jelenleg csak négy személyszállítási szolgáltató maradt, akik a létező támogatási program keretében a szolgáltatásokat nyújtják. Az ő koncessziós szerződéseik 2016. december 31-én járnak le.
- (223) A Hatóság megjegyzi, hogy az EFTA-államok az általános gazdasági érdekű szolgáltatások, valamint a teljesítésük feltételeinek meghatározása terén széles körű mérlegelési jogkörrel rendelkeznek, ideértve az ilyen szolgáltatás költségeinek és bevételeinek értékelését, valamint a kereskedelmi tevékenységeket is végző szolgáltatók esetében a költség- és bevételelosztás megfelelő módszertanát is. A Hatóság által gyakorolható hatáskör és ellenőrzés e tekintetben a nyilvánvaló hibára korlátozódik ⁽³⁾.
- (224) A jelen ügyben a helyi, menetrend szerinti autóbuszos és iskolabuszos személyszállítást Aust-Agderben a norvég hatóságok általános gazdasági érdekű szolgáltatásként határozták meg a KKT, a KKR, az oktatási törvény és a közigazgatási gyakorlat alapján. A Hatóság egyetért ezzel a meghatározással, és most is azt a megállapítást tette, hogy Aust-Agderben a támogatási program létező jellegű.
- (225) A létező támogatási program keretében a jogi rendelkezések lehetővé teszik a helyi, menetrend szerinti autóbuszos és iskolabuszos személyszállítás költségeinek kompenzációját Aust-Agderben (nettó szerződések esetében a jegybevétel levonása után), valamint ésszerű nyereséget.
- (226) Ezért csak az említett szolgáltatások nyújtásáért járó kompenzációs kifizetések lehetnek az aust-agderi létező támogatási program részei; ez vonatkozik a program keretén belüli olyan kifizetésekre is, amelyek meghaladják a ténylegesen felmerült veszteségeket ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ A C-47/91. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EU:C:1994:358). Az E-14/10. sz., Konkurrenten.no AS kontra EFTA Felüyeleti hatóság ügyben hozott ítélet (EFTA bírósági jelentés 2011., 266. o.) 74. és 76. pontja.

⁽²⁾ Ugyanez érvényes a Hatóság vagy az Európai Bizottság által jóváhagyott programokra is. Lásd például a C-47/91. sz. Olaszország kontra Bizottság ügy (ugyanott) 25–26. pontját.

⁽³⁾ Lásd az E-10/11. és E-11/11. sz., Hurtigruten ASA kontra EFTA Felüyeleti Hatóság egyesített ügyekben hozott ítélet (EFTA bírósági jelentés 2012., 758. o.) 150. pontját.

⁽⁴⁾ Ebben a tekintetben a Hatóság határozata a nemzeti szabályok (pl. kereskedelmi jog) alkalmazásának sérelme nélküli, amelyek értelmében bármely, a létező támogatási program keretén belül kifizetett túlkompensáció visszafizetethető.

- (227) A jelen ügy kontextusában a következő kifizetések nem alapulhatnak a program jogi rendelkezésein és igazgatási gyakorlatán:
- a nem általános gazdasági érdekű szolgáltatásként meghatározott személyszállítási szolgáltatásokért (pl. kereskedelmi szolgáltatások) nyújtott közvetlen kifizetések,
 - más, a koncessziós szerződés tárgyát nem képező személyszállítási szolgáltatásokért (pl. bizonyos útvonalak) nyújtott közvetlen kifizetések, valamint
 - közösségi személyszállítási szolgáltatásokért nyújtott közvetlen kifizetések, amelyek a létező támogatási program részét képezték, de már megszűntek.
- (228) Az ilyen állami forrásokból származó kifizetések, mint a fent leírtak, szelektív előnyt nyújtanak a személyszállítási szolgáltatók számára, amelyet az aust-agderi létező támogatási program rendelkezései és közigazgatási gyakorlata nem fedezhet, mivel ezek vagy a már piac által biztosított szolgáltatásokra vonatkoznak, vagy olyan személyszállítási szolgáltatásokra, amelyeket nem úgy határoztak meg, hogy közszolgáltatásért járó kompenzációra jogosultak, vagy olyan helyzetekre, amelyek meghaladják az eredetileg létrehozott támogatási program határait. Ugyanakkor ez utóbbi helyzetre hivatkozással, egy, már nem létező közszolgáltatásra vonatkozó kompenzációs kifizetésről nem tartható fenn, hogy a programra vonatkozó rendelkezések alapján eszközölték, egyszerűen azért, mert az ilyen szolgáltatások már nem ennek a programnak a részei.
- (229) Ezen túlmenően úgy tűnik, hogy ezek a nem a program alapján teljesített kifizetések olyan költségeket fedeztek, amelyeket maguknak a személyszállítási szolgáltatóknak kellett volna állniuk, valamint olyan költségeket, amelyek egyáltalán nem merültek fel. Ennek eredményeként ezek a kifizetések működési támogatás formájában nyújtott támogatást jelentenek, amely torzítja a versenyt és kihat a szerződő felek közötti kereskedelemre.
- (230) Ebben a kontextusban a Hatóság értékelte a norvég hatóságok által az aust-agderi helyi, menetrend szerinti autóbuszos és iskolabuszos személyszállítás nyújtásában részes valamennyi személyszállítási vállalat különböző tevékenységeire vonatkozó információkat.
- (231) A norvég hatóságok fenntartották, hogy – a Nettbuss Sør AS kivételével – a kompenzáció kiszámítási módja, figyelembe véve, hogy a generált bevétel megfelelt a személyszállítási szolgáltatások ellátása becsült költségeinek, biztosította, hogy a buszszolgáltatókat csak a közszolgáltatásért kompenzálták.
- (232) A 2004-et megelőző időszakra nézve a Hatóság – a norvég hatóságok által nyújtott információk alapján – nem azonosított semmilyen kifizetést, amely a létező támogatási program keretén kívül esett volna.
- (233) Ugyanakkor a 2004-et követő időszakra és az ALFA-módszer (valamint 2009-től annak indexálásának) bevezetésére nézve a Hatóság megjegyzi, hogy bizonyos, a létező támogatási program keretén kívül valóban kifizetéseket teljesítettek a Nettbuss Sør AS számára.
- (234) A Hatóság a 2004-et követő időszakra nézve nem azonosított más ilyen kifizetést, amelyet Aust-Agderben bármely más személyszállítási szolgáltató részére teljesítettek volna.
- 4.2.1. *A Nettbuss Sør AS számára a program keretén kívül teljesített kifizetések a 2004–2014-es időszakban*
- (235) A társaság 2009-ben vezette be a külön számlákat, megkülönböztetve a közszolgáltatási és kereskedelmi tevékenységeit.
- (236) Ahogy a norvég hatóságok kifejtették, az ALFA-módszer alapvetően egy költségalapú modell, és bizalomra épülő rendszer. Minden teljesítési év vonatkozásában a Nettbuss Sør AS benyújtotta a közszolgáltatásokhoz kapcsolódó becsült költségek és bevételek kimutatását. Aust-Agder megye azt feltételezte, hogy a társaság megfelelően elkülöníti a közszolgáltatásból és a kereskedelmi szolgáltatásokból származó bevételeket. A norvég hatóságok elismerték, hogy a későbbiekben azonosított információk alapján szemléltetést nem ez volt a helyzet.
- (237) A (93)–(94) preambulumbekzdésben említettek szerint a norvég hatóságok által a Nettbuss Sør AS szállítási teljesítményével kapcsolatosan benyújtott információk alapján a jelentett szállítási teljesítmény eltért attól, mint amit a közszolgáltatásért járó kompenzáció miatt jelenteni kellett volna.

- (238) A benyújtott teljesítménytáblázatok szerint a Nettbuss Sør AS-t közvetlenül kompenzálták a társaság kereskedelmi tevékenységeiért is. Például a táblázatok kimutatják, hogy a Nettbuss Sør AS kompenzációban részesült az éjszakai szolgáltatásokért is, bár ezek a társaság kereskedelmi tevékenységének részét képezik. A Nettbuss Sør AS nem tagadta azt a tényt, hogy ezek a kereskedelmi útvonalak belekerültek az ALFA-módszer keretében számított kompenzációba.
- (239) Az is kiderült a benyújtott információk alapján, hogy Aust-Agder egyes útvonalakra (pl. Grimstad – Heggedalen és Heggedalen – Grimstad) azt követően is közszolgáltatásért járó kompenzációt fizetett, hogy azok megszűntek.
- (240) A Hatóság ezen felül megjegyzi, hogy közszolgáltatásért járó kompenzációt fizettek olyan útvonalak után is, amelyek nem képezték a közszolgáltatási szerződés részét (pl. a Kilsund – Kitron, Tangen Hisøy – Kitron, Tangen Hisøy – Kilsund szakasz, és a „Sørlandsekspressen” – a Kristiansandból Oslóba tartó expresszbusz – első buszmeállításig az utasok nélküli személyszállítás).
- (241) Következésképpen a fenti összes kompenzációs kifizetés azon tevékenységek után, amelyeket helytelenül vagy tévesen szerepeltettek a teljesítménytáblázatokban az ALFA-módszer keretében, nem az Aust-Agderben fennálló, létező támogatási programra vonatkozó jogi rendelkezéseken és igazgatási gyakorlaton alapult.
- (242) Az alábbi táblázat összesíti a jelentett szállítási teljesítményt, a bruttó költségeket, az eltérések és a teljesítmény közötti eltérések miatti kiigazításokat, valamint az ALFA-táblázatok és az indexálás alapján az Asplan Viak által kiszámított költségkülönbségeket ⁽¹⁾:

2. táblázat

Teljesítmény- és költségkülönbségek a 2004–2014 közötti időszakban

Év	Jelentett szállítási teljesítmény (km)	A szállítási teljesítmény kiigazítása az eltérések miatt (km)	Bruttó költségek (NOK)	A költségek kiigazítása az eltérések miatt (NOK)	Indexálás %	Teljesítmény- és költségkülönbségek (NOK)
2004	3 975 228	3 794 839	76 696 086	73 472 776		180 389 3 223 310
2005	4 255 732	4 073 656	80 615 271	77 330 623		182 076 3 284 648
2006	4 527 693	4 169 542	87 502 717	81 365 293		358 151 6 137 424
2007	4 255 080	4 012 600	85 848 541	81 109 328		242 480 4 739 212
2008	4 471 364	4 140 826	88 417 220	81 963 624		330 538 6 453 596
2009	4 471 364	4 059 622	94 960 094	86 302 626	7,40 ⁽¹⁾	411 742 8 657 469
2010					2,50	8 873 906

⁽¹⁾ A norvég hatóságok állítása szerint a számítások nem tekinthetők véglegesnek, tekintve, hogy az egyes évekhez használt kiindulópont nem biztos, hogy teljes mértékben pontos. Ugyanakkor a teljes összeg így is 80 millió NOK-hoz közeli lenne.

Év	Jelentett szállítási teljesítmény (km)	A szállítási teljesítmény kiigazítása az eltérések miatt (km)	Bruttó költségek (NOK)	A költségek kiigazítása az eltérések miatt (NOK)	Indexálás %	Teljesítmény- és költség-különbségek (NOK)
2011					5,00	9 317 601
2012					3,50	9 643 717
2013					3,33	9 964 853
2014					1,78	10 142 227
Összeg						80 437 962

(¹) Ez a szám azt mutatja, hogy a költséget 2009-ben 7,4 %-kal igazították ki 2008-hoz képest, figyelembe véve a költség- és árkiigazításokat. 2009-től bevezették az ALFA-módszer eredményeit korrigáló indexálási rendszert.

- (243) A norvég hatóságok szerint a szállítási teljesítménybeli eltérések a jól körülhatárolt közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatosan is felmerültek. A Hatóság értékelni fogja, hogy ezek az eltérések a létező támogatási program hatókörén belül vagy azon kívül történtek.
- (244) A Hatóság megjegyzi, hogy a (96) preambulumbekzdésben szereplő 1. táblázattal együttesen a fenti táblázat a teljesítménykülönbségek részeként az iskolabuszos személyszállítási szolgáltatásokat is magában foglal. Különösen úgy tűnik, hogy – ahogy azt a norvég hatóságok az iskolás gyermekek úszásoktatásra és úszásoktatásról történő szállítása, valamint egy konkrét autóbussos útvonal vonatkozásában jelentették – a Nettbuss Sør AS két különböző forrásból is kapott kompenzációt egyidejűleg, vagyis Aust-Agder megyétől és a helyi önkormányzatoktól (¹).
- (245) Ezen túlmenően a tanítási évekre és a „tanítási évek megduplázására”, valamint az iskolabuszos személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó szállítási teljesítményt illetően azt jelentették, hogy a Nettbuss Sør AS az év során a szükségesnél hosszabb – vagyis a 38 tanítási hét (192 tanítási nap) helyett 51 tanítási hétre (255 tanítási nap) – időszakokra kapott kompenzációt.
- (246) Ezen túlmenően a norvég hatóságok benyújtották, hogy néhány közösségi közlekedési szakaszt (nem adtak konkrét útvonalakra példákat) megrövidítettek a megye jóváhagyása és anélkül, hogy ezt a kompenzáció nyújtásához használt teljesítménytáblázatokban tükrözték volna. A Hatóság azon az állásponton van, hogy a teljesítmény ezen eltérései olyan személyszállítási szolgáltatásokra vonatkoznak, amelyekre nézve a kompenzációt a létező támogatási program alapján ítélték meg. Ezért nem állítható, hogy ez az állítólagos túlkompensáció új támogatást jelentene, amelyet a program keretén kívül ítétek volna oda. A pusztán tény, hogy a támogatási program rosszul tervezett volt, mert lehetővé tette a ténylegesen felmerült veszteséget meghaladó, de a támogatási program keretén belüli kompenzációt, nem jelenti azt, hogy ez a túlkompensáció új támogatás lenne. Ezek a túlkompensációs kifizetések tehát a létező támogatási program keretén belül maradtak.
- (247) Végül, ami az (56)–(62) preambulumbekzdésekben részletezett, a Nettbuss Sør AS repülőtéri transzferbuszának az ATP projektbe való integrálását illeti, a Hatóság megjegyzi, hogy Aust-Agder azáltal, hogy a közszolgáltatási 39. és 40. sz. útvonalak fenntartásával kapcsolatos költségeket csökkentette, közvetlen költségmegtakarítást biztosított a társaság számára 1 020 000 NOK becsült összeg értékben, ahogy azt a norvég hatóságok is elismerték, így lehetővé téve a Nettbuss Sør AS számára, hogy fenntartsa a repülőtéri transzferbusz szolgáltatását.

(¹) A 2001. december 18-i 158. számú ügy szerint Aust-Agder megye úgy döntött, hogy a jövőre nézve nem vállal felelősséget a „midtskyss”-ért. Ekkortól kezdve a felelősséget a helyi önkormányzatokra ruházták, a Nettbuss Sør AS pedig ezen személyszállítási szolgáltatásért a helyi önkormányzatoknak számlázott az Aust-Agder helyett. A helyi önkormányzatok 2013-ig fizettek a „midtskyss”-ért, amikor a felelősség visszaszállt az Aust-Agderre, amely úgy döntött, hogy a helyi önkormányzatoknál már 2011-ben és 2012-ben felmerült költségeket is fedezi. 2013-tól az Aust-Agder közvetlenül a Nettbuss Sør AS-tól kapta a számlákat. Ami az úszásoktatást illeti, Norvégiában ez az általános iskolai oktatás része, amelyért az oktatási törvény értelmében a felelősség a helyi önkormányzatokat terheli. Ezen túlmenően a Nettbuss Sør AS Aust-Agder számára a Karjolan nevű útvonal után közszolgáltatásért járó kompenzáció szállítási teljesítményére nézve is jelentést tett. A norvég hatóságok szerint ezt az útvonalat több éven át Arendal önkormányzata finanszírozta és nem lett volna szabad feltüntetni a táblázatokban. A Nettbuss Sør AS elismerte, hogy ennek a teljesítménynek nem lett volna szabad szerepelnie a táblázatokban.

- (248) A fent említett összeg kezdetben szerepelt az Aust-Agderben ellátott személyszállítási közszolgáltatási kötelezettségek biztosításáért a Nettbuss Sør AS számára megítélt általános kompenzációban. Figyelembe véve, hogy ezek a kötelezettségek (vagyis a 39. és a 40. útvonal) 2013 októberétől 2014. január 20-ig megszűntek, az 1 020 000 NOK becsült összeget le kellett volna vonni az évente a Nettbuss Sør AS számára kifizetett kompenzáció teljes összegéből. Az, hogy ezt az összeget nem vonták le kompenzációból, hanem a kereskedelmi tevékenységek javára használták fel, olyan túlkompensációs formát jelent, amelyet a létező támogatási program keretén kívül fizettek ki. Egyben új támogatásnak is minősül, amely működési támogatást jelent.

4.2.2. Eljárási követelmények

- (249) A 3. jegyzőkönyv I. része 1. cikkének (3) bekezdése értelmében „[a]z EFTA Felügyeleti Hatóságot időben kell értesíteni a támogatások nyújtása, illetve azok módosítása felől annak érdekében, hogy a Hatóságnak lehetősége legyen megjegyzéseinek benyújtására. Amíg ebben az eljárásban végleges határozat nem születik, az érintett állam a tervezett intézkedéseket nem hajthatja végre.”
- (250) Azáltal, hogy a fent azonosított támogatási intézkedésekről szóló értesítést nem nyújtották be, a norvég hatóságok megszünték az értesítésre vonatkozó előírást. Ezen túlmenően azáltal, hogy a támogatási intézkedéseket érvényesítették, a felfüggesztési kötelezettséget sem tartották tiszteletben.
- (251) A Hatóság ezért megállapítja, hogy a norvég hatóságok nem tettek eleget a 3. jegyzőkönyv I. része 1. cikkének (3) bekezdése szerinti kötelezettségeiknek.

4.2.3. A Nettbuss Sør AS számára a program keretén kívül teljesített kifizetések összegeztethetősége a 2004–2014-es időszakban

- (252) A Hatóság megvizsgálta, hogy a szóban forgó támogatási intézkedések összegeztethetőek-e az EGT-megállapodással. A fent leírtak szerint a támogatás a már piac által biztosított szolgáltatásokra vonatkozik, vagy olyan személyszállítási szolgáltatásokra, amelyeket nem úgy határoztak meg az Aust-Agderben létező támogatási programra vonatkozó jogi rendelkezések, hogy közszolgáltatásért járó kompenzációra jogosultak, vagy már megszűnt személyszállítási szolgáltatásokra. Ez a finanszírozás működési támogatást jelent, amely csökkentette a Nettbuss Sør AS folyó kiadásait.
- (253) A norvég hatóságok nem indokolták meg, hogy az ilyen támogatás mi alapján lenne összegeztethetőnek tekinthető az EGT-megállapodással. Épp ellenkezőleg, ők maguk tettek mutattak rá arra, hogy a teljesítménybeli eltérések nemrészei a létező támogatási programnak, amelynek keretében a Nettbuss Sør AS közszolgáltatásért járó kompenzációra volt jogosult.
- (254) A Nettbuss Sør AS alapvetően azzal érvel, hogy a (109)–(110) preambulumbekendésekben említett konkrét megállapodásokat és tárgyalásokat követően ténylegesen nem került sor túlkompensációra, mivel a termelési költségeknek a közszolgáltatásért járó kompenzáció céljából történő bejelentése során felmerült hibákat, valamint a szállítási menetrendben bevezetett módosításokat „korrigálták” azzal, hogy a kifizetéseket elszámolták a Nettbuss Sør AS kompenzációjával. Ezen túlmenően a (111) preambulumbekendésben részletezettek szerint a generált kereskedelmi bevételeket levonták a kompenzáció kiszámításakor annak következményeként, hogy a kompenzáció kiszámítása céljából bizonyos kereskedelmi útvonalakat a figyelembe vettek a teljesítménytáblázatokban. Végül a Nettbuss Sør AS azt állítja, hogy a ténylegesen nyújtott kompenzáció alacsonyabb volt, mint amennyit az ALFA-módszer alapján megállapítottak.
- (255) A Nettbuss Sør AS érvelését illetően, az ALFA-módszer – ahogy az a (48) preambulumbekendésben is szerepel – a buszszolgáltatások normalizált költségkiszámításának kulcsfontosságú elemeit tartalmazza, úgy mint: i. a szállítási teljesítmény kiszámítása a kilométerszám/teljesítési időszak/jármű alapján; ii. költségkiszámítás a járművekre eső kilométerszámmal felszorozott egységköltségek alapján; és iii. a teljesítési időszakra eső bevételek kiszámítása. Ezen túlmenően a következő évre becsült bevételt a busztársaságok adott évre eső bevételével, valamint az Aust-Agder által a következő évre javasolt bármely jegyáremeléssel korrigálják. A bevételt ezután levonják a nyújtott kompenzációból.
- (256) Ugyanakkor a jelen ügyben nyilvánvaló, hogy a közszolgáltatásért a Nettbuss Sør AS részére járó kompenzáció ALFA-módszer szerinti kiszámítása olyan tevékenységeket is magában foglalt, amelyek nem képezték a közszolgáltatási kötelezettségek részét vagy más tevékenységeket, amelyek eleve nem voltak jogosultak a közszolgáltatásért járó kompenzációra a létező támogatási program keretében. Ezen túlmenően a norvég hatóságok képtelenek a 2004-et követő évekre meghatározni és dokumentálni azokat a termelési költségeket, amelyekre a közszolgáltatásért járó kompenzációt nyújtották, valamint a vonatkozó, levonható bevételt. Ennek eredményeként a Hatóság

nem tudja a kapott információk alapján megállapítani a közszolgáltatási tevékenységekhez kapcsolódó költségek és a megfelelő bevételek közötti különbséget⁽¹⁾. Ez önmagában annak bizonyítéka, hogy bármely, a Nettbuss Sør AS számára teljesített kifizetés az ALFA-módszeren kívül új támogatásnak minősül, amely jogtalan előnyt biztosít a személyszállítási szolgáltatóknak.

- (257) Az az érvelés, miszerint tárgyalásokra és megállapodásokra került sor a Nettbuss Sør AS részére kifizetett kompenzáció kiigazítására, amely – ahogy azt a Nettbuss Sør AS állítja – alacsonyabb lett az ALFA-módszerrel kiszámítottnál, nem teszi a vitatott intézkedéseket az EGT-megállapodás 49. cikke és a személyszállítási rendeletek hatálya alá tartozóvá. Ezen túlmenően ez nem egyenlíti ki a nyújtandó kompenzáció kiszámításának alapjául használt teljesítménytáblázatban szereplő hibákat.
- (258) Az ALFA-módszert (és 2009-től annak indexálását) a létező támogatási program keretében nyújtott kompenzáció kiszámítására vezették be; ugyanakkor a szóban forgó ügyben a módszert hibásan alkalmazták úgy, hogy a Nettbuss Sør AS olyan személyszállítási teljesítményét is magában foglalta, amelyeket a norvég hatóságoknak figyelmen kívül kellett volna hagyniuk a közszolgáltatásért járó kompenzáció kiszámításakor. Azáltal, hogy nem képezi a létező támogatási program részét Aust-Agderben, ez utóbbi új, nem a program alapján nyújtott támogatást jelent, amelyet a Hatóság külön fog értékelni. Ezért a Nettbuss Sør AS kísérlete, hogy kapcsolatot teremtsen a két különálló támogatási eljárás között okafogyott a Hatóság állami támogatásra vonatkozó értékelésének céljából a Nettbuss Sør AS számára a 2004–2014 közötti időszakban a létező támogatási program keretén kívül teljesített kifizetésekre nézve.
- (259) Hasonlóképpen a bevételi oldalon a Hatóság nem tudja elfogadni a Nettbuss Sør AS érvelését, miszerint az ALFA-módszer keretében a kereskedelmi bevételek a ténylegesen nyújtott kompenzáció megfelelő csökkentéséhez vezettek, annak eredményeként, hogy – amint azt a Nettbuss Sør AS beismerte – bizonyos kereskedelmi szállítási teljesítményt belefoglaltak számítási célokra.
- (260) A Nettbuss Sør AS benyújtott egy táblázatot, amely összefoglalja a 2007–2010-es időszakra nézve a kompenzáció kiszámítása során levont kereskedelmi bevételeket. Bár ez a táblázat kimutatja, hogy kereskedelmi bevételeket valóban levontak a nyújtandó kompenzáció kiszámításakor, a Hatóság álláspontja szerint ezeknek a bevételeknek egyáltalán nem kellett volna az ALFA-módszer részévé válniuk, mivel ezt a módszert a kizárólag a közszolgáltatási tevékenységekből fakadó költségekre és bevételekre tervezték. Akárcsak fent, ez sem teszi a vitatott intézkedéseket az EGT-megállapodás 49. cikkével és a személyszállítási rendeletekkel összeegyeztethetővé, és bármely kísérlet, hogy kapcsolatot teremtsenek a két különálló támogatási eljárás között okafogyott a Hatóság állami támogatásra vonatkozó értékelésének céljából a Nettbuss Sør AS számára a 2004–2014 közötti időszakban a létező támogatási program keretén kívül teljesített kifizetésekre nézve.
- (261) Ebben az összefüggésben a Hatóság nincs abban a helyzetben, hogy értékelje a Nettbuss Sør AS és a megye között szemlátomást folyamatban lévő vitát a program keretében járó tényleges támogatási összegekkel kapcsolatosan, különösen azért, mert nem lehet kétséget kizáróan megállapítani, hogy bármely, a Nettbuss Sør AS számára a létező támogatási program keretén kívül kifizetett támogatást valóban teljesen vagy részlegesen visszafizettek a megyének.
- (262) Tekintettel arra, hogy az új támogatási tevékenységek nem hivatkoznak a személyszállítási szolgáltatóra ruházott közszolgáltatási kötelezettségre, az EGT-megállapodás 49. cikke és az 1191/69/EGK vagy az 1370/2007/EK rendelet nem alkalmazható.
- (263) Ezen túlmenően az EGT-megállapodás 61. cikkének (2) bekezdésében előírt eltérések, amelyek a magánszemély fogyasztóknak nyújtott szociális jellegű támogatásokra, a természeti csapások vagy más rendkívüli események által okozott károk helyreállítására nyújtott támogatásokra, a Németországi Szövetségi Köztársaság egyes területeinek nyújtott támogatásokra vonatkoznak, nem alkalmazhatók ebben az esetben.
- (264) Az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdése a) pontjában meghatározott kivétel sem alkalmazható, amely engedélyezi az olyan térségek gazdasági fejlődésének előmozdítására nyújtott támogatást, ahol rendkívül alacsony az életszínvonal vagy jelentős az alulfoglalkoztatottság, mivel a támogatási intézkedéseknek nem feltétele, hogy a kedvezményezettek bármilyen tevékenységet folytassanak az ilyen egyedi körülmények között levő régiókban.
- (265) Hasonlóképpen a Nettbuss Sør AS számára a 2004–2014 időszakban a létező támogatási program keretén kívül teljesített kifizetések nem tekinthetők közös európai érdeket szolgáló fontos projekt megvalósításának előmozdítására vagy a Norvégia gazdaságában bekövetkezett komoly zavar megszüntetésére nyújtott támogatásnak, ahogy arról az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének b) pontja rendelkezik.

⁽¹⁾ A C-504/07. sz., Antrop és társai kontra Conselho de Ministros és társai ügyben hozott ítélet (EU:C:2009:290) 26–27. pontja.

- (266) Végül a Nettbuss Sør AS számára a 2004–2014 időszakban a létező támogatási program keretén kívül teljesített kifizetések nem tekinthetők összeegyeztethetőnek az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján, amely szerint jogszerű az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben. Ebben a tekintetben hangsúlyozni kell, hogy a közvetlen vissza nem térítendő támogatások nem esnek a Hatóság bármely iránymutatása alá, amelyek meghatározzák a feltételeket, amelyek alapján egyes támogatástípusok az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével összeegyeztethetőnek tekinthetők.
- (267) A Nettbuss Sør AS számára a 2004–2014 időszakban a létező támogatási program keretén kívül teljesített kifizetések ezért működési támogatásnak minősülnek, amelyek mesterségesen megerősítették a Nettbuss Sør AS versenyhelyzetét más hasonló vállalkozásokkal szemben azáltal, hogy mentesítették olyan terhek alól, amelyeket rendes esetben a hasonló személyszállítási szolgáltatók maguk viselnek.
- (268) Az ítélezési gyakorlat szerint az ilyen működési támogatás főszabály szerint az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével nem összeegyeztethető és nem eshet az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének c) pontja alá, mivel torzítja a versenyt azokban az ágazatokban, amelyekben azt nyújtják, és egyidejűleg természeténél fogva nem képes az e rendelkezésben meghatározott célkitűzések bármelyikének elérésére ⁽¹⁾.
- (269) A fentiek alapján a Hatóság megállapítja, hogy a Nettbuss Sør AS számára a 2004–2014 időszakban a létező támogatási program keretén kívül teljesített kifizetések az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével nem összeegyeztethetők.

4.3. A Nettbuss Sør AS számára az Aust-Agderben fennálló, létező támogatási program keretén kívül a 2004–2014 időszakra nyújtott támogatásra vonatkozó következtetés

- (270) A Hatóság megállapítja, hogy a norvég hatóságok a Nettbuss Sør AS részére állami támogatást nyújtottak az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének értelmében a 2004–2014 időszakban, amely az Aust-Agderben fennálló, létező támogatási program hatókörén kívül esik. Ez az új támogatás működési támogatásnak minősül, amely nem összeegyeztethető az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével.

5. A JELEN HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS LEZÁRÁSA

- (271) A Hatóság figyelembe veszi, hogy a helyi, menetrend szerinti autóbuszos (ideértve az ATP projekt finanszírozását is) és iskolabuszos személyszállításért Aust-Agderben az 1994-től napjainkig terjedő időszakban kifizetett kompenzáció állami támogatásnak minősül az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdése értelmében.
- (272) A Hatóság azon az állásponton van, hogy a fent hivatkozott, a helyi, menetrend szerinti autóbuszos személyszállításra nyújtott támogatást a KKT-n, KKR-en és a közigazgatási gyakorlaton alapuló létező támogatási program alapján nyújtották. A Hatóság ezen túlmenően azon az állásponton van, hogy a fent hivatkozott, a iskolabuszos személyszállításra nyújtott támogatást az oktatási törvényen alapuló, létező támogatási program alapján nyújtották.
- (273) A (211)–(215) preambulumbekkezdésekben foglaltak alapján a Hatóság úgy dönt, hogy lezárja a hivatalos vizsgálati eljárást az Aust-Agderben fennálló, létező támogatási programra nézve.
- (274) A Hatóság ezen túlmenően megállapítja, hogy a norvég hatóságok a Nettbuss Sør AS részére állami támogatást nyújtottak az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének értelmében a 2004–2014 időszakban, amely az Aust-Agderben létező támogatási program hatókörén kívül esik. A norvég hatóságok jogtalanul hajtották végre ezt a támogatást a 3. jegyzőkönyv I. része 1. cikke (3) bekezdésének megsértésével. Ez a támogatás működési támogatásnak minősül, amely nem összeegyeztethető az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével, és vissza kell fizettetni a kedvezményezettel.

6. VISSZAFIZETTETÉS

- (275) Az EGT-megállapodás értelmében a Hatóság hatáskörrel rendelkezik annak eldöntésére, hogy az érintett államnak el kell törölnie az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével össze nem egyeztethető támogatást. Ezzel összefüggésben az EFTA-Bíróság azt is következetesen megállapította, hogy a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében az államra a támogatás megszüntetését illetően kirótt kötelezettség célja a korábbi állapot visszaállítása ⁽²⁾.

⁽¹⁾ A T-211/05. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EU:T:2009:304) 173. pontja.

⁽²⁾ Az E-4/10., E-6/10. és E-7/10. sz., Liechtensteini Hercegség és társai kontra EFTA Felügyeleti Hatóság egyesített ügyekben hozott ítélet (EFTA bírósági jelentés 2011., 16. o.) 142. pontja. Lásd az E-10/11. és E-11/11. sz., Hurtigruten ASA kontra EFTA Felügyeleti Hatóság egyesített ügyekben hozott ítélet (EFTA bírósági jelentés 2012., 758. o.) 286. pontját.

- (276) A Bíróság e tekintetben kimondta, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatásként kapott összegeket, elveszítve így azt az előnyt, amelyet versenytársaival szemben élvezett a piacon, és visszaállt a támogatás juttatása előtti helyzet ⁽¹⁾.
- (277) A fent felsorolt okok alapján a Hatóság megállapítja, hogy a norvég hatóságok a ténylegesen felmerült veszteségeket meghaladó, és az Aust-Agderben létező támogatási program keretén kívül eső kompenzációs kifizetéseket teljesítettek. A kifizetések új állami támogatási intézkedéseknek minősülnek, amelyek nem összeegyeztethetőek az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével. Mivel ezen intézkedésekről a Hatóságot nem tájékoztatták, a 3. jegyzőkönyv II. részének 14. cikke alapján a Hatóság arról határoz, hogy az EGT-megállapodás állami támogatásokra vonatkozó szabályaival össze nem egyeztethető jogellenes támogatást a kedvezményezetteknek vissza kell fizetniük.
- (278) Ezen túlmenően a Hatóság elrendeli az összeegyeztethetetlennek minősített új támogatás visszafizettetését az első fellépését megelőző 10 éves elévülési időt figyelembe véve. Ebben az esetben a Hatóság elsőként a norvég hatóságok részére megküldött információkéréssel lépett fel 2011. november 10-én ⁽²⁾. A Hatóság összeegyeztethetetlen új támogatás meglétét állapította meg a 2004–2014-es időszakra. Ezért minden, ezen időszak alatt nyújtott összeegyeztethetetlen támogatást vissza kell fizettetni.
- (279) A norvég hatóságokat felhívjuk arra, hogy a Nettbuss Sør AS számára a 2004–2014-es időszak során nyújtott támogatás összegéről részletes és pontos információkat szolgáltatassanak.
- (280) A Hatóság különösen a következő információkkal és iránymutatásokkal kívánja ellátni a norvég hatóságokat a visszafizetési eljárásra nézve:
- a) a 39. és 40. sz. közszolgáltatási útvonalak üzemeltetésével kapcsolatos költségek csökkentésével a Nettbuss Sør AS közvetlen költségmegtakarítást kapott a norvég hatóságok által 1 020 000 NOK-ra becsült összegben. Ez az összeg, amely nem jelent közszolgáltatásért járó kompenzációt, kamatos kamattal együtt visszafizettetendő azon dátumtól számítva, amittől kezdve az összeg a társaság rendelkezésére állt a repülőterei transzferbuszos szolgáltatása javára, vagyis 2013 októberétől;
 - b) a visszafizetést csak arra a teljesítményre nézve kell elrendelni, amely eltért attól, amit az ALFA-módszer keretében a közszolgáltatásért járó kompenzáció céljából jelenteni kellett volna. A következő tételek esnek a visszafizetési felszólítás hatálya alá:
 - a nem általános gazdasági érdekű szolgáltatásként meghatározott személyszállítási szolgáltatásokért (pl. kereskedelmi szolgáltatások) nyújtott közvetlen kifizetések;
 - más, a koncessziós szerződés tárgyát nem képező személyszállítási szolgáltatásokért (pl. bizonyos útvonalak) nyújtott közvetlen kifizetések; valamint
 - közösségi személyszállítási szolgáltatásokért teljesített közvetlen kifizetések, amelyek a létező támogatási program részét képezték, de már megszűntek.
 - c) A Hatóság megállapítja, hogy a visszafizettetendő összegeknek tükrözniük kell a 2004. január 1-jétől a szerződés 2014. december 31-i lejártaig tartó időszakra eső, ténylegesen eltért kilométerek számát, figyelembe véve az ALFA-módszer által meghatározott költségszámítási alapelvet. Bármely, a megye számára a közszolgáltatási vagy a kereskedelmi tevékenységekből származó, visszafizetett bevételt le kell vonni a teljes visszafizettetendő összegből. A támogatás Nettbuss Sør AS részére történő kifizetésének napjától kamatos kamattal fizetendő.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A helyi, menetrend szerint autóbuszos (ideértve az ATP projekt finanszírozását is) és iskolabuszos személyszállításért Aust-Agderben az 1994-től napjainkig terjedő időszakban kifizetett kompenzáció állami támogatásnak minősül az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdése értelmében, amelyet egy létező támogatási program keretében nyújtottak; a hivatalos vizsgálati eljárás ezennel lezárul.

⁽¹⁾ A C-75/97. sz., Belgium kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1999:311) 64. és 65. pontja. Lásd az E-5/04., E-6/04. és E-7/04. sz., Fesil and Finnjord, PIL és társai, és Norvégia kontra EFTA Felügyeleti Hatóság egyesített ügyekben hozott ítélet (EFTA bírósági jelentés 2005., 121. o.) 178. pontját, valamint a C-310/99. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2002:143) 98. pontját. Lásd még a jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatások visszafizetéséről szóló EFTA felügyeleti hatósági iránymutatás 2.2.1. fejezetét is, amely elérhető az alábbi webhelyen: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽²⁾ A felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyv II. részének 15. cikke. Lásd még a Bíróságnak a C-276/03. sz., Scott kontra Bizottság ügyben hozott ítéletét (ECLI:EU:C:2005:590).

2. cikk

A Nettbuss Sør AS számára az 1. cikkben hivatkozott létező támogatási program keretén kívül a 2004–2014 időszakban teljesített kifizetések állami támogatásnak minősülnek az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdése értelmében, amelyek nem összeegyeztethetők az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével.

3. cikk

A norvég hatóságok minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy az 2. cikkben említett, a Nettbuss Sør AS számára jogtalanul rendelkezésre bocsátott támogatást visszafizettessék.

A visszafizettetendő támogatás magában foglalja azokat a kamatokat és kamatos kamatokat is, amelyeket a támogatásnak a kedvezményezett rendelkezésére bocsátásától a tényleges visszafizetésig kell megfizetni. A kamatot az EFTA Felügyeleti Hatóság 195/04/COL sz., a 2008. december 17-i 789/08/COL sz. EFTA felügyeleti hatósági határozattal módosított határozatának 9. cikke alapján kell kiszámítani.

4. cikk

A visszafizetésre haladéktalanul, a nemzeti jogszabályokban előírt eljárásokkal összhangban kerül sor azzal a feltétellel, hogy ezek lehetővé teszik a határozat azonnali és tényleges végrehajtását.

A norvég hatóságoknak biztosítaniuk kell, hogy az e határozat közlésétől számított négy hónapon belül visszafizettetik a támogatást.

5. cikk

A norvég hatóságok e határozat közlésének napjától számított két hónapon belül kötelesek a következő információkat a Hatóság rendelkezésére bocsátani:

1. a Nettbuss Sør AS-szel visszafizettetendő teljes összeg (főkövetelés és kamatok);
2. lehetőség szerint azokat a dátumokat, amikor a visszafizettetendő összegeket a Nettbuss Sør AS rendelkezésére bocsátották;
3. részletes jelentést a jelen határozatnak való megfelelés érdekében tett intézkedésekről és az előrehaladásról; valamint
4. dokumentumokat (pl. körleveleket, kibocsátott visszafizetési felszólításokat), amelyek igazolják, hogy a jogellenes és össze nem egyeztethető támogatás Nettbuss Sør AS általi visszafizettetése folyamatban van.

6. cikk

E határozat címzettje a Norvég Királyság.

7. cikk

Ennek a határozatnak csak az angol nyelvű változata hiteles.

Kelt Brüsszelben, 2015. május 7-én.

az EFTA Felügyeleti Hatóság részéről

Oda Helen SLETNES

az elnök

Frank BÜCHEL

bizottsági testületi tag

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG 94/16/COL HATÁROZATA

(2016. május 11.)

Norvégia az EGT-megállapodás XIII. melléklete 56 g. pontjában említett jogi aktus (a Tanács 97/70/EK irányelve a 24 méteres és annál hosszabb halászhajók összehangolt biztonsági rendszeréről) 4. cikkének (2) bekezdése szerint bejelentett, a stabilitási követelmények teljesítésére hűtött tengervizes tartályokat használó halászhajókra vonatkozó tervezett intézkedés elfogadásának mellőzésére történő felszólításáról [2016/1891]

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG,

tekintettel az EGT-megállapodás XIII. melléklete V. fejezetének 56 g. pontjában említett – és annak 1. jegyzőkönyvével az EGT-megállapodáshoz igazított – jogi aktusra (a Tanács 1997. december 11-i 97/70/EK irányelve⁽¹⁾ a 24 méteres és annál hosszabb halászhajók összehangolt biztonsági rendszeréről) (a továbbiakban: a jogi aktus) és különösen a jogi aktus 4. cikke (4) bekezdésének b) pontjára,

az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a közlekedéssel foglalkozó EFTA-bizottság véleményével,

a vizsgálóbizottsági eljárással összhangban eljárva,

tekintettel az EFTA Felügyeleti Hatóságnak (a továbbiakban: a Hatóság) a közlekedéssel foglalkozó testületi tagot bizonyos határozatok meghozatalára felhatalmazó, 2013. március 13-i 103/13/COL határozatára (dokumentumszám: 578349),

mivel:

A Norvég Tengerészeti Hatóság 2015. április 21-én a jogi aktus 4. cikkének (2) bekezdésére hivatkozva mentességet jelentett be a ballasztként hűtött tengervizes tartályokat használó halászhajók tekintetében (dokumentumszám: 754705).

A Hatóság 2015. szeptember 16-án arról tájékoztatta Norvégiát, hogy véleménye szerint a benyújtott bejelentést nem támasztja alá elégséges bizonyíték (dokumentumszám: 773295) és felkérte Norvégiát, hogy vagy vonja vissza a bejelentését, vagy nyújtson be további alátámasztó dokumentumokat a meglévő bejelentéshez. Norvégia a 2015. szeptember 25-én kelt elektronikus levélben tájékoztatta a Hatóságot, hogy kiegészítő dokumentációt fog benyújtani (dokumentumszám: 774042).

A Hatóság 2015. november 23-án megkapta a Norvég Tengerészeti Hatóságtól a kiegészítő információt (dokumentumszám: 781516). Következésképpen a Hatóság ettől a naptól kezdődően tekinti a bejelentést kellő időben benyújtottnak, továbbá ettől a naptól kezdődik a jogi aktus 4. cikke (4) bekezdésének b) pontjában meghatározott hat hónapos időszak.

A norvég bejelentés szerint Norvégia a következő mentesség elfogadásával tervezi módosítani a nemzeti jogszabályát:

„A legalább 15 m teljes hosszúságú halászhajók építéséről, működtetéséről, felszereléséről és felméréséről szóló 660. sz., 2000. június 13-i rendelet 3-2. §-ának (4) szakasza az „állandónak kell lennie” szöveg után a következő szöveggel egészül ki:

A fogás tárolására és hűtésére hűtött tengervizet használó hajók használhatják ezeket a tartályokat a stabilitási követelmények teljesítésére. Ezeket a hajókat fel kell szerelni egy olyan rendszerrel, amely ellenőrzi a víz pontos mennyiségét minden egyes hűtött tengervizes tartályban. Amennyiben a vízszint a jóváhagyott stabilitási számítások szerinti minimumszint alá csökken, látható és hallható riasztójelzés lép működésbe a kormányálláson.”

A jogi aktus I. melléklete III. fejezete 2. szabályának (Stabilitási követelmények) (3) bekezdése kiköti, hogy a 45 méternél rövidebb hajókban az ilyen ballaszt állandó, az állandó ballaszt szilárd anyagból áll, és biztonságosan van a hajóban rögzítve. Az EGT-állam igazgatási szerve folyadékballasztot csak akkor fogadhat el, ha az teljesen feltöltött és a hajó szivattyúrendszereihez nem csatlakozó tartályban van. A mentesség Norvégia által ismertetett leírása szerint nem ez az eset áll fenn.

(¹) HL L 34., 1998.2.9., 1. o.

A jogi aktus 4. cikkének (2) bekezdése szerint a tagállamok a mentességekről szóló intézkedések elfogadása céljából a Torremolinosi Jegyzőkönyv mellékletének I. fejezete 3. szabálya (3) bekezdésének rendelkezéseit alkalmazzák, a 4. cikk (4) bekezdésében meghatározott eljárás fenntartásával. A 3. szabály (3) bekezdése szerint a mentesíthető hajóknak a parthoz közel halászati tevékenységet kell folytatniuk, míg a norvég bejelentés szerint nem ez az eset áll fenn („a halászflootta nagy része nyílt vízi műveleteket folytat a kikötőktől nagy távolságban”).

Továbbá, a Torremolinosi Jegyzőkönyv mellékletének I. fejezete 3. szabályának (3) bekezdésében foglaltak szerint, összefüggésben a jogi aktus 4. cikkének (4) bekezdésével, Norvégiának bizonyítékot kell benyújtania a Torremolinosi Jegyzőkönyv követelményeinek indokolatlan és kivitelezhetetlen alkalmazásával kapcsolatban, tekintettel a hajó saját országában elhelyezkedő báziskikötőjétől számított működési területére, a hajó típusára, az időjárási viszonyokra és az általános hajózási veszélyekre.

Noha Norvégia számos olyan érvet nyújtott be a mentesség alátámasztására, mint pl. „nehezebb és kevésbé üzemanyag-takarékos hajók, erősebb dülöngés, csökkentett akciórádiusz, csökkentett rakodókapacitás, a hajótulajdonosok a szükségesnél nagyobb hajókat építenek”, és azt is állította, hogy kevesebb baleset érte a hűtött tengervizes tartályokat használó hajókat, ezek az érvek túlnyomórészt működési jellegűnek tekintendők és úgy tűnik, hogy nem teljesítik a Torremolinosi Jegyzőkönyv mellékletének I. fejezete 3. szabályának (3) bekezdése szerint nyújtott mentességekre vonatkozó követelményeket.

Az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽¹⁾ létrehozott Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: EMSA) és a Hatóság közötti együttműködés keretében a Hatóság segítséget kért e bejelentés tekintetében.

Az EMSA 2015. október 8-án kelt értékelése (dokumentumszám: 776081) szerint technikai szempontból a jogi aktus igen specifikus az állandó ballasztot illetően, és ha mentességekre kerül sor, az EGT-államok igazgatási szervei csak akkor fogadhatnak el folyadékballasztot, ha az teljesen feltöltött és a hajó szivattyúrendszereihez nem csatlakozó tartályban van. A bejelentett intézkedést illetően nem ez az eset áll fenn. Továbbá, az EMSA rámutat arra, hogy a Torremolinosi Jegyzőkönyv mellékletének I. fejezete 3. szabályának (3) bekezdése a parthoz közel hajózó hajókra alkalmazandó, míg Norvégia a mentességet olyan hajókra kívánja alkalmazni, amelyek „nyílt vízi műveleteket folytatnak a kikötőktől nagy távolságban.”

Miután Norvégiától 2015. november 23-án megérkezett a hiányzó információ, a Hatóság 2015 decemberében ismét kapcsolatba lépett az EMSA-val, hogy aktualizálja tanácsát. Az EMSA legutóbbi, a Norvégia által benyújtott kiegészítő információ alapján alapuló tanácsa teljes mértékben megerősíti a bejelentett intézkedések műveleti jellegét, következésképpen az EMSA megerősíti, hogy a 2015 októberi értékelése továbbra is érvényes.

A Hatóság úgy véli, hogy a Norvégia által előterjesztett intézkedés nem teljesíti a jogi aktusban a mentességre előírt lényeges követelményeket, mivel i. a Norvégia által javasolt szivattyúrendszer nem teljesíti a jogi aktusban a mentességre előírt követelményt, ii. azok a hajók, amelyekre alkalmazható lenne a potenciális mentesség, nem folytatnak halászati tevékenységet a parthoz közel, és iii. Norvégia nem nyújtott be azzal kapcsolatos bizonyítékot, hogy a jogi aktus alkalmazása miért indokolatlan és kivitelezhetetlen. Ezért a Hatóság véleménye szerint a bejelentett mentesség nem indokolt.

Következésképpen a Hatóság felszólítja Norvégiát, hogy ne fogadja el a tervezett intézkedéseket,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. A Norvégia által 2015. november 23-án az EGT-megállapodás XIII. melléklete V. fejezetének 56 g. pontjában említett jogi aktus (97/70/EK irányelve) 4. cikkének (2) bekezdése szerint bejelentett, a stabilitási követelmények teljesítésére hűtött tengervizes tartályokat használó halászhajókra vonatkozó tervezett intézkedés nem indokolt.
2. Norvégia nem fogadhatja el a 2015. november 23-án bejelentett, a stabilitási követelmények teljesítésére hűtött tengervizes tartályokat használó halászhajókra vonatkozó intézkedést.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1406/2002/EK rendelete (2002. június 27.) az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség létrehozásáról (HL L 208., 2002.8.5., 1. o.).

3. Ennek a határozatnak Norvégia a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2016. május 11-én.

az EFTA Felügyeleti Hatóság részéről

Helga JÓNSDÓTTIR
testületi tag

Carsten ZATSCHLER
igazgató

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU