

II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2007. december 11.)

a Finnország által a *Tieliikelaitos/Destia* javára nyújtott C 7/06. (ex NN 83/05.) számú
TÁMOGATÁSRÓL

(az értesítés a C(2007) 6073. számú dokumentummal történt)

(Csak a finn és a svéd nyelvű szöveg hiteles.)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/765/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

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

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

miután felszólították az érdekelteket, hogy a fent említett rendelkezéseknek ⁽¹⁾ megfelelően nyújtsák be észrevételeiket, és ezen észrevételeket figyelembe vették,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) A Bizottság 2006. február 22-én úgy határozott, hogy hivatalos vizsgálati eljárást (C(2006) 461 végleges) indít azt követően, hogy két finn ipari szövetség számos panaszt nyújtott be, melyekben azt állították, hogy a finn hatóságok a *Tieliikelaitos*-nak a finn nemzeti közigazgatásból állami vállalkozásként történő kiválása során az EK-Szerződés számos rendelkezését megsértették, ideértve az állami támogatásról szóló rendelkezéseket is.
- (2) A Bizottság 2006. február 23-i levelében tájékoztatta Finnországot az eljárás megindítására vonatkozó határozatáról, és a finn hatóságok számára lehetőséget biztosított arra, hogy egy hónapon belül benyújtsák észrevételeiket.
- (3) A Bizottság 2006. május 3-i levelében továbbította a panaszosok számára az eljárás megindítására vonatkozó

határozat egy példányát, és lehetőséget biztosított számukra, hogy egy hónapon belül benyújtsák a határozattal kapcsolatos észrevételeiket.

- (4) A Bizottság a Finnország által az eljárás megindítására vonatkozó bizottsági határozatra adott választ a 2006. május 31-i levélben kapta kézhez, miután két alkalommal is meghosszabbította a válaszadási határidőt.
- (5) A panaszosok 2006. június 22-i levelükben továbbították az eljárás megindítására vonatkozó bizottsági határozattal kapcsolatos észrevételeiket.
- (6) A Bizottság ezeket az észrevételeket 2006. július 6-i levelében továbbította a finn hatóságok számára, és lehetőséget biztosított arra, hogy egy hónapon belül reagáljanak.
- (7) A Bizottság a 2006. szeptember 27-i levélben kapta kézhez Finnországnak a panaszosok észrevételeire adott válaszát.
- (8) A finn hatóságok és a Bizottság 2006. szeptember 7-i megbeszélését követően a finn hatóságok 2007. február 6-án további információkat közöltek.
- (9) A Bizottság 2007. április 20-án levelet küldött a finn hatóságoknak, melyben további tájékoztatást kért. A finn hatóságok válasza 2007. május 22-én érkezett meg.

⁽¹⁾ HL C 274., 2006.11.10., 2. o.

(10) A Bizottság 2007. július 4-i és július 27-i levelében megkérte a finn hatóságokat a végleges határozat elfogadásához szükséges, még hiányzó információk közlésére. A válaszok 2007. augusztus 10-én, illetve augusztus 29-én érkeztek meg.

2. TÉNYEK

2.1. A kedvezményezett

(11) A *Tieliikelaitos* finn állami vállalkozás, mely egyrésztől úttervezéssel, útépitéssel és útfenntartással foglalkozik, másrésztől pedig kompszolgáltatásokat nyújt. Noha a vállalkozás nevét 2007. február 14-én *Destia*-ra módosították, a Bizottság a folytonosság érdekében e határozat szövegében mindvégig a vállalkozás eredeti elnevezését, vagyis a *Tieliikelaitos*-t használja majd.

(12) A finn közigazgatási jog értelmében az állami vállalkozások olyan, állami tulajdonban lévő szervezetek, melyek nem önálló vállalkozások, és melyek üzleti tevékenységet folytatnak. Az állami vállalkozásokra az állami vállalkozásokról szóló törvény⁽²⁾ rendelkezései az irányadók. Az állami vállalkozások köztes jogi helyzetben vannak egy közigazgatási szerv és egy állami tulajdonban lévő vállalkozás között. Az állami vállalkozások az üzleti elvekkel összhangban működnek, azonban ezekkel kapcsolatban a Parlament, a kormány és az illetékes minisztériumok rendelkeznek döntéshozatali és irányítási hatáskörrel.

(13) Bár éves forgalma az utóbbi 6 évben (15 %-os mértékben) csökkent, és 2006-ban az éves forgalom 474,1 millió EUR volt, a *Tieliikelaitos* továbbra is fontos piaci szereplő a finn mélyépítőipari piac infrastrukturális ágazatában.

(14) A forgalom legfontosabb összetevői az építőipari szolgáltatások (47 %), a karbantartási szolgáltatások (31 %), a burkolási és ásványi adalékanyag szolgáltatások (aszfaltozás, közútjelölési szolgáltatások, ásványi adalékanyag előállítás – 11 %). A *Tieliikelaitos* a Finn Közúti Igazgatóság (a *Tieliikelaitos* forgalmának 68 %-a), kereskedelmi vállalkozások (15 %), települések és városok (13 %), más kormány-szervek (2 %) stb. számára nyújt szolgáltatásokat.

(15) A *Tieliikelaitos* tevékenységeiből származó nyereség 2006-ban 10,6 millió EUR volt. Munkavállalóinak átlagos létszáma 2006-ban 2 469 fő volt.

2.2. A közúti szolgáltatások és a kompszolgáltatások reformja Finnországban

(16) A finn állami közúthálózat karbantartását 2000 végéig alapvetően a Finn Közúti Szolgálat végezte. A Közúti Szolgálat foglalkozott részben az új állami közutak tervezésével és építésével is. Ezzel kapcsolatban meg kell említenünk, hogy Finnországban 78 000 km állami közút, 26 000 km települési tulajdonban lévő út és 350 000 km (gyenge minőségű) „erdei” magánút található.

⁽²⁾ A 2002. december 20-án elfogadott 1185/2002 törvény.

(17) A Közúti Szolgálat állami szervként működött, melynek feladata elsődlegesen a közutak igazgatása és karbantartása, illetve a közúti forgalom körülményeinek és a kapcsolódó szolgáltatási tevékenységeknek a fejlesztése volt. A finn közigazgatási jog értelmében állami szervek a nemzeti közigazgatás olyan szervei, melyek önálló jogi személyiséggel nem rendelkeznek, viszont az államhoz tartoznak.

(18) A liberalizációt megelőző szakaszban csak akkor vették igénybe magán tanácsadók, fejlesztők és karbantartó vállalkozások szolgáltatásait, ha a Közúti Szolgálat „útépitési” részlege⁽³⁾ nem tudta ellátni a feladatot. Különösen az elsősorban a közutak jégmentesítésével foglalkozó rendszeres útkarbantartó ágazatot⁽⁴⁾ érintette a magánvállalkozások gyakorlatilag teljes hiánya a liberalizációs folyamat megkezdését megelőzően: mindössze két kisebb projektet ítélték oda ilyen vállalkozásoknak az 1990-es évek végén előzetes/kísérleti pályázati eljárások során.

(19) A finn hatóságok 2000 márciusában úgy határoztak, hogy a Közúti Szolgálat építési tevékenységeit egy állami vállalkozás formájában kiváló cégbe szervezik, mely *Tieliikelaitos* néven működik tovább, a Közúti Igazgatóság pedig az útkarbantartás terén megbízóként szerepel. Mindez azt a célt szolgálta, hogy szétválasszák a karbantartási és építési szolgáltatásokat vásárló megbízó, illetve az ilyen szolgáltatásokat nyújtó szervezet szerepét.

(20) Finnország a piac fokozatos megnyitása mellett döntött. A Közúti Igazgatóság feladata ezzel kapcsolatban az volt, hogy megteremtse a lehetőségeket az aktív piacok kialakulásához, például új, versenyzetetésen alapuló pályázati eljárások útján.

(21) A reform eredményeként az állami közutak megtervezését, építését és karbantartását 2004 végére teljes mértékben megnyitották a verseny előtt. A települési tulajdonú utakat illetően a szubszidiaritás elvével összhangban az egyes önkormányzatok dönthetnek arról, hogy igénybe veszik-e belső útépitési kapacitásukat vagy sem. Amennyiben azonban úgy döntenek, hogy kiszervezik az érintett szolgáltatásokat, ezt csak nyílt pályázati eljárás útján tehetik meg.

(22) A kompszolgáltatások tekintetében a piacot 2010-ben nyitják meg a verseny előtt.

2.3. A *Tieliikelaitos*-ra vonatkozó szabályok, ideértve a 2001 és 2004 közötti átmeneti időszakra vonatkozó különleges rendelkezéseket is

(23) A *Tieliikelaitos* a 2001 és 2004 közötti átmeneti időszakban, a *Tieliikelaitos*-ról szóló törvény⁽⁵⁾ és a *Tieliikelaitos*-ról szóló kormányhatározat⁽⁶⁾ értelmében:

— nem működhetett ásványi adalékanyag előállítóként, és ilyen adalékanyagokat kizárólag útburkolás céljára

⁽³⁾ A Közúti Szolgálatot belső szinten két részre osztották: a Közúti Igazgatóságra és a Közútépitésre, és ezek közül az utóbbi foglalkozott úttervezéssel, útépitéssel és útkarbantartással.

⁽⁴⁾ Ezt a szolgáltatást jelenleg 84 regionális szerződés keretében pályáztatják, Finnország egésze tekintetében.

⁽⁵⁾ A 2000. június 16-án elfogadott 569/2002 törvény (módosítva a 2003. december 15-én elfogadott 1081/2003 törvénnyel).

⁽⁶⁾ A 2000. június 29-én elfogadott 660/2000 törvény.

használhatott; nem végezhetett belvizekkel kapcsolatos munkát, sziklakivájjással járó építési munkát, energiahálózat-építést, talajmunkát, épületek megépítésével kapcsolatban tereprendezést, illetve nem forgalmi sávokhoz és forgalmi környezethez kapcsolódó munkát, ideértve a bontási munkát is,

— saját ágazatán belül nem idézhetett elő túltelítettséget; nem volt jogosult fejtőgépeket, zúzólétesítményeket vásárolni, illetve növelni egyéb berendezései számát.

- (24) Emellett, az átmeneti időszakban a *Tieliikelaitos*-hoz került alkalmazottak munkahelyét garantálták: a Parlament által a Közúti Szolgálat reformjáról hozott határozat ⁽⁷⁾ kikötötte, hogy a *Tieliikelaitos* az átmeneti időszakban nem mondhat fel alkalmazottainak, nem végezhet létszámleépítést és nem kényszerítheti alkalmazottait munkahelyváltásra.
- (25) A *Tieliikelaitos* számára egyéb, állandó jelleggel alkalmazandó korlátozásokat is előírtak.
- (26) Először is a *Tieliikelaitos*-ról szóló törvény értelmében a vállalkozást állandó kötelezettség terheli az ország egészében valamennyi útkarbantartási szerződésre és kompforgalmi szolgáltatásra vonatkozó ajánlattételre.
- (27) Másodszor a vállalkozásnak vészhelyzetben is készen kell állnia a szolgáltatásnyújtásra. A Közúti Igazgatóság és a *Tieliikelaitos* külön kapcsolódó jogszabály, a vészhelyzetben fennálló hatáskörökről szóló törvény alapján köteles biztosítani a vészhelyzetben történő rendelkezésre állást ⁽⁸⁾. Az előkészületekre előzetes felkészülés és más intézkedések útján kerülne sor. A Közlekedési és Hírközlési Minisztérium egy kormányzati törvényjavaslat ⁽⁹⁾ alapján külön határoz a szükséges készültségi szintről és a felelőségek Közúti Igazgatóság és *Tieliikelaitos* között történő megosztásáról. Emellett az átmeneti időszakban a *Tieliikelaitos* köteles vészhelyzetre folyékony üzemanyagkészleteket raktározni.
- (28) Végül, más állami vállalkozásokhoz hasonlóan a *Tieliikelaitos* köteles alapvető feladataira összpontosítani. Különösen korlátozzák a leányvállalatai által elvégezhető tevékenységeket, illetve a külföldi működési lehetőségeit, emellett pedig tiltanak bizonyos csoporton belüli pénzügyi tranzakciókat.

2.4. Az érintett intézkedések ismertetése

2.4.1. Állami kölcsön

- (29) A finn kormány 2000. december 21-i általános ülésén határozott a tevékenységeit 2001 elején megkezdő *Tieliikelaitos* mérlegének eszközstruktúrájáról. A *Tieliikelaitos* ellenőrzése alá vont eszközök egy része hosszú távú kölcsönként és a törzstőke részeként került a könyvekbe.

⁽⁷⁾ EV 84/2000 vp.

⁽⁸⁾ A 1991. július 22-én elfogadott 1080/1991 törvény.

⁽⁹⁾ A kormány által benyújtott, 25/2000 számú törvényjavaslat, mellyel a Parlament számára a *Tieliikelaitos*-ról, illetve a Közúti Igazgatóságról szóló törvényről nyújtottak be javaslatot.

- (30) A *Tieliikelaitos* tehát 41,44 millió EUR összegű, hosszú távú kölcsöntőkéket kapott az államtól. A kölcsön visszafizetésére 15 éves határidőt szabtak (2001. január 1-től 2015. január 1-ig), melyből az első három évben tőke-visszafizetési kötelezettség nem volt. Emellett úgy döntöttek, hogy a kamatot fokozatosan 5 %-ra emelik, és így az 2001-ben 1 %, 2002-ben 1,5 %, 2003-ban 2,5 %, 2004-ben 3,5 %, illetve 2005-től 5 % lesz.

2.4.2. A *Tieliikelaitos* rendelkezésére bocsátott, nem pénzügyi eszközök, ideértve a földterületeket és a kavicskitermelőhelyeket

- (31) Amikor döntés született a Közúti Szolgálat kettébontásáról és Közúti Igazgatósággá és *Tieliikelaitos*-szá történő alakításáról, a Közúti Szolgálat vagyonmegosztására vonatkozóan azt az elvet követték, hogy a közutakról szóló jogszabályok hatálya alá tartozó eszközök, vagyis maguk a közutak a Közúti Igazgatóság irányítása alatt maradtak, míg a közutak karbantartásához használt eszközök és a kompok a *Tieliikelaitos* könyvelésébe kerültek.
- (32) A berendezések átadása könyv szerinti értéken történt, melyet a beszerzési érték és a felhalmozott értékcsökkenés különbsége alapján számítottak. Emellett a kavicskitermelőhelyek is a *Tieliikelaitos* mérlegében kerültek feltüntetésre, könyv szerinti értéken.
- (33) A földterület és a kavicsbányák könyv szerinti értékét megemelték, mivel a finn kormány úgy vélekedett, hogy az alacsonyabb volt az említett területek dologi értékénél. A finn Közlekedési és Hírközlési Minisztérium ebből a célból munkacsoportot hozott létre ⁽¹⁰⁾, mely javaslatokat tett a Közúti Igazgatóságnál maradó, illetve a *Tieliikelaitos*-hoz kerülő kitermelőhelyekre, továbbá ezek méltányos piaci értékére vonatkozóan. Nem született azonban konszenzus a földterületek értékéről.

- (34) A Közlekedési és Hírközlési Minisztérium azt követően határozott a földterület és a kavicskitermelőhelyek felértékeléséről, hogy kikérte egy független tanácsadó cég, a Catella Real Estate Consulting Ltd (a továbbiakban: „Catella”) tanácsát.

2.4.3. Tárgyalásos közúti szolgáltatási szerződések

- (35) A Közúti Szolgálat reformjával kapcsolatos átmeneti rendelkezések alapján a 2001 és 2004 közötti időszakban az állami utakkal kapcsolatos úttervezési, útépitési és útkarbantartási szerződéseknek csak egy részét ítélte oda pályázati felhívás útján a Közúti Igazgatóság, azonban úgy rendelkeztek, hogy e rész aránya fokozatosan növekedjen. A fennmaradó szerződéseket a *Tieliikelaitos* és a Közúti Igazgatóság között kellett megkötni tárgyalásos szerződésként, pályázati eljárás nélkül.

⁽¹⁰⁾ A munkacsoport tagjai voltak a Közúti Igazgatóság képviselői, földmunkával foglalkozó magánvállalkozások, a Versenyhivatal és a Versenytanács.

(36) A tárgyalásos szerződéseknél alkalmazott ár alapja a pályázati felhívás során odaítélt szerződések árszintje volt. A Közúti Igazgatóság ennek megfelelően megvizsgálta a *Tieliikelaitos* által a tárgyalásos szerződésekre tett árajánlatokat, és összevetette ezeket a versenypályázatok áraival. A *Tieliikelaitos* és a Közúti Igazgatóság között ezt követően folytatott tárgyalás során figyelembe vették azt a tényt, hogy a *Tieliikelaitos* a szükségesnél több alkalmazottal rendelkezett, és ezért megnövekedtek költségei. A további személyzeti kiigazítási intézkedésekben (különösen a külön szolgáltatási projektekben) érvényesített költségkülönbözetet azonban a tárgyalásos szerződéseknél nem kompenzálták.

(37) A Közúti Igazgatóság és a *Tieliikelaitos* az átmeneti időszakban minden évben megállapodott a kiadások kiigazítására vonatkozó eljárásról, melynek révén a tárgyalásos szerződések és a pályázati eljárás útján odaítélt szerződések között a szerződéses ár alapján az árrésben mutatkozó különbözetet bizonyos mértékig kiegyensúlyozták. Ennek mértékét a következő, 4., 5. és 6. fejezetben elemezzük (még a kiigazítást követően is mutatkozott bizonyos mértékű eltérés a tárgyalásos és a pályázati eljárás útján odaítélt szerződésekkel kapcsolatos árrésben). A tárgyalásos és a pályázati eljárás útján odaítélt szerződések között a projektekben mutatkozó árrést ezekkel a megoldásokkal sikerült közelíteni egymáshoz az átmeneti időszakban.

2.4.4. Tárgyalásos kompszolgáltatási szerződések

(38) Finnországban kompszolgáltatást állami közúti szolgáltatás keretében, 43 kompátkelőhelyen biztosítanak. A kompátkelőhelyek elsősorban a turkui szigetcsoporthoz és Kelet-Finnország belvízi területein összpontosulnak.

(39) A közúti igazgatási reformmal összefüggésben úgy határoztak, hogy az állami közúti szolgáltatás keretében nyújtott kompszolgáltatást fokozatosan megnyitják a 2005-ben kezdődő verseny előtt, illetve hogy 2010-től valamennyi új, kompszolgáltatási szerződést pályázati eljárás útján ítélik oda.

(40) 2005-ben az összesen tíz kompforgalmi szerződésből háromra vonatkozó pályázati felhívás nem járt kielégítő eredménnyel, mert ez egyrészt nagyobb költségeket eredményezett volna a Közúti Igazgatóságnak⁽¹¹⁾, másrészt pedig megerősítette volna a *Tieliikelaitos* piaci helyzetét. Ezért a Közúti Igazgatóság egyelőre továbbra is a *Tieliikelaitos*-szal köt tárgyalásos szerződéseket, és keresi, hogy milyen egyéb közbeszerzési modellt lehetne alkalmazni a jövőben a versenyen alapuló ajánlattételi fordulóknál.

2.4.5. Külön rendelkezések a létszámfelesleg csökkentésére

(41) A *Tieliikelaitos* létrehozásakor a Közúti Szolgálat teljes útkarbantartó személyzetét áthelyezték a *Tieliikelaitos*-hoz.

⁽¹¹⁾ Tekintettel a tárgyalásos ár kialakításának módjára, az egyelőre alacsonyabb a lehetséges piaci árnál (az előző évre vonatkozó, megállapodás szerinti árat veszik kiindulópontnak a tárgyalásos ár meghatározásánál; majd azt a költségek mértékében, továbbá a szolgáltatás tartalmában és minőségében bekövetkező változások figyelembevételével kiigazítják).

Ennek eredményeként a *Tieliikelaitos*-nál komoly létszámfelesleg képződött. Ezt a tényt nem vitatják a panaszosok sem, akik 2006. júniusi beadványukban elismerték, hogy „a *Tieliikelaitos* számára strukturális hátrányt jelentett, hogy köteles volt teljes személyzetét tovább foglalkoztatni, és senkit sem küldhetett el”. Az átmeneti időszakban e kérdést illetően háromféle intézkedést hoztak.

(42) Először is 116 munkavállaló számára kínáltak lehetőséget más kormányzerveknél üres álláshelyek betöltésére, és a munkavállalók ezeket el is fogadták (közülük 9-en a Közúti Igazgatósághoz kerültek).

(43) Másfelől 20,1 millió EUR-t irányoztak elő a *Tieliikelaitos* személyzeti kiigazításainak támogatására, vagyis arra, hogy a munkavállalókat új munkahelyhez segítsék, hogy finanszírozzák a kiegészítő oktatási és átképzési intézkedéseket, illetve hogy támogassák az előnyügdíjazást.

(44) Harmadszor pedig, azokat a munkavállalókat, aki számára nem tudtak munkát kínálni akár a *Tieliikelaitos* számára pályázati eljárás keretében odaítélt szerződések alapján, akár a *Tieliikelaitos* és a Közúti Igazgatóság között létrejött tárgyalásos szerződések alapján, és akik számára sem az előnyügdíj, sem az ehhez hasonló megoldások nem jelentettek járható utat, a Közúti Igazgatóság megbízásából végzett szolgáltatási projektekben alkalmazták. Ezek a projektek például az utak melletti területek megtisztítására, illetve épületek és kültéri részek helyreállítására irányultak. A Közúti Igazgatóság összességében 68 millió EUR-t fizetett az ilyen szolgáltatási projektek finanszírozása fejében. A szolgáltatási projektek keretében 2001 és 2004 között évente átlagosan 600–700 emberévnnyi munkát vásároltak meg.

(45) A *Tieliikelaitos* alkalmazottainak létszáma az átmeneti időszakban a 2001. évi 4 235 főről 2004-re 3 037 főre csökkent.

2.4.6. A csődtörvény alkalmazhatóságának hiánya

(46) Az állami vállalkozások nem független jogi személyek, tehát végső soron az állam felelős egy állami vállalkozás kötelezettségeiért, az állami vállalkozásokról szóló törvény 6. cikke értelmében.

(47) Az állam felelősségére tekintettel az állami vállalkozások a csődtörvény 1. fejezetének 3. cikke értelmében nem nyilváníthatók csődbe jutottnak.

(48) A csődtörvény alkalmazhatóságának hiányából adódó előnyök ellensúlyozása érdekében a finn jogszabályok arról rendelkeznek, hogy az állami vállalkozások által felvett hitelek és nyújtott garanciák tekintetében 2003. január 1-jét követően az államnak díjat kell fizetnie.⁽¹²⁾

⁽¹²⁾ Az állami vállalkozásokról szóló, 2002. december 20-án elfogadott 1185/2002 törvény 5. szakasza.

- (49) Az állami kölcsönökről és az állami garanciák nyújtásáról szóló törvény 15. szakasza⁽¹³⁾ értelmében az ilyen garanciadíjak mértékének meghatározásakor figyelembe kell venni az állam által a garancia miatti esetleges kötelező kifizetések összegét, a kockázatviselés alanya működésének jellegét és hatáskörét, továbbá gazdaságát, a kockázatviselés tárgyának hitelképességét, a kockázatviselés alanya nemzetgazdaságának hitelképességét, illetve az érintett kockázattal kapcsolatos egyéb ügyeket és versenyszempontokat.
- (50) Az állami garanciákból beszedett díjakról szóló kormányrendelet⁽¹⁴⁾ a hosszú távú hitelek tekintetében kiköti, hogy a hitel 0,25 %-ának megfelelő összegű általánosösszeget kell beszedni (kezelési díjként). Amennyiben a garanciával kapcsolatos veszteség kockázata kivételesen magas, a beszedett általánosösszeget 1,50 százalékponttal növelik. Emellett a hitel 0,35 %-ának megfelelő összegben vetik ki az éves díjat. A piaci feltételek lényeges mértékű változása esetén az éves díj összegét legkésőbb 12 hónapon belül ki kell igazítani.
- (51) Az állami kölcsönökről és az állami garanciák nyújtásáról szóló, fent említett törvény a rövid távú hitelek tekintetében az éves díjat a hosszú távú hitel éves díjának felében állapítja meg.

2.4.7. A társasági jövedelemadó tekintetében alkalmazott eljárások sajátosságai

- (52) Az állami vállalkozásokkal kapcsolatban a társasági jövedelemadó tekintetében alkalmazott eljárásokról a jövedelemadóról szóló törvény rendelkezik⁽¹⁵⁾. A törvény 21. szakaszának (3) bekezdésében megállapított elvekkel összhangban az olyan állami vállalkozások, melyeknek a tevékenységei elsősorban más állami intézmények szükségleteinek kielégítésére irányulnak, ennek az adónak a megfizetésére nem kötelesek.
- (53) Az átmeneti időszakban a *Tieliikelaitos* forgalmának jelentős része más állami intézménnyel (a Közúti Igazgatóság) kötött szerződésekből származott, és ilyen módon ezen tevékenységei tekintetében jövedelemadót nem kellett fizetnie.
- (54) Emellett 2004 júliusáig, amikor a *Tieliikelaitos* földterületeket vásárolt, az eladókat általában nagymértékben mentesítették az adott tőkenyereségre kivetett adó alól, a jövedelemadóról szóló törvény 49. szakasza értelmében⁽¹⁶⁾ Az intézkedést 2004 júliusában törölték a jövedelemadóról szóló törvényből.

3. A BIZOTTSÁG KÉTELYEI

- (55) A Bizottság az eljárás megindítására vonatkozó határozatában az alábbiakat illetően adott hangot kételyeknek:

— Az alkalmazottaknak a *Tieliikelaitos* és a kormányservek közötti áthelyezése, illetve a feleslegessé vált, ám

megtartott munkavállalókra vonatkozó külön projektek vajon előnyt jelentettek-e a *Tieliikelaitos* számára.

- A földterületeknek és a kavicskitermelő-helyeknek a finn államról a *Tieliikelaitos*-ra való átruházására vajon piaci értéken került-e sor.
- A finn kormány által a *Tieliikelaitos* számára nyújtott előny pontos összege.
- A csökkentett kamattal járó kölcsön, a tárgyalásos szerződések és (esetleg) a feleslegessé vált, de megtartott munkavállalókra vonatkozó külön projektek, továbbá a földterületek és a kavicskitermelő-helyek átruházásának összeegyeztethetősége a közös piaccal az EK-Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése értelmében, illetve ezzel kapcsolatban különösen a közszolgáltatási kötelezettség megléte és a túlkompensáció hiánya.
- A csökkentett kamattal járó kölcsön, a tárgyalásos szerződések és (esetleg) a feleslegessé vált, de megtartott munkavállalókra vonatkozó külön projektek, továbbá a földterületek és a kavicskitermelő-helyek átruházásának összeegyeztethetősége a közös piaccal az EK-Szerződés 87. cikkének (3) bekezdése értelmében, illetve ezzel kapcsolatban különösen az intézkedések arányossága, továbbá az, hogy vajon a támogatás kedvező hatásai ellensúlyozták-e a verseny kedvezőtlen hatásait.
- A külön adórendelkezések, továbbá a csődtörvény alkalmazhatósága hiányának összeegyeztethetősége az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján a közös piaccal.

4. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI – A FINN ÉPÍTŐIPARI SZÖVETSÉG ÉS A FINNORSZÁGI FÖLDMUNKA-VÁLLALKOZÁSOK KÖZPONTI SZÖVETSÉGE ÁLTAL KÖZÖSEN BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEK

4.1. Állami kölcsön

- (56) A panaszosok szerint a *Tieliikelaitos* számára nyújtott állami kölcsön tekintetében megállapított kamat mértéke egyértelműen alatta marad a piaci értéknek, és a *Tieliikelaitos* által ezzel kapcsolatban szerzett pénzügyi előny 2001 és 2004 között kb. 3,2 millió EUR.

- (57) A panaszosok megítélése szerint a 2005 és 2015 közötti időszakra megállapított, magasabb kamatoösszeg ténylegesen nem enyhíti ezt az előnyt. Mivel a kamat mértéke 2005-től emelkedett, a 2005 és 2015 közötti időszakra megállapított, 5 %-os kamat nem sokáig lesz magasabb, mint a jelenlegi piaci kamatok.

⁽¹³⁾ Az 1988. május 20-án elfogadott 1988/449 törvény (módosítva a 2001. november 30-án elfogadott 2001/1110 törvénnyel).

⁽¹⁴⁾ A 25/2005 rendelettel módosított 20/2003 rendelet.

⁽¹⁵⁾ Az 1992. december 30-án elfogadott 1992/1535 törvény.

⁽¹⁶⁾ Az 1535/1992 törvény.

4.2. A *Tieliikelaitos* rendelkezésére bocsátott földterületek és kavicskitermelő-helyek

- (58) A panaszosok megállapítása szerint a finn állam által a *Tieliikelaitos* nyitó mérlegébe a földterületek tekintetében bevitt érték 15 millió FIM⁽¹⁷⁾, vagyis alatta marad a független szakértő (Catella) becslésének. A magán földmunkaágazat által végzett becslések alapján ez a különbség még magasabb is lehet. A panaszosok szerint emellett helyénvalóbb, ha a *Tieliikelaitos* piaci áron, külső értékesítőktől megvásárolja a szerződéseinek teljesítéséhez szükséges földterületeket.
- (59) A panaszosok szerint továbbá a *Tieliikelaitos* pénzügyi kimutatásában 2002 és 2004 között a földterületek és a kavicskitermelő-helyek értéke tekintetében a forgalmképesség hiánya miatt tett és a *Tieliikelaitos* könyvvizsgálói által elfogadott levonások nem tekinthetők a támogatás hiánya bizonyítékának a földterületek és a kavicskitermelő-helyek átadása tekintetében. A panaszosok véleménye szerint a *Tieliikelaitos* könyvvizsgálói nem rendelkeznek megfelelő szakértelemmel a földterületek vonatkozásában ilyenfajta értékbecslés elvégzéséhez. A panaszosok szerint a könyvvizsgálók a *Tieliikelaitos* vezetése által tett becslésekre alapozták véleményüket.

4.3. Tárgyalásos útszolgáltatási szerződések

- (60) A panaszosok szerint a tárgyalásos szerződésekkel kapcsolatban a *Tieliikelaitos* számára a Közúti Igazgatóság által nyújtott támogatás 21,5 millió EUR volt, melyet a *Tieliikelaitos* által kötött, tárgyalásos és pályázati eljárás útján odaítélt szerződések árrésének különbsége alapján számítottak ki.
- (61) Emellett a panaszosok gyanúja szerint a tárgyalásos szerződések árrését mesterségesen csökkenthették, figyelembe véve a tárgyalásos szerződések teljesítésében részt nem vevő személyzet költségeit is.
- (62) Emellett úgy hiszik, hogy a tárgyalásos szerződésekkel kapcsolatos, úgynevezett kiadás-kiigazítási eljárással⁽¹⁸⁾ a *Tieliikelaitos* 2001 és 2004 között minden évben hozzáférést kapott további finanszírozáshoz, melyet kb. egy évig használhatott anélkül, hogy a Közúti Igazgatóság számára emiatt kamatot kellett volna fizetnie.
- (63) A panaszosok szerint a *Tieliikelaitos* által kapott támogatás lehetővé tette többek között az alacsonyabb árrésű tervezési és végrehajtási szerződések⁽¹⁹⁾ megkötését.
- (64) A panaszosok szerint az a tény, hogy a *Tieliikelaitos* pénzügyi teljesítménye versenytársaival összevetve elmaradt az iparág átlagától, csak azt mutatja, hogy a *Tieliikelaitos* működése nem volt hatékony, és hogy versenyellenes árképzési politikát folytatott a liberalizált ágazatokban.

⁽¹⁷⁾ A panaszosok 2006. június 22-i beadványukban 15 millió EUR-t említene, korábbi beadványaik és a finn hatóságok által szolgáltatott adatok alapján azonban a helyes összeg 15 millió FIM.

⁽¹⁸⁾ Vö. 2.4.3. szakasz.

⁽¹⁹⁾ A tervezési és végrehajtási szerződések olyan szerződések, ahol a tervezési, illetve a kivitelezési munkákat egyetlen csomag keretében szerzik be.

4.4. Tárgyalásos kompszolgáltatási szerződések

- (65) A panaszosok vélekedése szerint a kompforgalmi szolgáltatásokra vonatkozó, tárgyalásos szerződések előnyt jelentettek a *Tieliikelaitos* számára. Véleményük szerint a *Tieliikelaitos* csak azért nyújthat viszonylag alacsony áron kompszolgáltatást, mivel a Közúti Igazgatóságtól olyan komberendezéseket kapott, melyeket nem kellett felújítani, vagy mivel a kapcsolódó tőkeköltségeket nem kell a berendezések értékén figyelembe venni.

4.5. Intézkedések a *Tieliikelaitos* alkalmazotti létszámának csökkentésére

- (66) A *Tieliikelaitos* a panaszosok véleménye szerint kb. 100 millió EUR állami támogatást kapott 2001 és 2004 között a létszámfelesleg kérdésének rendezésére.
- (67) A panaszosok többek között úgy vélik, hogy a *Tieliikelaitos* esetében támogatást jelentett az a tény, hogy munkavállalói kivételes helyzetben voltak a kormány szerveknél megüresedő álláshelyek betöltése során, ideértve a Közúti Igazgatóságot is. A *Tieliikelaitos* ilyen módon meg tudta oldani létszámfelesleg-problémáját, 116 munkatársától megválva.
- (68) A panaszosok nézete szerint a munkavállalók áthelyezésére vonatkozó eljárás miatt sérült az érintett kormányzati szervek szabadsága azt illetően, hogy a munkaerőpiacon rendelkezésre álló legjobb és legkevesbé költséges jelentkezőt válasszák adott álláshelyre, és ez többletköltségekkel járt az állam számára. Az állam kívülről költségtakarékosabb módon és kedvezőbb foglalkoztatási feltételek mellett vehetett volna fel alkalmazottakat. A *Tieliikelaitos* munkavállalóit korábbi foglalkoztatási feltételeik megtartása mellett helyezték új munkahelyre, és őket régi munkavállalókként kezelték.
- (69) Emellett a panaszosok rámutatnak, hogy a Közúti Igazgatóság a saját költségvetéséből 20,1 millió EUR összegű állami támogatást nyújtott a *Tieliikelaitos* számára, annak érdekében, hogy segítse a *Tieliikelaitos* munkavállalóit új munkahely találásában, finanszírozva a kiegészítő oktatásokat és képzéseket, továbbá támogatva előnydíjazásokat.
- (70) A panaszosok úgy vélik továbbá, hogy a külön szolgáltatási projekteken részt vevő személyzet a *Tieliikelaitos* saját munkaerő-tartaléka volt, ennek költségeit mégis a finn állam fizette. A panaszosok szerint ilyenfajta megoldásokra nincs lehetőség a magánszektorban, sőt a magánszektorbeli munkaadó egy projekt vagy szerződés lejártakor továbbra is köteles munkavállalója számára bért fizetni vagy felmondani neki, és a felmondási idő alatt kifizetni a bérét.

(71) A panaszosok végül kételkednek abban, hogy a *Tieliikelaitos* jelentős mértékben hozzájárult volna saját forrásból a létszámcsökkentési intézkedések finanszírozásához. Véleményük szerint a *Tieliikelaitos* pénzügyi beszámolóit e tekintetben nem nyújtanak semmilyen bizonyítékot sem.

4.6. A földterület-vásárlással kapcsolatos, közvetett adótámogatás

(72) A panaszosok szerint az átmeneti időszakban a *Tieliikelaitos* földterület-vásárlásai során az eladókat jelentős mértékben mentesítették a tőkenyereség-adó megfizetése alól, és ez szintén közvetett állami támogatás a *Tieliikelaitos* javára.

4.7. A *Tieliikelaitos* számára állandóan fennálló előnyök: a csődtörvény alkalmazhatóságának hiánya és eltérés a szokásos adójogtól

4.7.1. Csődtörvény

(73) A panaszosok szerint az a tény, hogy a *Tieliikelaitos*-ra nem vonatkozik a csődtörvény, tiltott állami támogatásnak minősül. Rámutatnak arra, hogy bár a jelenlegi csődtörvény ⁽²⁰⁾ 2004. szeptember 1-jén lépett hatályba, korábban nem volt lehetőség arra, hogy a *Tieliikelaitos*-t csődbe jutottnak nyilvánítsák.

(74) A panaszosok véleménye szerint már az is elegendő, hogy ilyen támogatás lehetősége fennáll, akkor is, ha a csőd veszélye sohasem merült fel.

(75) Hangsúlyozzák, hogy a *Tieliikelaitos*-nak lehetősége volt arra, hogy az alkalmazandó jogszabályi rendelkezésnek köszönhetően kedvezőbb feltételek mellett jusson finanszírozáshoz. A *Tieliikelaitos* emellett folyamatosan rendel szolgáltatásokat és nyersanyagokat külső szolgáltatóktól, mellyel a *Tieliikelaitos* az említett külső szereplők adósává válik. A *Tieliikelaitos* ilyen módon versenyelőnyre tesz szert, mivel nem lehet csődbe jutottnak nyilvánítani.

(76) Emellett felhívják a Bizottság figyelmét arra a tényre, hogy az állami vállalkozás által felvett kölcsönre és nyújtott garanciára vonatkozó garanciadíjat – melynek célja az, hogy kompenzálja azt a tényt, hogy egy állami szervezet kedvezőbb feltételek mellett juthat külső finanszírozáshoz – csak 2003-ban vezették be (az állami vállalkozásokról szóló törvény 5. cikke). Ez azt jelenti, hogy a *Tieliikelaitos* korábban nem fizetett ilyen díjat (ez nem alkalmazandó visszamenőlegesen a *Tieliikelaitos* által 2003 előtt felvett kölcsönökre).

(77) A panaszosok mindenesetre közlik, hogy a finn törvény értelmében csődbe jutottnak nyilvánítható magánvállalkozásoknak a kölcsönnyújtó számára olyan garanciákat is nyújtaniuk kell, mely megfelel az állami garanciadíj költségének. Ilyen fajta kiadások merülhetnek fel például ingatlan jelzáloggal való terhelése, tartósbérlet, továbbá pénzügyi intézetek és más felek által nyújtott garanciák tekintetében.

4.7.2. Adóügyi elbánás

(78) A panaszosok nézete szerint az a tény, hogy a *Tieliikelaitos* nem fizet az állam felé társasági jövedelemadót, mivel forgalmának több mint fele állami szerződésekből ered, tiltott támogatásnak minősül.

(79) A panaszosok szerint a *Tieliikelaitos* 14,5 millió EUR előnyhöz jutott 2001 és 2004 között csak ebből az adómentességéből adódóan, mivel 14,5 millió EUR-val több adót kellett volna fizetnie, amennyiben a magánvállalkozásokra 2001 és 2004 között alkalmazott adómérték hatálya alá esik (2005-ben az adó mértékét 26 %-ra csökkentették).

(80) Az a tény, hogy a *Tieliikelaitos* bevételeinek egy részét átadta az államnak, megfelel egy magántulajdonú korlátozott felelősségű társaság szokásos osztalékfizetésének, melynek mértékéről mindig az éves közgyűlésen részt vevő részvényesek döntenek. Osztalékot csak a társasági jövedelemadó kifizetése után fennmaradó bevételből fizetnek.

4.8. A *Tieliikelaitos* sajátos helyzetéből adódó terhek

(81) Azt illetően, hogy a *Tieliikelaitos*-t jogszabály kötelezte arra, hogy a közúthálózat karbantartásával kapcsolatos valamennyi pályázati felhíváson részt vegyen, úgy az átmeneti időszakban, mint annak lejártát követően, a panaszosok nem látják úgy, hogy ez további pénzügyi terhet róna a *Tieliikelaitos*-ra. A panaszosok véleménye mindenesetre az, hogy a *Tieliikelaitos* pénzügyi kimutatásaiban nem mutatkozik ezzel kapcsolatban további kiadás.

(82) Mivel a *Tieliikelaitos* egész Finnországban rendelkezik irodákkal, a panaszosok szerint ez kiváló lehetőség volt számára, hogy az ország egészében karbantartási szolgáltatásokat nyújtson. A Közúti Igazgatóság emellett a pályázatokon való részvétel támogatása érdekében 5 000 EUR díjat vezetett be, melyet valamennyi olyan pályázó számára kifizetett, melynek pályázata megfelelt az ajánlati kiírásnak. 2001 és 2004 között a karbantartási szerződésekre kiírt minden egyes pályázat tekintetében átlagosan 4–4,7 vállalkozás nyújtott be ajánlatot. Ez jelzi, hogy a vállalkozások érdeklődtek az ajánlattétel iránt.

(83) Ehhez hasonlóan a panaszosok vitatják azt, hogy a *Tieliikelaitos*-nak többletköltségei merültek volna fel az ágazatban tevékenykedő más vállalkozásokhoz képest pusztán amiatt, hogy köteles volt vészhelyzetben szolgáltatást nyújtani. Hangsúlyozzák először is, hogy a *Tieliikelaitos* pénzügyi kimutatásaiban nincs nyoma ilyen többletköltségnek. Másodsorban a panaszosok úgy vélik, hogy valamennyi vállalkozásnak készen kell állnia a vészhelyzetek kezelésére, és hogy ez része egy magánvállalkozás kockázatkezelési rendszerének.

⁽²⁰⁾ A 2004. február 20-án elfogadott 120/2004 törvény (legutóbb módosítva a 2007. június 15-én elfogadott, 709/2007 törvénnyel).

- (84) Végül a panaszosok úgy vélik, hogy a *Tieliikelaitos* pénzügyi kimutatásaiban nem különülnek el az egyértelműen általános gazdasági érdekűként azonosított szolgáltatásokkal, illetve a más szolgáltatásokkal kapcsolatos költségek és bevételek, és hogy nem állapítottak meg paramétereket a két szolgáltatási kategória között a költségek és a bevételek elosztására.
- (85) A panaszosok hangsúlyozzák tehát, hogy a *Tieliikelaitos* javára hozott intézkedések nem tekinthetők a közszolgáltatási kötelezettség kompenzálásának.
- (86) A *Tieliikelaitos* működésére vonatkozóan megállapított korlátozások tekintetében a panaszosok hangsúlyozzák, hogy a Közlekedési és Hírközlési Minisztérium által létrehozott ellenőrzési csoport szerint a *Tieliikelaitos* több alkalommal is megsértette az alkalmazandó korlátozásokat, például energetikai hálózatok kiépítésével és az önkormányzatok számára végzett építőmérnöki munkákkal. Vagyis ezek nem okoztak jelentős költséget és bevételkiesést, és ilyen tételek a *Tieliikelaitos* pénzügyi kimutatásaiban sem szerepelnek.

4.9. A panaszosok általános következtetései

- (87) A panaszosok összefoglalásképpen úgy vélik, hogy a *Tieliikelaitos* legalább 164–171 millió EUR összegű tiltott támogatásban részesült:

(EUR)	
Intézkedések	Ebből adódó támogatás
Kamattámogatás a 2001 és 2004 közötti kölcsönre	3 182 978
Berendezések	13 800 000–20 700 000
Felhasználható földterületek	7 230 000
Felhasznált földterületek	3 750 000
2001 és 2004 közötti tárgyalásos szerződések	21 500 000
A személyzet kiigazítása 2001 és 2004 között	100 000 000
Adóügyi előnyök 2001 és 2004 között	14 454 620

- (88) A panaszosok véleménye szerint az említett összegeket meg kell növelni a kompforgalom terén kötött tárgyalásos szerződések alapján kapott támogatási összegekkel és a tárgyalásos szerződések alapján a kiadás-kiigazítási eljárás útján évente visszakapott pénzeszegek kamatjövödelmével.
- (89) A panaszosok vélekedése szerint a *Tieliikelaitos* olyan előnyökben részesült, melyek csökkentették kiadásait, és melyeket szokásos piaci feltételek mellett nem tudott volna megszerezni.
- (90) Bár a panaszosok nem vitatják, hogy a piac verseny előtt történő megnyitása útján sor került költségmegtakarításra, hangsúlyozzák, hogy a *Tieliikelaitos* az átmeneti időszakban az állam által ugyanerre az időszakra megtakarított összegekkel szinte egyenlő mértékű támogatást kapott.

- (91) A panaszosok szerint a *Tieliikelaitos*-nak nyújtott támogatás torzította az infrastrukturális ágazatban a versenyt, és lehetővé tette a *Tieliikelaitos* számára, hogy a versenyző piacon más magánvállalkozásokhoz képest alacsonyabb árakkal mellett teljesítsen szerződéseket. Az átmeneti időszakban a *Tieliikelaitos* a panaszosok véleménye szerint domináns piaci helyzetben volt az útkarbantartási szerződések tekintetében, és 2005-ben a Közúti Igazgatóság által odaítélt új karbantartási szerződések 88 %-át megszerezte. Ez azt jelzi, hogy a piac megnyitása nem sikerült.

- (92) A panaszosok vitatják tehát, hogy szükség lett volna állami támogatási intézkedésekre, illetve hogy ezek arányosak az elért eredményekkel, azaz a finnországi útkarbantartási és kompforgalmi piac liberalizációjával. Ezért a panaszosok véleménye szerint a *Tieliikelaitos* számára nyújtott állami támogatás indokolatlan, és így összeegyeztethetetlen a közös piaccal.

5. A FINN HATÓSÁGOK ÁLTAL BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEK

- (93) A finn hatóságok először is kifejtik a finnországi közúti szolgáltatások liberalizálása tekintetében választott megközelítés indokait.
- (94) Véleményük szerint a piac megnyitására vonatkozó politikai kompromisszum csak a piac fokozatos megnyitásával és a *Tieliikelaitos* alkalmazottai munkahelyének garantálásával volt megvalósítható.
- (95) A finn kormány ténylegesen már 1994-ben megkezdte a közúti szolgáltatási reform kialakításával kapcsolatos munkát. Mindenesetre az érintett érdekek miatt sokáig nem tudtak megállapodásra jutni a piac liberalizálásáról, és a kormány Gazdaságpolitikai Bizottsága 1997. május 20-án úgy határozott, hogy nagyjából változatlanul hagyja a meglévő rendszert, kivéve, hogy bizonyos „határmezsgyék” vezet be a Közúti Szolgálat igazgatási és építési funkciói közé. A kormány csak 2000 elején tudott politikai megállapodásra jutni a közúti szolgáltatási piac fokozatos liberalizálásáról. Ez a megállapodás tükröződött a Parlament számára benyújtott, jogalkotási javaslatokat tartalmazó csomagban is, mely a Közúti Igazgatóságról, illetve a *Tieliikelaitos*-ról szóló törvényre irányuló javaslatokat tartalmazta, továbbá az éves költségvetési törvényre vonatkozó előzetes javaslatot (mely utóbbi tartalmazta a reform kísérőintézkedéseivel szükséges finanszírozásra vonatkozó rendelkezéseket). A Parlament az egyes törvények elfogadásakor nem csupán a kormány által a *Tieliikelaitos* érdekében javasolt támogatási intézkedés csomagot támogatta, hanem kiegészítő védintézkedésekről is határozott a vállalkozás munkavállalói érdekében.
- (96) A politikai és társadalmi megfontolásokon túl egy versenyyel kapcsolatos szempont is a finn kormány által választott piaci liberalizációs modell mellett szólt. A finn hatóságok nézete szerint az átmenet nélkül történő

piacnyitás a piacon oligopólium vagy akár monopólium kialakulásához vezethetett volna, mivel a *Tieliikelaitos* így eltűnt volna a piacról, és részesedését nagyobb, magántulajdonú versenytársai szerezték volna meg.

- (97) Finnország szerint az általa tett lépések nem minősülnek állami támogatásnak. Még ha a Bizottság úgy dönt is, hogy az intézkedések állami támogatásnak minősülnek, a finn hatóságok vélekedése szerint a támogatást a közös piaccal összegeztethetőnek kell minősíteni.
- (98) Finnország álláspontjának alátámasztása érdekében benyújtott többek között egy gazdasági szakértői kimutatást az IceCapital Securities Ltd brókercégtől, mely a *Tieliikelaitos* állítólagos gazdasági előnyeiről szól (a továbbiakban: „szakértői kimutatás”).
- (99) Bár a panaszosok kétkelnek e szakértői kimutatás helyállóságában, mivel az IceCapital gazdaságilag a *Tieliikelaitos*-tól függő helyzetben van, a finn hatóságok szerint a *Tieliikelaitos* az IceCapital-nek csak az egyik ügyfele a sokból. Az IceCapital abban a két évben, míg üzleti kapcsolatot tartottak fenn, csak alkalomszerűen dolgozott a *Tieliikelaitos*-nak (Az IceCapital 2005-ben a *Tieliikelaitos* számára az utóbbi éves bevétele 4,7 %-ának megfelelő értékű munkát végzett, 2006-ban pedig ugyanez 3,1 % volt). A finn kormány pályázathoz kötötte a szakértői kimutatás elkészítését, és erre az IceCapital-t választották ki. A finn hatóságok megállapítják továbbá, hogy az a tény, hogy a *Tieliikelaitos* korábban igénybe vette az IceCapital szolgáltatásait, segítette az IceCapital földmunkaágazattal kapcsolatos ismereteinek elmélyítését, és ez a szakértői kimutatás elkészítése során előnyös volt.

5.1. Állami kölcsön

- (100) A finn hatóságok szerint nem szokásos kölcsönnyújtásról volt szó, amikor is egy vállalkozás bizonyos összegű kölcsönt kap, majd ezt kamattal visszafizeti egy bizonyos időn belül. Itt inkább arról volt szó, hogy a *Tieliikelaitos* számára eszközöket adnak át, visszafizetési kötelezettség mellett.
- (101) Finnország véleménye szerint abban az esetben, ha a teljes eszközkészletet átadják a *Tieliikelaitos* számára tőke gyanánt, a verseny torzult volna. Az ehhez az ágazathoz tartozó magánvállalkozások mérlegeinek vizsgálatok a vállalkozások mérlegébe egyrészt tőkeként, másrészt kölcsönként szerzett, befektetett összegeket lehet látni. Fontos volt tehát, hogy a *Tieliikelaitos* mérlegébe kölcsönként szerzett eszközök kerüljenek. Amennyiben ez nem így történt volna, Finnország szerint a *Tieliikelaitos* olyan versenyelőnyhöz jutott volna, mely pénzügyileg megfelel a kölcsöntőke visszafizetésének. A finn hatóságok vélekedése szerint a *Tieliikelaitos* nyitómérlegének szerkezetét az ebben az ágazatban tevékenykedő magánvállalkozások mérlegével összehangban készítették el.

- (102) Amennyiben az intézkedést szokásos hosszú távú kölcsönnek tekintjük, a kölcsön költségét Finnország szerint a piacon a kölcsön teljes időtartama alatt rendelkezésre álló finanszírozással kell összevetni. A kölcsön költségéről nem ad képet egy olyan összehasonlítás, melyben a kölcsön futamidejének csak néhány évét vetik össze a piaci alternatívákkal. Finnország szerint tehát a 2005 és 2015 közötti időszakot a 2001 és 2004 közötti átmeneti időszakokkal együttesen kell vizsgálni.
- (103) A finn hatóságok szerint a *Tieliikelaitos*-nak nem volt lehetősége arra, hogy a kölcsönmegállapodást a kölcsön futamideje alatt a hitelnyújtó hozzájárulása nélkül felmondja. Így hát a hosszú távú kölcsön jelentette lehetséges előny kiszámításakor megfelelően figyelembe kell venni azt a teljes időtartamot, melynek során a *Tieliikelaitos* kamatfizetésre kötelezett. Egy ilyen számítás eredménye jelentősen eltér a panaszosok számításaitól.
- (104) A finn hatóságok, figyelemmel az adott kamat mértékére, megállapítják, hogy a vállalati kölcsönök referencia-kamatlába gyanánt általában a 12 hónapos Euribor-t alkalmazzák. Finnország szerint egy határidős görbe révén előre jelezhető a piaci kamat mértékének alakulása 2015-ig. A görbét az egyes piaci szereplők által a kamat alakulását illetően kifejezett elvárásokra alapozták. A szakértői kimutatás számításai során használt referenciakamat alapjai a határidős piacról származó információk voltak, melyek ilyen módon leírják, hogy a piac mire számít a jövőbeli kamatlábakat illetően.
- (105) Ennek alapján a szakértői kimutatásból egyértelmű, hogy az átmeneti időszak vége és a kölcsön futamidejének lejárta között a *Tieliikelaitos*-nak kb. 2,0 millió EUR-val többet kell megfizetnie a piaci kamat mellett történő finanszírozáshoz képest, a piaci elemzők 2006. május 8-i előrejelzései alapján ⁽²¹⁾.

- (106) Finnország ilyen módon megállapítja, hogy mindenesetre ezt a 2 millió EUR-t le kell vonni a panaszosok által megállapított 3,2 millió EUR-ból, és ennek eredményeként a *Tieliikelaitos* állami kölcsönből eredő, lehetséges maximális előnye 1,2 millió EUR.

5.2. A *Tieliikelaitos* rendelkezésére bocsátott földterületek és kavicskitermelő-helyek

- (107) A finn hatóságok először is kifejtik, hogy amikor döntés született a Közúti Szolgálat kettébontásáról és Közúti Igazgatósággá és *Tieliikelaitos*-szá történő alakításáról, az egyik fő mögöttes elv az volt, hogy a közutakról szóló jogszabályok hatálya alá tartozó eszközök, vagyis maguk a közutak a Közúti Igazgatóság irányítása alatt maradnak, míg a közutak karbantartásához korábban a Közúti Szolgálat építési részlege (a *Tieliikelaitos* jogelődje) által használt eszközök a *Tieliikelaitos*-hoz kerülnek, útkarbantartási célokra.

⁽²¹⁾ Forrás: Bloomberg.

- (108) Ami a *Tieliikelaitos* rendelkezésére álló földterületeket és kavicskitermelő-helyeket illeti, a finn hatóságok véleménye szerint a földterületek és kavicskitermelő-helyek értékelésére a földterületek és épületek állami hatóságok által történő értékesítése során az állami támogatási elemekről szóló bizottsági közleményben ⁽²²⁾ megfogalmazott elvekkel összhangban került sor.
- (109) Finnország szerint a Catella értékelése, melynek alapján megállapították a kavicskitermelő-helyek és földterületek értékét, elfogulatlan értékelő által végzett becslés eredményének tekinthető.
- (110) A Catella becslésének kiigazítására (128 millió FIM-ről 113 millió FIM-re történő, csökkentő jellegű kiigazítás ⁽²³⁾) azért került sor, mert a finn Közlekedési és Hírközlési Minisztérium úgy ítélte meg, hogy a betonkavics ára csökkenne, ha a *Tieliikelaitos* eladóként lépne be erre a piacra, továbbá a kitermelési eljárás során keletkező hozzáadott érték alacsonyabb a finnországi nemzeti ingatlan-nyilvántartás szerint, illetve az utólagos kezelési költségek magasabbak a földterületek utólagos kezelését illető új követelmények alapján.
- (111) A *Tieliikelaitos* pénzügyi beszámolóiban az átmeneti időszakban az ingatlanok értékét illetően tett, csökkentő kiigazításra figyelemmel, melyet a *Tieliikelaitos* könyvvizsgálói (Ernst and Young) is elfogadtak, a finn hatóságok becslése szerint a földterületek és a kavicskitermelő-helyek az auditált könyv szerinti értékhez képest továbbra is magasabb értéken kerültek be a *Tieliikelaitos* mérlegébe. Ezt a következtetést megerősítette az IceCapital is, mely elvégezte a *Tieliikelaitos* javára bevezetett intézkedések teljes értékelését. A *Tieliikelaitos* ilyen módon nem tehetett szert gazdasági előnyre, sőt, 4,3 millió EUR gazdasági hátránya keletkezett.
- (112) Finnország szerint a könyvvizsgálók szakértők a várható jövedelem alapjának értékelésében, és ilyen módon megfelelően képesítettek arra, hogy a vállalat által a forgalomképesség hiányára tekintettel tett levonások érvényességét ellenőrizzék.
- (113) Tekintettel a panaszosok azon javaslatára, hogy a *Tieliikelaitos* könyvelésébe ne kerüljön be földterület, illetve hogy a *Tieliikelaitos* a szükséges földterületeket külső szolgáltatótól, piaci áron szerezze be (vö. 4.2. szakasz), Finnország megállapítja, hogy a *Tieliikelaitos* az átmeneti időszakban jelentős mennyiségben vásárolt földterületeket külső szereplőktől, piaci áron: 47 % 2001-ben, 39 % 2002-ben, 41 % 2003-ban és 34 % 2004-ben.

5.3. Tárgyalásos közúti szolgáltatási szerződések

- (114) A finn hatóságok először is emlékeztetnek arra, hogy az éves kiadás-kiigazítási eljárás, melyet az átmeneti időszakban alkalmaztak (vö. 2.4.3. szakasz) biztosította, hogy a tárgyalásos szerződések és a pályázati eljárás útján odaítélt szerződések közötti árrésbeli különbségek nagymértékben kiegyenlítésre kerültek. Az átmeneti időszakban a költségvetési kiigazítás mértéke összesen 16,8 millió EUR volt.
- (115) Az árrést illetően fennmaradó további különbségek tekintetében Finnország szerint nem helyénvaló a *Tieliikelaitos* tárgyalásos szerződéseinek árrését azzal az átlagos árréssel összevetni, melyet a *Tieliikelaitos* a teljes átmeneti időszakban a pályázati eljárás útján odaítélt szerződések alapján szerzett, ahogy azt a panaszosok is tették.
- (116) A finn hatóságok nézete szerint kölcsönösen összehasonlítható szerződések között kell kiszámítani az árrés különbségét.
- (117) Ebben a tekintetben a 2001. és 2002. év sajátossága az volt, hogy számos, ekkor kötött, pályázati eljárás útján odaítélt szerződés újfajta, tervezési és végrehajtási szerződés (ST szerződés) volt. A *Tieliikelaitos* eleinte nem állt készen a hagyományos szerződésekhez képest jóval nagyobb kockázatot jelentő ilyen szerződésekre. Ezért a tervezési és végrehajtási szerződések árrése végül messze elmaradt a várthoz képest. Viszont a tárgyalásos szerződések között nem voltak tervezési és végrehajtási szerződések. Helyénvaló tehát a tervezési és végrehajtási szerződéseket kizárni a számításból.
- (118) Ezzel szemben 2003-at és 2004-et az jellemezte, hogy a Közúti Igazgatóság részéről 2003 és 2004 során megkötött tárgyalásos szerződések kizárólag útkarbantartási és úttervezési szerződések voltak. Az árrés mértékét tehát hasonló, pályázati eljárás útján odaítélt szerződések árréséhez kell hasonlítani.
- (119) A finn hatóságok rámutatnak továbbá, hogy a tárgyalásos szerződésként végrehajtott szerződések egy része – még a *Tieliikelaitos*-ról szóló törvény 9. szakaszában szereplő átmeneti rendelkezés nélkül is – más módon is végrehajtható lehetett volna, a hatályos közbeszerzési jogszabályokkal összhangban a közvetlen tárgyalás módszeréhez folyamodva.
- (120) A *Tieliikelaitos* a szakértői kimutatással összhangban legfeljebb 8,5 millió EUR előnyhöz jutott a tárgyalásos szerződésekből, ha az összehasonlítható tárgyalásos és pályázati eljárás útján odaítélt szerződések árrésének különbségét számítjuk ki:

⁽²²⁾ A Bizottság közleménye a hatóságok általi földterület- és épületértékesítés állami támogatási elemeiről, HL C 209., 1997. július 10., 2. bekezdés.

⁽²³⁾ 21,5 millió EUR-ról 19 millió EUR-ra történő csökkentéssel járó módosítás.

	Év	2001	2002	2003	2004	Összesen
Tárgyalásos szerződések	millió EUR	451,4	346,3	207,1	85,9	1 090,7
	árrés	12 %	9,3 %	8,9 %	11,9 %	
Összehasonlítható, pályázati eljárás útján odaítélt szerződések	millió EUR	88,4	183,8	231,7	280,5	784,4
	árrés	10,1 %	8,5 %	10,2 %	12,1 %	
Eltérés az árrésben ⁽¹⁾	millió EUR	8,6	2,8	- 2,7	- 0,2	8,5

(¹) Az éves kiadási-kiigazítási eljárást követően a haszonkulcsban fennmaradó különbség.

(121) Még ha a *Tieliikelaitos* 8,5 millió EUR értékű gazdasági előnyhöz jutott is, ez az előny indokolta a közszolgáltatási kötelezettség és a strukturális hátrányok miatti kiadások fejében nyújtott kompenzációt (vö. 2.3. szakasz).

(122) Különösen a túlzott mértékű személyzeti költségekből adódó, kiegészítő kiadásokat az átmeneti időszakban a tárgyalásos szerződések árképzésében annyiban kellett figyelembe venni, amennyiben ezeket nem vették figyelembe más személyzeti kiigazítási intézkedésekkel. Habár a felesleges alkalmazottak jó részét külön szolgáltatási projekteknél foglalkoztatták, még mindig átlagosan 100 alkalmazottal több volt a *Tieliikelaitos*-nál, mint amennyi az átmeneti időszakban optimális lett volna.

(123) A finn hatóságok elutasítják azokat az állításokat, hogy a *Tieliikelaitos* által kapott támogatás lehetővé tette az alacsonyabb árrésű tervezési és végrehajtási szerződések elfogadását. A fentiek szerint azért volt alacsony a tervezési és végrehajtási szerződések árrésének szintje, mert a *Tieliikelaitos* nem állt készen az ezekkel járó kockázatok kezelésére.

(124) A panaszosok azon állítását illetően, mely szerint a további személyzet miatti kiadásokat olyan költségek tekintik, mely mesterségesen csökkentette a *Tieliikelaitos* számára a tárgyalásos szerződések árrését, a finn hatóságok megállapítják, hogy a tárgyalásos szerződések árrése mértékének kiszámításába nem kerül be a létszámfelesleg. A felesleges alkalmazottakat szolgáltatási projektek keretében foglalkoztatták.

(125) Finnország végül elutasítja azt az állítást, hogy a *Tieliikelaitos* viszonylag gyenge pénzügyi teljesítménye a *Tieliikelaitos* tevékenységei hatékonyságának hiányára, továbbá a liberalizált piacokon egy nem versengő árképzési politika alkalmazására utal. Finnország nézete szerint az elégtelen teljesítmény okai a *Tieliikelaitos* személyzeti kiigazítása miatt felmerülő többletköltségek, továbbá az a tény, hogy a személyzet tekintetében hozott sajátos intézkedésekkel nem lehetett a felesleges személyzet miatti költségek összességét fedezni.

5.4. Tárgyalásos kompszolgáltatási szerződések

(126) A finn hatóságok szerint a Közúti Igazgatóság számára egyelőre olcsóbb megoldás a tárgyalásos szerződések megtartása. A kompszolgáltatás egy részének pályázat útján történő odaítélésére tett első kísérlet sikertelen maradt, az alábbi okokból:

(127) Először is az ajánlattevők által ajánlott árak 17–25 %-kal magasabbak voltak, mint a Közúti Igazgatóság és a *Tieliikelaitos* között érvényben lévő árak, és a felek ezt illetően évente külön ártárgyalásokat tartottak. Ilyen módon a Közúti Igazgatóságnak a pályázati eredmények elfogadását követően többet kellett volna fizetnie az adott szolgáltatásért.

(128) Másodszor a *Tieliikelaitos* piaci helyzete megerősödött volna (mivel a *Tieliikelaitos* által ajánlott árak voltak a legalacsonyabbak, habár még mindig magasabbak voltak, mint a tárgyalásos szerződések szerinti árak, a Közúti Igazgatóságnak győztes ajánlattevővé kellett volna nyilvánítania a *Tieliikelaitos*-t).

(129) A finn hatóságok tagadják tehát azt az állítást, hogy a Közúti Igazgatóság és a *Tieliikelaitos* közötti tárgyalásos szerződések a *Tieliikelaitos* számára versenyelőnyt jelentettek. Ezzel szemben ezek hátrányosak, mivel a tárgyalásos szerződések feltételei nem tükrözik megfelelően a berendezések felújítása iránti igényt (a kompszolgáltatások árába nem építették be teljesen a tőkekötségeket).

(130) Finnország új közbeszerzési modellt dolgoz ki jövőbeli versenypályázati fordulókhöz, és ennek keretében felülvizsgálja a liberalizáció feltételeit a tőkekötségekkel és a kompok felújításával kapcsolatban. Ezt illetően az egyik lehetőség az, ha csökkentik a kompterendezések visszavásárlására vonatkozóan a megállapodáshoz csatolt feltételek útján a beruházási kockázatokat. Egy másik lehetőség annak előírása, hogy valamennyi pályázó új vízi járművekkel rendelkezzen. A hatályos kompszolgáltatási szerződéseket időközben 2009 végéig meghosszabbították.

5.5. Külön rendelkezések a létszámfelesleg csökkentésére

- (131) A finn hatóságok szerint a külön rendelkezések és a külön projektek nem tekinthetők előnynek.
- (132) Amikor a *Tieliikelaitos* 2001. január 1-én megkezdte működését, 4 235 munkavállalója volt, habár a valóságban lényegesen kevesebb alkalmazottra volt szüksége. Egyértelmű, hogy a korábbi Közúti Szolgálat hierarchiára alapuló hivatalos intézményként számos olyan álláshellyel és feladattal is rendelkezett, melyekre a *Tieliikelaitos*-nál nem volt szükség, és ennek a *Tieliikelaitos* jelentős létszámfeleslege volt az eredménye.
- (133) Finnország szerint az a tény, hogy a *Tieliikelaitos* köteles volt teljes személyzetét alkalmazni, és munkaviszonyukat nem szüntethette meg, strukturális hátrányt jelentett a *Tieliikelaitos* számára. A vállalkozás számára az említett strukturális hátrány miatt felmerülő kiadások mértéke meghaladta a *Tieliikelaitos* valamennyi, akár elméleti gazdasági előnyének mértékét. A *Tieliikelaitos* rendelkezésére álló személyzeti áthelyezési eljárások költségesebbek és lassabbak voltak, mint a *Tieliikelaitos* versenytársainak rendelkezésére álló személyzeti politikák.
- (134) Finnország szerint a finn állam úgy is dönthetett volna, hogy nem küldi a felesleges munkavállalókat a *Tieliikelaitos*-hoz annak létrehozásakor.
- (135) Finnország hivatkozik továbbá az Elsőfokú Bíróság által a *Combust*-ügyben hozott ítéletre⁽²⁴⁾, melyben a Bíróság a személyzet áthelyezését illetően hasonló helyzettel foglalkozott. Ebben az esetben arra a megállapításra jutottak, hogy a dán állam által a *Combust* azon munkavállalói számára biztosított egyszeri kifizetés, akik beleegyeztek köztisztviselői jogviszonyuk felmondásába, és ehelyett az említett vállalkozásnál a szerződéses foglalkoztatásba, nem minősül állami támogatásnak. Az Elsőfokú Bíróság megítélése szerint az intézkedések eredményeként nem csökkentek a rendszeren egy vállalkozás költségvetésében szereplő terhek.
- (136) A finnországi közúti igazgatási és karbantartási ágazatban végzett reformra a *Combust*-éhoz hasonló helyzetben került sor. Az a tény, hogy a *Tieliikelaitos* nem fizetett kártérítést a kormányzervekhez – ideértve a Közúti Igazgatóságot is – kerülő munkatársainak, nem minősül állami támogatásnak.
- (137) Finnország nézete szerint a *Combust*-ítélet alkalmazhatóságát semmiképpen sem korlátozzák a Bizottság által az eljárás megindítására vonatkozó határozatban idézett bírósági ítéletek (Altmark Trans⁽²⁵⁾ és Franciaország kontra Bizottság⁽²⁶⁾). Ezek az ítéletek valóban korábbiak a *Combust*-ítéletnél, tehát ezeket az Elsőfokú Bíróság szükségszerűen figyelembe vette.
- (138) Finnország emellett azt állítja, hogy amennyiben egy intézkedésnek nem célja költségvetési előny megteremtése, akkor nincs szó állami finanszírozás biztosításáról, vagyis ez nem tekinthető állami támogatásnak⁽²⁷⁾. Finnország szerint az állami költségvetést nem érintő igazgatási intézkedések nem minősülnek állami támogatásnak.
- (139) Finnország véleménye szerint tehát az állam nem esik el a bevételtől, mivel beleegyezett abba, hogy alkalmazza a *Tieliikelaitos* 116 korábbi munkavállalóját, és kifizesse bérüket. E munkavállalók közül senkit sem neveztek ki anélkül, hogy a munkakörre való alkalmasságukat értékelték volna. A *Tieliikelaitos* és a köztisztviselői kar közötti személyzet áthelyezésre csak akkor kerülhetett sor, amikor egy álláshely megüresedett, és azt meghirdették. Ha a *Tieliikelaitos*-on belül nem találtak volna alkalmas jelentkezőt, másokat felvételiztettek volna.
- (140) Figyelemmel az állam által a *Tieliikelaitos* létszámfelesleggel kapcsolatos problémájának megoldása érdekében végzett pénzügyi tranzakciókra, Finnország hangsúlyozza, hogy a *Tieliikelaitos* nem kapott 100 millió EUR összegű állami támogatást, ahogy azt a panaszosok állítják. A *Tieliikelaitos* 68 millió EUR-t kapott a Közúti Igazgatóságtól szolgáltatási projektek finanszírozására (a 68 millióból kb. 56 millió személyzeti költség volt, a többi pedig nyersanyagköltség és egyéb, „nem személyzeti” kiadás). A Közúti Igazgatóság emellett 20,1 millió EUR-t fizetett a személyzeti kiigazítás támogatására. A 88,1 millió EUR összegű teljes kártérítés nem fedezte a létszámfelesleg miatt felmerülő valamennyi költséget. A szakértői kimutatás szerint a létszámfelesleg strukturális hátrányokat okozott, melyek összege a 2001 és 2004 közötti időszakban 157 millió EUR volt.
- (141) Finnország megjegyzi, hogy a *Tieliikelaitos* pénzügyi kimutatásait hatékony és eredményes számviteli eljárások útján készítették, és hogy a pénzügyi kimutatásokat auditálták. A pénzügyi kimutatásban nem szerepelnek a panaszosok által említett részletességű észrevételek. A szakértői kimutatás mindenesetre a következő indoklást adja a létszámfelesleggel kapcsolatos, fedezetlen strukturális hátrány tekintetében (összesen 69 millió EUR, vagyis 157 millió EUR – 88 millió EUR):
- (142) Először is a Közúti Igazgatóság nem fedez valamennyi, a külön szolgáltatási projektekkel kapcsolatos költséget. Például nem fedezte a négy év során 2,8 millió EUR-ra becsült felülegeleti költségeket. Emellett a szolgáltatási projektek az átmeneti időszakban összesen 1,4 millió EUR veszteséget mutattak, a felülegeleti költségek mellett (a hiányt a szolgáltatási projektekkel kapcsolatos bérköltségek és anyagköltségek említett projektekkel kapcsolatos bevételeiből történő levonásával számították ki). A szolgáltatási projektek ilyen módon a *Tieliikelaitos* számára nettó 4,2 millió EUR hátrányt jelentettek.

⁽²⁴⁾ Az Elsőfokú Bíróság által a T-157/01. sz. Danske Busvognmaend kontra Bizottság ügyben 2004. március 16-án hozott ítélet.

⁽²⁵⁾ Az Európai Közösségek Bírósága által a C-280/00. sz. Altmark Trans ügyben 2003. július 24-én hozott ítélet.

⁽²⁶⁾ Az Európai Közösségek Bírósága által a C-251/97. sz. Franciaország kontra Bizottság ügyben 1999. október 5-én hozott ítélet.

⁽²⁷⁾ Finnország többek között a C-72/91. és C-73/91. sz. Sloman Neptun Schiffarts AG kontra Seebetriebsrat Bodo Ziesemer egyesített ügyekben 1993. március 17-én hozott ítéletre hivatkozik.

- (143) Másodszor a Közúti Igazgatóság által a munkahelykereséssel, kiegészítő képzéssel és átképzéssel, továbbá várható előnyüddíjjal kapcsolatban biztosított finanszírozás elégtelennek bizonyult. Ennek eredményeként a *Tieliikelaitos*-nak 20 millió EUR személyzeti kiigazítási költséget kellett elkülönítenie saját forrásaiból (ebből 12,8 millió EUR-t fizettek ki 2004 és 2005 során).
- (144) Harmadszor a *Tieliikelaitos*-nak kellett a személyzeti kiigazítás további igazgatási költségeit viselnie, mely a becslések szerint 2,8 millió EUR volt az átmeneti időszakban.
- (145) Negyedszer a *Tieliikelaitos*-nak szintén többletköltségeket kellett viselnie az azon *Tieliikelaitos*-munkavállalók tekintetében alkalmazott, kedvezőbb szabadságot feltételek miatt, akik hosszú távú állami alkalmazottnak minősültek (50 %-kal hosszabb szabadság). Mindezen kiegészítő kiadások a becslések szerint az átmeneti időszak 4 évében 42 millió EUR-t tettek ki.
- (146) A nyugdíjrendszerek mindenestre súlyos terhet róttak a *Tieliikelaitos*-ra. A *Tieliikelaitos* személyzetére még annak állami vállalkozásá alakítását követően is az állami nyugdíjról szóló, 1966. május 20-i 280. törvény vonatkozott, melynek értelmében az állami vállalkozásnak kell az állami alkalmazottak nyugdíjárulékát fizetnie, ami magasabb a munkáltató által a magánszektorban fizetett nyugdíjárulékánál. Az állami nyugdíjról szóló törvény (679. számú, 2004. július 30-i) módosítása értelmében közelítésre kerülnek a magán- és az állami szektorban a nyugdíjárulékok és a munkavállalói nyugdíjak, azonban csak hosszú távon. Az általános nyugdíjárulék magánszektorban foglalkoztatottnál 2005-ben 16,8 % volt. Ezzel szemben a *Tieliikelaitos* nyugdíjárulékát egyénileg határozták meg, és az 2005-ben 21,13 % volt.
- (147) Emellett a *Tieliikelaitos*-ra vonatkozó kollektív megállapodások táppénzzel kapcsolatos rendelkezései csak 2005. február 16-án kerültek a magánszektorbeli hasonló feltételeknek megfelelően kiigazításra. Ezt megelőzően az ilyen rendelkezések költségesebbek voltak a *Tieliikelaitos* számára, mint a magánszektor munkavállalóira alkalmazottak.
- (148) Finnország egészében véve kijelenti, hogy az alkalmazottak munkafeltételei még mindig jobbak, mint a magánvállalkozások alkalmazottaié. Ez annak ellenére igaz, hogy a kollektív megállapodások 2005. évi módosításaival a foglalkoztatási feltételeket közelítették a magánszektorban meglévőkhöz. Az éves szabadsághoz való jog például, melynek alapjai az állami szerződésekben foglalt feltételeknek megfelelő szerződéses feltételek, még mindig megfelelőbb, mint a magánszektorban foglalkoztatottak által élvezett jog. A foglalkoztatási feltételek egészét tehát, ideértve a nyugdíjárulékokat is, még mindig egyértelműen tehernek tekinthetik, összehasonlítva azt a magánszektor szereplőinél fennálló feltételekkel.

5.6. A *Tieliikelaitos* földterület-vásárlásával kapcsolatos adóügyi intézkedés

- (149) A jövedelemadóról szóló törvény 49. szakasza (1) bekezdésének (4) pontja szerint a nem vállalkozásnak, partnerségnek vagy korlátolt felelősségű partnerségnek minősülő adóalany által szerzett tőkenyeresség adóköteles összege az értékesítési ár vagy a valós beszerzési ár 80 %-ának levonásával számítható, attól függően, hogy melyik a magasabb, amennyiben az ingatlant az államnak, tartománynak, önkormányzatnak vagy közös önkormányzati hatóságnak értékesítik. Az adóköteles tőkenyeresség összege tehát legfeljebb az értékesítési ár 20 %-a. Ilyen módon az adóköteles tőkenyeresség összegének meghatározása céljából az érintett eladók az értékesítési árból 30 vagy 60 %-kal többet vonhatnak le, mint szokásos adózási szabályok szerint, attól függően, hogy földterületüket azt megelőzően vagy azt követően adják el, hogy 10 évig birtokolták.
- (150) A *Tieliikelaitos*/jogelődje számára történő ingatlaneladás már a kezdetektől része volt a koncessziós rendszernek⁽²⁸⁾. Vagyis a Közúti Szolgálat a *Tieliikelaitos* jogelődjeként közvetett módon kedvezményezettje volt az említett intézkedésnek. A finn hatóságok tehát hangsúlyozzák, hogy még ha ez az intézkedés közvetett állami támogatás is volt a *Tieliikelaitos* javára, a 659/1999/EK tanácsi rendelet 1. cikkének b) pontja értelmében megfelel a „létező támogatás” meghatározásának.
- (151) A törvény 49. szakaszát olyan értelemben módosították 2004 júliusában⁽²⁹⁾, hogy az immár nem alkalmazható ingatlan állami vállalkozás számára nem természetvédelem, fegyveres erők által történő használat, kutatás vagy más hasonló társadalmi cél okán történő értékesítésére. Ennek eredményeként a földterületek *Tieliikelaitos* számára történő értékesítéséből származó bevétel jelenleg a tőkenyerességre kivetett szokásos adó hatálya alá tartozik.

5.7. A *Tieliikelaitos* számára állandóan fennálló előnyök: a csódtörvény és a társasági jövedelemadóról szóló törvény alkalmazhatóságának a hiánya

- (152) A *Tieliikelaitos* számára állandóan fennálló előnyök tekintetében a finn hatóságok hangsúlyozzák, hogy még ha ezek az intézkedések állami támogatásnak is minősülnek, a 659/1999/EK tanácsi rendelet 1. cikkének b) pontja értelmében megfelelnek a „létező támogatás” meghatározásának.
- (153) A *Tieliikelaitos*-ra és az adott gazdasági szervezet jogelőjeire (1997.12.31.-ig a Közúti Szolgálat építési részlege, maga a Közúti Szolgálat pedig 1998.1.1. és 2000.12.31. között) a csódtörvény vagy a társasági jövedelemadóról szóló törvény szokásos szabályai sohasem vonatkoztak.
- (154) Ez a helyzet nem csupán a finnországi közúti szolgáltatási ágazat liberalizációjának kezdeténél korábbi (a 659/1999 rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontja), hanem Finnország EU-csatlakozásánál is (a 659/1999 rendelet 1. cikke b) pontjának i. alpontja).

⁽²⁸⁾ A törvényt 1992. december 30-án fogadták el.

⁽²⁹⁾ A 728/2004 törvény.

(155) A finn hatóságok vállalják, hogy olyan állami tulajdonban lévő, korlátolt felelősségű társasággá alakítják a *Tieliikelaitos*-t, melyre legkésőbb 2008. március 1-jétől a csődtörvény és a társasági jövedelemadóról szóló törvény szokásos szabályai vonatkoznak.

5.7.1. Csődtörvény

(156) Mindez arra vezethető vissza, hogy a *Tieliikelaitos* állami vállalkozás, továbbá arra, hogy a Közúti Szolgálat kormányiszerv, mely nem juthat csődbe.

(157) A finn hatóságok megállapítása szerint az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény értelmében az olyan vállalkozások javára megítélt, kedvezőbb finanszírozási feltételek, melyek jogi formája kizárja a csőd lehetőségét, állami támogatásnak minősülnek. A finn hatóságok szerint azonban a *Tieliikelaitos* nem részesült ilyen kedvezőbb finanszírozási feltételekben, mivel a *Tieliikelaitos* sohasem szorult kölcsönfelvételre.

(158) A *Tieliikelaitos* sohasem volt csődközeli, és sohasem merült fel az állam felelősségre vonásának kérdése.

(159) Ezért a finn hatóságok szerint a *Tieliikelaitos* nem juthatott versenyelőnyhöz a magán versenytársakkal összehasonlításban.

(160) A külső finanszírozásnak az előre látható jövőben történő alkalmazását illetően az állami vállalkozásokról szóló törvényben előírt garanciadíj pénzügyileg egyforma helyzetbe hozza az állami vállalkozásokat az állami garancia nélkül működő egyéb vállalkozásokkal (vö. 2.4.6. szakasz).

(161) A finn kormány által az éves díj időszakos felülvizsgálata során alkalmazott referencia az állami kötvénysorozatokat és a befektetési kategóriájú vállalati kötvények között a JP Morgan üzletikölcsön-indexében a piacon elérhető hozam volt. Az új díjat a kérdéses kiigazítás után kifizetett kölcsönökre alkalmazzák.

(162) A finn hatóságok nem értenek egyet a panaszosok azon nézetével, hogy a garanciadíj összehasonlítható a magánvállalkozások jelzálogköltségeivel. A jelzálog egyszeri költség, a garanciadíj viszont éves. A jelzálogdíjak hosszú lejáratú kölcsönök esetében viszonylag alacsonyak, egy ehhez hasonló kölcsön esetében pedig a kezességet vállalati jelzálog útján kezelik. A garanciadíj a gyakorlatban inkább az Euribor csúcsán kiszámított árrésnek felel meg.

5.7.2. Adójog

(163) Az állami igazgatás alatt álló vállalkozások jövedelemadó-fizetési kötelezettségét az állami vállalkozások adókötelezettségéhez hasonló módon határozzák meg, vagyis a jövedelemadóról szóló törvény 21. szakaszával összhangban. Ilyen módon a *Tieliikelaitos* jogelődje (a korábbi Közúti

Szolgálat „építési részlege”) nem volt jövedelemadó-köteles. A jövedelemadóról szóló törvény 21. szakasza már szerepelt a jövedelemadóról szóló törvény eredeti változatában is, mely 1993. január 1-én lépett hatályba. A korábban hatályos jövedelemadóról és vagyonadóról szóló törvények⁽³⁰⁾ hasonló rendelkezéseket tartalmaztak az állam és vállalatai jövedelemadó-kötelezettségéről.

(164) Habár a *Tieliikelaitos* nem fizet az állam számára társasági jövedelemadót a nyereség után, a finn hatóságok szerint ezt a tényt figyelembe veszik az állam részére a *Tieliikelaitos* által jóváírandó nyereséggel kapcsolatos éves határozatok meghozatalakor.

(165) A *Tieliikelaitos* teljes profitja az átmeneti időszakban 62 millió EUR volt, az első négy évben pedig a *Tieliikelaitos* az állam számára összesen 59 % nyereséget írt jóvá (37,3 millió EUR). A nyereség jóváírásának aránya 47–71 % volt. A *Tieliikelaitos* elméleti adói az átmeneti időszakban 29 %-os adókulcs mellett kevesebb, mint 18 millió EUR-t tettek volna ki.

(166) A finn hatóságok véleménye szerint az olyan vállalkozások, mint a YIT-csoport és a Lemminkäinen-csoport (az előző egy olyan csoport, melynek éves értékesítése meghaladja a 3 milliárd EUR-t, az utóbbi pedig olyan csoport, melynek éves értékesítése közel van a 2 milliárd EUR-hoz), melyek a *Tieliikelaitos* fő magánversenytársai, az adott információkkal kapcsolatban összehasonlító elemzés céljából referenciának tekinthetők. A Bloomberg információi szerint 2001 és 2004 között az osztalékok és a társasági jövedelemadó kombinált mértéke 68 % volt a YIT-csoport adózás előtti nyereségét, illetve 63 % a Lemminkäinen-csoport adózás előtti nyereségét tekintve. Ezekben az időszakokban az éves index a YIT esetében 58–85 % volt, a Lemminkäinen-csoportnál pedig 37–98 %.

(167) 2005-ben, az átmeneti időszakot követő első évben a nyereségből 69 %-ot írtak jóvá (4,6 millió EUR). 2006-ban ez 50 % volt (4,8 millió EUR). A versenytárs vállalkozások éves beszámolóiból származó információk alapján a YIT-csoport és a Lemminkäinen-csoport nyereségéből osztalék, illetve társasági jövedelemadó volt 2005-ben 52 %, illetve 59 %, 2006-ban pedig 50 %, illetve 61 %.

(168) Finnország szerint az állam – tulajdonosi jogainak gyakorlásával – jóval többet profitált a *Tieliikelaitos*-ból annak teljes működési időszaka alatt, mintha a vállalat hasonló nyereség esetében társasági jövedelemadót fizetett volna.

(169) Finnország megjegyzi továbbá, hogy az állami vállalkozásokra alkalmazott hozzáadottérték-adó, tőkerészesedés-átruházási adó és ingatlanadó megegyezik a korlátolt felelősségű társaságok esetében alkalmazott adókkal.

⁽³⁰⁾ Az 1240/1988 és az 1043/1974 törvény.

5.8. A *Tieliikelaitos* sajátos helyzetéből adódó terhek

5.8.1. Közzolgáltatási kötelezettség

- (170) Finnország szerint még ha a Bizottság arra a következtetésre is jut, hogy a *Tieliikelaitos* állami támogatásban részesült, az ilyen támogatás mindenképpen szükséges a *Tieliikelaitos* azon költségeinek fedezésére, melyek a *Tieliikelaitos*-ról szóló törvény értelmében a vállalkozást terhelő külön feladatokból adódnak. (vö. 2.3. fejezet).
- (171) A *Tieliikelaitos* köteles valamennyi útkarbantartási szerződés tekintetében ajánlatot tenni, továbbá biztosítani, hogy a megrendelési eljárásokban és a szerződéses megállapodásokban foglalt minőségi követelmények és ellenőrzés teljesülnek, és ilyen módon ez a külön feladat elősegíti emellett a karbantartási szerződésekben a verseny működését, mivel a *Tieliikelaitos* a magántulajdonban lévő vállalkozásokkal együtt szintén pályázik az érintett szerződésekre.
- (172) Ami azt illeti, hogy a vállalkozás köteles vészhelyzetben történő szolgáltatásnyújtásra előkészületeket tenni, Finnország ezt szükségszerűnek ítéli meg, mivel ilyen vészhelyzeti szolgáltatásokban különféle közút-karbantartási tevékenységek szoros határidők mellett és a szokásostól eltérő módon történő folytatása lehet szükséges.
- (173) Finnország szerint az ilyen külön feladatok az EK-Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése értelmében közzolgáltatási kötelezettségnek minősülnek. Véleménye szerint a kérdéses kötelezettségek komoly költségeket jelentenek a *Tieliikelaitos* számára.
- (174) Ami az ország egészében a közút-karbantartási és kompforgalmi kötelezettséget illeti, a finn hatóságok szerint nehéz az adott költségeket pontosan megbecsülni.
- (175) A vészhelyzeti feltételekre történő előkészület tekintetében a szakértői kimutatás szerint ez az átmeneti időszakban (2001–2004) a *Tieliikelaitos* számára megközelítőleg 4,6 millió EUR többletköltséget jelentett. Ezek a költségek különösen abból adódtak, hogy a *Tieliikelaitos* köteles volt 2004 végéig vészhelyzet esetére folyékony üzemanyagot tartalékolni (ennek költsége 2,2 millió EUR volt). Többletköltségek:
- ingyenes vészhelyzeti híd tárolása, karbantartása és javítása 2001-ben (0,4 millió EUR),
 - készenléti ügyek kezelése a szolgáltatási csoportnál és az irodavezető szintjén (0,6 millió EUR), és
 - készenléti intézkedések meghozatalára és képzés megszervezésére vonatkozó kötelezettség a szolgáltatási megállapodások keretében (1,4 millió EUR).
- (176) A finn hatóságok mindenesetre úgy ítélik meg, hogy e költségek összege nyilvánvalóan nagyobb, mint a *Tieliikelaitos* számára biztosított erőforrások értéke.

(177) A finn hatóságok szerint ilyen költségeket a földmunka és az építési ágazatban a magánszektor szereplői nem viselnek.

(178) Figyelemmel a panaszosok azon állítására, hogy a Közúti Igazgatóság 5 000 EUR-t fizet a szerződésekre vonatkozó ajánlatokért, a finn hatóságok megállapítják, hogy a Közúti Igazgatóság valamennyi olyan, karbantartási szerződéssel kapcsolatos ajánlatra vonatkozóan kifizette a panaszosok által említett díjat, mely megfelelt az ajánlatokban szereplő minőségi kritériumoknak. Az ilyen, valamennyi ajánlattevő számára kifizetett kompenzációt meg kell különböztetni a közzolgáltatási kötelezettségek tekintetében kifizetett kompenzációtól. A valamennyi ajánlattevő számára kifizetett kompenzáció nem jelenti azt, hogy a *Tieliikelaitos*-nak nem voltak költségei abból adódóan, hogy valamennyi versenyeljárás során ajánlattételre kötelezték.

5.8.2. A *Tieliikelaitos* tevékenységeit korlátozó egyéb feltételek

(179) A *Tieliikelaitos* az átmeneti időszakban jelentős korlátozásokkal szembesült, melyek a magánszektor szereplőit nem érintették, ideértve a szektor szabályozását, a leányvállalatokra vonatkozó korlátozást, a csoportok hozzájárulásának tilalmát és a külföldi tevékenységekre vonatkozó korlátozásokat.

(180) A szakértői kimutatásból nyilvánvaló, hogy a külföldi tevékenységekkel kapcsolatos korlátozások problémákat jelentettek a *Tieliikelaitos* számára, amikor az külföldön (pl. Észtországból) kívánt útkarbantartási szerződésekre vonatkozóan ajánlatot tenni. A *Tieliikelaitos* közvetlenül nem pályázhatott külföldi projektekre.

(181) A *Tieliikelaitos* számára emellett költségek merültek fel az állami vállalkozásokat magánvállalkozásokhoz képest terhelő, szélesebb körű jelentéstételi kötelezettségek miatt is, továbbá az állami vállalkozások adminisztratív bürokráciájából adódóan.

(182) Az az előírás, hogy a *Tieliikelaitos* alapvető tevékenységeire összpontosítson, például késedelmeket okozott a *Tieliikelaitos* tevékenységeinek, pl. a villamosenergia-hálózati szerződések felé történő diverzifikálása terén, és ez bevételkieséshez vezetett.

(183) Finnország elismeri azonban, hogy a strukturális hátrányok miatti fenti kiadásokra vonatkozó becslések nagyon nehezek.

(184) Finnország becslése szerint az ásványi adalékanyagok külső feleknek történő értékesítésére vonatkozó korlátozás eredményeként a *Tieliikelaitos* kb. 1,6 millió EUR nyereségtől esett el az átmeneti időszakban. Ennek a becslésnek az alapja évente átlagosan 3 millió EUR ásványi adalékanyag potenciális értékesítése (ez megfelel a 2006. évi értékesítési előrejelzésnek), korlátozástól mentesen, továbbá a 2006. évi költségstruktúra⁽³¹⁾.

⁽³¹⁾ Ilyen költségszerkezet mellett évi 3 millió EUR értékű eladásból 0,4 millió EUR működési nyereség keletkezik.

(185) Tekintettel a panaszosok azon állítására, hogy a *Tieliikelaitos* folyamatosan megsérti az átmeneti időszakban a tevékenységeire vonatkozóan fennálló korlátozásokat, a finn hatóságok megállapítják, hogy az állítólagos jogsértéseket kivizsgálták, és ezeket jelentékteleneknek ítélték. A jelentéktelen jogsértések nem változtatnak azon a tényen, hogy a korlátozások előnytelenek voltak a *Tieliikelaitos* számára.

5.9. A *Tieliikelaitos* előnyeinek és hátrányainak globális értékelése

(186) A finn hatóságok által benyújtott szakértői kimutatásban a *Tieliikelaitos*-t az átmeneti időszakban jellemző lehetséges előnyök és hátrányok az alábbi táblázatban foglalták össze:

(EUR)	
Az előny/hátrány forrása	Hatás
Állami kölcsön	+ 1,2 millió
Tárgyalásos szerződések	+ 8,5 millió
Földterületek és kavicskitermelő-helyek átadása	- 4,3 millió
Közszolgáltatási kötelezettség	- 4,6 millió
Strukturális hátrányok ⁽¹⁾	- 70,6 millió

⁽¹⁾ Ideértendő a létszámfelesleg csökkentésére irányuló személyzeti rendelkezések nem kompenzált költsége, továbbá a létszámfelesleg miatti teher mértéke, illetve az ásványi adalékanyagok kereskedelmére kivetett korlátozások miatt kieső jövedelem (1,6 millió EUR).

(187) Finnország a fenti becslések alapján megállapítja, hogy a *Tieliikelaitos*-nál az átmeneti időszakban jelentkező előnyök és hátrányok átfogó hatása a *Tieliikelaitos* számára összesen 69,8 millió EUR veszteség volt.

5.10. Piaci fejlemények

(188) A finn hatóságok szerint a verseny az útkarbantartás, úttervezés és útépités valamennyi termékcsoportján belül gyorsan kialakult. A Közúti Igazgatóság közbeszerzési stratégiája reformjának eredményeként független vállalkozók és tanácsadók közössége alakult ki.

(189) Ha megvizsgáljuk a *Tieliikelaitos* által Finnországban nyújtott valamennyi típusú munkát és szolgáltatást, a vállalkozás piaci részesedése a reformfolyamat elején meglévő 31 %-ról 2006-ra 17 %-ra esett vissza.

5.10.1. A Közúti Igazgatóság által kötött szerződések alakulása az átmeneti időszakban

(190) A Közúti Igazgatóság által megpályáztatott közúti szolgáltatások értéke a 2000. évi 54,1 millió EUR-ról 2004-re 549,1 millió EUR-ra növekedett. Ugyanebben az időszakban

ban a Közúti Igazgatóság által megkötni kívánt tárgyalásos szerződések értéke 451,4 millió EUR-ról 85,9 millió EUR-ra csökkent. 2005-ben valamennyi, a Közúti Igazgatóság által megkötni kívánt szerződést pályázati eljárás útján ítélték oda. A *Tieliikelaitos*-tól eltérő vállalkozások által teljesített közúti szolgáltatások értéke viszont a 2000. évi 20,2 millió EUR-ról 2004-re 203,5 millió EUR-ra növekedett. A fővállalkozók mellett a reform a *Tieliikelaitos* alvállalkozóiként működő magánvállalkozásokat is kedvezően érintette.

(191) Valamennyi megpályázott szerződés tekintetében elegendő számú ajánlat érkezett (a tervezési szerződésektől kezdődően az építési szerződésekkig), és átlagosan szerződésenként 4,0–4,7 ajánlat érkezett.

(192) A szerződések árszintje egyértelműen csökkent a reform előtti időszakhoz képest. A finn Közúti Igazgatóság becslése szerint a közúti reform összesen évi 60 millió EUR megtakarítást jelentett. Ez magában foglal évi 48 millió EUR megtakarítást a regionális karbantartási szerződésekben (valamennyi rendszeres közúti karbantartási munka ⁽³²⁾ regionális karbantartási szerződések útján kerül odaítélésre); az átmeneti időszak végén a versenypályázat útján odaítélt, a Közúti Igazgatóság által kötött karbantartási szerződések költsége 21,7 %-kal alacsonyabb volt, mint a projekt elején a tárgyalásos eljárással megkötött szerződések költsége. A 60 millió EUR összegű megtakarítás fennmaradó része elsősorban építési és tervezési szolgáltatásokból tevődik össze.

(193) Vagyis a regionális karbantartási szerződések esetében a költségmegtakarítás fő forrása a téli karbantartás ⁽³³⁾ (évi 15,2 millió EUR), majd a kavicsos utak karbantartása (8,6 millió EUR), végül a forgalmi környezet karbantartása ⁽³⁴⁾ (8,3 millió EUR).

(194) A *Tieliikelaitos* versenytársai között ma a finn hatóságok szerint számos nagy nemzeti és külföldi vállalkozást találunk, ideértve a Skanska Oy-t (a svéd Skanska AB leányvállalata) és az NCC Roads Oy-t (a svéd NCC AB leányvállalata) ⁽³⁵⁾, emellett pedig igen sok kis és közepes méretű, dinamikus és nagyban jövedelmező regionális és helyi versenytársat, melyek korlátolt felelősségű társaságok.

5.10.2. A Közúti Igazgatóság által kötött regionális útkarbantartási szerződések alakulása

(195) A Közúti Igazgatóság regionális útkarbantartási szerződéseinek ágazatát sajátosan láttatja a panaszosok azon állítása, hogy az, hogy a 2005-ben ebben az ágazatban odaítélt új karbantartási szerződések között a *Tieliikelaitos* részesedése 88 %, a piaci liberalizáció bukásának a jele.

⁽³²⁾ Téli karbantartás, a forgalmi környezet karbantartása, a kavicsal felszórót közutak karbantartása stb.

⁽³³⁾ Csúszásmentesítési intézkedések, jégekék, a közutak egyengetése, a hótörleszok megszüntetése és a forgalmi jelek megtisztítása.

⁽³⁴⁾ A forgalmi jelek, közúti jelzések karbantartása stb.

⁽³⁵⁾ A *Tieliikelaitos*-nál nagyobb forgalommal rendelkező vállalkozások.

- (196) A finn hatóságok nem tartják helyénvalónak, hogy egy adott év pályázati eredményei alapján ítéltessenek. Ezzel kapcsolatban kifejti, hogy a Finn Közúti Igazgatóság Finnországot 84 területre/szerződésre osztotta fel. Egy-egy szerződés 3–7 évre szól, és a munka/költségek jó része a közutak jégmentésével kapcsolatos. Az ilyen szerződésekből minden évben csak viszonylag keveset pályáztatnak meg. Az egy évre szóló eredmények tehát nem szükségszerűen reprezentatívak.
- (197) Ami a 2005. évi eredményeket illeti, több olyan 10 millió EUR értékű szerződés is volt, melyet a *Tieliikelaitos* éppen csak hogy megnyert (20 000–30 000 EUR). Az ilyen szerződéseket könnyen megnyerhették volna a versenytársak is.
- (198) A 2006. évi pályázati eredmények már egészen más képet mutatnak. A *Tieliikelaitos* a Közúti Igazgatóság által versenyeljárásra meghirdetett 15 karbantartási szerződésből csak 5-öt nyert meg. Az odaítélt szerződések összértéke 48,2 millió EUR volt, a szerződéses érték alapján pedig a *Tieliikelaitos* piaci részesedése 31 %.
- (199) A finn hatóságok ezzel összefüggésben szükségesnek találják továbbá, hogy információkkal szolgáljanak a *Tieliikelaitos*-szal kötött, lejártuk felé közeledő szerződések összességének alakulásáról is. A *Tieliikelaitos* jogelődje 2000-ben az adott regionális közúti karbantartási munkák majdnem 100 %-át végezte, míg a *Tieliikelaitos* részesedése 2006 végén a Közúti Igazgatóság közúti karbantartási szerződésekkel kapcsolatos portfóliójából 68 % volt. Ha megnézzük a nyílt pályázati eljárás útján a *Tieliikelaitos*-nak odaítélt szerződések arányát, az a 2001. évi 77 %-ról 2006 végére 68 %-ra csökkent.
- (200) Az, hogy a *Tieliikelaitos* még mindig viszonylag nagy arányban részesedik a közúti karbantartási piacról, abban az értelemben várható volt, hogy a liberalizációs folyamat elején a *Tieliikelaitos* előnnyel rendelkezett mint domináns szolgáltató, és az új piaci belépőknek jó időbe telt, míg megvetették a lábukat a finn útkarbantartási szolgáltatási piacon.
- (201) Emellett számos mutató utal a tényleges verseny kialakulására.
- (202) Először is növekszik a pályázatok száma, és 2006-ban minden egyes új pályázathoz képest 5,7 ajánlatot tudtak elfogadni a pályázati kiírások teljesítése miatt. A 2006. évi pályázat eredményeként 9–15 szerződést nem a domináns szolgáltatók kaptak.
- (203) Másfelől csökkentek az árak. A pályázat eredményeként kialakuló árak a Közúti Igazgatóság által tett előzetes becslésnek 2005-ben 16 %-kal, 2006-ban 18 %-kal és 2007-ben 14 %-kal maradtak alatta. A piaci verseny tehát eredményessé és intenzívvé vált.
- (204) Jelenleg hat különböző vállalkozás működik regionális karbantartási szerződések keretében. A finn közúti vállalkozás mellett a következő vállalkozások érintettek (a piaci részesedés zárójelben): a YIT-csoporthoz tartozó YIT Rakennus Oy (20 %), az NCC Roads Oy (5 %), a Koillistie Määttä Oy (3 %), a Savon Kuljetus Oy (2 %) és egy észtt vállalkozás, az AS Teho (2 %).

5.11. A finn hatóságok általános következtetései

(205) A finn hatóságok hangsúlyozzák, hogy az állítólagos támogatási intézkedések elsősorban a 2004-ig tartó átmeneti időszakhoz kapcsolódtak. A *Tieliikelaitos* által más tagállamokban végzett tevékenységek az átmeneti időszakban jelentéktelenek voltak.

(206) A zárt nemzeti piacok liberalizálása az EU versenypolitikájának központi célja. Finnország e tekintetben több jogi aktusra is hivatkozik ⁽³⁶⁾.

(207) Az átmeneti piaci rendelkezések szükséges előfeltételei voltak Finnország közúti karbantartási piaca liberalizálásának. Ezért a támogatási intézkedések szükségesek voltak egy olyan projekt előmozdításához, mely összhangban van a Közösség átfogó érdekeivel.

(208) Emellett a panaszosok által feltételezett támogatási intézkedések arányosak az elért eredményekkel, azaz a finnországi útkarbantartási és kompforgalmi piac liberalizációjával. A támogatás előnyei is meghaladják az esetleges káros hatásokat.

(209) Finnország végül hivatkozik a *Tieliikelaitos* legkésőbb 2008. március 1-ig olyan állami tulajdonban lévő, korlátozott felelősségű társasággá történő átalakítására vonatkozó kötelezettségére, melyre a csődtörvény és a társasági jövedelemadó-törvény szokásos szabályai vonatkoznak.

6. A TÁMOGATÁS MEGLÉTE AZ EK-SZERZŐDÉS 87. CIKKÉNEK (1) BEKEZDÉSE ÉRTELMEBEN

(210) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése elviekben tiltja a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatást, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(211) A *Tieliikelaitos* sajátos jogi státusa ellenére gazdasági tevékenységet folytat, és így az EK-Szerződés 87. cikke szerinti vállalkozás. Ezt a finn hatóságok sem kifogásolták.

⁽³⁶⁾ XXX. versenypolitikai jelentés (2000), 128. o.; a lisszaboni Európai Tanács, 2000. március 23–24. elnökségi következtetések, SN 100/00; közlemény a tavaszi Európai Tanácsnak, COM(2005) 24, 21. o., Brüsszel, 2005. február 2; Zöld könyv a közérdekű szolgáltatásokról, COM(2003) 270 végleges, 5. bekezdés, Brüsszel, 2003. május 21.

6.1. Az Altmark-ügy alkalmazhatósága

Bizottság csak azt illetően ellenőriz, hogy az ilyen besorolásnál ne történjen nyilvánvaló hiba ⁽³⁹⁾.

- (212) A finn hatóságok a fentiek szerint vitatják, hogy az itt vizsgált intézkedések kompenzációnak tekinthető-e olyan többletköltségek tekintetében, melyeket a *Tieliikelaitos*-nak a rá kiszabott külön feladatok miatt viselnie kell.
- (213) A Bíróság az *Altmark*-ügyben ⁽³⁷⁾ úgy ítélte meg, hogy a közszolgáltatási kötelezettség nem minősül állami támogatásnak az EK-Szerződés 87. cikke szerint négy feltétel együttes teljesülése esetén. Először is a kedvezményezett vállalkozás ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell, hogy eleget tegyen, és a kötelezettséget egyértelműen meg kell határozni. Másodszor előzetesen, objektív és átlátható módon meg kell határozni a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket. Harmadszor a kompenzáció nem lépheti túl a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése során felmerülő összes vagy részbeni költség fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az adott bevételeket és az ésszerű nyereséget. Végül amennyiben a közszolgáltatási kötelezettséget teljesítő vállalkozás egyedi esetben nem közbeszerzési eljárás alapján kerül kiválasztásra, melynek keretében az említett szolgáltatásokat a közösséget a legkisebb költséggel megterhelő módon nyújtani képes ajánlattevőt lehet kiválasztani, a kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján kell meghatározni, melyek egy tipikus, jól működő és megfelelően felszerelt vállalkozásnál felmerülhetnek. Amennyiben ez a négy kritérium (a továbbiakban: „az *Altmark*-kritériumok”) együttesen teljesülnek, az állami támogatás nem jelent előnyt egy vállalkozás számára.
- (214) A Bizottság az első *Altmark*-kritériumot illetően megjegyzi, hogy a vállalkozásra a *Tieliikelaitos*-ról szóló törvény 3. szakasza értelmében kirótt feladat, vagyis az ország teljes területén valamennyi útkarbantartási szerződésre való ajánlattételi kötelezettség és kompszolgáltatás nyújtása, láthatólag közszolgáltatási kötelezettségnek, vagyis általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtására vonatkozó kötelezettségnek tűnik. Ugyanez vonatkozik az átmeneti időszakban a folyékony üzemanyag vészhelyzeti tartalékolásáról való gondoskodásra, illetve a Közúti Igazgatóság ingyenes vészhelyzeti hídberendezésének tárolására, karbantartására és javítására vonatkozó kötelezettségre (az utóbbi kötelezettséget 2001-ig korlátozták) ⁽³⁸⁾.
- (215) Valójában azon ágazatok kivételével, ahol a közösségi szabályok irányadók, a tagállamok széles mérlegelési jogkörrel rendelkeznek az általános gazdasági érdekűnek minősíthető szolgáltatások meghatározásában, amelyet a
- (216) A Bizottság tehát egyetértett azzal, hogy a *Tieliikelaitos* folyékony üzemanyag vészhelyzeti tartalékolásáról való gondoskodásra, valamennyi útkarbantartási és kompszolgáltatási pályázati felhíváson való részvételére irányuló folyamatos kötelezettsége, illetve ingyenes vészhelyzeti hídberendezés tárolására, karbantartására és javítására vonatkozó kötelezettsége egyértelműen olyan terhek, melyek nem sújtják a *Tieliikelaitos* versenytársait, és közszolgáltatásnak minősülnek.
- (217) Más, a *Tieliikelaitos*-ot terhelő vészhelyzeti készenléti intézkedések és személyzeti képzési kötelezettségek esetében a Bizottság nem kapott elegendő információt ahhoz, hogy kizárhassa, hogy – a panaszosok állítása szerint – ezek nem terhesebb feladatok, mint a versenytársak kockázatkezelési intézkedései ⁽⁴⁰⁾ (valamennyi vállalkozásnak készen kell állnia vészhelyzeti feltételekre, és ez valamennyi vállalkozás kockázatkezelési rendszerének része). A Bizottság emellett megjegyzi, hogy az érintett kötelezettségeket csak olyan közutakra terjesztették ki, melyek karbantartásával magát a *Tieliikelaitos*-t bízták meg. Szükségtelen azonban, hogy ezzel tovább foglalkozzunk, mivel láthatólag a többi *Altmark*-kritérium nemigen teljesül.
- (218) A 2.4. szakaszban leírt intézkedések egyikének sem volt célja az adott feladatok jelentette esetleges pénzügyi terhelés kompenzálása. Ez ellentétes az *Altmark*-ítélet 90. és 91. pontjával, mely kapcsolatot feltételez a költségek és a kompenzáció között (a kompenzációt előzetesen kell megállapítani, objektív paraméterek alapján). Erről szó sincs a *Tieliikelaitos* esetében. Valójában olyan célkitűzések alapján ítélték meg és számították ki a különféle előnyöket, melyek egyáltalán nem kapcsolódnak az állítólagos közszolgáltatási kötelezettségekhez. A második *Altmark*-kritérium tehát nem teljesül.
- (219) Emellett a finn hatóságok által szolgáltatott adatok nem teszik lehetővé a Bizottság számára annak megállapítását, hogy a kompenzáció nem lépi túl a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerülő költségek fedezéséhez szükséges mértéket (a harmadik *Altmark*-kritérium). Az a tény, hogy az átmeneti időszak lejártát követően a költségvetésben nem jelent meg közszolgáltatási kompenzáció, további bizonyítéka annak az állításnak, hogy a *Tieliikelaitos* javára nyújtott intézkedéscsomagra nem volt szükség ahhoz, hogy el tudja látni állítólagos közszolgáltatási kötelezettségeit.

⁽³⁹⁾ Lásd: a Bizottság 2005. november 28-i határozata az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról, C(2005)2673, HL L 312., 2005.11.29., 67–73. o., (7) preambulumbekkezdés.

⁽⁴⁰⁾ A finn hatóságok által nyújtott információkból kitűnik, hogy az átmeneti időszak végén a szolgáltatási csoport és a vezetőség szintjén tett vészhelyzeti előkészületek, illetve képzési intézkedések 0,5 millió EUR éves kiadást tesznek szükségessé, ideértve az eseti kiadásokat is. A *Tieliikelaitos* éves forgalma alapján ez az összeg egyáltalán nem túlzott.

⁽³⁷⁾ A Bíróság által a C-280/00. sz. ügyben 2003. július 24-én hozott ítélet (a Bundesverwaltungsgericht előzetes döntéshozatal iránti kérelme): *Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidentium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* [2003] EBHT I-7747.

⁽³⁸⁾ A *Tieliikelaitos*-ról szóló törvény és a vészhelyzetben fennálló hatáskörökről szóló törvény szerinti kötelezettségek.

- (220) Végül a *Tieliikelaitos*-t nem nyílt pályázati eljárás keretében választották ki az adott szolgáltatások ellátására. Emellett az érintett költségeket sem azon költségek elemzésével határozták meg, melyek egy tipikus, jól működő és jól felszerelt vállalkozásnál felmerülnek.
- (221) Az intézkedések alapján együttesen tehát nem zárható ki az állami támogatás jelenléte az *Altmark*-kritériumok alapján. A Bizottságnak tehát elemeznie kell, hogy az érintett főbb intézkedések szelektívek-e (az alábbi 6.2 fejezet), állami finanszírozású előnyt biztosítanak a *Tieliikelaitos* számára (az alábbi 6.3 fejezet), illetve hogy torzítják-e a versenyt vagy ezzel fenyegetnek-e, illetve érintik-e a tagállamok közötti kereskedelmet (az alábbi 6.4 fejezet). Mindezen elemeknek együttesen kell teljesülniük annak megállapításához, hogy az intézkedés az EK 87. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

6.2. Az intézkedések szelektív jellege

- (222) Vitathatatlan, hogy valamennyi érintett intézkedést vagy kifejezetten a *Tieliikelaitos* számára terveztek, vagy a finn állami vállalkozásnak minősülő vállalkozásokra korlátozták ezeket. Hasonlóképpen nyilvánvaló, hogy a *Tieliikelaitos* a tevékenységeivel érintett piacon nem állami vállalkozásnak minősülő vállalkozásokkal van versenyben. Ilyen módon a Bizottság megítélése szerint a kérdéses intézkedések szelektívek.

6.3. Állami forrás felhasználásával nyújtott szelektív előny megléte

- (223) A Bizottság itt megállapítja, hogy a finn kormány által hozott intézkedéseket állami forrásból finanszírozzák-e, és hogy ezek szelektív előnyt jelentenek-e a *Tieliikelaitos* számára. Az utóbbi keretében megvizsgálják, hogy a kérdéses intézkedések enyhítik-e a *Tieliikelaitos* számára a szokásosan egy vállalkozás költségvetésében megjelenő terheket, és hogy ilyen módon olyan gazdasági előnynek minősülnek-e, melyet az szokásos piaci feltételek mellett nem szerzett volna meg. ⁽⁴¹⁾

6.3.1. Kedvezményes állami kölcsön odaítélése

- (224) A *Tieliikelaitos*-nak létrejöttkor biztosított, 39,5 millió EUR (237 millió FIM) összegű, hosszú távú tőkekölcsönt a panaszosok és a finn hatóságok eltérően értelmezték. Bár az előbbieket szerint ez kölcsön, az utóbbi szerint eszközök átadásáról van szó, visszafizetési kötelezettséggel. A Bizottság e tekintetben úgy ítéli meg, hogy az intézkedés meghatározása kevésbé fontos, mint hogy az milyen hatással van az érintett vállalkozás által viselt díjakra, vagyis hogy enyhíti-e a vállalkozásra szokásosan háruló terheket.

⁽⁴¹⁾ A 173/73. sz. Olaszország kontra Bizottság ügy [1974] EBHT 709, 26. bekezdés. A C-387/92. sz. Banco Exterior de España ügy [1994] EBHT I-877, 12. és 13. bekezdés; továbbá a C-280/00. sz. Altmark Trans and Regierungs presidium Magdeburg ügy [2003] EBHT I-000, 84. bekezdés és az ebben idézett ítélkezési gyakorlat.

- (225) Az intézkedés támogatási elemeinek megvizsgálása érdekében a helyzetet a magánhitelezőnek a kölcsön jóváhagyásának pillanatában meglévő nézőpontja alapján kell megítélni ⁽⁴²⁾. Mivel a finn Államkincstár 2000. december 28-án aláírta a megfelelő ígérvényt (állami vállalkozásnak nyújtott 6030-14 számú kölcsön ⁽⁴³⁾), a Bizottságnak a kedvezményes kölcsön állami támogatási elemének kiszámítása céljából az adott napon Finnországban érvényes referenciakamatot kell alkalmaznia. Az adott bizottsági közleménnyel ⁽⁴⁴⁾ összhangban a hitelmegállapodás teljes időtartama alatt alkalmazandó kamatláb tehát 5,7 % – a kamatláb az öt éves bankközi swap + 75 bázispont bónusz.

- (226) Ilyen módon a *Tieliikelaitos*-nak 2001-ben 4,7 %-kal kisebb kamatot, 2002, 2003 és 2004 folyamán pedig 4,2, 3,2, illetve 2,2 %-kal kisebb kamatot kellett fizetnie, a következő években pedig mindez 0,7 %-kal volt kisebb. Az alkalmazandó kamat különbségét az egyes évek elején ⁽⁴⁵⁾ fennálló hiteltartozással megszorozva a Bizottság megállapította, hogy a teljes támogatási elem 7,2 millió EUR.

- (227) Amennyiben a kölcsönt a piacinál alacsonyabb kamat mellett nyújtják, az állam olyan forrásoktól esik el, melyeket egyébként beszedhetett volna a kölcsön piaci díj mellett történő nyújtásával. A *Tieliikelaitos* ilyen módon állami forrásból nyújtott előnyben részesül.

6.3.2. Földterületek és kavicskitermelő-helyek

- (228) A földterületeknek és a kavicskitermelő-helyeknek a *Tieliikelaitos* rendelkezésére bocsátását illetően felmerül a kérdés, hogy ez állami támogatást jelent-e. A Bizottság e tekintetben megállapítja, hogy a kérdéses földterületek és kavicsos területek már megalakulása előtt a *Tieliikelaitos* rendelkezésére álltak. Való igaz, hogy a *Tieliikelaitos* jogelődje, a finn közigazgatáshoz tartozó Közúti Szolgálat rendelkezésére ugyanezen földterületek és kavicskitermelő-helyek álltak. A *Tieliikelaitos* létrehozására láthatólag a Közúti Szolgálat „útépítő” részlegének külön egységgé alakításával került sor, az egység rendelkezésére álló eszközök sérelme nélkül.

⁽⁴²⁾ Lásd a Bizottság által a tagállamoknak címzett, az EGK-Szerződés 92. és 93. cikkének és a 80/723/EGK bizottsági irányelvnek a gyártási ágazatban működő állami vállalkozásokra történő alkalmazása tárgyú közlemény 42. pontját, HL C 307., 1993.11.13., 3. o.). Lásd még: az Európai Közösségek Elsőfokú Bírósága által a T-16/96. sz. Cityflyer Express Ltd kontra Bizottság ügyben 1998. április 30-án hozott ítélet 76. pontja.

⁽⁴³⁾ Az adatok a finn hatóságok 2006. május 31-i beadványából származnak.

⁽⁴⁴⁾ Bizottsági közlemény az állami támogatások visszatérítése esetén 2005. január 1-jétől a 25 tagállamban alkalmazandó kamatlábokról és referencia/diszkont rátákról – A Bizottság 2004. április 21-i 794/2004/EK rendelete (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.) 10. cikkének, valamint a referencia és diszkont ráták megállapítási módjáról szóló Bizottsági közleménynek (HL C 273., 1997.9.9., 3. o.) megfelelően közzétéve. Hivatalos Lap C 088., 2005.4.12., 0005–0005. o.

⁽⁴⁵⁾ Az adatok a finn hatóságok 2006. május 31-i beadványából származnak.

- (229) Másodszor a hivatalos eljárás megindítására vonatkozó határozat felvetette a földterület és a kavicskitermelő-helyek megfelelő értékelésének kérdését is.
- (230) Esetünkben a földterület és a kavicskitermelő-helyek értékét független értékbecslő, a Catella Real Estate Consulting Ltd. végezte. A finn hatóságok úgy határoztak, hogy a független értékbecslő által megállapított 21,5 millió EUR összeget 19 millió EUR-ra módosítják, mivel a finn hatóságok véleménye szerint a Catella értékelése során nem vett megfelelően figyelembe három, az 5.2. fejezetben kifejtett tényezőt.
- (231) Emellett a *Tieliikelaitos* könyvelésének könyvvizsgálója (Ernst and Young) szerint az átmeneti időszakban a *Tieliikelaitos* könyvelésébe bevitt érték még mindig túl magas, és jóváhagyta a földterület és a kavicskitermelő-hely értékének rendkívüli mértékben, 4,3 millió EUR-val történő csökkentését. Az Ernst and Young által végzett értékelést emellett az IceCapital Securities Ltd bróker cég is ellenőrizte, mely igazolta, hogy a *Tieliikelaitos* könyvelésében a földterület és a kavicskitermelő-hely piaci ár feletti értéken szerepelt.
- (232) A panaszosok vitatják az elvégzett értékeléseket.
- (233) A Bizottság szerint szükségtelen véglegesen dönteni arról, hogy a földterület és a kavicskitermelő-hely vonatkozásában nyújtottak-e állami támogatást, mivel egy ilyen támogatás a 7.2. szakaszban kifejtett okból összeegyeztethető a közös piaccal.

6.3.3. Tárgyalásos közúti szolgáltatási szerződések odaítélése

- (234) A közúti ágazatban a tárgyalásos szerződések árának kiszámítására vonatkozó módszer szükségszerűen olyan árat eredményez, mely meghaladja a piaci árat, mivel kiindulópontként ezzel összehasonlítható, pályázati eljárás útján odaítélt szerződést vesz figyelembe, majd ezt az árat a *Tieliikelaitos* strukturális hátrányait figyelembe véve növeli, melyeket egyébként nem kompenzál. Ez megerősíti a *Tieliikelaitos* gazdasági előnyét, melyet állami forrásokból finanszíroznak: a *Tieliikelaitos* az államtól több pénzt kap, mint amennyit egyenértékű szolgáltatásért egy rendes piaci szereplő kapna.
- (235) Bár a panaszosok szerint a tárgyalásos szerződésekkel kapcsolatos teljes támogatási összeg 21,5 millió EUR, a finn hatóságok a szakértői kimutatás alapján úgy ítélik meg, hogy a *Tieliikelaitos* számára legfeljebb 8,5 millió EUR előny keletkezett a tárgyalásos szerződésekből.

- (236) A Bizottság megállapítja, hogy a Közúti Igazgatóság és különféle piaci szereplők, pl. a *Tieliikelaitos* között létrejött egyes szerződésekben érintett kockázat és kért munkatípus

tekintetében komoly sokféleség mutatkozik. A két szerződéstípus egyrésztől karbantartási és tervezési, másrésztől tervezési és végrehajtási szerződés. A *Tieliikelaitos* által a tárgyalásos szerződése útján szerzett előny megállapítása érdekében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy helyénvaló a finn kormány által e tárgyalásos szerződések tekintetében fizetett árat összehasonlítani a pályázati eljárás útján odaítélt olyan szerződésekkel, melyek esetében hasonló a kockázat mértéke, illetve hasonló típusú munkáról van szó.

- (237) A tárgyalásos szerződések kizárólag karbantartási és tervezési szerződések. Ennek megfelelően a *Tieliikelaitos* előnyének megállapításához a Bizottságnak össze kell vetnie a *Tieliikelaitos* által a tárgyalásos karbantartási és tervezési szerződésekben alkalmazott árrést a pályázati eljárás útján odaítélt karbantartási és tervezési szerződések árrésével⁽⁴⁶⁾.
- (238) Az IceCapital elemezte az adott haszonkulcsokat. Beszámolójuk szerint a haszonkulcs eltérése a *Tieliikelaitos* számára 8,5 millió EUR előnyt jelentett.
- (239) A Bizottság ugyanakkor úgy ítéli meg, hogy a *Tieliikelaitos* tárgyalásos szerződésekkel kapcsolatos teljes előnye kicsit több mint 8,5 millió EUR. A 8,5 millió EUR-os különbséget a tárgyalásos szerződések végleges árrését (az éves kiadási kiigazítási eljárást követő árrést) alkalmazva számították ki. Amint azt a panaszosok hangsúlyozták, és a finn hatóságok sem vitatták, a vállalkozás ilyen módon minden évben csökkentő jellegű éves „kiigazításban” részesült, a megfelelő kamat megfizetése nélkül. Vagyis a *Tieliikelaitos* a 8,5 millió EUR árréskülönbözet mellett rövid távon⁽⁴⁷⁾ kamatmentes hitelekben is részesült. Annak tudatában, hogy az átmeneti időszakban a lefelé történő kiigazítással érintett kiadási összeg 16,8 millió EUR, és hogy a hitelkamatláb ebben az időszakban nem haladta meg az 5,7 %-ot, a *Tieliikelaitos* e rövid távú kamatmentes hitelekkel eredő előnye nem több 1 millió EUR-nál.

- (240) Vagyis a *Tieliikelaitos* számára tárgyalásos eljárás keretében az átmeneti időszakban odaítélt közúti szolgáltatási szerződések feltételeivel kapcsolatos teljes támogatási elem kb. 9,5 millió EUR.

6.3.4. Tárgyalásos kompszolgáltatási szerződések odaítélése

- (241) A Bizottság tudomásul veszi, hogy a finn hatóságok által első alkalommal arra tett kísérlet, hogy a pályázati kiírás útján odaítélt szerződéseket a kompszolgáltatások tekintetében tárgyalásos szerződésekkel váltsák fel, nem hozta meg a várt eredményeket. Az ebben az ajánlati felhívásban az ajánlattevők által ajánlott árak magasabbak voltak, mint a Közúti Igazgatóság és a *Tieliikelaitos* között a tárgyalásos szerződések szerint érvényben lévő árak. Emellett a

⁽⁴⁶⁾ A külön szolgáltatási projekteknél nem alkalmazott, felesleges alkalmazottak költségeit a tárgyalásos szerződéseknek a pályázati eljárás útján odaítélt szerződésekhez képest megállapított eltérő árrésével kompenzálták.

⁽⁴⁷⁾ Kevesebb mint 1 év alatt.

pályázat eredményeinek elfogadása nem szolgálta volna a piaci liberalizáció céljait, mivel ennek eredményeként megerősödött volna a *Tieliikelaitos* helyzete (a *Tieliikelaitos* ajánlata volt a legolcsóbb). Ezért Finnország új közbeszerzési modellt keres, mely valamennyi potenciális ajánlattevőt egyenlő feltételekhez juttatna.

(242) A tárgyalásos szerződések folytatása nem biztosít előnyt a *Tieliikelaitos* számára, mivel a tárgyalásos szerződések feltételei nem tükrözik megfelelően a berendezés felújításának szükségességét. A tárgyalásos szerződések folytatása inkább hátrányos a *Tieliikelaitos* számára.

(243) A Bizottság ennek megfelelően megállapítja, hogy a Közúti Igazgatóság által a *Tieliikelaitos* számára a tárgyalásos kompszolgáltatásért fizetett ár nem haladja meg a piaci árat. A Bizottság tehát megállapítja, hogy a díj nem jelentett állami támogatást.

6.3.5. Külön rendelkezések a létszámfelesleg csökkentésére

(244) A *Tieliikelaitos*-t a közigazgatási szervezeti egységből állami vállalkozássá történő alakulásáról szóló törvény útján kötelezték, hogy a korábbi Közúti Szolgálat útépitési részlegének teljes munkaerejét vegye át még akkor is, ha a személyzet létszáma szükségleteit meghaladja. A törvény emellett tiltotta, hogy a *Tieliikelaitos* az átmeneti időszakban bármely alkalmazottjának felmondjon.

(245) A finn hatóságok kifogásolják, hogy a *Tieliikelaitos* létszámfelesleg-problémájának megoldására irányuló bármely intézkedés állami támogatás lenne. Ilyen intézkedések célja valójában a *Tieliikelaitos* által a létszámfelesleg problémája és a liberalizáció előtti időből örökölt költséges munkafeltételek miatt, továbbá a finn Parlament által a munkavállalók átmeneti időszakban történő elbocsátása tekintetében előírt tilalom miatt elszenvedett strukturális hátrány részbeni kompenzációja. A finn hatóságok e tekintetben hivatkoznak az Elsőfokú Bíróság által a *Combus*-ügyben hozott ítéletre, a fentiek szerint.

(246) Az Elsőfokú Bíróság a *Combus*-ügy sajátosságai miatt arra hivatkozott, hogy „a dán kormány ahelyett, hogy közvetlenül 100 millió DKK-t fizet ki a *Combus* munkavállalói számára, ezeket a tisztviselőket más munkakörbe helyezi a közigazgatásban, további bónusz fizetése nélkül, és ilyen módon a *Combus* haladéktalanul felvehetett volna munkavállalókat szerződéses alapon, a magánjog hatálya alá tartozó szerződésekkel”⁽⁴⁸⁾.

(247) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a *Combus*-ítéletben kifejezett és a finn hatóságok által említett indokolás nem került kifejezetten megerősítésre a Bíróság részéről, és arra később az Elsőfokú Bíróság valójában nem hivatkozott. Mindenesetre a Bíróság ítélezési gyakorlatában egyes elemek azon feltételezés ellen szólnak, hogy az állam által egy strukturális hátrány tekintetében nyújtott kompenzáció

nem minősül támogatásnak, és így arra utalnak, hogy a *Combus*-ítélet nem értelmezhető túl tágra.

(248) A Bíróság állandó ítélezési gyakorlatában megállapította, hogy az intézkedés támogatás mivoltát az intézkedés hatásai és nem pedig okai vagy célja alapján kell megállapítani⁽⁴⁹⁾. A Bíróság szerint továbbá állami támogatás minden olyan intézkedés, mely egy vállalkozás számára enyhíti az általa rendszeren a vállalkozás költségvetésében szereplő terheket.⁽⁵⁰⁾ A Bíróság egyértelművé tette, hogy ez különösen a munkavállalók bérezésével kapcsolatos költségeket foglalja magában.⁽⁵¹⁾ A Bíróság ilyen alapon nem fogadta el, hogy egy intézkedés nem jelent előnyt egy vállalkozás számára, pusztán azért, mert a vállalkozás által elszenvedett „hátrányt” kompenzál.⁽⁵²⁾

(249) A Bizottság e megfigyelések alapján az egyes érintett intézkedéseket külön-külön vizsgálja.

6.3.5.1. Az alkalmazottak áthelyezése a Közúti Igazgatósághoz és más közigazgatási szervekhez

(250) A Bizottságnak a *Tieliikelaitos* 116 munkavállalója megüresedő közigazgatási munkakörökbe történő áthelyezésével kapcsolatban először is azt kell értékelnie, hogy ezt az áthelyezést állami forrásokból finanszírozták-e. Erre csak akkor kerül sor, ha a finn közigazgatáson belül a *Tieliikelaitos* korábbi munkavállalóinak elhelyezése költségesebb a finn állam számára, mint ezen álláshelyek más jelöltek útján való betöltése. Ezzel kapcsolatban meg kell jegyeznünk, hogy a finn közigazgatásban nem hoztak létre új munkaköröket a *Tieliikelaitos* korábbi munkavállalói számára, hanem csak a köztisztviselők távozásával megüresedő helyeket töltötték be.

(251) A panaszosok állítása szerint a *Tieliikelaitos* munkavállalóit a foglalkoztatási feltételek módosítása nélkül helyezték át a közigazgatásba, vagyis ezek költségesebbek voltak a közigazgatás számára, mint más potenciális jelentkezők.

(252) A finn kormány vállalta, hogy a *Tieliikelaitos* és a finn köztisztviselői kar közötti személyzetáthelyezésre csak akkor kerüljön sor, amikor egy álláshely megüresedett, és

⁽⁴⁹⁾ A 173/73. sz. Olaszország kontra Bizottság ügy, [1974] EBHT 709, 13. bekezdés; a C-310/85. sz. Deufil-ügy, [1987] EBHT 901, 8. o.; a C-241/94. sz. Franciaország kontra Bizottság ügy, [1996] EBHT I-4551, 20. o.

⁽⁵⁰⁾ A C-387/92. sz. Banco Exterior ügy, [1994] EBHT I-877, 13. bekezdés; a C-241/94. sz. Franciaország kontra Bizottság ügy [1996] EBHT I-4551, 34. bekezdés.

⁽⁵¹⁾ A C-5/01. sz. Belgium kontra Bizottság ügy [2002] EBHT I-1191, 39. bekezdés.

⁽⁵²⁾ A 30/59. sz. Gezamenlijke Steenkolenmijnen ügy, [1961] EBHT 3. o., 29–30. o.; a C-173/73. sz. Olaszország kontra Bizottság ügy, [1974] EBHT 709, 12–13. bekezdés; C-241/94. sz. Franciaország kontra Bizottság ügy, [1996] EBHT I-4551, 29, 35. bekezdés, a C-251/97. sz. Franciaország kontra Bizottság ügy, [1999] EBHT I-6639, 40, 46–47. bekezdés. Vö. még: a T-109/01. sz. Fleuren Compost ügy, [2004] EBHT II-127, 54. bekezdés.

⁽⁴⁸⁾ A *Combus*-ítélet, 57. bekezdés.

azt meghirdették. A *Tieliikelaitos* munkavállalóit csak akkor vették fel, ha az üresedés a hierarchia megfelelő szintjén történt, és amennyiben képesítéseik megfeleltek a meghirdetett álláshely kívánalmainak. A *Tieliikelaitos* munkavállalóit az áthelyezés előtt értékelték a munkakörre való alkalmasságuk szempontjából.

- (253) A Bizottság megállapítja, hogy a panaszos nem nyújtott be bizonyítékot azon állítását alátámasztandó, hogy az üres álláshelyek más jelöltek helyett korábbi *Tieliikelaitos*-alkalmazottakkal való betöltése költségesebb a finn kormány számára.
- (254) A Bizottság nézete szerint a rendelkezésére álló valamennyi információ értékelése során semmi sem utalt arra, hogy a finn kormány számára külön terhet jelentett volna *Tieliikelaitos* 116 alkalmazottjának megüresedő közigazgatási beosztásokban történő elhelyezése. A Bizottság különösen megállapítja, hogy a 116 munkavállaló korábban, a közúti szolgálatnál történő foglalkoztatás idején, ugyanolyan foglalkoztatási feltételek mellett dolgozott, mint a finn közigazgatás köztisztviselői. A korábbi köztisztviselők államigazgatásba a rangjuknak és képesítésüknek megfelelő álláshelyek révén történő visszaintegrálásával a finn állam ugyanolyan költségeket vállalt, mint ha ezekre az álláshelyekre másokat vett volna fel.
- (255) Mindezekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a 116 munkavállaló áthelyezése nem jelentett további kiadást a finn állam számára. Ennek megfelelően ez nem minősül állami támogatásnak, és nem jár állami erőforrások áthelyezésével.

6.3.5.2. A külön szolgáltatási projektek finanszírozása

- (256) A felesleges, de megtartott munkavállalókkal kapcsolatos külön projekteket illetően a Közúti Igazgatóság összesen kb. 68 millió EUR-t fizetett ki ezek számára, ideértve a személyzeti költségek finanszírozására szánt 56 millió EUR-t is (vö. 5.5 szakasz).
- (257) A Bizottság elismeri, hogy az adott szolgáltatási projektek célja egyértelműen a vállalkozás létszámfelesleg miatti strukturális hátrányának enyhítése volt.
- (258) A finn hatóságok által adott és a szakértői kimutatásokkal megerősített magyarázatokból kitűnik, hogy a 68 millió EUR összeg állam által történő kifizetése nem jelent túlkompenzálást az adott szolgáltatások elvégzéséért (az utak melletti területek megtisztítása, illetve épületek és kültéri részek helyreállítása). Ellenkezőleg: a szolgáltatási projektek veszteségeket termeltek (vö. 5.5. szakasz).
- (259) A Bizottság mindenestre úgy ítéli meg, hogy ilyen külön szolgáltatási projekt hiányában a vállalkozásnak olyan módon kellett volna díjazást biztosítania a felesleges munkavállalói számára, hogy ezek hozzájáruljanak a vállalkozás bevételeinek növeléséhez. Nincs bizonyíték arra, hogy a finn hatóságok más körülmények között is ki akarták volna szervezni az érintett szolgáltatásokat, és

hogy gazdaságilag a legelőnyösebb megoldás az állam számára az érintett szerződés(ek) *Tieliikelaitos* számára történő odaítélése volt. Ilyen módon az intézkedést állami forrásból kellett finanszírozni.

- (260) Emellett szemben a személyzet közigazgatásba történő áthelyezésével a *Tieliikelaitos* külön szolgáltatási projektekkel kapcsolatos helyzete eltér az Elsőfokú Bíróság által a *Combus*-ügyben említett helyzettől.
- (261) Szemben azzal, ami akkor történik, amikor 116 munkavállalót visszahelyeznek a közigazgatásba, a létszámfelesleg problémáját ezzel az intézkedéssel közvetlenül nem érintették. Inkább arról van szó, hogy az állam kizárólagosan és bármiféle versenypályázat nélkül külön szolgáltatási projekteket bíz a *Tieliikelaitos*-ra, melyeket egyébként nem szerzett volna be, vagy nem ilyen mértékben. Az állam így ezzel egyértelműen torzítja az esélyegyenlőséget a liberalizációs folyamattal érintett piacon. Az intézkedés nem szünteti meg a társaság strukturális hátrányát, inkább lehetővé teszi számára, hogy ennek ellenére fennmaradjon, és önmagában semmilyen ösztönzőt nem tartalmaz a helyzet megszüntetésére.
- (262) A fenti megállapítások és a kapcsolódó ítélkezési gyakorlat – ideértve a *Combus*-ítéletet is – ilyen módon arra engednek következtetni, hogy az érintett intézkedés támogatásnak tekintendő.

6.3.5.3. A személyzeti kiigazítási intézkedések

- (263) A két fent leírt intézkedés mellett a Közúti Igazgatóság saját költségvetéséből 20,1 millió EUR összegű állami támogatást nyújtott a *Tieliikelaitos* számára, annak érdekében, hogy segítse a *Tieliikelaitos* munkavállalóit új munkahely találatában, finanszírozva a kiegészítő oktatásukat és képzésüket, továbbá támogatva az előnyügdíjazásukat.
- (264) A finn hatóságok nem adtak részletes információkat az érintett intézkedésekről. Ahogy azt már fentebb említettük, a *Combus*-ítélet szűken értelmezendő, a Bizottság tehát nem állapíthatja meg, hogy ezek az intézkedések nem eredményezik a *Tieliikelaitos* számára a szelektív versenyelőny biztosítását.

6.3.6. A *Tieliikelaitos* földterület-vásárlásával kapcsolatos adóügyi intézkedés

- (265) Ami azt a tényt illeti, hogy az átmeneti időszakban a *Tieliikelaitos* számára földterületet értékesítő személyek nagyrészt mentesültek a tőkenyeresség-adó alól, a Bizottság megállapítja, hogy a finn hatóságok ténylegesen semmilyen érveléssel nem éltek, mely az említett intézkedés panaszosok szerinti támogatás jellegét vitatta volna. A rendelkezésére álló információk alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a kérdéses intézkedés előnyt jelenthet a *Tieliikelaitos* számára.
- (266) A Bizottság megállapítja, hogy nem a *Tieliikelaitos* volt az érintett adóügyi előnyök közvetlen kedvezményezettje. A

Bizottság emellett megállapítja, hogy nem minden ingatlanértékesítő számára állt rendelkezésre ez az előny – csak azok élhettek vele, akik nem vállalkozásnak, partnerségnek vagy korlátozott felelősségű partnerségnek minősülnek. A *Tieliikelaitos* számára akkor lett volna előnyös az intézkedés, ha a közvetlen kedvezményezettek az előnyöket (részben) átengedik a *Tieliikelaitos*-nak.

(267) Amennyiben a *Tieliikelaitos* számára előny jelentkező volna, ez az intézkedés mindenképpen létező támogatásnak minősül a 659/1999 tanácsi rendelet (EK) 1. cikke b) pontjának v. alpontja alapján: „olyan támogatás, amelyet létező támogatásnak kell tekinteni, mert megállapítható, hogy a hatálybalépése idején nem minősült támogatásnak, és ezt követően – a közös piac fejlődésének eredményeként és anélkül, hogy a tagállam módosította volna – vált támogatássá”, az alábbi okokból:

(268) Ennek hatálybalépésekor nem került sor támogatásra. Amikor a *Tieliikelaitos* jogelődje (a korábbi Közúti Szolgálat „útépítési” részlege) még a finn közigazgatáshoz tartozott, a kérdéses adóügyi előny kedvezményezettje volt. A jövedelmi adóról szóló törvény 49. szakasza (1) bekezdésének (4) pontja szerint valamennyi állami szervet és állami vállalkozást érinti ez az adómentesség.

(269) A Közúti Szolgáltatás azonban az intézkedés hatálybalépésekor nem fejtett ki gazdasági tevékenységet, a következő okokból: alapító okirata értelmében a „Közúti Szolgálat” nem nyújthatott szolgáltatást piaci ellentételezés fejében. Kizárólag csak a közigazgatáson belül működhetett. Vagyis közúttervezési, építési és karbantartási tevékenységeit fenntartott területen folytatta. 1993-ban, a jövedelemadóról szóló törvény hatálybalépésekor a *Tieliikelaitos* a finn közigazgatás része volt, és más piacon nem folytatott tevékenységet. A Bizottság szerint az intézkedés hatálybalépésekor az nem minősült állami támogatásnak, mivel az a vállalkozásokra az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében nem vonatkozott.

(270) A közös piac fejlődéséből adódó későbbi támogatás A Közúti Szolgálat „építési részlege” 2001-től, immár *Tieliikelaitos* néven a piacon is kínálhatta szolgáltatásait, a finn közúti szolgáltatási piac ezen határozat tárgyát képező reformjának köszönhetően. A finn kormány azon határozata, hogy liberalizálja a közúti szolgáltatásnyújtást, egy jelentősebb liberalizációs mozgalom része volt, mely más EU és EGT tagállamokat is arra ösztönzött, hogy ezt követően egymás után nyissák meg piacaikat a közúti szolgáltatásokat kínáló államok előtt (utoljára Norvégia volt ilyen). Ma számos vállalkozás kínál EU- és EGT-szerte szolgáltatásokat az útkarbantartás és az útépítés területén ⁽⁵³⁾.

(271) A reformok két irányban vitték tovább a piacot: egyrészt beléptek a piacra a korábbi kormányzati szervek, másrészt a verseny előtt nyitva álló piac teljes mérete jelentősen nőtt (pl. a Finnország által végrehajtott liberalizáció eredményeként a verseny előtt nyitva álló piac mérete több mint 400 millió EUR-val nőtt).

(272) A Bizottság e fejleményekre tekintettel megállapítja, hogy a *Tieliikelaitos* 2001-től gazdasági tevékenységet folytat,

vagyis közúti szolgáltatásokat kínál fizetés ellenében, és ilyen módon az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül. A közös piac fejlődésének köszönhetően az az intézkedés, mely bevezetésekor nem volt állami támogatás, ilyen módon állami támogatássá vált.

(273) *Támogatás, a tagállam által történő módosítás nélkül.* Mindaddig, amíg a jövedelemadóról szóló törvény 49. szakasza (1) bekezdésének (4) pontját alkalmazták a *Tieliikelaitos*-ra (2005. január 1-ig), azt 1993-tól kezdve változatlan módon alkalmazták, egészen a jövedelemadóról szóló törvény hatálybalépéséig.

6.3.7. A csődtörvény alkalmazhatóságának hiánya

(274) A Bizottság megítélése szerint a csődtörvény alkalmazhatóságának hiánya előnyt jelent a *Tieliikelaitos* számára.

(275) A Bizottság hivatkozik az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló közleményére, melyben a 2.1.3. pontban leszögezi: „A Bizottság kezességvállalás formájában nyújtott támogatásnak tekinti az azon vállalkozások által szerzett kedvezőbb finanszírozási feltételeket is, amely vállalkozások jogi formája kizárja a csőd vagy egyéb fizetéseképtelenségi eljárás lehetőségét, vagy biztosítja a kifejezetten állami kezességvállalást ⁽⁵⁴⁾ vagy a veszteségeknek az állam általi fedezését.” ⁽⁵⁵⁾

(276) A finn hatóságok elismerik a tényt, hogy az a tény, hogy a *Tieliikelaitos* a csődtörvény értelmében nem mehet csődbe, elvileg akadály lehet, mivel a *Tieliikelaitos* finanszírozási kiadásai csökkenthetők a hitelnyújtó kockázatai csökkenésével. A *Tieliikelaitos* azonban megalakulását követően nem vett fel kölcsönt a pénzpiacokon. Ezért a finn hatóságok szerint a *Tieliikelaitos* nem juthatott versenyelőnyhöz a magán versenytársakkal összehasonlításban a csődtörvény alkalmazhatóságának hiánya miatt.

(277) Ami a *Tieliikelaitos* jövőbeli kölcsönfelvételeit illeti, a Bizottság nem ért egyet azzal, hogy a *Tieliikelaitos* által felvett kölcsönök tekintetében a garanciadíj megléte kiküszöbölne a támogatás jelenlétét, mivel a piaci ár korlátlan garanciaként nem számszerűsíthető, egyszerűen azért, mert ilyen garanciát egyetlen piaci szereplő sem nyújtana.

(278) A *Tieliikelaitos* emellett folyamatosan rendel szolgáltatásokat és nyersanyagokat külső szolgáltatóktól, mellyel a *Tieliikelaitos* az említett külső szereplők adósává válik.

⁽⁵³⁾ A finn piacon is működő, fontosabb uniós vállalkozásokra a határozat teljes szövegében történik hivatkozás.

⁽⁵⁴⁾ Hivatalos Lap C 71., 2000.3.11., 14–18. o.

⁽⁵⁵⁾ Lásd az eljárás megindítására vonatkozó határozat (103) bekezdését.

Figyelemmel a csódtörvény *Tieliikelaitos*-ra való alkalmazhatóságának hiányára a Bizottság szerint nem kizárt, hogy a *Tieliikelaitos* előtt kedvezőbb fizetési feltételek állnak nyitva, mint amire egyébként lehetőség lett volna. Mivel az állam felel a *Tieliikelaitos* által beszállítói tekintetében adott esetben elkövetett mulasztásokért, és ezért a garanciáért nem kap ellentételezést, az intézkedést „állami forrásokból finanszírozzák”.

- (279) A Bizottság mindenesetre egyetért a finn hatóságokkal abban, hogy ez az intézkedés a 659/1999/EK tanácsi rendelet 1. cikkének b) pontja értelmében megfelel a „létező támogatás” meghatározásának, „mivel megállapítható, hogy meghozatalakor nem minősült támogatásnak”. Az érintett gazdasági szervezetre⁽⁵⁶⁾ valóban nem vonatkozik a csódtörvény, a közúti szolgáltatási szektor finnországi liberalizációját megelőző időszakban sem. A fenti 267 és ezt követő preambulumbekzdésekben megállapítottakra hivatkozva az intézkedés bevezetésekor nem volt állami támogatás, és a közös piac fejlődése miatt vált állami támogatássá.

6.3.8. A társasági jövedelemadó tekintetében alkalmazott eljárások sajátosságai

- (280) A Bizottság megítélése szerint a társasági jövedelemadó alóli folyamatos, tényleges mentesség előnyt jelent a *Tieliikelaitos* számára.⁽⁵⁷⁾
- (281) A Bizottság megítélése szerint a társasági jövedelemadó alóli ilyen mentesség állami támogatásnak minősül. Ezt sem az adórendszer jellege, sem gazdasága nem indokolja.
- (282) Az állami támogatási elem meghatározásakor a finn hatóságok azzal érveltek, hogy bár a *Tieliikelaitos* nem fizet jövedelemadót az államnak az általa realizált nyereség után, ezt figyelembe veszik az állam részére a *Tieliikelaitos* által jóváírandó nyereséggel kapcsolatos éves döntések meghozatalakor, vagyis a vállalkozás által a nyereségből jóváírt összeg közel van ahhoz, amit a versenytárs vállalkozások társasági jövedelemadó és osztalék címén kifizetnek.
- (283) A Bizottság nézete szerint a finn hatóságok ezen érve egybemosza az állam mint adóhatóság és az állam mint a vállalkozások tulajdonosa szerepét. A Bizottság szerint az állami támogatás ellenőrzésekor fontos, hogy egyértelműen elhatároljuk ezt a két szerepet, az ítélkezési gyakorlattal⁽⁵⁸⁾ összhangban. A Bizottságnak egyrészt meg kell győződnie arról, hogy az állam adóhatóságként valamennyi vállalkozással egyformán járt-e el, másfelől pedig arról, hogy az állam a vállalkozások tulajdonosaként magánbefektetőként viselkedik-e, pl. az osztalékfizetésre vonatkozó döntések meghozatalakor.

⁽⁵⁶⁾ A *Tieliikelaitos* és elődje, a Közúti Szolgálat.

⁽⁵⁷⁾ Az elsősorban más állami intézmények szükségleteinek kielégítése érdekében működő állami vállalkozások az adó megfizetésére nem kötelezettek.

⁽⁵⁸⁾ Lásd a T-228/99. és T-233/99. sz. Westdeutsche Landesbank Girozentrale és Land Nordrhein-Westfalen kontra Bizottság egyesített ügyek 317. bekezdését [2003] EBHT II-00435. Lásd még az EDF-ről szóló, 2003. december 16-i bizottsági határozat 97. bekezdését (HL L 49., 2005.2.22., 9. o.) és a Dánia intézkedéseiről a TV2/DANMARK javára tárgyú, 2004. május 19-i bizottsági határozat (HL L 85., 2006.3.23., 1. o.).

- (284) A Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy annak biztosítása érdekében, hogy a *Tieliikelaitos* versenytársaihoz képest nem élvez kedvezőbb üzleti feltételeket, szükséges a vállalkozásra a szokásos adózási szabályokat alkalmazni.

- (285) A Bizottság megállapítja, hogy a társasági jövedelemadó alóli mentesség a 659/1999/EK tanácsi rendelet 1. cikkének b) pontja értelmében megfelel a „létező támogatás” meghatározásának, „mivel megállapítható, hogy meghozatalakor nem minősült támogatásnak”. Való igaz, hogy az érintett gazdasági szervezetre sohasem vonatkoztak a szokásos társasági jövedelemadó-szabályok. A fenti 267 és ezt követő preambulumbekzdésekben megállapítottakra hivatkozva az intézkedés bevezetésekor nem volt állami támogatás, és a közös piac fejlődése miatt vált állami támogatássá.

6.4. A tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt hatás

- (286) A bevett ítélkezési gyakorlat szerint „amikor egy vállalkozás olyan ágazatban tevékenykedik, melyben több tagállam gyártói is jelen vannak, a vállalkozás számára a hatóságok részéről juttatott bármiféle támogatás érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet és torzíthatja a versenyt, mivel folyamatos piaci jelenléte miatt más tagállambeli versenytársakat visszatarthat attól, hogy növeljék piaci részesedésüket, ugyanakkor pedig csökkenteni esélyeiket arra, hogy növeljék exportjukat az említett tagállam felé”⁽⁵⁹⁾.
- (287) A Bizottság ebben az esetben megállapítja, hogy a piac egyes tagállamokban a közúti infrastruktúra karbantartása céljából történt megnyitásának mértéke elegendő volt ahhoz, hogy egynél több tagállamban aktív nemzetközi csoportok jelenjenek meg. Maga a *Tieliikelaitos* is létrehozott 2004-ben egy észtsországi leányvállalatot, és ilyen módon Finnországon kívül is terjeszkedni kezdett. A *Tieliikelaitos* továbbá jelenleg egy svédországi közös vállalkozás részese. Egyértelmű tehát, hogy a *Tieliikelaitos* „olyan ágazatban tevékenykedik, melyben több tagállam gyártói is jelen vannak”. Ilyen módon megállapítható, hogy a *Tieliikelaitos* számára állami finanszírozással nyújtott szelektív előny állami támogatásnak minősül, mely az EK 87. cikke (1) bekezdésében megfogalmazott elvi tilalom hatálya alá tartozik.

6.5. Az állami támogatás jelenlétére vonatkozó következtetés

- (288) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a „Kompszolgáltatás nyújtására vonatkozó tárgyalásos szerződések” és a „Személyzet áthelyezése közigazgatási szervezeti egységekhez” elnevezésű intézkedések az EK 87. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek állami támogatásnak, mivel nem jelentenek gazdasági előnyt a *Tieliikelaitos* számára.

⁽⁵⁹⁾ A C-305/89. sz. Olasz Köztársaság kontra Bizottság ügyben 1991. március 21-én hozott ítélet, EBHT 1991, I-01603.

(289) A fentiekben azonban a következő kifejezésekkel leírt intézkedés: „kedvezményes állami kölcsön nyújtása”, „tárgyalásos szerződések odaítélése közötti szolgáltatások terén”, „külön szolgáltatási projektek finanszírozása”, „személyzeti kiigazítási intézkedések”, „a csődtörvény alkalmazhatóságának hiánya”, „a szokásos társasági jövedelemadóról szóló törvény alkalmazhatóságának hiánya”, illetve „a *Tieliikelaitos* által történő földvásárlással kapcsolatos adóügyi intézkedés” állami támogatásnak minősül, mely az EK 87. cikke (1) bekezdésében megfogalmazott elvi tilalom hatálya alá tartozik. A földterülettel és a kavicskitermelő-helyekkel kapcsolatban is lehet szó támogatásról.

7. A TÁMOGATÁS KÖZÖS PIACCAL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

(290) A Bizottság ugyanazon okokból, melyek miatt nem nyilváníthatja a *Tieliikelaitos* javára nyújtott intézkedéscsomagot „nem támogatás”-nak az *Altmark*-ítéletben kialakított kritériumok alapján (vö. 6.1. fejezet), szintén nem állapíthatja meg egyértelműen, hogy a csomagon az állami támogatási elemeket tartalmazó intézkedések közül melyek egyeztethetők össze a közös piaccal az EK-Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése szerint. Összhangban a közszolgáltatással járó ellentételezés⁽⁶⁰⁾ formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabállyal a Bizottság nem nyilváníthatja a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése alapján a közös piaccal összeegyeztethetőnek az olyan támogatást, mely nem egyértelműen szükséges a kijelölt feladatok elvégzéséhez és ezzel nem egyértelműen arányos.

(291) Mivel a kérdéses támogatáscsomag megvizsgálására más külön jogalap nincs, a Bizottságnak azt kellett megvizsgálnia, hogy a *Tieliikelaitos* számára nyújtott támogatás összeegyeztethető-e a közös piaccal az EK 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján, mely szerint a közös piaccal összeegyeztethető „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”.

(292) Annak érdekében, hogy egy támogatási intézkedés az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető legyen a közös piaccal, a támogatásnak az alábbi kritériumokat kell teljesítenie:

- a támogatás olyan projektet támogat vagy mozdít elő, mely a Közösség egészének érdekében áll,
- a támogatás ezen eredmény eléréséhez szükséges, mivel az ez által előmozdítani kívánt célkitűzés enélkül nem valósítható meg, és a támogatás időtartamának, intenzitásának és alkalmazási körének arányosnak kell lennie a kívánt eredmény fontosságához képest,
- az ilyen módon közvetlenül a támogatási intézkedésnek tulajdonítható kedvező hatásokat tehát ki kell

egyensúlyozni a támogatás által a tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt kedvezőtlen hatásokkal szemben, hogy megállapítható legyen, hogy a támogatás nem érinti kedvezőtlenül a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben.

(293) Az idevágó intézkedések e kritériumokhoz képest történő értékelése során a Bizottság megkülönböztetést tesz a fentebb a két csoporton belül azonosított különféle állami támogatási intézkedések között.

- Meglévő támogatási intézkedések (a csődtörvény alkalmazhatóságának a hiányával, a szokásos társasági jövedelemadó alkalmazhatóságának a hiányával, illetve a *Tieliikelaitos* földterület-vásárlásaival kapcsolatos adóügyi intézkedésekkel kapcsolatos előnyök).
- Az elsősorban az átmeneti időszakhoz kötődő új támogatási intézkedések (az állami kölcsönrel kapcsolatos előnyök, a közúti ágazatra vonatkozó tárgyalásos szerződések, a külön szolgáltatási projektek, a személyzeti kiigazítási intézkedések, a földterülettel és a kavicskitermelő-helyekkel kapcsolatos lehetséges támogatás).

7.1. A létező támogatási intézkedések összeegyeztethetősége

(294) A Bizottság megjegyzi, hogy a külön társasági jövedelemadó-rendelkezések, továbbá a csődtörvény alkalmazhatóságának hiánya a *Tieliikelaitos* mint állami vállalkozás jogi státusából adódó intézkedések. Ugyanez igaz a *Tieliikelaitos* által történő földterület-vásárlással kapcsolatos adóügyi intézkedésekre is.

(295) Emellett ezek az intézkedések nem kapcsolódnak sem a finn piac közútépítés, közúttervezés, közútkarbantartás előtt történő megnyitáshoz, sem pedig más gazdasági tevékenységek kialakításához. A Bizottság rendelkezésére álló információk alapján az intézkedéseknek az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján történő összeegyeztethetősége tehát nem állapítható meg.

(296) A Bizottság szerint az úgynevezett nyereség-jóváírási mechanizmus és garanciadíj-mechanizmus nem garantálja, hogy a csődtörvény és a társasági jövedelemadóról szóló törvény alkalmazhatóságának hiányával kapcsolatos előnyöket teljesen kiküszöbölték (lásd: 6.2. fejezet).

(297) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy az olyan rendelkezéseket, melyek keretében kereskedelmi tevékenységet folytató szervezetek javára korlátlan állami garanciát biztosítanak, mindig is összeegyeztethetetlennek tekintették az EK-Szerződés⁽⁶¹⁾ állami támogatási szabályaival.

⁽⁶¹⁾ Lásd: a Franciaország részéről az EDF-nek és a villamosenergia- és gázipari szektornak nyújtott állami támogatásokról szóló határozat (HL L 49., 2005.2.22., 9. o.). Lásd még: E8/2005 az RTVE spanyol országos közszolgálati adó (HL C 239., 2006.10.4., 17. o.); E50/2001 – A CDC által leányvállalatának, a CDC Ixis-nek nyújtott garancia (HL C 154., 2003.7.2., 13. o.); E10/2000 – Állami garanciák németországi állami bankoknak (Anstaltslast und Gewährträgerhaftung) – HL C 150., 2002.6.22., 7. o.).

⁽⁶⁰⁾ HL C 297./4., 2005.11.29., 4–7. o.

(298) A Bizottság ebből következően azt állapítja meg, hogy a szokásos társasági jövedelemadó-szabályoktól és a csődtörvénytől való eltérés fenntartása összeegyeztethetetlen a közös piaccal.

(299) A Bizottság e tekintetben üdvözli a finn kormány kötelezettségvállalását, mely szerint az a *Tieliikelaitos*-t kormányzati tulajdonban lévő, korlátolt felelősségű társaságként szervezi újjá 2008. március 1-től. A Bizottság egyetért ezzel a határidővel, mivel ez ésszerű határidőnek tűnik egy ilyen eljárás lefolytatására, figyelemmel a kérdési bonyolultságára.

(300) A Bizottság végül tudomásul veszi, hogy a létező támogatásnak a *Tieliikelaitos* földterület-vásárlással kapcsolatos adóügyi intézkedéseket magában foglaló részét 2004-ben hatályon kívül helyezték.

7.2. Az új támogatási intézkedések összeegyeztethetősége

(301) Ebben a szakaszban a kedvezményes állami kölcsön nyújtása, a külön szolgáltatási projektek, a tárgyalásos szerződések odaítélése és a személyzeti kiigazítási intézkedések finanszírozása formájában nyújtott támogatást, továbbá a földterülettel és a kavicskitermelő-helyekkel kapcsolatos lehetséges támogatást tárgyaljuk.

(302) A Bizottság előzetes megfigyelés alapján megjegyzi, hogy a finn hatóságok beadványa alapján egyértelmű, hogy a kérdéses támogatás, mely alapvetően átmeneti jellegű volt, láthatóan nem érintette kedvezőtlenül a *Tieliikelaitos* működésével érintett piacok versenyhelyzetét. A finn hatóságok által benyújtott és a fenti 5.10. szakaszban leírt információk alapján inkább az derül ki, hogy az érintett tevékenységet illetően a verseny jelentős mértékben fokozódott az átmeneti időszakban, továbbá hogy a *Tieliikelaitos*-ra jelenleg jelentős versenynyomást gyakorolnak. A panaszosok által benyújtott bizonyítékok nem ellentétesek ezzel a következtetéssel.

(303) Ami a *Tieliikelaitos* rendszeres közúti karbantartás területén meglévő állítólagosan magas piaci részesedését illeti (lásd fentebb, 5.10. szakasz), a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a panaszos által közölt számadatot megfelelő gazdasági kontextusba helyezve nem állapítható meg, hogy a verseny nem működne jól az érintett piacon. Ez különösen így van akkor, amikor figyelembe vesszük, a benyújtott ajánlatok nagy számát, az ügyfelek változásait, illetve a 2006-ban közzétett pályázati felhívások eredményét.⁽⁶²⁾

(304) A Bizottság megállapítja e tekintetben, hogy maguk a panaszosok is azt állítják, hogy finn leányvállalataik útján a külföldi piaci szereplők már a 2001 és 2004 közötti átmeneti időszakban is aktívak voltak a finn infrastruktúrális piacon, ideértve a svéd Skanska AB-t és a NCC AB-t.

Emellett külföldi vállalkozások voltak versenyben a Muurla és Lohja közötti autópálya megépítésére vonatkozó, 630 millió EUR összegű szerződés elnyeréséért; az észtt vállalkozások többek között finn karbantartási szerződésekért versenyeztek.⁽⁶³⁾

(305) A közúti karbantartási szolgáltatások árának alakulása (vö. 5.10. szakasz) a finn adófizetők és a gazdaság egészének javára szolgált. A finn hatóságok ezt illetően meggyőző bizonyítékkal szolgáltak, és ezt a panaszosok sem kifogásolták.

(306) A Bizottság tehát arra a következtetésre jut, hogy az átmeneti időszakkal kapcsolatos támogatási intézkedések a jelek szerint nem érintették a versenyt és a kereskedelmet a közös érdekekkel ellentétes mértékben. A támogatás szükségességét és arányosságát ezzel kapcsolatban kell értékelni, a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja alapján szükséges általános egyensúly igényéhez mérten.

7.2.1. A projekt a Közösség egészségének érdekében áll

(307) A finn hatóságok által említett közös érdek a finn közúti szolgáltatási piac verseny előtt történő eredményes megnyitása, ezzel együtt pedig a Közúti Szolgálat „útépítési” részlege (a *Tieliikelaitos* jogelődje) által képviselt gazdasági lehetőség megőrzése, és annak lehetővé tétele, hogy ez utóbbi versenyképes vállalkozássá alakuljon, elkerülve ugyanakkor a meglévő munkavállalók kényszerintézkedésként történő elbocsátását, legalább az átmeneti időszakban.

(308) A Bizottság megítélése szerint egy ilyen projekt valóban a Közösség közös érdekét szolgálhatja.

(309) Amint azt a finn hatóságok helyesen említették, a zárt nemzeti piacok európai szintű verseny előtt történő megnyitása kedvező fejleménynek tekinthető, és a Közösség fontos politikai célkitűzése.⁽⁶⁴⁾

(310) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a közúti szolgáltatási piac liberalizálása és a *Tieliikelaitos* gazdasági eszközeinek megőrzése egymáshoz szorosan kapcsolódik. Először is megállapítja, hogy a liberalizációval kapcsolatos jogszabályok közvetlenül kapcsolódnak egy olyan rendelkezés elfogadásához, mely garantálja, hogy a *Tieliikelaitos* nem bocsáthatja el munkavállalóit – habár abban az időben a vállalkozás számára komoly problémát jelentett a létszámfelesleg. Másodsorban, amint az a piac alakulásából is kitűnik, a *Tieliikelaitos* előtt tág tere nyílt annak, hogy fontos szerepet játsszon a versenyző piacon, és olyan közúti szolgáltatásokat kínáljon, melyek megfelelően teljesítik különféle ügyfelek elvárásait, úgy az ár, mint a minőség tekintetében.

⁽⁶³⁾ A panaszosok 2006. júniusi beadványának 80. bekezdése.

⁽⁶⁴⁾ Lásd még többek között: XXX. versenypolitikai jelentés (2000), 128. o.; a lisszaboni Európai Tanács, 2000. március 23–24., elnökségi következtetések, SN 100/00; közlemény a tavaszi Európai Tanácsnak, COM(2005) 24, 21. o., Brüsszel, 2005. február 2.; Zöld könyv a közérdekű szolgáltatásokról, COM(2003) 270 végleges, 5. bekezdés, Brüsszel, 2003. május 21.

⁽⁶²⁾ Lásd az 5.10. pontot.

(311) A vizsgált állami támogatással kapcsolatos csomag, mely a *Tieliikelaitos*-t mentesíti azokról az extra személyzeti költségektől, melyeket az adott szolgáltatások közigazgatáshoz való tartozásának (házon belüli szolgáltatások) idejéből örökölt kötelezettségek miatt viselnie kellett, lehetővé tenné a társaság számára, hogy szabadon működjön a liberalizált piacon, és megtegye a szükséges kiigazításokat annak érdekében, hogy reagáljon a piaci és más olyan technológiai fejleményekre, melyek a társaság életképességét hosszú távon érintik.

(312) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a panaszosok érdemben nem kifogásolják a finn hatóságok érvelését, mely szerint a piac verseny előtt történő megnyitása a Közösség közös érdeke. Emellett azt sem állítják, hogy nem volt kapcsolat a piacnyitás és a *Tieliikelaitos* alkalmazottainak megtartása között. Lényegében azt állítják, hogy a kívánt eredményeket a támogatás nélkül is el lehetett volna érni.

7.2.2. A támogatási intézkedések szükségessége és arányossága, a versenyre és a kereskedelemre a közös érdekekkel ellentétes mértékben gyakorolt hatás hiánya

(313) Annak megvizsgálása érdekében, hogy az alkalmazandó támogatási intézkedések szükségesek és arányosak-e a fent említett közös érdekű célkitűzéshez mérten, először is megkülönböztetést kell tenni az egyes támogatási intézkedések között.

7.2.2.1. Földterületek és kavicskitermelő-helyek

(314) A jelen határozat 6.3.2. szakaszában megállapítottak szerint a finn kormány által a *Tieliikelaitos*-nak nyújtott állami támogatásról lehet szó a földterületek és a kavicskitermelő-helyek vonatkozásában.

(315) A Bizottság elismeri, hogy amennyiben a finn hatóságok meg kívánták nyitni a közúti és a kompszolgáltatásokat a verseny előtt, a *Tieliikelaitos*-t külön szervezetté kellett alakítania, és vagy a feladatai ellátásához szükséges eszközöket vagy az ilyen eszközök megvásárlásához szükséges tőkét kellett a rendelkezésére bocsátania. Esetünkben tehát, figyelembe véve a finn hatóságok által a közúti szolgáltatások verseny előtt történő megnyitásával kapcsolatban elindított folyamatokat, a földterülettel és a kavicskitermelő-helyekkel kapcsolatos lehetséges támogatás arányos intézkedésnek tekinthető.

(316) A Bizottság megállapítja, hogy amennyiben a földterülettel és a kavicskitermelő-helyekkel kapcsolatban felmerül az állami támogatás lehetősége, ez az állami támogatás szükséges és arányos.

7.2.2.2. A személyzeti kiigazítási intézkedések

(317) A fenti 5.5. szakaszban leírt különféle személyzeti kiigazítási intézkedések a *Tieliikelaitos* munkavállalóit a társaságtól való távozásra ösztönözték. Az ilyen intézkedések egyértelműen szükségesek voltak a kívánt célkitűzés eléréséhez, figyelemmel a *Tieliikelaitos* létszámfeleslegére, amit a panaszosok sem vitattak. Ezek az intézkedések nyilvánvalóan arányosak is voltak, hiszen az állam e

kiadásoknak csak 50 %-át finanszírozta (20,1 millió EUR-t finanszírozott az állam, 20 millió EUR-t a vállalkozás). Mivel hatásuk nagymértékben függött attól, hogy az adott munkavállalók megragadják-e az alkalmat a vállalkozástól való távozásra, elégtelenek voltak a *Tieliikelaitos* létszámfeleslegével járó jelentős költségek kompenzálására.

7.2.2.3. A külön szolgáltatási projektek finanszírozása

(318) Amint azt a fentiekben leírtuk, a külön szolgáltatási projektek a *Tieliikelaitos* létszámfeleslegének problémáját részben kezelni kívánó tevékenységek voltak. Ilyen projektek hiányában nyilvánvaló, hogy mivel a személyzeti kiigazítási intézkedések csak részben oldhatták meg a létszámfelesleg kérdését, a *Tieliikelaitos*-nak vagy ideiglenesen munka nélkül kellett volna megtartania a megmaradó alkalmazottakat, vagy őket karbantartási szerződések teljesítésére kellett volna kirendelnie. Mindkét lehetőség károsan hatott volna a közös érdek ezen intézkedéssel elérni kívánt célkitűzésére. Az érintett alkalmazottak inaktíválásával a liberalizációt megelőző időszakban felgyűlt humán tőkét pazarolták volna el, egyedi készségek és know-how tekintetében. Amennyiben a munkavállalókat karbantartási szerződések teljesítéséhez rendelik ki, a *Tieliikelaitos* nem lett volna képes arra, hogy munkamódszerét fokozatosan a közúti szolgáltatások költséghatékony módon történő ellátásához igazítsa. A Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy a külön szolgáltatási projekt állami támogatásból történő finanszírozása teljesíti a támogatás közös érdek alapján történő szükségességének feltételét.

(319) Az intézkedés arányosságát illetően a Bizottság szerint a külön szolgáltatási projektek tekintetében végzett munkánál nem merült fel túlkompensálás. Ezt illetően a finn hatóságok meggyőző bizonyítékkal szolgáltak (lásd a fenti 5.5. szakaszt).

7.2.2.4. Tárgyalásos közúti szolgáltatási szerződések odaítélése

(320) Természetesen korlátozták a külön szolgáltatási projektek útján elvégezhető munka mennyiségét, és ez a korlátozás az állam ilyen szolgáltatásokkal kapcsolatos tényleges igényétől függött. A Bizottság a finn hatóságok által benyújtott különféle adatok alapján arra a következtetésre jut, hogy a külön szolgáltatási projekt a *Tieliikelaitos* létszámfelesleg miatti költségeinek csak egy részét emésztette fel. Amint azt már fentebb az 5.3. fejezetben is említettük, a *Tieliikelaitos* az átmeneti időszakban az optimálisnál átlagosan még mindig 100-zal több munkavállalóval rendelkezett, a személyzeti kiigazítási intézkedések és a külön szolgáltatási projektek ellenére.

(321) A fent a külön szolgáltatási projektekkel kapcsolatban megállapított ugyanezen okokból nem állt a *Tieliikelaitos* közös érdekében, hogy a felesleges munkavállalók inaktívak maradjanak. Amennyiben a *Tieliikelaitos* valóban igazodni kívánt a versenyző piachoz, létfontosságú volt, hogy ne jelentsenek számára túlzott terhet a pályázati eljárás útján odaítélt szerződések, melyeken ajánlatot tett, figyelemmel a feleslegessé vált munkavállalókra. Ezért a kapcsolódó pénzügyi terhet tárgyalásos szerződések útján kompenzálták.

(322) Ami a tárgyalásos szerződéseket illeti, ezek létezése a liberalizáció folyamatának Finnország által elképzelt fokozatos jellegéhez kapcsolódott. Ezek a szerződések az időszak kezdetén a *Tieliikelaitos* tevékenységének nagy részét képviselték, majd ezt követően arányuk visszaesett. Ráadásul a vállalkozás által a létszámfelesleg miatt viselt többletköltségek eredményeként pénzügyi helyzete is súlyosan romlott volna.

(323) A fenti megfontolások alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a tárgyalásos szerződésekhez kapcsolódó támogatási mechanizmus szükséges volt.

(324) Ami az arányosság feltételét illeti, eljárást szerveztek a túlkompensáció kockázatának korlátozása érdekében. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a fenti 5.3. szakasz elején leírt éves költségvetés-kiigazítási eljárás e tekintetben helyénvaló volt.

7.2.2.5. Kedvezményes kölcsön és általános következtetések a szükségességről és az arányosságról

(325) Ami végül a *Tieliikelaitos* számára nyújtott kedvezményes kölcsönt illeti, a Bizottság megállapítja elsősorban, hogy ez a vállalkozás számára nettó 7,2 millió EUR előnyt hoz, vagyis a *Tieliikelaitos* számára nyújtott támogatás teljes összegének kb. 8 %-át.

(326) Ha ezt az összeget a fent említett támogatási intézkedések jelentette összeghez adjuk, akkor megállapítható, hogy a *Tieliikelaitos* az államtól közvetlenül vagy közvetetten 92,8 millió EUR összeghez⁽⁶⁵⁾ jutott. Ez nyilvánvaló módon nem jelentett kompenzációt a *Tieliikelaitos* strukturális hátrányáért, melyet 157 millió EUR-ra⁽⁶⁶⁾ becsültek. A *Tieliikelaitos* maga saját forrásaiból is jelentősen hozzájárult a liberalizációt megelőző időből örökölt létszámproblémájának megoldásához. E tekintetben különösen említést kell tennünk a *Tieliikelaitos* által a végkielégítési csomagok finanszírozására elkülönített 20 millió EUR-ról.⁽⁶⁷⁾

(327) A *Tieliikelaitos* pénzügyi beszámolója alapján egyértelmű, hogy a vállalkozás számára nehézséget jelentett volna, ha saját forrásaiból még nagyobb mértékben hozzá kell járulnia a személyzeti kiigazítási intézkedésekhez. A *Tieliikelaitos* működési nyereség/forgalom aránya az átmeneti időszakban alacsony, mindössze 2,4 % volt, míg

versenytársai hasonló átlagos mutatója 4,5 %⁽⁶⁸⁾. Mivel a létszámcsökkentési intézkedések nem zárultak le az átmeneti időszakban, ez a mutató tovább romlott 2005-ben (1,6 %). A vállalkozásnak 2005-ben állami támogatás nélkül kellett viselnie az azzal járó költségeket, hogy alkalmazottai létszámát több mint 400 fővel csökkentette. A működési nyereség mutatója 2006-ban ismét javult (2,2 %), és ez a tendencia folytatódik⁽⁶⁹⁾. A jelek szerint tehát a *Tieliikelaitos* által a strukturális hátrány megszüntetése érdekében vállalt szerep kedvezőtlenül hatott a vállalkozás jövedelmezőségére és ezzel együtt versenyhelyzetére is.

(328) Emellett emlékeztetni kell arra, hogy a támogatási intézkedés-csomag láthatólag tartósan nem hatott a versenystruktúrájára (vö. 5.10. szakasz).

(329) A Bizottság e tekintetben megállapítja, hogy a finn hatóságok olyan módon tervezték meg a *Tieliikelaitos*-nak címzett támogatási csomagot, hogy korlátozzák a verseny lehetséges torzulását. Ez különösen igaz a *Tieliikelaitos* nyitó mérlegének szerkezete tekintetében választott megközelítésre (a pénzügyi eszközöket egészében nem tőke gyanánt viszik be a könyvelésbe), mellyel az ágazaton belül a magánvállalkozások mérlegével kívánták azt összehangolni. Ez kapcsolódik továbbá a tárgyalásos és a pályázati eljárás útján odaitélt szerződések haszonkulcsa közötti különbségeknek lehetőség szerint a minimumra szorítására vonatkozó erőfeszítésekre is, mely többek között az éves költségvetési kiigazítási eljárás útján érhető el.

(330) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a Közúti Igazgatóság számos intézkedést tett annak érdekében, hogy megkönnyítse az új piaci szereplők piacra lépését. A például a pályázati dokumentáció bonyolultsága miatt a piacra való belépést illetően fennálló esetleges akadályok mérséklése érdekében a Közúti Igazgatóság eligazításokat szervezett a vállalkozóknak, és közbeszerzési programokat és pályázati szabályokat készített, lehetőség szerint bevonva minden érdekelt felet. A Közúti Igazgatóság közbeszerzési stratégiáját az ágazat érdekeltjeinek pl. azzal kapcsolatos véleményét figyelembe véve készítették, hogy milyen volumenűek legyenek a karbantartási szerződések. Az új piaci szereplők belépésére ösztönzőleg hatott az ajánlati díjazás is (ajánlatonként 5 000 EUR), melyet a Közúti Igazgatóság által megállapított minimumkövetelményeket teljesítő ajánlatok esetében fizettek ki⁽⁷⁰⁾.

(331) A Kereskedelmi és Ipari Minisztérium 2006-ban befigyaszította a *Tieliikelaitos* és több város önkormányzata között olyan közös vállalkozások létrehozásáról folyó tárgyalásokat, melyek keretében a városok műszaki szolgáltatási egységeit és a *Tieliikelaitos* helyi szolgáltatási

⁽⁶⁵⁾ Ideértendő 7,2 millió EUR támogatási összetevő kedvezményes kölcsönből, 9,5 millió EUR támogatási összetevő a megtárgyalt szerződésekkel kapcsolatban, a külön szolgáltatási projektekkel kapcsolatos személyzeti kiadások finanszírozására szánt 56 millió EUR, továbbá a személyzeti kiigazítási intézkedések finanszírozására szánt 20,1 millió EUR.

⁽⁶⁶⁾ Ez az összeg csak kiegészítő személyzeti költségeket tartalmaz. A földterületnek az átmeneti időszakban történő használatára vonatkozó korlátozások miatt kieső jövedelmeket illetően a Bizottság csak valós költségeket vesz figyelembe; emellett ebben az esetben nagy a valószínűsége annak, hogy a vállalkozás hamar visszaszerzi a kieső jövedelmet. Az úgynevezett közszolgáltatási kötelezettség költségei csak a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése értelmében relevánsak. Ezeket csak akkor kellett volna megvizsgálni, ha a támogatási csomag egészét nem hagyják jóvá a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján.

⁽⁶⁷⁾ Lásd fent a 5.5. pontot.

⁽⁶⁸⁾ E számadatok alapjául a finn hatóságok által benyújtott éves beszámolókból származó adatok szolgálnak (a *Tieliikelaitos*, a YIT-Yhtimä Oy, a Lemminkäinen Oy, a Skanska Oy, az NCC Finland Oy, a Palmberg Group, az Oy VR-Rata Ab éves beszámolóiból származó adatok).

⁽⁶⁹⁾ Az adatok a *Tieliikelaitos* nyilvánosan hozzáférhető éves beszámolóiból származnak.

⁽⁷⁰⁾ A Parlamentnek címzett, 2005. évi kormányjelentés a közúti szolgáltatás reformjáról.

egységeit kombinálták volna. A minisztérium előírta, hogy a tervezett közös vállalkozást megvalósítani kívánó városok nyílt versenyeljárás ⁽⁷¹⁾ keretében válasszanak partnert.

- (332) A Bizottság elutasítja a panaszosok azon állítását, mely szerint a *Tieliikelaitos* ragadozó árképzési gyakorlattal élt az átmeneti időszakban vagy 2005-ben. A finn hatóságok által benyújtott információk szerint a *Tieliikelaitos* kedvező haszonkulccsal zárta az általa pályázati eljárás keretében elnyert szerződések teljesítését. A Bizottság megállapítja, hogy a *Tieliikelaitos* nyereségének mértéke az átmeneti időszakban valójában megfelelt volna a versenytársak által elért átlagos nyereségnek, ha nem terhelték volna az előző rendszer öröksége gyanánt meg nem térített többletköltségek (65 millió EUR – lásd a 7.1.2. szakaszt).
- (333) A Bizottság a fentiek alapján arra a következtetésre jut, hogy a vizsgált új támogatási intézkedések, melyek lévén egy átmeneti időszakhoz kötve átmenetiek voltak, összességében összeegyeztethetők a közös piaccal, mivel a közös érdekre vonatkozó célkitűzés tekintetében szükségessé és arányosak, és a közös érdekekkel ellentétes mértékben nem torzítják a kereskedelmet és a versenyt.
- (334) Ez a következtetés összhangban van a Bizottság határozathozatali gyakorlatával, különösen az *OTE* ⁽⁷²⁾ - és az *EDF* ⁽⁷³⁾ -ügyekkel.
- (335) Az *EDF*-ügyben a Bizottság egy olyan intézkedést nyilvánított összeegyeztethetőnek, mellyel a francia állam mentesítette a francia villamos energia- és gázszektorban működő vállalkozásokat olyan egyedi nyugdíj jogosultságok kifizetésétől, melyeket a munkavállalók korábban, a vállalkozások jogszerű monopólium mellett történő működése során szereztek. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a korábbi időszakban a vállalkozásokat védtek az iparágban belüli versenytől, és így tudtak magasabb összegű nyugdíj-jogosultságokat kifizetni anélkül, hogy ez jelentős pénzügyi hátrányt okozott volna számukra. A Bizottság elismerte, hogy az ilyen „korábbi felelősségek” jelentős nehézséget jelentettek e vállalkozások számára, miután más olyan villamos energia- vagy gázipari vállalkozásokkal versenyezve kellett működniük, melyeket a múltból nem terhelték ilyen költségek (a határozat (143) bekezdése). A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a megítélt támogatás „az említett ágazati átszervezésre figyelemmel” szükséges és arányos, mivel az ágazati reform további aspektusai nem jártak állami támogatással (a határozat (146) bekezdése). Esetünkben ehhez hasonlóan a *Tieliikelaitos*-t terhelő létszámfelesleg a liberalizációt megelőző időszakból származott; az intézkedések hozzájárultak az említett teher arányos módon történő enyhítéséhez és annak lehetővé tételéhez, hogy a *Tieliikelaitos* teljes mértékben részt vehessen a versenyfolyamatban és ilyen módon a közúti szolgáltatási szektor átszervezésében.
- (336) Az *OTE*-ügyben, ahol a Bizottság kifejezetten visszautalt az *EDF*-határozatra ⁽⁷⁴⁾, a Bizottság értékelt a görög kormány

által a Hellén Távközlési Szolgáltató (*OTE*) önkéntes előnyüdjrendszerét. Az *OTE* alkalmazottainak élethosszig tartó alkalmazotti státusából adódóan, mely még az *OTE* monopóliumhelyzetének korából eredt, az *OTE* egyoldalúan nem bocsáthatta el alkalmazottait, azonban önkéntes létszámcsökkentési ajánlatokat tehetett. Az ilyen ajánlatokat az *OTE*-nek olyan önkéntes létszámcsökkentési feltételek mellett kellett vonzóvá tennie, melyek a munkavállalók állandó státusát tükrözték, ez viszont magasabb költséget jelentett az *OTE* számára, mint a más vállalkozások által az általános munkaügyi törvények és rendeletek által kínált, hasonló előnyüdjárási rendszerek. A Bizottság megállapította, hogy az érintett támogatási intézkedés csak részben kompenzálja az *OTE* korábbi állami monopóliumhelyzetéből adódó strukturális hátrányok miatti többletköltségeket, és hogy e teherhez nem kapcsolódtak a korábbi státusból adódóan olyan közvetlen előnyök, melyek azt enyhíthették volna. A Bizottság megvizsgálta továbbá, hogy az érintett piacot teljes mértékben liberalizálták-e olyan értelemben, hogy megfelelő jogi vagy szabályozási keret létezik, és megállapította, hogy a támogatási intézkedés összeegyeztethető az EK-Szerződés 87. cikkének (3) bekezdésével. Esetünkben a *Tieliikelaitos* által kapott kompenzáció összességében nem lépi túl a létszámfeleslegből adódó terhek mértékét, és ez utóbbiakat más előnyökkel sem kompenzálták; a piaci fejlődés pedig az érintett piacon a tényleges verseny kialakulását mutatja.

8. KÖVETKEZTETÉSEK

- (337) A fenti megállapításokra tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az átmeneti időszakban (2001–2004) a *Tieliikelaitos* számára nyújtott támogatás összeegyeztethető a közös piaccal az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján. A Bizottság ugyanakkor úgy ítéli meg, hogy indokolatlan fenntartani a szokásos csődjogi és társasági jövedelemadózárra vonatkozó szabályok alkalmazása alóli mentességet, illetve hogy ezért ezeket az eltéréseket el kell törölni.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A *Tieliikelaitos* számára átmeneti alapon nyújtott állami támogatás, mely az alábbi intézkedésekből áll:

- 41,44 millió EUR összegű kedvezményes állami hitel, melyet a Közúti Szolgáltatás építési részlegének állami vállalkozássá történő alakításakor nyújtottak a vállalkozás számára
- 9,5 millió EUR összegű támogatás, melyet az állami közutak tekintetében 2001 és 2004 között nyújtottak tárgyalásos szerződések útján
- a *Tieliikelaitos* felesleges alkalmazottainak foglalkoztatására irányuló, külön szolgáltatási projektek útján nyújtott támogatás, melyet a Közúti Igazgatóság 68 millió EUR összeggel finanszírozott

⁽⁷¹⁾ Forrás: a *Tieliikelaitos* 2006. évi éves beszámolója.

⁽⁷²⁾ A Bizottság által a C 2/06. számú (ex N 405/05) állami támogatási ügyben 2007. május 10-én hozott határozat, lásd: http://ec.europa.eu/comm/competition/state_aid/register/ii/

⁽⁷³⁾ A Franciaország részéről az *EDF*-nek és a villamosenergia- és gázipari szektornak nyújtott állami támogatásokról szóló határozat, HL L 49./9., 2005.2.22.

⁽⁷⁴⁾ Az *OTE*-határozat, 116. bekezdés.

- személyzeti kiigazítási intézkedések, melyeket a Közüti Igazgatóság 20,1 millió EUR összeggel finanszírozott (a munkavállalókat új munkahelyek találásában segítő intézkedések, kiegészítő oktatás és képzés finanszírozása, illetve előnyudíjazások támogatása)
- a *Tieliikelaitos* rendelkezésére bocsátott földterületekkel és kavicskitermelő-helyekkel kapcsolatos esetleges támogatás

az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető a közös piaccal.

2. cikk

A *Tieliikelaitos*-nak címzett, meglévő támogatási intézkedések, ideértve a csódtörvény alkalmazhatóságának a hiányát, a szokásos társasági jövedelemadó alkalmazhatóságának a hiányát, illetve a *Tieliikelaitos* földterület-vásárlásaival kapcsolatos adótámogatási intézkedéseket, nem összeegyeztethetők a közös piaccal. Az említett, még hatályos támogatási intézkedéseket (a csódtörvény alkalmazhatóságának a hiánya és a szokásos

társasági jövedelemadó alkalmazhatóságának a hiánya) legkésőbb 2008. március 1-ig hatályon kívül kell helyezni, a finn hatóságok kötelezettségvállalásával összhangban.

3. cikk

Ennek a határozatnak Finnország a címzettje.

Finnország az erről a határozatról szóló értesítést követő két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot a határozatnak való megfelelés érdekében már megtett és megtenni tervezett intézkedésekről.

Kelt Brüsszelben, 2007. december 11-én.

a Bizottság részéről

Jacques BARROT

alelnök