

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ  
ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΖΕΣ

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ  
(SAM 020.500.035 Νορβηγία)

**Ανακοίνωση της εποπτεύουσας αρχής της ΕΖΕΣ σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου, προς τα άλλα κράτη ΕΖΕΣ, τα κράτη μέλη της ΕΕ και τους λοιπούς ενδιαφερόμενους όσον αφορά κρατική ενίσχυση με τη μορφή αποζημίωσης καταβαλλόμενης σε επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές (κρατική ενίσχυση SAM 020.500.035)**

(2001/C 125/06)

Με την απόφαση 381/00/COL της 18ης Δεκεμβρίου 2000, τα κύρια σημεία της οποίας αναφέρονται κατωτέρω, η εποπτεύουσα αρχή της ΕΖΕΣ κίνησε διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 2 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου. Η νορβηγική κυβέρνηση ενημερώθηκε σχετικά με αντίγραφο της απόφασης.

**I. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ**

**A. Διαδικασία**

Με επιστολή της 20ής Σεπτεμβρίου 1999, η οποία καταχωρήθηκε από την εποπτεύουσα αρχή στις 23 Σεπτεμβρίου 1999 (έγγραφο αριθ. 99-7028-A), η εποπτεύουσα αρχή έλαβε καταγγελία σύμφωνα με την οποία οι επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές στη Νορβηγία είχαν λάβει παράνομη ενίσχυση βάσει του καθεστώτος «kompensasjonsordning for autodieselavgif» (στο εξής αναφερόμενο ως το «καθεστώς αποζημιώσεων»). Με επιστολή της 3ης Μαΐου 2000 (έγγραφο αριθ. 00-3440-D), η εποπτεύουσα αρχή πληροφόρησε τη νορβηγική κυβέρνηση σχετικά με την παραλαβή της καταγγελίας και ζήτησε από τις νορβηγικές αρχές να παράσχουν όλες τις πληροφορίες που θα βοηθούσαν την Επιτροπή να εκτιμήσει τη συμβατότητα του καθεστώτος αποζημιώσεων με τους κανόνες κρατικών ενισχύσεων βάσει της συμφωνίας ΕΟΧ.

Με επιστολή της 2ας Ιουνίου 2000, που καταχωρήθηκε από την εποπτεύουσα αρχή στις 30 Ιουνίου 2000 (έγγραφο αριθ. 00-4750-A), οι νορβηγικές αρχές διαβίβασαν μερικές από τις ζητηθείσες πληροφορίες. Σε σχετική συνεδρίαση, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 9 Ιουνίου 2000 στο Όσλο, η εποπτεύουσα αρχή τόνισε ότι οι νορβηγικές αρχές θα έπρεπε να προσκομίσουν στην εποπτεύουσα αρχή στοιχεία που να δικαιολογούν τη χορήγηση της ενίσχυσης. Το εν λόγω αίτημα επαναλήφθηκε στην επιστολή της 27ης Ιουλίου 2000 (έγγραφο αριθ. 00-5307-D), στην οποία η εποπτεύουσα αρχή καλεί τις νορβηγικές αρχές να εξηγήσουν σε ποια νομική βάση θεώρησαν ότι το καθεστώς αποζημιώσεων εξαιρείται από τη γενική απαγόρευση χορήγησης ενισχύσεων. Στην απαντητική επιστολή τους της 22ας Σεπτεμβρίου 2000, η οποία καταχωρήθηκε από την εποπτεύουσα αρχή στις 3 Οκτωβρίου 2000 (έγγραφο αριθ. 00-6944-A), οι νορβηγικές αρχές ισχυρίζονται ότι το άρθρο 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ δεν ισχύει στην προκειμένη περίπτωση και ότι, σε κάθε περίπτωση, το μέτρο ενίσχυσης θα πρέπει να θεωρηθεί ως υφιστάμενη ενίσχυση. Ωστόσο, δεν δόθηκαν εξηγήσεις πάλι όσον αφορά τους λόγους που πιθανό να δικαιολογούν την ενίσχυση.

Αφού αναγνώρισε την παραλαβή της εν λόγω επιστολής, η εποπτεύουσα αρχή δήλωσε στην επιστολή της 6ης Οκτωβρίου 2000 (έγγραφο αριθ. 00-7060-D) του λόγους για τους οποίους έκρινε ότι πληρούνται οι όροι του άρθρου 61, παράγραφος 1 της συμ-

φωνίας ΕΟΧ και για ποιο λόγο έκρινε ότι τα μέτρα συνιστούν «νέα ενίσχυση» κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 3 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου. Ταυτόχρονα, η εποπτεύουσα αρχή επέστησε την προσοχή της νορβηγικής κυβέρνησης στο γεγονός ότι, σύμφωνα με το σημείο 6.2 (2) των κατευθυντήριων γραμμών της εποπτεύουσας αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις, η εποπτεύουσα αρχή έχει το δικαίωμα να προβεί στη λήψη απόφασης βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, ακόμη και σε περίπτωση που το ενδιαφερόμενο κράτος ΕΖΕΣ δεν έχει υποβάλει σχετικά στοιχεία. Τέλος, η Διεύθυνση Ανταγωνισμού και Κρατικών Ενισχύσεων της εποπτεύουσας αρχής προειδοποίησε τις νορβηγικές αρχές ότι εάν δεν απαντήσουν κατά τρόπο ικανοποιητικό εντός 15 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της εν λόγω επιστολής, θα αναγκαστεί να προτείνει στην εποπτεύουσα αρχή να κινήσει επίσημη διαδικασία ελέγχου σύμφωνα με το σημείο 5.2 (1) των κατευθυντήριων γραμμών της εποπτεύουσας αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις.

Τα επίμαχα θέματα συζητήθηκαν διεξοδικά με τις νορβηγικές αρχές επ' ευκαιρία συνεδρίασης που πραγματοποιήθηκε στις 19 Οκτωβρίου 2000 στο Όσλο. Μετά από παράταση της προθεσμίας, οι νορβηγικές αρχές πληροφόρησαν την εποπτεύουσα αρχή με επιστολή της 24ης Νοεμβρίου 2000 που καταχωρήθηκε από την εποπτεύουσα αρχή στις 27 Νοεμβρίου 2000 (έγγραφο αριθ. 00-8611-A), ότι τα πολιτικά κόμματα που αποτελούν την πλειοψηφία στην εθνική βουλή, συμφώνησαν να μην χορηγηθούν κεφάλαια για το καθεστώς αποζημιώσεων σε σχέση με τον κρατικό προϋπολογισμό για το 2001. Με επιστολή της 4ης Δεκεμβρίου 2000 (έγγραφο αριθ. 00-8851-D), η εποπτεύουσα αρχή βεβαίωσε την παραλαβή της εν λόγω επιστολής. Η εποπτεύουσα αρχή παρατήρησε ότι η ενδεχόμενη κατάργηση του καθεστώτος αποζημιώσεων για το μέλλον δεν επαρκεί ώστε να εξαλειφθούν οι αμφιβολίες της όσον αφορά τη συμβατότητα του καθεστώτος κατά το παρελθόν. Η εποπτεύουσα αρχή πληροφόρησε επίσης τη νορβηγική κυβέρνηση ότι, λόγω των συνεχιζόμενων αμφιβολιών της όσον αφορά τη συμβατότητα του καθεστώτος αποζημιώσεων, ήταν υποχρεωμένη να κινήσει επίσημη διαδικασία ελέγχου.

Με φαξ της 11ης Δεκεμβρίου 2000 από το Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας απευθείας προς την εποπτεύουσα αρχή, που καταχωρήθηκε από αυτήν την ίδια ημέρα (έγγραφο αριθ. 00-9089-A), οι νορβηγικές αρχές γνωστοποίησαν τις απόψεις τους όσον αφορά τους λόγους που δικαιολογούν το καθεστώς αποζημιώσεων (τα

συνημμένα έγγραφα που αναφέρονται στην επιστολή δεν ελήφθησαν από την εποπτεύουσα αρχή εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας). Επιπλέον, η εποπτεύουσα αρχή πληροφορήθηκε ότι, σε αντίθεση με ό,τι αναφέρεται στην επιστολή της 24ης Νοεμβρίου 2000, τα πολιτικά κόμματα που εκπροσωπούν την πλειονότητα στην εθνική βουλή συμφώνησαν να χορηγηθούν 50 εκατ. NOK (νορβηγικές κορόνες) βάσει του καθεστώτος αποζημιώσεων του 2001. Τελική απόφαση επρόκειτο να εκδοθεί στις 13 Δεκεμβρίου 2000.

## B. Περιγραφή του μέτρου ενίσχυσης

Βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, φαίνεται ότι μέχρι το 1999 οι επιχειρήσεις λεωφορείων απαλλάσσονταν από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων (autodieselavgift), η οποία εισήχθη αρχικά από την 1η Οκτωβρίου 1993. Στο νομοσχέδιο όσον αφορά τους πράσινους φόρους [St. prp. nr. 54 (1997-1998) Grønne Skatter], η νορβηγική κυβέρνηση έκρινε ότι η προηγούμενη απαλλαγή όσον αφορά τα λεωφορεία δεν ήταν δικαιολογημένη για λόγους που αφορούν το περιβάλλον δεδομένου ότι απάλλασσε τα λεωφορεία από εξωτερικά έξοδα που προκύπτουν από τη χρήση των δρόμων, τα ατυχήματα και τη ρύπανση, ενώ δεν παρείχε στις εν λόγω επιχειρήσεις οικονομικά κίνητρα για να μειώσουν τα εν λόγω έξοδα. Κατά συνέπεια, η νορβηγική κυβέρνηση πρότεινε να καταργηθεί η απαλλαγή των επιχειρήσεων λεωφορείων από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων, προκειμένου να δοθεί στις εν λόγω επιχειρήσεις το κίνητρο να αυξήσουν την απόδοσή τους και να αποφασίσουν την πραγματοποίηση επενδύσεων με γνώμονα το περιβάλλον.

Ωστόσο, προκειμένου να αποφευχθεί η εξασθένιση της ανταγωνιστικότητας των δημόσιων μεταφορών, προτάθηκε να αποζημιωθούν οι λεγόμενες «επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων για τα έξοδα που προκύπτουν από την κατάργηση της απαλλαγής. Όσον αφορά τις «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων, οι οποίες αποτελούν το αντικείμενο της εκκρεμούσας διαδικασίας ελέγχου, δεν κρίθηκε ότι θα ήταν σκόπιμο να λάβουν ανάλογη αποζημίωση. Στο πλαίσιο αυτό, το νομοσχέδιο για τους πράσινους φόρους αναφέρει ότι δεν πρόκειται να χορηγηθεί καμία αποζημίωση, δεδομένου ότι οι εν λόγω μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων θεωρήθηκαν ικανές να καλύψουν τα αυξανόμενα έξοδα είτε αυξάνοντας τις τιμές εισιτηρίων είτε μειώνοντας τα κέρδη τους. Επιπλέον, η κατάργηση της φοροαπαλλαγής θεωρήθηκε ότι θα προσφέρει στις εταιρείες λεωφορείων το κίνητρο να αυξήσουν την απόδοσή τους και να καταστήσουν τις δραστηριότητές τους φιλικότερες για το περιβάλλον. Για το λόγο αυτό, η νορβηγική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι η πραγματική αύξηση των εξόδων θα ήταν χαμηλότερη από την αύξηση της εισφοράς.

Ως αποτέλεσμα της εν λόγω πρότασης, όλες οι επιχειρήσεις λεωφορείων, από την 1η Ιανουαρίου 1999, όφειλαν να καταβάλουν την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων. Ωστόσο, όσον αφορά τις λεγόμενες επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων (tilskuddberettiget bussdrift) η απόφαση του νορβηγικού κοινοβουλίου για τον κρατικό προϋπολογισμό του 1999 που ελήφθη το Δεκέμβριο του 1998, προβλέπει πλήρη αποζημίωση για τα έξοδα που προκύπτουν από την κατάργηση της απαλλαγής από την εισφορά για το ντίζελ αυτοκίνητο. Το εν λόγω καθεστώς αποζημιώσεων, το οποίο διαχειρίζονται οι δημοτικές αρχές [Fylkeskommunen], δεν αποτελεί αντικείμενο της εκκρεμούσας διαδικασίας ελέγχου.

Μολονότι δεν είχε προβλεφθεί αρχικά από την κυβερνητική πρόταση όσον αφορά τη μεταρρύθμιση των πράσινων φόρων, ένα δεύτερο καθεστώς αποζημιώσεων για τις λεγόμενες μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων (ikke-tilskuddberettiget bussdrift) εγκρίθηκε από το νορβηγικό κοινοβούλιο στην απόφασή του όσον αφορά τον αναθεωρημένο κρατικό προϋπολογισμό για το 1999 την άνοιξη του 1999 [St. prp. nr. 67 (1998-1999)]. Το προβλεπόμενο ποσό για το σκοπό αυτό ήταν 45 εκατ. NOK. Όπως φαίνεται, το ποσό αυτό αυξήθηκε αργότερα σε 71 εκατ. NOK.

Ωστόσο, κατά τα φαινόμενα, το ποσό των αποζημιώσεων που πραγματικά καταβλήθηκαν παρέμεινε αρκετά χαμηλότερο του εν λόγω ορίου (ο κρατικός προϋπολογισμός για το 2001 αναφέρει ποσό 54,4 εκατ. NOK για το 1999). Στον κρατικό προϋπολογισμό για το 2000 το αντίστοιχο κονδύλιο αυξήθηκε σε 75,4 εκατ. NOK. Η δημοσιονομική πρόταση για το 2001 προβλέπει 50 εκατ. NOK για το καθεστώς αποζημιώσεων. Το εν λόγω καθεστώς εμπίπτει στην ευθύνη του υπουργείου μεταφορών [βλέπε St.prp.nr. 1 (1999-2000), κεφάλαιο 1330, σημείο 71 Tilskudd til ekspresbuss]. Ωστόσο, οι αιτήσεις για τη χορήγηση αποζημιώσεων πρέπει να υποβάλλονται στους δήμους κάθε επαρχίας, που στη συνέχεια θα τις διαβιβάσουν στο αρμόδιο υπουργείο.

Με δύο επιστολές της 21ης Φεβρουαρίου 2000, οι «μη επιδοτούμενες» επιχειρήσεις λεωφορείων έλαβαν λεπτομερέστερες πληροφορίες όσον αφορά την καταβολή αποζημιώσεων για το 1991 και το 2000. Εκτός από τις εν λόγω επιστολές, η νορβηγική κυβέρνηση δεν παρείχε πρόσθετες πληροφορίες στην εποπτεύουσα αρχή.

Σύμφωνα με τις εν λόγω επιστολές, η αποζημίωση καταβάλλεται σε τέσσερις δόσεις κατά τη διάρκεια του έτους σύμφωνα με έναν επονομαζόμενο «διακανονισμό βάσει λογαριασμού». Επιπλέον, ένα συγκεκριμένο ποσό χρημάτων φυλάσσεται για τους τελικούς λογαριασμούς (sluttanregning) που πρέπει να υποβληθούν στο τέλος του αντίστοιχου έτους. Οι αποζημιώσεις που καταβάλλονται σύμφωνα με το διακανονισμό βάσει λογαριασμού βασίζονται σε προηγουμένα αριθμητικά στοιχεία, ενώ οι αποζημιώσεις που καταβάλλονται μετά την υποβολή του τελικού λογαριασμού βασίζονται στην επονομαζόμενη «πραγματική παραγωγή» (οι προαναφερθείσες επιστολές αναφέρουν την produksjon· η εποπτεύουσα αρχή θεωρεί ότι παραγωγή σημαίνει τις υπηρεσίες ανάλογα με την απόσταση που προσφέρει η επιχείρηση λεωφορείων βάσει της άδειας σύμφωνα με ένα σχέδιο διαδρομών. Οι εν λόγω τελικοί λογαριασμοί πρέπει να συμπληρώνονται από διάφορα έγγραφα που περιλαμβάνουν τα απαιτούμενα λεπτομερή στοιχεία σχετικά με την πραγματική παραγωγή που επιτεύχθηκε κατά τη διάρκεια του αντίστοιχου έτους. Η παραγωγή διαδρομών που πραγματοποιήθηκε στο αντίστοιχο έτος και η οποία δεν είχε ήδη συμπεριληφθεί στο διακανονισμό βάσει λογαριασμού, θα λαμβάνεται υπόψη στο πλαίσιο των τελικών λογαριασμών.

Το ποσό της αποζημίωσης ανά εταιρεία υπολογίζεται σύμφωνα με τις αποστάσεις που καλύπτονται βάσει του σχεδίου διαδρομών, εφαρμόζοντας ένα συγκεκριμένο συντελεστή ανά χιλιόμετρο. Ο εν λόγω συντελεστής δεν έχει θεοπιστεί εκ των προτέρων αλλά θα προσδιοριστεί αφ' ης στιγμής καθοριστούν οι συνολικές αποστάσεις όλων των δικαιούχων (ο εν λόγω συντελεστής υπολογίζεται διαιρώντας το συνολικό ποσό που προβλέπεται για το σκοπό αυτό δια του συνόλου των χιλιομέτρων για τα οποία υποβλήθηκαν αιτήσεις επιστροφής των εξόδων). Τα αριθμητικά στοιχεία όσον αφορά την παραγωγή διαδρομών εξετάζονται από έναν ελεγκτή. Εάν μία συγκεκριμένη διαδρομή υπερβαίνει τα όρια ενός δήμου, ο δήμος στον οποίο είναι εγγεγραμμένη η επιχείρηση λεωφορείων θα πρέπει να συντονίσει απαιτήσεις όσον αφορά την παραγωγή διαδρομών σε άλλους δήμους. Όλες οι σχετικές απαιτήσεις θα πρέπει στη συνέχεια να αποσταλούν στο υπουργείο μεταφορών.

Οι υπηρεσίες εγχώριων μεταφορών που παρέχονται στο πλαίσιο διεθνών μεταφορών (υπηρεσίες ενδομεταφορών) περιλαμβάνονται επίσης στο καθεστώς αποζημιώσεων. Από την άποψη αυτή, θεωρείται ότι οι ξένες εταιρείες που παρέχουν ανάλογες υπηρεσίες ενδομεταφορών εντάσσονται στην ίδια κατηγορία με τις νορβηγικές εταιρείες. Επιπλέον, θεωρείται ότι οι νορβηγικές επιχειρήσεις δρουν εξ' ονόματος των ξένων επιχειρήσεων όταν ζητούν αποζημίωση. Σε περίπτωση που υποβάλλουν τις αιτήσεις τους οι νορβηγικές εταιρείες θα πρέπει να αναφέρουν ποιο μερίδιο από τη συνολική παραγωγή ανήκει στις νορβηγικές εταιρείες και ποιο στις

ξένες. Η κατανομή της αποζημίωσης μεταξύ των νορβηγικών και ξένων εταιρειών θεωρείται ότι αφορά τις ίδιες τις εταιρείες.

### C. Δικαιούχοι

Οι λεγόμενες μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων θεωρούνται επιλέξιμες για τη χορήγηση βοήθειας σύμφωνα με το εξεταζόμενο καθεστώς αποζημιώσεων. Μολονότι τόσο οι μη επιδοτούμενες όσο και οι επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων παρέχουν υπηρεσίες τακτικής μεταφοράς επιβατών, οι μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων, σε αντίθεση με τις επιδοτούμενες, δεν λαμβάνουν κρατική επιδότηση με σκοπό την εκμετάλλευση τακτικών γραμμών μεταφοράς. Σύμφωνα με τις νορβηγικές αρχές, οι μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις τακτικών λεωφορείων μπορούν να ζητήσουν τη χορήγηση άδειας για την εκτέλεση τακτικών γραμμών σε συγκεκριμένες διαδρομές, στις οποίες υπάρχουν καλές προοπτικές όσον αφορά τις δυνατότητες εμπορικών μεταφορών. Επιπλέον, οι ίδιες επιχειρήσεις λεωφορείων μπορούν να εξυπηρετούν επιδοτούμενες τακτικές καθώς και έκτακτες γραμμές μεταφορών. Σύμφωνα με τον καταγγέλλοντα, οι μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων ανταγωνίζονται τα τουριστικά πούλμαν. Η άποψη αυτή επιβεβαιώθηκε από τις νορβηγικές αρχές οι οποίες αναγνώρισαν ότι οι τακτικές γραμμές ανταγωνίζονται σε κάποιο βαθμό τις έκτακτες γραμμές στην ίδια αγορά. Αυτό εξηγείται ενδεχομένως από το γεγονός ότι, σύμφωνα με τον καταγγέλλοντα, οι επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές έχουν το δικαίωμα να αναπρογραμματίζουν τα σημεία προορισμού τους κατά τη διάρκεια του χειμώνα και να παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών σε τουριστικές περιοχές. Επιπλέον, οι εν λόγω επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές μπορούν να αναπρογραμματίσουν τις διαδρομές τους εάν υπάρξει σχετικό αίτημα από ομάδα ενδιαφερομένων.

## II. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

### A. Απαίτηση κοινοποίησης και υποχρέωση απραξίας (standstill)

Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου, «η εποπτεύουσα αρχή της ΕΖΕΣ ενημερώνεται εγκαίρως περί των σχεδίων που αποβλέπουν να θεοπίσουν ή να τροποποιήσουν τις ενισχύσεις, ώστε να δύναται να υποβάλει τις παρατηρήσεις της. . . Το ενδιαφερόμενο κράτος δεν δύναται να εφαρμόσει τα σχεδιαζόμενα μέτρα πριν η διαδικασία αυτή καταλήξει σε τελική απόφαση».

Οι υποχρεώσεις κοινοποίησης έχουν τροποποιηθεί εν μέρει στον τομέα των μεταφορών. Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 της νομικής πράξης που αναφέρεται στο σημείο 4 του παραρτήματος XIII<sup>(1)</sup> στη συμφωνία ΕΟΧ, «οι αντισταθμίσεις που χορηγούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, εξαιρούνται της προκαταρκτικής διαδικασίας ενημέρωσης, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου . . .». Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις που δεν καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, ισχύει η υποχρέωση κοινοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου.

Βάσει των πληροφοριών που παρείχαν οι νορβηγικές αρχές, προκύπτει ότι οι αποζημιώσεις για τις μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις

λεωφορείων δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, δεδομένου ότι οι επιλέξιμες επιχειρήσεις δεν έχουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του άρθρου 2 του εν λόγω κανονισμού. Οι νορβηγικές αρχές δεν αμφισβήτησαν το συμπέρασμα της εποπτεύουσας αρχής από την άποψη αυτή. Επιπλέον, βάσει των κανόνων όσον αφορά τις καταβαλλόμενες αποζημιώσεις, όπως αυτοί αναφέρονται στις δύο επιστολές της 21ης Φεβρουαρίου 2000, είναι προφανές ότι οι αποζημιώσεις που χορηγήθηκαν στις εξεταζόμενες επιχειρήσεις λεωφορείων δεν καθορίστηκαν σύμφωνα με τη διαδικασία που θεσπίζεται στον κανονισμό αριθ. (ΕΟΚ) 1191/69 (ιδίως το άρθρο 9 και εξής). Κατά συνέπεια, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, η εποπτεύουσα αρχή θεωρεί ότι το άρθρο 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 δεν ισχύει στην προκειμένη περίπτωση και ότι το καθεστώς αποζημιώσεων θα έπρεπε να είχε κοινοποιηθεί ως νέα ενίσχυση.

Οι νορβηγικές αρχές αρχικά αμφισβήτησαν το χαρακτηρισμό του καθεστώτος αποζημιώσεων ως νέας ενίσχυσης και, κατά συνέπεια, την υποχρέωσή τους να κοινοποιήσουν την ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου. Οι νορβηγικές αρχές υποστήριξαν ότι το καθεστώς αποζημιώσεων, το οποίο εγκρίθηκε προκειμένου να αντισταθμιστούν τα έξοδα που απορρέουν από την κατάργηση της απαλλαγής από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων, αποτελεί συνέχιση του ισχύοντος φορολογικού συστήματος, δηλαδή της αρχικής απαλλαγής από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων.

Κατά την άποψη της εποπτεύουσας αρχής, το καθεστώς των αποζημιώσεων δεν μπορεί να θεωρηθεί ως υφιστάμενη ενίσχυση κατά την έννοια του σημείου 7.2 (1) πρώτη περίπτωση, των κατευθυντήριων γραμμών της εποπτεύουσας αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις, δεδομένου ότι οι προβλεπόμενες αποζημιώσεις δεν βασίζονται σε νομική πράξη η οποία ίσχυε τη στιγμή κατά την οποία τέθηκε σε ισχύ η συμφωνία ΕΟΧ. Η απαλλαγή από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων για τις επιχειρήσεις λεωφορείων καταργήθηκε την 1η Ιανουαρίου 1999. Η τότε υφιστάμενη φορολογική παραχώρηση έπαυσε να ισχύει την εν λόγω ημερομηνία. Το σύστημα αποζημιώσεων για τις λεγόμενες επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων καθιερώθηκε για να αντισταθμιστούν οι επιπτώσεις της εν λόγω κατάργησης. Αργότερα, στο πλαίσιο του αναθεωρημένου προϋπολογισμού, που υποβλήθηκε στις 10 Μαΐου 1999, το κοινοβούλιο αποφάσισε να καθιερώσει ένα πρόσθετο καθεστώς αποζημιώσεων για τις λεγόμενες μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων. Η αποζημίωση καθορίζεται σύμφωνα με ειδικούς κανόνες, οι οποίοι κοινοποιήθηκαν εν μέρει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις λεωφορείων με δύο επιστολές της 21ης Φεβρουαρίου 2000. Οι εν λόγω κανόνες συνιστούν νέο νομικό πλαίσιο για την παροχή ενίσχυσης σε ορισμένες επιχειρήσεις λεωφορείων τακτικών γραμμών. Για το λόγο αυτό, η αποζημίωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ως συνέχιση μιας φορολογικής παραχώρησης η οποία θεσπίστηκε με διαφορετική νομική πράξη. Στο πλαίσιο αυτό, δέον να σημειωθεί ότι η αποζημίωση έχει διαφορετικό χαρακτήρα από τη φορολογική απαλλαγή βάσει της προηγούμενης πράξης. Επιπλέον, κατά τα φαινόμενα, οι αρμόδιοι φορείς για τη διαχείριση και εφαρμογή του συστήματος αποζημιώσεων διαφέρουν από τις αρχές που είναι αρμόδιες για την εισπραξη της εισφοράς ντίζελ αυτοκινήτων.

Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, η εποπτεύουσα αρχή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το καθεστώς αποζημιώσεων συνιστά νέα ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 3 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου. Κατά συνέπεια, οι νορβηγικές αρχές όφειλαν να κοινοποιήσουν το καθεστώς αποζημιώσεων εκ των προτέρων. Επιπλέον, οι νορβηγικές αρχές επιβεβαίωσαν, κατά τη διάρκεια συνεδρίασης στις 19 Οκτωβρίου 2000, ότι έχουν καταβληθεί αποζημιώσεις για το 1999 και το 2000. Η εποπτεύουσα αρχή παρατηρεί ότι οι εν λόγω

(<sup>1</sup>) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 της 20ής Ιουνίου 1991, στο εξής αναφερόμενος ως «κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69».

πληρωμές είναι αντίθετες προς την υποχρέωση απραξίας που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου. Κατά συνέπεια, το καθεστώς αποζημιώσεων είναι παράνομο για διαδικαστικούς λόγους, σύμφωνα με το σημείο 6.1 των κατευθυντήριων γραμμών της εποπτεύουσας αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις. Από την άποψη αυτή, η εποπτεύουσα αρχή εφιστά την προσοχή της νορβηγικής κυβέρνησης στο γεγονός ότι, σύμφωνα με το σημείο 6.2.3 του κεφαλαίου 6 των κατευθυντήριων γραμμών της εποπτεύουσας αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις, η ενίσχυση ενδέχεται να πρέπει να ανακτηθεί από τους αποδέκτες της, σε περίπτωση που η εποπτεύουσα αρχή διαπιστώσει ότι η ενίσχυση δεν συμβιβάζεται με τη συμφωνία ΕΟΧ. Επιπλέον, και σε σχέση με τη συνέχιση του καθεστώτος αποζημιώσεων του 2001, η εποπτεύουσα αρχή υπενθυμίζει στις νορβηγικές αρχές την υποχρέωσή τους να μην θέσουν σε εφαρμογή την ενίσχυση. Τούτο σημαίνει ότι αναστέλλεται κάθε πληρωμή αποζημίωσης σύμφωνα με το καθεστώς αποζημιώσεων μέχρι η εποπτεύουσα αρχή να λάβει τελική απόφαση για το θέμα αυτό.

## **Β. Κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ**

Το άρθρο 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ ορίζει ότι: «*Ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη της ΕΚ, τα κράτη της ΕΖΕΣ ή με κρατικούς πόρους που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της εμπορικής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής, είναι ασυμβίβαστες με τη λειτουργία της παρούσας συμφωνίας, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των συμβαλλομένων μερών συναλλαγές, εκτός εάν η παρούσα συμφωνία ορίζει άλλως*».

Τα μέτρα στήριξης στο πλαίσιο του καθεστώτος αποζημιώσεων χρηματοδοτούνται από τον κρατικό προϋπολογισμό. Οι επιχειρήσεις λεωφορείων που είναι επιλέξιμες βάσει του καθεστώτος αποζημιώσεων αποκομίζουν χρηματοοικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν υπό κανονικές συνθήκες.

Οι νορβηγικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι το καθεστώς αποζημιώσεων δεν στρεβλώνει τις διεθνείς συναλλαγές, δεδομένου ότι οι υπηρεσίες τακτικών ενδομεταφορών που παρέχουν ξένες εταιρείες είναι επίσης επιλέξιμες για τη χορήγηση ενίσχυσης.

Κατά γενικό κανόνα, τα μέτρα στήριξης επηρεάζουν τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, εφόσον η αποδέκτρια εταιρεία συνεχίζει μία δραστηριότητα που αφορά τις συναλλαγές μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών και ότι η ενίσχυση ισχυροποιεί τη θέση της εταιρείας σε σχέση με τους ανταγωνιστές της. Για το λόγο αυτό, ενισχύσεις υπέρ επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών σε μία απελευθερωμένη αγορά ενδέχεται να επηρεάσουν τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές. Η νομική πράξη που αναφέρεται στο σημείο 33α του παραρτήματος XIII της συμφωνίας ΕΟΧ<sup>(2)</sup> απελευθέρωσε πλήρως τις υπηρεσίες ειδικών τακτικών γραμμών, έκτακτων γραμμών και τακτικών γραμμών μεταφοράς, στο βαθμό που οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται στο πλαίσιο διεθνών τακτικών μεταφορών. Επιπλέον, θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε ορισμένο βαθμό οι κανόνες όσον αφορά τις δημόσιες συμβάσεις

και, ιδίως, η εθνική νομοθεσία σε διάφορα κράτη στο πλαίσιο του ΕΟΧ, βελτιώνουν την πρόσβαση στην αγορά σε όλο τον ΕΟΧ. Οι ξένες εταιρείες ενδιαφέρονται όλο και περισσότερο να εισέλθουν στις εθνικές αγορές και σε κάποιο βαθμό έχουν ήδη αποκτήσει μερίδια σε εθνικές εταιρείες ή παρέχουν υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών εκτός των εθνικών αγορών τους<sup>(3)</sup>.

Επιχειρήσεις οι οποίες ευνοούνται από το καθεστώς ενισχύσεων μπορούν, σύμφωνα με τις νορβηγικές αρχές, να παράσχουν υπηρεσίες τόσο τακτικών όσο και έκτακτων γραμμών κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 12/98. Για το λόγο αυτό, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο οι καταβαλλόμενες αποζημιώσεις στο πλαίσιο του σχετικού καθεστώτος να χρησιμοποιηθούν για την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών έκτακτων γραμμών. Ακόμη και σε περιπτώσεις στις οποίες οι επιχειρήσεις λεωφορείων παρέχουν αποκλειστικά υπηρεσίες τακτικών γραμμών, δεν μπορεί να αποκλειστεί μία στρέβλωση του ανταγωνισμού, δεδομένου ότι, σύμφωνα τόσο με τον καταγγέλλοντα όσο και τις νορβηγικές αρχές, οι μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων ανταγωνίζονται, αν και σε περιορισμένο μόνο βαθμό, τις υπηρεσίες έκτακτων γραμμών. Όσον αφορά τις υπηρεσίες διεθνών τακτικών μεταφορών, οι νορβηγικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι οι μεταφορείς που έχουν την άδεια να παρέχουν προσωρινά υπηρεσίες ενδομεταφορών (υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών σε εγχώριες τακτικές γραμμές παρεχόμενες στο πλαίσιο τακτικών διεθνών γραμμών) έχουν επίσης το δικαίωμα να λάβουν αποζημίωση βάσει του καθεστώτος. Κατά την άποψη της εποπτεύουσας αρχής, ωστόσο, είναι αμφίβολο εάν οι ξένες επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα να λάβουν αποζημίωση υπό ίσους και διαφανείς όρους. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι κανόνες για τη χορήγηση αποζημιώσεων κατέστησαν γνωστοί μόνο με την αποστολή επιστολής στις μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων, που κατά τα φαινόμενα περιλαμβάνουν μόνο νορβηγικές επιχειρήσεις, είναι αμφίβολο εάν οι ξένες επιχειρήσεις ενημερώθηκαν επαρκώς για τη δυνατότητα αποζημίωσης. Επιπλέον, σύμφωνα με τους ίδιους κανόνες, δεν είναι σαφές εάν οι ξένες επιχειρήσεις που δεν αναπτύσσουν δραστηριότητες στο ίδιο πλαίσιο με τις νορβηγικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν αιτήσεις εξ ονόματός τους για τη χορήγηση αποζημίωσης. Η διατύπωση των διατάξεων που υποβλήθηκαν στην εποπτεύουσα αρχή φαίνεται να υποδηλώνει ότι οι ξένες επιχειρήσεις θα πρέπει να ενεργήσουν μέσω των νορβηγικών. Για το λόγο αυτό, η εποπτεύουσα αρχή δεν είναι πεπεισμένη ότι οι ξένες επιχειρήσεις αντιμετωπίζονται ισότιμα.

Επιπλέον, θα πρέπει να τονιστεί ότι απλά και μόνο το γεγονός ότι το καθεστώς ενίσχυσης εφαρμόζεται ανεξαρτήτως εθνικότητας ή τύπου εγκατάστασης δεν σημαίνει ότι εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ. Η ισότιμη μεταχείριση των ξένων επιχειρήσεων στη νορβηγική αγορά δεν αποκλείει την ύπαρξη επιπτώσεων στις συναλλαγές, δεδομένου ότι οι νορβηγικές επιχειρήσεις λεωφορείων που επωφελοούνται των αποζημιώσεων ενδέχεται να ασκήσουν ανταγωνισμό εκτός της Νορβηγίας στον τομέα των μεταφορικών υπηρεσιών τόσο έκτακτων όσο και τακτικών γραμμών.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2454/92, του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 12/98 του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 1997· ενσωματώθηκε στο παράρτημα XIII της συμφωνίας ΕΟΧ με την απόφαση της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. 121/98 (ΕΕ L 297 της 18.11.1999, σ. 50 και συμπλήρωμα ΕΟΧ): τέθηκε σε ισχύ την 1.8.1999· στο εξής αναφέρεται ως «κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 12/98».

<sup>(3)</sup> Βλέπε στο πλαίσιο αυτό τις αποφάσεις της Επιτροπής όσον αφορά την κρατική ενίσχυση N 575/A/1999 — Γερμανία και την κρατική ενίσχυση N 694/99 — Ισπανία όσον αφορά ενίσχυση για τον εκσυγχρονισμό των αστικών και περιφερειακών μεταφορών: [http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/transport/n694-99.pdf](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n694-99.pdf) (μόνο στα ισπανικά)· βλέπε επίσης την αιτιολογική έκθεση όσον αφορά την πρόταση κανονισμού της Επιτροπής σχετικά με δράσεις των κρατών μελών για τους όρους παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών επιβατών COM(2000) 7 τελικό, Βρυξέλλες, 26.7.2000 ([http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en\\_500PC0007.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en_500PC0007.pdf))

Βάσει όλων των προαναφερθέντων, υπάρχει το ενδεχόμενο το καθεστώς αποζημιώσεων να ενισχύει την ανταγωνιστική θέση εταιρειών που παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών τόσο εντός όσο και εκτός Νορβηγίας και κατά συνέπεια να στρεβλώνει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών.

Ως εκ τούτου, η εποπτεύουσα αρχή θεωρεί ότι το καθεστώς αποζημιώσεων περιέχει στοιχεία ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ.

### Γ. Συμβιβάσιμο των μέτρων ενίσχυσης

Η εποπτεύουσα αρχή κρίνει ότι το καθεστώς αποζημιώσεων απαλλάσσει τις επιλέξιμες επιχειρήσεις λεωφορείων από έξοδα που σχετίζονται με τις καθημερινές δραστηριότητές τους. Για το λόγο αυτό, κάθε ενίσχυση που χορηγείται βάσει του συγκεκριμένου καθεστώτος συνιστά λειτουργική ενίσχυση<sup>(4)</sup>, η οποία κανονικά δεν επιτρέπεται βάσει της συμφωνίας ΕΟΧ. Ωστόσο, η εποπτεύουσα αρχή εξέτασε, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, εάν η ενίσχυση μπορεί να υπαχθεί σε μία από τις εξαιρέσεις του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας ΕΟΧ σε συνδυασμό με το κεφάλαιο 15 των κατευθυντήριων γραμμών της εποπτεύουσας αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις όσον αφορά ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος. Σύμφωνα με το σημείο 15.4.3 των κατευθυντήριων γραμμών της εποπτεύουσας αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις, η χορήγηση ενισχύσεων λειτουργίας μπορεί να γίνει αποδεκτή στους τομείς της διαχείρισης αποβλήτων και της απαλλαγής από περιβαλλοντικούς φόρους. Η εφαρμογή των αυστηρών όρων που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές της εποπτεύουσας αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις σημαίνει ότι καταρχήν, η χορήγηση αποζημίωσης θα πρέπει να περιορίζεται στα πρόσθετα έξοδα παραγωγής και ότι η ενίσχυση θα πρέπει να είναι προσωρινή και να μειώνεται προοδευτικά, προκειμένου να αποτελέσει κίνητρο για τη μείωση της ρύπανσης ή την ταχύτερη εισαγωγή αποτελεσματικότερων τρόπων αξιοποίησης των πόρων. Μια τέτοια προσωρινή απαλλαγή από νέους περιβαλλοντικούς φόρους μπορεί να εγκριθεί εφόσον είναι απαραίτητη για να αντισταθμιστούν απώλειες όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα, ιδίως σε διεθνές επίπεδο. Ένας πρόσθετος παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι τα μέτρα που οι ενδιαφερόμενες εταιρείες πρέπει να λάβουν σε αντάλλαγμα προκειμένου να μειώσουν τη ρύπανσή τους.

#### Αποζημίωση περιοριζόμενη στα πρόσθετα έξοδα παραγωγής

Στο πλαίσιο αυτό, οι νορβηγικές αρχές αναφέρθηκαν στο γεγονός ότι το καθεστώς αποζημιώσεων βασίζεται στην τακτική κίνηση της εταιρείας «en route» και ότι για το λόγο αυτό συνιστά αποζημίωση μόνο για τα υψηλότερα έξοδα καυσίμων που σχετίζονται με τη συνήθη τακτική κίνηση. Αυτό σημαίνει, σύμφωνα με τις νορβηγικές αρχές, ότι «το νέο σύστημα αποζημιώσεων ενθαρρύνει τους μεταφορείς να μειώσουν την κατανάλωση ντίζελ, για παράδειγμα χρησιμοποιώντας μηχανές και λεωφορεία που καταναλώνουν λιγότερα καύσιμα, και κατά συνέπεια να μειώσουν ταυτόχρονα τη συνολική ρύπανση. Ένα εναλλακτικό καθεστώς, το οποίο θα προέβλεπε την καταβολή αποζημιώσεων ανάλογα με την κατανάλωση καυσίμων, θα συνιστούσε επιβράβευση των εταιρειών που χρησιμοποιούν περισσότερα καύσιμα ανά χιλιόμετρο από το μέσο όρο».

Η εποπτεύουσα αρχή δεν αντιλαμβάνεται με ποιον τρόπο η εν λόγω προσέγγιση εγγυάται ότι κανένας μεταφορέας δεν θα λάβει αποζη-

μιώσεις υψηλότερες των εξόδων του που απορρέουν από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων. Στην πραγματικότητα, δεν αποκλείεται το ενδεχόμενο οι εταιρείες που λαμβάνουν αποζημιώσεις βάσει του «σχεδίου διαδρομών» (ανάλογα με τις αποστάσεις που καλύπτουν) και που μειώνουν την κατανάλωση ντίζελ στις εν λόγω διαδρομές, να λάβουν αποζημιώσεις που υπερβαίνουν τα πραγματικά έξοδά τους από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων.

Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, η εποπτεύουσα αρχή θεωρεί ότι οι όροι για τη χορήγηση αποζημίωσης, όπως αυτοί περιλαμβάνονται στις επιστολές της 21ης Φεβρουαρίου 2000, δεν αποτελούν εγγύηση ότι οι επιχειρήσεις λεωφορείων δεν θα λάβουν αποζημιώσεις υψηλότερες των πραγματικών εξόδων τους που απορρέουν από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων. Εάν δεν υπάρχουν σαφείς κανόνες ή κατευθυντήριες γραμμές που να καθορίζουν το ανώτατο επίπεδο αποζημίωσης που μπορεί να χορηγηθεί στο πλαίσιο του καθεστώτος, είναι αμφίβολο εάν το καθεστώς αποζημιώσεων έχει σχεδιαστεί κατά τρόπο που εξασφαλίζει τον περιορισμό της αποζημίωσης στα πρόσθετα έξοδα παραγωγής.

Οι νορβηγικές αρχές ισχυρίστηκαν επίσης ότι η απαίτηση όσον αφορά τον περιορισμό της αποζημίωσης στα πρόσθετα έξοδα παραγωγής ικανοποιείται εάν το καθεστώς αποζημιώσεων «δεν υπερβαίνει το ανώτερο ποσό εισφορών ντίζελ αυτοκινήτων σε σύγκριση με το προηγούμενο φορολογικό καθεστώς». Από την άποψη αυτή, η νορβηγική κυβέρνηση δήλωσε ότι κατά το 2000 το καθεστώς αποζημιώσεων αυξήθηκε λιγότερο από ό,τι τα έξοδα ντίζελ αυτοκινήτων μετά την 1η Ιανουαρίου 1999. Όσον αφορά την κατάσταση το 2001, οι νορβηγικές αρχές αναφέρθηκαν στη μείωση των προβλεπόμενων ποσών για το καθεστώς αποζημιώσεων κατά 33 % σε σύγκριση με την κατάσταση το 2000.

Η εποπτεύουσα αρχή αναγνωρίζει ότι η μείωση των αποζημιώσεων σε σύγκριση με την προηγούμενη απαλλαγή που χορηγείτο βάσει της εξαίρεσης από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων υποδηλώνει ενδεχομένως ότι η αποζημίωση παραμένει χαμηλότερη των εξόδων που απορρέουν από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων. Ωστόσο, αυτό και μόνο δεν αποτελεί την αναγκαία απόδειξη ότι οι εταιρείες λεωφορείων εξπρές δεν αποζημιώνονται υπέρ το δέον. Για το λόγο αυτό, η δήλωση της νορβηγικής κυβέρνησης όσον αφορά τον περιορισμό του καθεστώτος αποζημιώσεων και τη μείωση των ποσών που προβλέπονται για το σκοπό αυτό, σε σύγκριση με την κατάσταση που επικρατούσε στο παρελθόν, δεν αποδεικνύει ότι η προαναφερθείσα απαίτηση ικανοποιείται.

Όσον αφορά την κατάσταση κατά το 1999 και 2000, η εποπτεύουσα αρχή παρατηρεί ότι, παρά την επιστολή της 4ης Δεκεμβρίου 2000, στην οποία εκφράζει τις αμφιβολίες της όσον αφορά το συμβιβάσιμο του καθεστώτος αποζημιώσεων κατά το παρελθόν, οι νορβηγικές αρχές δεν υπέβαλαν καμία πληροφορία που να αποδεικνύει ότι οι επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές δεν έλαβαν αποζημίωση υψηλότερη από αυτή που απαιτείται για να καλυφθούν τα έξοδα από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων. Επιπλέον, και ιδίως όσον αφορά τη συνέχιση του καθεστώτος αποζημιώσεων του 2001, η εποπτεύουσα αρχή παρατηρεί ότι το εν λόγω καθεστώς δεν καθιερώνει ένα μηχανισμό ελέγχου που θα επέτρεπε στο φορέα χορήγησης της ενίσχυσης να εξακριβώνει ότι τα οφέλη που απορρέουν από το καθεστώς αποζημιώσεων δεν υπερβαίνουν τα πρόσθετα έξοδα από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων κατά το αντίστοιχο έτος. Χωρίς την ύπαρξη ανάλογου ελέγχου δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο υπερβολικής αποζημίωσης των επιχειρήσεων λεωφορείων εξπρές.

Βάσει των εν λόγω παρατηρήσεων, η εποπτεύουσα αρχή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι νορβηγικές αρχές δεν απέδειξαν ότι οι αποζημιώσεις που καταβλήθηκαν σύμφωνα με το σχετικό καθεστώς περιορίζονται στα πρόσθετα έξοδα παραγωγής.

<sup>(4)</sup> Όπως ορίζεται στην απόφαση του ΔΕΚ της 8ης Ιουνίου 1995, Υπόθεση T-459/93, Siemens SA κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, II-1675, παράγραφος 48.

### Κίνητρα για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων

Οι νορβηγικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι το καθεστώς ενισχύσεων, δεδομένου ότι είναι πιο περιορισμένο από την προηγούμενη φορολογική απαλλαγή, αποτελεί αποτελεσματικότερο σύστημα προστασίας του περιβάλλοντος και προώθησης των περιβαλλοντικών στόχων. Από την άποψη αυτή, οι νορβηγικές αρχές δήλωσαν ότι, κατά τον καθορισμό των αποζημιώσεων για το 2000, προβλέφθηκε μείωση 6 % ανάλογα με το δυναμικό αποτελεσματικότητας όσον αφορά τη μειωμένη κατανάλωση καυσίμων. Επιπλέον, οι νορβηγικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι η εξαίρεση των υπηρεσιών τακτικών γραμμών από τη δυνατότητα αποζημίωσης και η εν λόγω μείωση του 6 % σημαίνει ότι το καθεστώς αποζημιώσεων επεκτάθηκε λιγότερο σε σχέση με την αύξηση των εσόδων ντίζελ αυτοκινήτων μετά την 1η Ιανουαρίου 1999. Όσον αφορά τη συνέχιση του καθεστώτος αποζημιώσεων το 2001, οι νορβηγικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι το ποσό των 50 εκατ. NOK που χορηγήθηκε για το σκοπό αυτό συνιστά μείωση κατά 33 % σε σύγκριση με το 2000.

Η εποπτεύουσα αρχή παρατηρεί ωστόσο, ότι οι νορβηγικές αρχές δεν υπέβαλαν τα πληροφοριακά στοιχεία, που θα επέτρεπαν στην εποπτεύουσα αρχή να βεβαιωθεί ότι οι χορηγούμενες αποζημιώσεις βάσει του καθεστώτος μειώνονται συνεχώς μετά την καθιέρωσή του και σε σύγκριση με την κατάσταση πριν την κατάργηση της φοροαπαλλαγής το 1999.

Συγκεκριμένα, οι νορβηγικές αρχές δεν παρείχαν αριθμητικά στοιχεία όσον αφορά τις φορολογικές απώλειες ως αποτέλεσμα της απαλλαγής των επιχειρήσεων λεωφορείων εξπρές από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων πριν την κατάργηση της εξαίρεσης την 1η Ιανουαρίου 1999, τα οποία θα επέτρεπαν στην εποπτεύουσα αρχή να επαληθεύσει τους ισχυρισμούς των νορβηγικών αρχών όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του καθεστώτος αποζημιώσεων το 1999, σε σύγκριση με το προηγούμενο φορολογικό καθεστώς. Επιπλέον, και όσον αφορά την κατάσταση το 2000, η εποπτεύουσα αρχή παρατηρεί ότι το προβλεπόμενο ποσό για το καθεστώς αποζημιώσεων αυξήθηκε στον κρατικό προϋπολογισμό για το 2000 σε σύγκριση με το 1999. Αυτό αντιτίθεται στη δήλωση της νορβηγικής κυβέρνησης όσον αφορά τη μείωση του 6 % λόγω του δυναμικού αποτελεσματικότητας. Το υψηλότερο ποσό που προβλέπεται στον κρατικό προϋπολογισμό για το 2000 θα μπορούσε να ερμηνευτεί ως ένδειξη ότι η πραγματική κατανάλωση ντίζελ αυτοκινήτων αυξήθηκε μάλλον παρά μειώθηκε μετά την κατάργηση της απαλλαγής από τη σχετική εισφορά. Χωρίς περαιτέρω εξηγήσεις όσον αφορά τους λόγους για την εν λόγω αύξηση, είναι δύσκολο να διαπιστωθούν οι πιθανές επιπτώσεις όσον αφορά το κίνητρο των επιχειρήσεων λεωφορείων εξπρές να μειώσουν την κατανάλωσή τους σε ντίζελ αυτοκινήτων.

Επιπλέον, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι το ποσό της αποζημίωσης έχει μειωθεί από την εισαγωγή του καθεστώτος ενισχύσεων το 1999, η μείωση αυτή δεν είναι εγγενής στο καθεστώς αποζημιώσεων. Τα ποσά που διατίθενται για το καθεστώς αποζημιώσεων είναι στην απόλυτη ευχέρεια του νορβηγικού κοινοβουλίου στο πλαίσιο της έγκρισης του ετήσιου προϋπολογισμού. Το καθεστώς καθαυτό δεν περιέχει κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τον υπολογισμό των μελλοντικών αποζημιώσεων. Κατά συνέπεια, δεν υπάρχει καμία σαφής ένδειξη όσον αφορά τη μελλοντική μείωση της κρατικής στήριξης που θα υποχρέωνε τις επιχειρήσεις λεωφορείων να μειώσουν την κατανάλωση καυσίμων.

Επιπλέον, η εποπτεύουσα αρχή δεν διαθέτει λεπτομερείς πληροφορίες όσον αφορά τον υπολογισμό των ποσών που διατίθενται για το σκοπό του καθεστώτος αποζημιώσεων (ιδίως, σε ποιο βαθμό τα ποσά καθορίζονται με σκοπό τη σημαντική μείωση της κατανάλωσης ντίζελ αυτοκινήτων) ούτε στοιχεία σχετικά με τις ενδεχόμενες

αλλαγές όσον αφορά τις τακτικές γραμμές λεωφορείων που είναι επιλέξιμες βάσει του καθεστώτος αποζημιώσεων. Χωρίς τις πληροφορίες αυτές, δεν είναι δυνατό να διαπιστωθεί εάν μία πιθανή συνολική μείωση των ποσών που διατίθενται για το καθεστώς αποζημιώσεων έχει ως πραγματικό αποτέλεσμα τη μειωμένη κατανάλωση ανά επιχείρηση λεωφορείων εξπρές και κατά συνέπεια αποτελεί κίνητρο για τις εν λόγω επιχειρήσεις να μειώσουν την κατανάλωση καυσίμων.

Με βάσει τα προαναφερθέντα, η μείωση του 33 % για το καθεστώς αποζημιώσεων του 2001, που ανέφεραν οι νορβηγικές αρχές, δεν είναι αρκετή για να εξακριβωθεί εάν και σε ποιο βαθμό οι επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές έλαβαν λιγότερες αποζημιώσεις βάσει του καθεστώτος.

Τέλος, ελλείψει πληροφοριών όσον αφορά το επίπεδο αποζημίωσης που χορηγείται βάσει του καθεστώτος, είναι δύσκολο να διαπιστωθεί εάν και σε ποιο βαθμό το καθεστώς λειτουργεί ως ουσιαστικό κίνητρο. Η εποπτεύουσα αρχή θεωρεί ότι, καταρχήν, μόνο ένα επίπεδο αποζημίωσης χαμηλότερο από τα έξοδα (που απορρέουν από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων), τα οποία μπορούν να επωμιστούν οι επιχειρήσεις λεωφορείων χωρίς να καταβάλλουν καμία προσπάθεια για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων, θα παρείχε στις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές το κίνητρο να μειώσουν τα έξοδά τους που σχετίζονται με τα καύσιμα. Στο πλαίσιο αυτό, η εποπτεύουσα αρχή παρατηρεί ότι δεν έχει λάβει καμία πληροφορία που θα της επέτρεπε να καθορίσει το επίπεδο αποζημίωσης που χορηγήθηκε στα λεωφορεία εξπρές κατά τα αντίστοιχα έτη μετά την εισαγωγή του καθεστώτος αποζημιώσεων.

Λόγω της έλλειψης πληροφοριών όσον αφορά την πιθανή μείωση των καταβαλλόμενων αποζημιώσεων μετά την εισαγωγή του σχετικού καθεστώτος και όσον αφορά το επίπεδο αποζημίωσης για τις επιλέξιμες επιχειρήσεις λεωφορείων, η εποπτεύουσα αρχή διατηρεί αμφιβολίες για το κατά πόσον το καθεστώς αποζημιώσεων προσφέρει στους δικαιούχους επαρκή κίνητρα ώστε να επενδύσουν σε εξοπλισμό και να επανοργανώσουν τις επιχειρηματικές διαδικασίες προκειμένου να διατηρήσουν την κατανάλωση καυσίμων στο πλέον χαμηλό επίπεδο.

*Προσωρινή απαλλαγή από νέους περιβαλλοντικούς φόρους για την αντιστάθμιση ζημιών όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα*

Σχετικά με τους περιβαλλοντικούς στόχους του καθεστώτος αποζημιώσεων, οι νορβηγικές αρχές αναφέρθηκαν στην πρόταση της κυβέρνησης για τους πράσινους φόρους [«Grønne Skatter», St. prp. nr. 54 (1997-98)]. Οι νορβηγικές αρχές ισχυρίστηκαν επιπλέον ότι το καθεστώς αποζημιώσεων ήταν απαραίτητο για να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα των ενδιαφερόμενων επιχειρήσεων λεωφορείων, χωρίς να δώσουν περαιτέρω εξηγήσεις για το σημείο αυτό.

Ωστόσο, η εποπτεύουσα αρχή παρατηρεί ότι, σύμφωνα με την προαναφερθείσα πρόταση της κυβέρνησης, οι μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων θεωρούνται ικανές να καλύψουν τα πρόσθετα έξοδα λόγω της κατάργησης της εξαίρεσης από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων με έσοδα από την εκμετάλλευση τακτικών γραμμών. Για το λόγο αυτό, η νορβηγική κυβέρνηση δεν θεώρησε απαραίτητη τη χορήγηση αποζημίωσης στις μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων. Στις πληροφορίες που υπέβαλαν, οι νορβηγικές αρχές δεν παρείχαν επαρκείς εξηγήσεις όσον αφορά το λόγο για τον οποίο παρά τα συμπεράσματα στην κυβερνητική πρόταση προς το κοινοβούλιο, η αποζημίωση για τις μη επιδοτούμενες επιχειρήσεις λεωφορείων κρίθηκε απαραίτητη. Επιπλέον, η εποπτεύουσα αρχή παρατηρεί ότι οι νορβηγικές αρχές δεν υπέβαλαν κανένα έγγραφο το οποίο να εξηγεί τους λόγους για την εφαρμογή καθεστώτος αποζημιώσεων και στις εν λόγω επιχειρήσεις λεωφορείων.

Επιπλέον, η εποπτεύουσα αρχή παρατηρεί ότι οι επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές απηλλάγησαν από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων από τη στιγμή που αυτή επιβλήθηκε τον Οκτώβριο του 1993. Αυτό σημαίνει ότι, την εποχή που η απαλλαγή καταργήθηκε και εγκρίθηκε το καθεστώς αποζημιώσεων, οι επιχειρήσεις λεωφορείων είχαν ήδη στη διάθεσή τους πέντε χρόνια για να προσαρμόσουν τις δραστηριότητές τους προκειμένου να μειώσουν τα έξοδα που σχετίζονται με τους φόρους. Χωρίς περαιτέρω εξηγήσεις εκ μέρους των νορβηγικών αρχών όσον αφορά το λόγο για τον οποίο το εν λόγω χρονικό διάστημα δεν ήταν αρκετό ώστε οι επιχειρήσεις λεωφορείων να προσαρμοστούν στις συνθήκες του νέου οικονομικού πλαισίου, η εποπτεύουσα αρχή δεν είναι σε θέση να εξακριβώσει την αναγκαιότητα και τον αναλογικό χαρακτήρα της ενίσχυσης. Από την άποψη αυτή θα ήταν επίσης ενδιαφέρον να δοθούν πληροφορίες που να δείχνουν εάν και κατά πόσον οι επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές που είχαν απαλλαγή από την εισφορά ντίζελ αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου κατέβαλαν προσπάθειες για να μειώσουν την κατανάλωση καυσίμων.

Όσον αφορά τον προσωρινό χαρακτήρα του καθεστώτος, οι νορβηγικές αρχές δεν υπέβαλαν σχετικές παρατηρήσεις ή πληροφορίες. Η εποπτεύουσα αρχή σημειώνει από την άποψη αυτή ότι το καθεστώς δεν περιέχει κανένα χρονικό περιορισμό. Για το λόγο αυτό, η εποπτεύουσα αρχή διατηρεί αμφιβολίες για το κατά πόσον ένα καθεστώς αόριστης διάρκειας μπορεί να προσφέρει στις επιλέξιμες επιχειρήσεις κίνητρα για να προσαρμοστούν στο νέο φορολογικό περιβάλλον.

Για το λόγο αυτό οι νορβηγικές αρχές δεν απέδειξαν, κατά την άποψη της εποπτεύουσας αρχής ότι το καθεστώς αποζημιώσεων ισχύει προσωρινά, μειώνεται προοδευτικά και επιδιώκει περιβαλλοντικούς στόχους, ενώ η αποζημίωση είναι απαραίτητη για να αντισταθμιστούν απώλειες όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα.

#### Δ. Συμπεράσματα

Για τους προαναφερθέντες λόγους, η εποπτεύουσα αρχή αμφιβάλει όσον αφορά το συμβιβασμό της ενίσχυσης που περιλαμβάνεται στο καθεστώς αποζημιώσεων για τις επιχειρήσεις λεωφορείων εξπρές. Λόγω της έλλειψης πληροφοριών, η εποπτεύουσα αρχή διατήρησε τις εν λόγω αμφιβολίες κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής εξέτασης σύμφωνα με το σημείο 6.2 του κεφαλαίου 6 των κατευθυντήριων γραμμών της εποπτεύουσας αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις. Κατά συνέπεια, και σύμφωνα με το σημείο 5.2 του κεφαλαίου 5 των κατευθυντήριων γραμμών της εποπτεύουσας

αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις, η εποπτεύουσα αρχή υποχρεούται να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου. Η απόφαση να κινήσει τη διαδικασία δεν προδικάζει την τελική απόφαση της εποπτεύουσας αρχής, η οποία ενδέχεται να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση συμβιβάζεται με τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ.

Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, η εποπτεύουσα αρχή καλεί τις νορβηγικές αρχές να υποβάλουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες προκειμένου να εκτιμήσει το συμβιβασμό του καθεστώτος αποζημιώσεων με τους κανόνες κρατικών ενισχύσεων βάσει της συμφωνίας ΕΟΧ. Εάν η νορβηγική κυβέρνηση δεν υποβάλει τις ζητούμενες πληροφορίες εντός της προθεσμίας που ορίζεται κατωτέρω, η εποπτεύουσα αρχή θα λάβει απόφαση σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας περί εποπτείας και Δικαστηρίου βάσει των ήδη διαθέσιμων πληροφοριών.

Τέλος, η εποπτεύουσα αρχή εφιστά την προσοχή της νορβηγικής κυβέρνησης στο γεγονός ότι, σύμφωνα με το σημείο 6.2.1 του κεφαλαίου 6 των κατευθυντήριων γραμμών της εποπτεύουσας αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις, η εποπτεύουσα αρχή «μπορεί να λάβει απόφαση και να ζητήσει από το κράτος της ΕΖΕΣ να αναστείλει την καταβολή της ενίσχυσης μέχρις ότου ολοκληρωθεί ο έλεγχος». Δεδομένου ότι το συμπέρασμα της εποπτεύουσας αρχής στην παρούσα απόφαση είναι ότι η ενίσχυση χορηγήθηκε παράνομα, μπορεί να λάβει απόφαση, σύμφωνα με το σημείο 6.2.1 (2) των κατευθυντήριων γραμμών της εποπτεύουσας αρχής για τις κρατικές ενισχύσεις, με την οποία να υποχρεώνει τη νορβηγική κυβέρνηση να αναστείλει αμέσως την καταβολή της ενίσχυσης, σε περίπτωση που οι νορβηγικές αρχές δεν μπορούν να εγγυηθούν ότι το καθεστώς αποζημιώσεων δεν θα εφαρμοστεί μέχρι τη λήψη τελικής απόφασης από την εποπτεύουσα αρχή.

Η εποπτεύουσα αρχή της ΕΖΕΣ καλεί τα κράτη της ΕΖΕΣ, τα κράτη μέλη της ΕΕ και κάθε ενδιαφερόμενο να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους για τα εξεταζόμενα μέτρα εντός προθεσμίας ενός μηνός από τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης, στη διεύθυνση:

Εποπτεύουσα αρχή της ΕΖΕΣ  
Rue des Trèves/Trierstraat 74  
B-1040 Βρυξέλλες.

Οι παρατηρήσεις θα ανακοινωθούν στη νορβηγική κυβέρνηση.