

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΧΩΡΟ

ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΖΕΣ

Πρόσκληση για την υποβολή παρατηρήσεων κατ' εφαρμογή του άρθρου 1 παράγραφος 2 του μέρους I του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας μεταξύ των κρατών της ΕΖΕΣ για τη σύσταση Εποπτεύουσας Αρχής και Δικαστηρίου για θέματα κρατικών ενισχύσεων όσον αφορά την πιθανή παροχή ενίσχυσης στις εταιρείες Oslo Sporveier και AS Sporveisbussene στη Νορβηγία

(2012/C 197/07)

Με την απόφαση αριθ. 123/12/COL της 28ης Μαρτίου 2012, που αναδημοσιεύεται στη γλώσσα του πρωτοτύπου στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ κίνησε τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του μέρους I του πρωτοκόλλου 3 της συμφωνίας μεταξύ των κρατών της ΕΖΕΣ, για τη σύσταση Εποπτεύουσας Αρχής και Δικαστηρίου. Οι νορβηγικές αρχές ενημερώθηκαν σχετικά μέσω αντιγράφου της απόφασης.

Με την παρούσα ανακοίνωση, η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ καλεί τα κράτη της ΕΖΕΣ, τα κράτη μέλη της ΕΕ και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το εν λόγω μέτρο, εντός ενός μηνός από τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης, στην ακόλουθη διεύθυνση:

EFTA Surveillance Authority
Registry
Rue Belliard/Belliardstraat 35
1040 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Οι παρατηρήσεις θα κοινοποιηθούν στις νορβηγικές αρχές. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

ΣΥΝΟΨΗ

Ιστορικό

Στη Νορβηγία, ο τοπικός κλάδος μεταφορών με λεωφορεία διέπεται από τον νόμο περί Εμπορικών Μεταφορών του 2002 και τον κανονισμό Εμπορικών Μεταφορών του 2003. Αμφότερες οι ανωτέρω πράξεις κατήργησαν την προηγούμενη νομοθεσία που ήταν ουσιαστικά η ίδια. Αυτό το νομοθετικό πλαίσιο προβλέπει, μεταξύ άλλων, ένα σύστημα παραχωρήσεων αναγκαίων για τις επιχειρήσεις που επιθυμούν να αναλάβουν την εκτέλεση συγκοινωνιακών γραμμών λεωφορείων. Αναθέτει επίσης σε κομητείες, όπως στον δήμο του Όσλο, την ευθύνη για τη χορήγηση αντιστάθμισης σε επιχειρήσεις που εκτελούν μη επικερδή δρομολόγια. Αυτή η αντιστάθμιση μπορεί να χορηγείται για την κάλυψη της διαφοράς μεταξύ εσόδων που προέρχονται από την πώληση εισιτηρίων και του κόστους εκμετάλλευσης της γραμμής.

Στο Όσλο, ήδη πριν από την έναρξη ισχύος της συμφωνίας ΕΟΧ, χορηγείτο ετήσια αντιστάθμιση στους αναδόχους για τα μη επικερδή δρομολόγια σύμφωνα με τη διαδικασία προϋπολογισμού της πόλης. Η πληρωμή της αντιστάθμισης αυτής γινόταν με ετήσιο κατ' αποκοπή ποσό υπολογιζόμενο βάσει του κόστους που προέκυπτε κατά τα προηγούμενα έτη και λαμβανομένων υπόψη ορισμένων διορθωτικών συντελεστών. Από το 2008, όλες οι συμβάσεις τακτικών γραμμών λεωφορείων ανατίθεντο σε επιχειρήσεις μετά από δημόσιο διαγωνισμό. Έκτοτε δεν χορηγήθηκε καμία αντιστάθμιση στην AS Oslo Sporveier, όπως αυτή που περιγράφεται ανωτέρω, για τακτικές γραμμές λεωφορείων.

Η AS Oslo Sporveier και αργότερα η θυγατρική της, AS Sporveisbussene, ανέλαβαν την εκτέλεση τακτικών γραμμών λεωφορείων στο Όσλο, σύμφωνα με τις διατάξεις που περιγράφονται εν συντομία ανωτέρω, ήδη πολύ πριν από την έναρξη ισχύος της συμφωνίας ΕΟΧ και αυτό μέχρι το 2008.

Η AS Oslo Sporveier υπέστη πολλές αναδιαρθρώσεις από το 1994 και μετά. Για παράδειγμα, η εκτέλεση όλων των γραμμών λεωφορείων, περιλαμβανομένων των εμπορικών γραμμών περιηγητικών λεωφορείων επιπλέον των τακτικών γραμμών λεωφορείων στο Όσλο, ανατέθηκε εξωτερικά στη θυγατρική της AS Sporveisbussene το 1997. Κατά συνέπεια, οι AS Oslo Sporveier και AS Sporveisbussene συνήψαν τη λεγόμενη «συμφωνία μεταφορών», ούτως ώστε να μπορεί η AS Sporveisbussene να καταστεί η πραγματική δικαιούχος της ετήσιας αποζημίωσης. Στο πλαίσιο της συμφωνίας μεταφορών η αποζημίωση για την εκτέλεση τακτικών γραμμών λεωφορείων καταβλήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις που περιγράφονται ανωτέρω. Οι νορβηγικές αρχές ισχυρίζονται ότι, καθ' όλη την υπό εξέταση περίοδο — 1994 με 2008 — ο όμιλος Oslo Sporveier διατηρούσε χωριστούς λογαριασμούς για τις δραστηριότητες παροχής εμπορικών και δημόσιων υπηρεσιών, και ότι οι εμπορικές δραστηριότητες τιμολογούνταν πάντα σε τιμές αγοράς για υπηρεσίες που παρέχονταν στο πλαίσιο δραστηριοτήτων δημόσιας υπηρεσίας.

Το 2004, ο δήμος του Όσλο — που κατείχε τότε το 98,8 % των μετοχών της AS Oslo Sporveier — εισέφερε κεφάλαιο ύψους 111 760 000 NOK για να καλυφθεί η υποχρηματοδότηση των συνταξιοδοτικών ταμείων της AS Sporveisbussene. Η υποχρηματοδότηση αυτή είχε επιδεινωθεί κατά την περίοδο πριν από το 1997, και είχε επιπτώσεις στις συνταξιοδοτικές υποχρεώσεις των εργαζομένων τόσο στη δημόσια υπηρεσία όσο και στον κλάδο περιηγητικών λεωφορείων της AS Oslo Sporveier. Η AS Oslo Sporveier ήταν υποχρεωμένη να λάβει μέτρα για την αντιμετώπιση της υποχρηματοδότησης αυτής. Ο δήμος του Όσλο, ως ιδιοκτήτης, επέλεξε αυτήν την εισφορά κεφαλαίου που έκρινε ως τη λιγότερο δαπανηρή μέθοδο.

Εκτίμηση του μέτρου

Η ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

Η Αρχή θεωρεί ότι τόσο η εισφορά κεφαλαίου όσο και η καταβολή ετήσιας αποζημίωσης συνιστούν κρατική ενίσχυση.

Όσον αφορά την εισφορά κεφαλαίου για να καλυφθεί το έλλειμμα των συνταξιοδοτικών ταμείων της εμπορικής δραστηριότητας, η Αρχή δεν είναι επί του παρόντος σε θέση να αποκλείσει ότι η εισφορά αυτή αποφέρει οικονομικό πλεονέκτημα στην AS Oslo Sporveier, δεδομένου ότι δεν υποβλήθηκε κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι είχε καταβληθεί σύμφωνα με την αρχή του επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

Επιπλέον, η Αρχή καταλήγει στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι τόσο η ετήσια αποζημίωση όσο και η εισφορά κεφαλαίου για να καλυφθεί το έλλειμμα των συνταξιοδοτικών λογαριασμών δημόσιας υπηρεσίας (σε σχέση με το κόστος που θα μπορούσε επίσης να χρησιμεύσει ως βάση για την ετήσια αποζημίωση) δεν καθορίστηκαν στο πλαίσιο διαδικασίας ανάθεσης δημόσιας σύμβασης και δεν αντιστοιχούν στο κόστος που θα επιβάρυνε μια καλά εξοπλισμένη και υπό ορθή διαχείριση επιχείρηση. Έτσι δεν πληρούται το τέταρτο κριτήριο της νομολογίας της *Altmark* και, ως εκ τούτου, αμφότερα τα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ.

Η φύση της ενίσχυσης

Σ' αυτό το στάδιο η Αρχή δεν είναι σε θέση να συναγάγει κατά πόσον η ενίσχυση χορηγήθηκε στο πλαίσιο υφιστάμενου καθεστώτος ενισχύσεων το οποίο θα βασιζόταν στον νόμο περί εμπορικών μεταφορών και στον κανονισμό εμπορικών μεταφορών, όπως εφαρμόζονται στο Όσλο ήδη πριν από την έναρξη ισχύος της συμφωνίας ΕΟΧ. Πρέπει να αναφερθεί ότι, από το 2008, δεν χορηγήθηκαν άλλες ενισχύσεις σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις. Δεδομένου ότι υπήρχε καθεστώς ενισχύσεων από το 1994, η Αρχή δεν είναι επί του παρόντος σε θέση να καθορίσει τα ακριβή όρια αυτού του καθεστώτος ούτε και να διαπιστώσει εάν όλες οι χορηγηθείσες ενισχύσεις βασίζονταν σ' αυτό το καθεστώς. Επιπλέον δεν μπορεί να αποκλείσει ότι τα μέτρα συνεπάγονται με παράνομες και μη συμβατές κρατικές ενισχύσεις, έστω και σε ελάχιστο βαθμό, ιδίως σε ό,τι αφορά την κάλυψη των συνταξιοδοτικών υποχρεώσεων που συνδέονται με τις εμπορικές δραστηριότητες.

Συμβατότητα της ενίσχυσης

Στο παρόν στάδιο η Αρχή θεωρεί ότι οι πληρωμές που πραγματοποιούνταν μέχρι την άμεση ανάθεση της παραχώρησης έπαυσαν το 2008, και ότι η εισφορά κεφαλαίου του 2004 με στόχο την κάλυψη του ελλείμματος του συνταξιοδοτικού ταμείου ήταν, σε μεγάλο βαθμό, συμβατή με την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δυνάμει του άρθρου 49 της συμφωνίας ΕΟΧ. Η αξιολόγηση της συμβατότητας στην τελική απόφαση θα εστιαστεί έτσι ειδικότερα στο κατά πόσον υπήρξε υπεραντιστάθμιση. Επιπλέον, η ενίσχυση θα μπορούσε, τουλάχιστον εν μέρει, να είναι συμβατή δυνάμει του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ).

Συμπέρασμα

Με βάση τις ανωτέρω εκτιμήσεις, η Αρχή αποφάσισε να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 της συμφωνίας ΕΟΧ. Τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνται να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός προθεσμίας ενός μηνός από τη δημοσίευση της παρούσας απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
