

Journal officiel

de l'Union européenne

L 276



Édition
de langue française

Législation

56^e année
17 octobre 2013

Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement d'exécution (UE) n° 994/2013 de la Commission du 16 octobre 2013 modifiant les règlements (CE) n° 952/2006, (CE) n° 967/2006, (CE) n° 555/2008 et (CE) n° 1249/2008 en ce qui concerne les obligations de communication et de notification dans le cadre de l'organisation commune des marchés agricoles** 1

Règlement d'exécution (UE) n° 995/2013 de la Commission du 16 octobre 2013 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 3

DÉCISIONS

2013/506/UE:

- ★ **Décision d'exécution de la Commission du 1^{er} octobre 2013 relative à la participation financière de l'Union européenne pour 2013 en ce qui concerne les programmes nationaux de neuf États membres (Belgique, Estonie, Irlande, Grèce, France, Chypre, Pays-Bas, Pologne et Portugal) en matière de collecte, de gestion et d'utilisation des données dans le secteur de la pêche [notifiée sous le numéro C(2013) 6255]**..... 5

Prix: 3 EUR

(suite au verso)

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

III *Autres actes*

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

- ★ **Décision de l'Autorité de surveillance AELE n° 519/12/COL du 19 décembre 2012 clôturant la procédure formelle d'examen concernant des aides potentielles en faveur des entreprises AS Oslo Sporveier et AS Sporveisbussene (Norvège)** 8



II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 994/2013 DE LA COMMISSION

du 16 octobre 2013

modifiant les règlements (CE) n° 952/2006, (CE) n° 967/2006, (CE) n° 555/2008 et (CE) n° 1249/2008 en ce qui concerne les obligations de communication et de notification dans le cadre de l'organisation commune des marchés agricoles

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») ⁽¹⁾, et notamment son article 192, paragraphe 2, en liaison avec son article 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 792/2009 de la Commission ⁽²⁾ établit des règles communes pour la transmission d'informations et de documents par les États membres à la Commission. Ces règles couvrent en particulier l'obligation, pour les États membres, d'utiliser les systèmes d'information mis à leur disposition par la Commission, ainsi que la validation des droits d'accès des autorités et personnes autorisées à envoyer des notifications. Le règlement (CE) n° 792/2009 fixe également des principes communs applicables aux systèmes d'information pour garantir l'authenticité, l'intégrité et la lisibilité dans le temps des documents, et prévoit la protection des données à caractère personnel. L'obligation d'utiliser ces systèmes d'information doit être prévue dans chaque règlement établissant une obligation spécifique de notification.
- (2) La Commission a mis au point un système d'information qui permet de gérer les documents et les procédures par des moyens électroniques dans le cadre de son fonctionnement interne et des relations avec les autorités concernées par la politique agricole commune.

(3) Plusieurs obligations de communication et de notification peuvent être remplies au moyen de ce système, notamment celles prévues dans les règlements de la Commission (CE) n° 952/2006 ⁽³⁾, (CE) n° 967/2006 ⁽⁴⁾, (CE) n° 555/2008 ⁽⁵⁾ et (CE) n° 1249/2008 ⁽⁶⁾.

(4) Dans l'intérêt d'une gestion administrative efficace et compte tenu de l'expérience acquise en la matière, il y a lieu de simplifier, préciser ou supprimer certaines communications et notifications.

(5) Le règlement (CE) n° 555/2008 prévoit, à son article 100, paragraphe 2, une notification simplifiée lorsque seules des valeurs nulles doivent être communiquées. Étant donné que le système d'information inclut une procédure simplifiée pour l'envoi de ces notifications, la procédure de notification figurant dans cet article n'est plus nécessaire.

(6) En ce qui concerne le règlement (CE) n° 1249/2008, il convient d'établir une notification supplémentaire concernant l'abattage du bétail, en vue de calculer le coefficient de pondération visé à son article 18.

(7) Il convient dès lors de modifier les règlements (CE) n° 952/2006, (CE) n° 967/2006, (CE) n° 555/2008 et (CE) n° 1249/2008 en conséquence.

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 952/2006 de la Commission du 29 juin 2006 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 318/2006 du Conseil en ce qui concerne la gestion du marché intérieur du sucre et le régime des quotas (JO L 178 du 1.7.2006, p. 39).

⁽⁴⁾ Règlement (CE) n° 967/2006 de la Commission du 29 juin 2006 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 318/2006 du Conseil en ce qui concerne la production hors quota dans le secteur du sucre (JO L 176 du 30.6.2006, p. 22).

⁽⁵⁾ Règlement (CE) n° 555/2008 de la Commission du 27 juin 2008 fixant les modalités d'application du règlement (CE) n° 479/2008 du Conseil portant organisation commune du marché vitivinicole, en ce qui concerne les programmes d'aide, les échanges avec les pays tiers, le potentiel de production et les contrôles dans le secteur vitivinicole (JO L 170 du 30.6.2008, p. 1).

⁽⁶⁾ Règlement (CE) n° 1249/2008 de la Commission du 10 décembre 2008 portant modalités d'application des grilles communautaires de classement des carcasses de bovins, de porcins et d'ovins et de la communication des prix y afférents (JO L 337 du 16.12.2008, p. 3).

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 792/2009 de la Commission du 31 août 2009 fixant les modalités selon lesquelles les États membres communiquent à la Commission les informations et les documents requis dans le cadre de la mise en œuvre de l'organisation commune des marchés, du régime des paiements directs, de la promotion des produits agricoles et des régimes applicables aux régions ultrapériphériques et aux îles mineures de la mer Égée (JO L 228 du 1.9.2009, p. 3).

- (8) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion de l'organisation commune des marchés agricoles,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'article 58 du règlement (CE) n° 952/2006 est remplacé par le texte suivant:

«Article 58

Communications et notifications

Les communications et notifications visées à l'article 5, paragraphe 3, et aux articles 12, 21 et 22 sont effectuées conformément au règlement (CE) n° 792/2009 de la Commission (*).

_____ (*) JO L 228 du 1.9.2009, p. 3.»

Article 2

À l'article 21 du règlement (CE) n° 967/2006, le paragraphe 5 suivant est ajouté:

«5. Les communications visées à l'article 4, paragraphe 3, aux articles 10 et 17 et au présent article sont effectuées conformément au règlement (CE) n° 792/2009 de la Commission (*).

_____ (*) JO L 228 du 1.9.2009, p. 3.»

Article 3

L'article 100 du règlement (CE) n° 555/2008 est modifié comme suit:

- 1) Le titre «Communications» est remplacé par le titre «Communications et notifications».

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 16 octobre 2013.

- 2) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les communications et notifications à la Commission visées au présent règlement sont effectuées conformément au règlement (CE) n° 792/2009 de la Commission (*).

_____ (*) JO L 228 du 1.9.2009, p. 3.»

- 3) Le paragraphe 2 est supprimé.

Article 4

Le règlement (CE) n° 1249/2008 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 19, le point d) suivant est ajouté:

«d) le nombre total de gros bovins abattus au cours de l'année civile précédente, ventilé par catégorie, classe de conformation et classe d'état d'engraissement.»

- 2) L'article 39 bis suivant est inséré:

«Article 39 bis

Communications et notifications

Les communications et notifications à la Commission visées au présent règlement, à l'exception de celles visées à l'article 36, sont effectuées conformément au règlement (CE) n° 792/2009 de la Commission (*).

_____ (*) JO L 228 du 1.9.2009, p. 3.»

Article 5

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du 1^{er} janvier 2014.

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 995/2013 DE LA COMMISSION**du 16 octobre 2013****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») ⁽¹⁾,vu le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 de la Commission du 7 juin 2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les secteurs des fruits et légumes et des fruits et légumes transformés ⁽²⁾, et notamment son article 136, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires

à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes figurant à l'annexe XVI, partie A, dudit règlement.

(2) La valeur forfaitaire à l'importation est calculée chaque jour ouvrable, conformément à l'article 136, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011, en tenant compte des données journalières variables. Il importe, par conséquent, que le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 136 du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 sont fixées à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 16 octobre 2013.

Par la Commission,
au nom du président,

Jerzy PLEWA

Directeur général de l'agriculture et
du développement rural

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 157 du 15.6.2011, p. 1.

ANNEXE

Valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(EUR/100 kg)

Code NC	Code des pays tiers ⁽¹⁾	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	MA	53,1
	MK	66,6
	ZZ	59,9
0707 00 05	MK	62,5
	TR	121,6
	ZZ	92,1
0709 93 10	TR	116,3
	ZZ	116,3
0805 50 10	AR	95,1
	CL	118,8
	IL	100,2
	TR	85,3
	ZA	111,0
	ZZ	102,1
0806 10 10	BR	235,6
	TR	143,3
	ZZ	189,5
0808 10 80	CL	94,7
	NZ	120,9
	US	158,5
	ZA	138,5
	ZZ	128,2
0808 30 90	TR	123,6
	US	162,0
	ZZ	142,8

⁽¹⁾ Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 1833/2006 de la Commission (JO L 354 du 14.12.2006, p. 19). Le code «ZZ» représente «autres origines».

DÉCISIONS

DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION

du 1^{er} octobre 2013

relative à la participation financière de l'Union européenne pour 2013 en ce qui concerne les programmes nationaux de neuf États membres (Belgique, Estonie, Irlande, Grèce, France, Chypre, Pays-Bas, Pologne et Portugal) en matière de collecte, de gestion et d'utilisation des données dans le secteur de la pêche

[notifiée sous le numéro C(2013) 6255]

(Les textes en langues française, estonienne, anglaise, grecque, néerlandaise, polonaise et portugaise sont les seuls faisant foi.)

(2013/506/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 861/2006 du Conseil du 22 mai 2006 portant mesures financières communautaires relatives à la mise en œuvre de la politique commune de la pêche et au droit de la mer ⁽¹⁾, et notamment son article 24, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 861/2006 établit les conditions dans lesquelles les États membres peuvent recevoir une contribution de l'Union européenne pour les dépenses exposées dans le cadre de leurs programmes nationaux de collecte et de gestion de données.
- (2) Ces programmes doivent être établis conformément au règlement (CE) n° 199/2008 du Conseil du 25 février 2008 concernant l'établissement d'un cadre communautaire pour la collecte, la gestion et l'utilisation de données dans le secteur de la pêche et le soutien aux avis scientifiques sur la politique commune de la pêche ⁽²⁾ et au règlement (CE) n° 665/2008 de la Commission ⁽³⁾.
- (3) La Bulgarie, le Danemark, l'Allemagne, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, la Roumanie, la Slovaquie, la Finlande et la Suède n'ont pas modifié leur programme national 2011-2013 pour l'année 2013. La Commission décidera du montant de la participation de l'Union à ces programmes nationaux pour l'année 2013 par la décision d'exécution de la Commission qui est en cours d'adoption.
- (4) La Belgique, l'Estonie, l'Irlande, la Grèce, la France, Chypre, les Pays-Bas, la Pologne et le Portugal ont présenté des programmes nationaux pour la période 2011-2013 en matière de collecte, de gestion et d'utilisation de données dans le secteur de la pêche conformément à l'article 4, paragraphes 4 et 5, du règlement (CE)

n° 199/2008. Ces programmes ont été approuvés en 2011 conformément à l'article 6, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 199/2008.

- (5) L'Irlande a présenté des modifications à son programme national pour l'année 2013, conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 199/2008. Ces modifications ont été adoptées par la Commission en 2013, conformément à l'article 6, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 199/2008 du Conseil.
- (6) Les États membres concernés ont présenté des prévisions budgétaires annuelles pour l'année 2013 conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1078/2008 de la Commission du 3 novembre 2008 fixant les modalités d'application du règlement (CE) n° 861/2006 du Conseil en ce qui concerne les dépenses supportées par les États membres pour la collecte et la gestion des données de base dans le secteur de la pêche ⁽⁴⁾. La Commission a évalué les prévisions budgétaires annuelles des États membres conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 1078/2008, en tenant compte des programmes nationaux qui ont été approuvés.
- (7) L'article 5 du règlement (CE) n° 1078/2008 dispose que la Commission doit approuver les prévisions budgétaires annuelles et arrêter, pour chaque programme national, une décision relative à la participation financière annuelle de l'Union, conformément à la procédure définie à l'article 24 du règlement (CE) n° 861/2006 et sur la base des résultats de l'évaluation des prévisions budgétaires annuelles prévue à l'article 4 du règlement (CE) n° 1078/2008.
- (8) L'article 24, paragraphe 3, point b), du règlement (CE) n° 861/2006 prévoit que le taux de la participation financière est fixé dans une décision de la Commission. Conformément à l'article 16 de ce règlement, les mesures financières de l'Union dans le domaine de la collecte des données de base ne peuvent dépasser 50 % du montant des dépenses exposées par les États membres pour la mise en œuvre d'un programme de collecte, de gestion et d'utilisation de données dans le secteur de la pêche.

⁽¹⁾ JO L 160 du 14.6.2006, p. 1.

⁽²⁾ JO L 60 du 5.3.2008, p. 1.

⁽³⁾ JO L 186 du 15.7.2008, p. 3.

⁽⁴⁾ JO L 295 du 4.11.2008, p. 24.

- (9) La présente décision vaut décision de financement au sens de l'article 84, paragraphe 2, du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union ⁽¹⁾.
- (10) Les mesures prévues à la présente décision sont conformes à l'avis du comité de la pêche et de l'aquaculture,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les montants totaux maximaux de la participation financière de l'Union octroyée pour 2013 à chaque État membre en ce qui concerne la collecte, la gestion et l'utilisation des données dans le secteur de la pêche, ainsi que le taux de cette participation, sont établis à l'annexe.

Article 2

Le Royaume de Belgique, la République d'Estonie, l'Irlande, la République hellénique, la République française, la République de Chypre, le Royaume des Pays-Bas, la République de Pologne et la République portugaise sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 1^{er} octobre 2013.

Par la Commission
Maria DAMANAKI
Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 298 du 26.10.2012, p. 1.

ANNEXE

PROGRAMMES NATIONAUX 2011-2013
DÉPENSES ADMISSIBLES ET PARTICIPATION MAXIMALE DE L'UNION POUR 2013*(en EUR)*

État membre	Dépenses admissibles	Participation maximale de l'Union européenne (taux de 50 %)
Belgique	1 908 116,52	954 058,26
Estonie	419 817,33	209 908,67
Irlande	6 789 727,28	3 394 863,64
Grèce	3 746 777,00	1 873 388,50
France	13 156 764,55	6 578 382,28
Chypre	210 953,08	105 476,54
Pays-Bas	5 068 872,00	2 534 436,00
Pologne	835 480,23	417 740,11
Portugal	2 847 270,00	1 423 635,00
Total	34 983 777,99	17 491 888,99

III

(Autres actes)

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

DÉCISION DE L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

N° 519/12/COL

du 19 décembre 2012

clôturent la procédure formelle d'examen concernant des aides potentielles en faveur des entreprises AS Oslo Sporveier et AS Sporveisbussene (Norvège)

L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE (CI-APRÈS L'«AUTORITÉ»),

VU L'ACCORD sur l'Espace économique européen (ci-après l'«accord EEE»), et notamment ses articles 49 et 61 à 63 et son protocole 26,

VU L'ACCORD entre les États de l'AELE relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice (ci-après l'«accord Surveillance et Cour de justice»), et notamment son article 24,

VU LE PROTOCOLE 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice (ci-après le «protocole 3») et notamment l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la partie I et l'article 7, paragraphe 2, de la partie II,AYANT invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément aux dispositions précitées⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

I. FAITS

1. PROCÉDURE

1.1. Procédure administrative ayant abouti à la décision de l'Autorité n° 254/10/COL

- (1) Dans une plainte (ci-après la «plainte») présentée par lettre du 11 août 2006 à l'Autorité, Konkurrenten.no AS (ci-après la «plaignante») alléguait que les autorités norvégiennes avaient accordé des aides d'État aux entreprises AS Oslo Sporveier et AS Sporveisbussene. L'Autorité a enregistré la lettre le 16 août 2006 (événement n° 384017). Par lettre du 17 août 2006 adressée à la plaignante, l'Autorité a accusé réception de la plainte (événement n° 384134).
- (2) Par lettre du 7 septembre 2006, l'Autorité a transmis la plainte aux autorités norvégiennes et les a invitées à présenter leurs observations (événement n° 387163). Par lettre du 11 octobre 2006, les autorités norvégiennes

ont répondu à cette demande d'informations. L'Autorité a enregistré la lettre le 19 octobre 2006 (événement n° 392725).

- (3) La plaignante a présenté des observations complémentaires dans une lettre du 20 octobre 2006. L'Autorité a enregistré la lettre le 23 octobre 2006 (événement n° 394520).
- (4) Par lettre du 29 novembre 2006 (événement n° 394397), l'Autorité a demandé un complément d'information aux autorités norvégiennes. Les autorités norvégiennes ont répondu par lettre du 11 janvier 2007. L'Autorité a enregistré la lettre le 12 janvier 2007 (événement n° 406541).
- (5) Par lettre du 19 juin 2007 (événement n° 425271), l'Autorité a demandé un complément d'information aux autorités norvégiennes. Les autorités norvégiennes ont répondu par lettre transmise par voie électronique le 16 août 2007 (événement n° 434326).
- (6) Par courrier électronique du 20 février 2008 (événement n° 466226), la plaignante a présenté un complément d'information.
- (7) Par lettre transmise par voie électronique le 2 avril 2008 (événement n° 471926), l'Autorité a encore demandé un complément d'information aux autorités norvégiennes. Les autorités norvégiennes ont répondu par lettre transmise par voie électronique le 29 avril 2008 (événement n° 475480).
- (8) Par courriers électroniques du 25 mai 2008 (événement n° 478132), du 2 juin 2008 (événement n° 479743), du 9 juillet 2008 (événements n°s 489623 et 489626), du 14 août 2008 (événement n° 489591), du 15 août 2008 (événement n° 488527), du 20 janvier 2009 (événement n° 505210) et du 22 janvier 2009 (événement n° 505503), la plaignante a présenté un complément d'information.

(1) JO C 204 du 12.7.2012, p. 15, et supplément EEE n° 37 du 5.7.2012 p. 26.

(9) Au début de l'année 2010, l'Autorité et les autorités norvégiennes ont eu des contacts informels tant par téléphone que par courrier électronique concernant l'affaire. Les informations reçues par l'Autorité dans ce contexte ont été consolidées dans une lettre adressée à l'Autorité par voie électronique le 21 avril 2010 par les autorités norvégiennes (événement n° 554417).

(10) Le 21 juin 2010, l'Autorité a adopté la décision n° 254/10/COL clôturant l'affaire au motif que l'aide concernait une aide existante qui avait cessé. Par lettres du 21 juin 2010, l'Autorité a transmis des copies de la décision n° 254/10/COL aux autorités norvégiennes (événement n° 558824) et à la plaignante (événement n° 561949).

1.2. Arrêt de la Cour AELE dans l'affaire E-14/10, Konkurrenten.no AS/Autorité de surveillance AELE

(11) Par requête déposée au greffe de la Cour AELE le 2 septembre 2010, la plaignante a introduit un recours en annulation visant la décision de l'Autorité n° 254/10/COL.

(12) Le 22 août 2011, la Cour AELE a statué dans l'affaire E-14/10, Konkurrenten.no AS/Autorité de surveillance AELE, en annulant la décision n° 254/10/COL dans son intégralité, pour les motifs suivants.

(13) En premier lieu, la Cour AELE a estimé que la décision était insuffisamment motivée, en ce sens que l'Autorité n'avait pas expliqué comment le renouvellement de la concession, à compter du 1^{er} janvier 2000, pouvait être considéré comme faisant partie d'un régime d'aides existant, ni pourquoi il ne pouvait être considéré comme étant une modification importante dudit régime d'aides⁽²⁾.

(14) En deuxième lieu, la Cour AELE a jugé que l'Autorité n'avait pas respecté son obligation d'ouvrir la procédure formelle d'examen à l'égard des aides octroyées pendant la période 1997-2000. Elle a constaté que l'Autorité ne pouvait pas exclure la possibilité que les entreprises AS Oslo Sporveier et AS Sporveisbussene aient reçu des aides supérieures aux pertes liées à l'exécution des obligations de service public, et que l'Autorité estimait en effet qu'une telle surcompensation était peut-être intervenue dans le passé. Ainsi, la Cour AELE a conclu que l'Autorité aurait dû ouvrir une procédure formelle d'examen afin d'être, dans la mesure du possible, pleinement informée des faits. La Cour AELE a par ailleurs jugé fondé le grief de la requérante relatif aux mêmes questions en ce qui concerne la période 2000-2008⁽³⁾.

(15) En troisième lieu, la Cour AELE a jugé que l'Autorité n'avait pas déterminé si l'injection de capital ne concernait que le déficit du fonds de retraite apparu dans le cadre de l'exécution des obligations de service public, ou si elle avait également porté sur d'autres activités. La Cour AELE n'ayant pas pu examiner la décision à la lumière de l'allégation de la requérante selon laquelle l'injection de capital ne correspondait pas à un paiement pour la fourniture de services de transport, elle a jugé qu'il y avait là un défaut de motivation⁽⁴⁾.

1.3. Réappréciation de la plainte

(16) La plaignante a allégué que les mesures suivantes peuvent constituer une aide d'État illégale:

1. des subventions croisées entre les quatre entreprises AS Oslo Sporveier, AS Sporveisbussene, Arctic Express AS et Sporveisbussenes Turbiler AS⁽⁵⁾,

2. une injection de capital de 41 499 000 NOK effectuée en 2004 par l'entreprise AS Oslo Sporveier en faveur de l'entreprise AS Sporveisbussene,

3. une situation fiscale favorable acquise dans un marché non concurrentiel, permettant à AS Sporveisbussene d'éviter de payer l'impôt sur les bénéfices, et

4. des garanties accordées par AS Sporveisbussene au profit de ses filiales Arctic Express AS et Sporveisbussenes Turbiler AS.

(17) L'Autorité a engagé une réappréciation de la plainte et, par courrier électronique du 25 octobre 2011 (événement n° 613053), a demandé des informations supplémentaires aux autorités norvégiennes. Celles-ci ont répondu à l'occasion d'une conférence téléphonique le 28 octobre 2011. En outre, elles ont fourni un complément d'information lors de réunions tenues à Oslo le 29 novembre 2011 et à Bruxelles les 9 décembre 2011 et 17 janvier 2012. Par courriers électroniques du 13 décembre 2011 (événement n° 621639) et du 20 janvier 2012 (événement n° 622816), les autorités norvégiennes ont présenté un complément d'information.

(18) Par lettre du 27 janvier 2012 (événement n° 622888), l'Autorité a demandé un complément d'information aux autorités norvégiennes⁽⁶⁾. Les autorités norvégiennes ont répondu par lettre du 22 février 2012 (événements n°s 625908, 625916, 625949, 626065 et 626066) et par courriers électroniques du 5 mars 2012 (événements n°s 627096 et 627097).

⁽⁴⁾ Points 84 à 91 de l'arrêt.

⁽⁵⁾ Aux fins de la présente décision, il y a lieu d'entendre par «groupe Oslo Sporveier» l'entreprise AS Oslo Sporveier et ses filiales.

⁽⁶⁾ Par lettre du 8 février 2012 (événement n° 624263), la plaignante a demandé à l'Autorité d'ouvrir la procédure formelle d'examen à l'égard des mesures qui avaient fait l'objet de la procédure de la Cour AELE dans l'affaire E-14/10.

⁽²⁾ Points 55 à 63 de l'arrêt.

⁽³⁾ Points 76 à 80 de l'arrêt.

1.4. Examen formel

- (19) Par la décision n° 123/12/COL du 28 mars 2012 (ci-après la «décision d'ouverture»), l'Autorité a ouvert la procédure formelle d'examen prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la partie I du protocole 3 en ce qui concerne les aides potentielles en faveur des entreprises AS Oslo Sporveier et AS Sporveisbussene. Par lettre du même jour (événement n° 627869), l'Autorité a informé les autorités norvégiennes de sa décision et les a invitées à présenter leurs observations.
- (20) Par lettre du 4 juin 2012 (événement n° 636738), les autorités norvégiennes ont présenté leurs observations relatives à la décision d'ouverture. Par courrier électronique du 28 juin 2012 (événement n° 639422), l'Autorité a demandé un complément d'information. Par courrier électronique du 7 septembre 2012 (événement n° 645982), les autorités norvégiennes ont répondu. Par courriers électroniques échangés entre le 9 et le 23 novembre 2012 (événements n°s 653229, 653257, 653526, 654300, 654332, 654345 et 654470), l'Autorité a demandé un complément d'information aux autorités norvégiennes et celles-ci ont répondu.
- (21) La décision d'ouverture a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* et dans son supplément EEE⁽⁷⁾. L'Autorité a invité les parties intéressées à présenter leurs observations sur la décision d'ouverture. L'Autorité a reçu des observations de deux parties intéressées. Par lettre du 2 août 2012 (événement n° 643450), l'Autorité a reçu les observations de la plaignante, Konkurrenten.no AS. Par lettre du 6 août 2012 (événement n° 643459), l'Autorité a reçu les observations de Risdal Touring AS, une société sœur de la plaignante. Par lettre du 4 septembre 2012 (événement n° 645575), l'Autorité a transmis ces observations aux autorités norvégiennes. Par lettre du 3 octobre 2012 (événement n° 648581), les autorités norvégiennes ont annoncé à l'Autorité qu'elles n'avaient pas de commentaires à faire sur les observations des deux parties intéressées.

2. LA DÉCISION D'OUVRIR UNE PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN

- (22) Les autorités norvégiennes ont confirmé que l'entreprise AS Oslo Sporveier n'avait accordé aucune garantie⁽⁸⁾. Par conséquent, l'Autorité a conclu que l'allégation de la plaignante concernant les garanties était sans objet⁽⁹⁾.
- (23) L'Autorité avait cependant des doutes quant aux autres mesures couvertes par la plainte. Elle a dès lors décidé d'ouvrir une procédure formelle d'examen à l'égard des trois mesures suivantes:

1. la compensation pour des services réguliers de transport par autobus à Oslo versée aux entreprises AS Oslo Sporveier et AS Sporveisbussene au cours de la

période comprise entre le 1^{er} janvier 1994 et le 30 mars 2008 (ci-après la «compensation annuelle»);

2. l'injection de capital effectuée par la municipalité d'Oslo en 2004 (ci-après l'«injection de capital de 2004»), destinée à couvrir un déficit du fonds de retraite en augmentation en ce qui concerne:
 - a. la fourniture de services publics (ci-après l'«injection de capital pour les services publics»),
 - b. les activités commerciales (ci-après l'«injection de capital pour les activités commerciales»), et
3. l'application des règles sur la fiscalité de groupe (ci-après la «mesure sur la fiscalité de groupe»).

3. CONTEXTE – LA LÉGISLATION ACTUELLE DANS LE DOMAINE DES SERVICES RÉGULIERS DE TRANSPORT LOCAL PAR AUTOBUS

3.1. Loi sur le transport commercial de 2002 et règlement sur le transport commercial de 2003

- (24) Actuellement, le secteur des services de transport local par autobus est régi par la loi sur le transport commercial de 2002 (ci-après la «loi sur le transport commercial»)⁽¹⁰⁾ et le règlement sur le transport commercial de 2003 (ci-après le «règlement sur le transport commercial»)⁽¹¹⁾. La loi sur le transport commercial a abrogé et remplacé la loi sur les transports de 1976⁽¹²⁾ et le règlement sur le transport commercial a abrogé et remplacé deux règlements⁽¹³⁾.
- (25) Les autorités norvégiennes ont confirmé que les dispositions en question n'ont pas été sensiblement modifiées depuis l'entrée en vigueur de l'accord EEE en 1994.

3.2. Responsabilité administrative des comtés

- (26) En Norvège, la responsabilité de fournir des services de transport public local est conférée aux comtés. Toutefois, ces derniers ne sont nullement tenus de proposer de tels services.
- (27) Un comté peut gérer des services de transport local par autobus au moyen de sa propre organisation ou par l'intermédiaire d'une société administrative⁽¹⁴⁾ qu'il aura constituée. La loi sur le transport commercial prévoit que, lorsqu'un comté crée une société administrative, les fonds destinés au financement des services de

⁽¹⁰⁾ Loi n° 45 du 21 juin 2002 (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2003).

⁽¹¹⁾ Règlement n° 401 du 26 mars 2003 (entré en vigueur le 1^{er} avril 2003).

⁽¹²⁾ Loi n° 63 du 4 juin 1976 (entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1977). Abrogée et remplacée par la loi sur le transport commercial le 1^{er} janvier 2003.

⁽¹³⁾ Règlement n° 2170 du 12 août 1986 (entré en vigueur le 1^{er} janvier 1987) et règlement n° 1013 du 4 décembre 1992 (entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994). Tous deux abrogés et remplacés par le règlement sur le transport commercial le 1^{er} avril 2003.

⁽¹⁴⁾ En norvégien: *Administrasjonsselskap*.

⁽⁷⁾ JO C 204 du 12.7.2012, p. 15, et supplément EEE n° 37 du 5.7.2012 p. 26.

⁽⁸⁾ Voir la décision d'ouverture, points 122 à 124.

⁽⁹⁾ Voir le dispositif de la décision d'ouverture, article 1^{er}.

transport local par autobus sont alloués à cette société⁽¹⁵⁾. Les sociétés administratives peuvent confier à un tiers les services de transport par autobus ou fournir elles-mêmes ces services.

3.3. Cofinancement des services de transport local par l'État et les comtés

- (28) Les comtés financent en partie les services de transport local par leurs recettes fiscales. En outre, en vertu de la loi sur le transport commercial, ils reçoivent un financement de l'État sous forme de subventions globales annuelles⁽¹⁶⁾. Le montant de ces subventions est déterminé sur la base de l'importance de la contribution de l'État requise par les comtés. Par conséquent, les comtés doivent fournir au ministère des transports les budgets, comptes et autres informations pertinentes nécessaires pour évaluer la nécessité des contributions⁽¹⁷⁾. Les autorités norvégiennes ont déclaré que, lorsqu'un comté réduit le montant de la subvention globale utilisé pour le financement de services réguliers de transport local, cela a des conséquences pour les subventions futures.

3.4. Concessions

3.4.1. Introduction

- (29) En vertu de la loi sur le transport commercial, une concession est indispensable pour effectuer des services de transport de voyageurs par autobus contre rémunération [c'est-à-dire lorsque les usagers (les passagers) paient les services de transport]⁽¹⁸⁾.
- (30) Une concession générale et une concession particulière sont nécessaires pour les exploitants de services réguliers de transport de voyageurs par autobus contre rémunération.

3.4.2. Concession générale pour le transport de voyageurs

- (31) Les entreprises fournissant des services rémunérés de transport de voyageurs doivent être en possession d'une concession générale⁽¹⁹⁾. Afin d'obtenir une telle concession, le demandeur doit i) fournir un certificat de bonne conduite, ii) disposer de capacités et de moyens financiers satisfaisants et iii) disposer de qualifications professionnelles satisfaisantes⁽²⁰⁾. Les concessions générales ne sont pas limitées dans le temps⁽²¹⁾.

3.4.3. Concessions particulières pour le transport régulier de voyageurs

- (32) Outre la concession générale, toute entreprise souhaitant effectuer des services réguliers de transport de voyageurs contre rémunération est tenue de disposer d'une concession particulière⁽²²⁾. Il existe deux types de concessions particulières: i) les concessions territoriales et ii) les concessions propres à un itinéraire. La concession territoriale est de nature résiduelle, en ce sens qu'elle autorise son titulaire à exploiter des services réguliers de transport

par autobus dans l'ensemble du territoire couvert pour autant que d'autres concessions propres à des itinéraires n'aient pas été accordées sur le territoire en question. Le titulaire d'une concession propre à un itinéraire est le seul habilité à exploiter des services réguliers de transport par autobus sur cet itinéraire.

- (33) La concession particulière confère au concessionnaire le droit et le devoir d'effectuer les services de transport établis dans la concession⁽²³⁾. Toute entité demandant une concession particulière doit fournir une proposition d'horaires et de tarifs⁽²⁴⁾. Les horaires et les tarifs sont soumis au contrôle des comtés⁽²⁵⁾. Les comtés peuvent exiger des modifications des horaires et des tarifs⁽²⁶⁾.
- (34) Les concessions particulières peuvent être attribuées i) dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres [et leur durée sera alors celle fixée dans l'appel d'offres⁽²⁷⁾, celle-ci ne pouvant en aucun cas excéder dix années⁽²⁸⁾], ou ii) directement sans le recours à un appel d'offres (la concession est alors accordée pour une durée de dix ans)⁽²⁹⁾.

3.5. Systèmes de tickets

- (35) Les concessionnaires doivent mettre en place des systèmes de tickets agréés par les comtés⁽³⁰⁾.

⁽²³⁾ Article 25 du règlement sur le transport commercial.

⁽²⁴⁾ Articles 28 et 29 du règlement sur le transport commercial. L'Autorité estime que ces exigences sont les plus pertinentes pour décrire le système national. Cependant, d'autres exigences détaillées en vue de l'obtention d'une concession particulière sont énoncées dans le règlement sur le transport commercial.

⁽²⁵⁾ Le ministère des transports a délégué aux comtés sa compétence de fixation des tarifs. Toutefois, certains rabais sont déterminés au niveau national. Dans la pratique, le ministère a demandé à tous les comtés de veiller à ce que les exploitants de services réguliers de transport local par autobus fournissant un service public offrent une remise de 50 % aux enfants, personnes âgées et personnes handicapées.

⁽²⁶⁾ Articles 28 et 29, paragraphe 2, du règlement sur le transport commercial. Sur la base de l'article 28, paragraphe 3, du règlement sur le transport commercial, le ministère des transports est compétent pour émettre des lignes directrices concernant le contenu et la publication des horaires. La circulaire N-1/2006 du ministère des transports contient des lignes directrices supplémentaires sur la publication des horaires. Avant 2006, l'article 28 du règlement sur le transport commercial régissait certains aspects de la publication des horaires. Ces aspects ont été supprimés en 2006. Dans la pratique, dans la circulaire N-1/2006, le ministère des transports renvoie à l'ancienne disposition (l'article 28 du règlement sur le transport commercial) telle qu'elle était avant la modification et déclare que les exigences de cette disposition doivent jusqu'à nouvel ordre être considérées comme des lignes directrices pour le contenu des horaires.

⁽²⁷⁾ Article 27, paragraphe 2, du règlement sur le transport commercial.

⁽²⁸⁾ Comme indiqué dans les travaux préparatoires, au chapitre 10.1 de la proposition 113 L (2009-2010).

⁽²⁹⁾ Article 8 de la loi sur le transport commercial. La possibilité d'attribuer les concessions par appel d'offres a été introduite par une modification apportée à la loi sur les transports de 1976 par la loi n° 85 du 11 juin 1993 (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1994).

⁽³⁰⁾ Article 30, paragraphe 1, du règlement sur le transport commercial. Le ministère des transports est compétent pour émettre des lignes directrices générales concernant l'utilisation de systèmes de tickets électroniques (article 30, paragraphe 2, du règlement sur le transport commercial). Le ministère a émis de telles lignes directrices dans sa circulaire N-1/2006, dans laquelle il indique que le document suivant doit servir de norme pour les systèmes de tickets électroniques: la partie 3 du Manuel 206 de l'administration norvégienne chargée des voiries publiques (en norvégien: *Statens Vegvesen*).

⁽¹⁵⁾ Article 23 de la loi sur le transport commercial.

⁽¹⁶⁾ Article 22, paragraphe 3, de la loi sur le transport commercial.

⁽¹⁷⁾ Article 22, paragraphe 4, de la loi sur le transport commercial.

⁽¹⁸⁾ Articles 4 et 6 de la loi sur le transport commercial.

⁽¹⁹⁾ Article 4, paragraphe 1, de la loi sur le transport commercial.

⁽²⁰⁾ Article 4, paragraphe 2, de la loi sur le transport commercial et chapitre I du règlement sur le transport commercial.

⁽²¹⁾ Article 27, paragraphe 1, de la loi sur le transport commercial.

⁽²²⁾ Article 6, paragraphe 1, de la loi sur le transport commercial.

3.6. Marchés

- (36) Pour compléter les concessions, les comtés peuvent conclure avec les concessionnaires des marchés concernant la prestation du service public. Les comtés sont libres de déterminer la forme de ces marchés ⁽³¹⁾.

3.7. Compensation en faveur des concessionnaires

- (37) Les comtés ont la responsabilité de verser une compensation aux concessionnaires ⁽³²⁾. Une compensation n'est octroyée qu'aux entreprises qui couvrent des itinéraires peu rentables (c'est-à-dire lorsque les recettes provenant de la vente des tickets ne couvrent pas le coût d'exploitation du service).
- (38) Selon les autorités norvégiennes, en vertu de l'article 22 de la loi sur le transport commercial, les comtés sont tenus de verser une compensation aux exploitants pour la fourniture de services de transport sur les itinéraires peu rentables qu'ils souhaitent établir ou maintenir sur leur territoire ⁽³³⁾. Les comtés sont libres de déterminer la forme de cette compensation en faveur des concessionnaires: la loi sur le transport commercial et le règlement sur le transport commercial ne comportent aucune disposition particulière sur cette question.
- (39) L'Autorité interprète l'article 22 de la loi sur le transport commercial comme autorisant le versement d'une compensation destinée à couvrir le coût du service public (y compris un bénéfice raisonnable) moins les recettes provenant de la vente des tickets. Selon elle, le versement d'une compensation excédant ce coût ne saurait être fondé sur la loi sur le transport commercial.

⁽³¹⁾ Article 22, paragraphe 5, de la loi sur le transport commercial. La convention de transport conclue en 1997 par AS Oslo Sporveier et AS Sporveibussene, que nous mentionnerons plus bas, est un exemple de ce type de marché.

⁽³²⁾ Article 22, paragraphe 1, de la loi sur le transport commercial.

⁽³³⁾ Dans leurs observations relatives à la décision d'ouverture, les autorités norvégiennes ont confirmé cette obligation et expliqué, en citant la littérature juridique (*Norsk Lovkommentar*), que la disposition antérieure – l'article 24 bis de la loi sur les transports de 1976 – avait été interprétée de la même manière. S'agissant des compensations, le *Norsk Lovkommentar* concernant la loi sur les transports de 1976 [disponible (moyennant un abonnement payant) à l'adresse suivante: <http://www.retsdata.no/>] indique dans sa note 43 (en norvégien): «I rutetransporten vil det dog ofte være aktuelt å pålegge utøver en større rutetjeneste som sammenholdt med de takster som godkjennes, ikke gir et forsvarlig økonomisk grunnlag. I slike tilfeller kan plikten bare opprettholdes dersom det ytes tilskudd, jf. § 24 a.» Traduction de l'Autorité: «Toutefois, pour les lignes régulières, il sera souvent approprié d'exiger que l'exploitant de services de transport fournisse un service plus complet qui, à la lumière des prix maximaux fixés, ne serait pas dans son intérêt financier. Dans de telles circonstances, l'obligation de service public ne peut être maintenue que contre rémunération (voir l'article 24 bis).»

4. CONTEXTE SUPPLÉMENTAIRE – LA LÉGISLATION ANTÉRIEURE À L'ADHÉSION À L'EEE DANS LE DOMAINE DES SERVICES RÉGULIERS DE TRANSPORT PUBLIC – LA LOI SUR LES TRANSPORTS DE 1976

4.1. Introduction

- (40) En réponse à la décision d'ouverture, les autorités norvégiennes ont fourni un complément d'information sur l'histoire du système de compensation pour les services réguliers de transport local.

4.2. Responsabilité centralisée au niveau de l'État pour les services réguliers de transport local

- (41) Les autorités norvégiennes ont expliqué qu'au moment de l'entrée en vigueur de la loi sur les transports de 1976 ⁽³⁴⁾, l'État (le ministère des transports) était compétent pour les services réguliers de transport local. Des agences de l'État chargées des transports géraient ces services dans chaque comté.

4.3. Processus de décentralisation

4.3.1. Introduction

- (42) Peu après l'entrée en vigueur de la loi sur les transports de 1976, un processus de décentralisation a été engagé. À compter du 1^{er} janvier 1979, les compétences du ministère des transports pouvaient être déléguées aux comtés. Parallèlement, les agences de l'État chargées des transports ont été converties en organes administratifs des comtés.
- (43) En 1981, avec l'insertion de l'article 24 bis dans la loi sur les transports de 1976, l'État pouvait, en octroyant des fonds aux comtés, leur conférer la responsabilité du financement des services réguliers de transport local ⁽³⁵⁾. À Oslo, l'article 24 bis est devenu applicable en 1983, lorsque la municipalité d'Oslo (qui est aussi un comté) ⁽³⁶⁾ a été la première à se voir confier ce financement.

4.3.2. Le règlement de 1980

- (44) Le règlement du 19 décembre 1980 concernant la compensation pour la fourniture de services réguliers de transport local (ci-après le «règlement de 1980») a été un autre élément important du processus de décentralisation. L'article 1^{er} du règlement de 1980 dispose que le comté a la responsabilité de financer les services réguliers de transport local. Conformément à l'article 3, le montant de la compensation est déterminé annuellement, en fonction de la différence entre, d'une part, les recettes estimées sur la base des tarifs et des réductions décidés et, d'autre part, des coûts raisonnables.

⁽³⁴⁾ Loi n° 63 du 4 juin 1976 (entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1977). Abrogée et remplacée par la loi sur le transport commercial le 1^{er} janvier 2003.

⁽³⁵⁾ Voir les travaux préparatoires de la modification de la loi sur les transports de 1976 – proposition n° 16 (1980-1981), page 2.

⁽³⁶⁾ La municipalité d'Oslo est un comté en plus d'être une municipalité. Nous la désignons ci-après comme la «municipalité d'Oslo».

(45) Le règlement de 1980 comporte également des règles sur le contrôle de l'information et l'accès à celle-ci et précise les rôles respectifs du ministère des transports et des comtés. L'article 7 fournit la base juridique pour que le ministère émette de nouvelles règles et lignes directrices sur la compensation concernant les services réguliers de transport local.

4.3.3. *Le règlement de 1982 et la convention type principale entre KS et l'Association norvégienne des compagnies d'autobus*

(46) Le 1^{er} janvier 1983, le règlement de 1980 a été remplacé par un nouveau règlement: le règlement du 2 décembre 1982 concernant la compensation pour la fourniture de services réguliers de transport local (ci-après le «règlement de 1982»). L'article 4 du règlement de 1982 impose aux comtés l'obligation de conclure avec les concessionnaires des conventions portant sur la compensation pour la fourniture de services réguliers de transport public. Sur cette base, l'organisation KS (l'Association norvégienne des autorités locales et régionales) et l'Association norvégienne des compagnies d'autobus⁽³⁷⁾ ont conclu une convention type principale (ci-après la «convention type principale entre KS et l'Association norvégienne des compagnies d'autobus») et une convention type de compensation annuelle à utiliser par chaque comté lors de la conclusion des conventions pour la fourniture de services réguliers de transport par autobus. En ce qui concerne le calcul de la compensation, la convention type a été fondée sur les mêmes principes que l'article 3 du règlement de 1980. La convention type principale prévoyait également une séparation des coûts entre les services de transport public et les autres services commerciaux.

4.3.4. *Le règlement de 1985*

(47) En 1985, avec l'adoption d'un nouveau système de recettes pour les comtés, un nouveau règlement concernant la compensation pour la fourniture de services de transport local (ci-après le «règlement de 1985») a été adopté. Le nouveau système de recettes pour les comtés (et les municipalités) prévoyait que la contribution du niveau central pour les services de transport local était fournie sous forme d'une somme forfaitaire. Le principal objectif du règlement de 1985 était de réglementer les relations entre le ministère des transports et les comtés. Le règlement de 1985 a été abrogé le 1^{er} janvier 1987.

5. ORGANISATION DES SERVICES RÉGULIERS DE TRANSPORT LOCAL PAR AUTOBUS À OSLO

(48) Comme indiqué ci-dessus, la responsabilité de fournir des services réguliers de transport public local est conférée aux comtés.

(49) Avant 1994, l'entreprise AS Oslo Sporveier était chargée d'administrer l'ensemble des transports publics d'Oslo⁽³⁸⁾, la municipalité d'Oslo lui ayant délégué les tâches de

planification et d'administration des transports publics à Oslo⁽³⁹⁾. Parallèlement, un département interne d'AS Oslo Sporveier⁽⁴⁰⁾ exploitait la plupart⁽⁴¹⁾ des services réguliers de transport par autobus à Oslo. Il exerçait cette activité sur la base d'une concession territoriale octroyée le 16 novembre 1992 qui autorisait AS Oslo Sporveier à exploiter des services réguliers de transport par autobus sur l'ensemble du réseau d'Oslo, pour autant que d'autres concessions propres à des itinéraires n'aient pas été accordées.

(50) La concession a été accordée pour une durée de dix ans, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1990.

(51) En outre, depuis 1994, AS Oslo Sporveier exploitait des services d'autobus touristiques à petite échelle en marge de sa mission de service public.

(52) Le 23 avril 1997, le département des autobus, comprenant la division des services d'autobus touristiques à petite échelle, a été séparé d'AS Oslo Sporveier et a été transféré à une entreprise nouvellement créée, AS Sporveibussene. Depuis, AS Sporveibussene exploitait les services réguliers de transport local par autobus conformément à la concession accordée à AS Oslo Sporveier.

(53) Le 23 avril 1997, ces entreprises ont conclu une convention de transport avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1997 (ci-après la «convention de transport»). La convention de transport devait prendre fin à la date d'expiration de la concession existante (soit le 31 décembre 1999), mais elle serait prolongée automatiquement d'année en année dès lors que la concession territoriale d'AS Oslo Sporveier serait renouvelée. En vertu de cette convention de transport, AS Sporveibussene assurait les activités de service public d'AS Oslo Sporveier et recevait directement de cette dernière une compensation annuelle relative à ces services.

(54) La concession territoriale a été renouvelée pour une durée de dix ans le 20 septembre 2001, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2000.

⁽³⁹⁾ Selon les autorités norvégiennes, la municipalité d'Oslo participait à toutes les décisions d'importance commerciale relatives à l'exécution des services de transport collectif par autobus par AS Oslo Sporveier, notamment s'agissant des aspects financiers des conventions et marchés conclus avec les filiales (telles que AS Sporveibussene) ou d'autres tiers. La municipalité d'Oslo était associée à ces décisions par l'intermédiaire du conseil d'administration d'AS Oslo Sporveier.

⁽⁴⁰⁾ En outre, AS Oslo Sporveier comptait d'autres départements exploitant, entre autres, les services de transport par métro, tramway et transbordeur.

⁽⁴¹⁾ Trois autres exploitants, ING. M.O. Schøyens Bilcentraler A/S, Norgesbuss AS/Oslo et Follo Busstrafikk A/S, détenaient aussi des concessions pour la fourniture de services réguliers de transport par autobus sur quelques itinéraires spécifiques d'Oslo. Norgesbuss AS/Oslo a acquis Follo Busstrafikk A/S en 1996 et a dès lors hérité de ses concessions.

⁽³⁷⁾ En norvégien: *Norsk Rutebileierforbund*.

⁽³⁸⁾ Depuis 1934, la municipalité d'Oslo était pratiquement le seul actionnaire d'AS Oslo Sporveier, avec 98,8 % des parts. Les autorités norvégiennes ont expliqué que la municipalité d'Oslo a acquis les actions restantes en 2002, devenant ainsi propriétaire à 100 % d'AS Oslo Sporveier.

- (55) En 2001, la municipalité d'Oslo a décidé que tous les services réguliers de transport par autobus fournis à Oslo devraient être mis en concurrence. Sur cette base, le transport régulier par autobus a progressivement fait l'objet de marchés publics et cinq lots ont été adjugés lors de la période 2003-2008. Les différents contrats sont entrés en vigueur l'année suivant celle de leur adjudication. Le dernier lot a été adjugé en 2007 et le dernier contrat est entré en vigueur le 30 mars 2008.
- (56) Du fait de sa nature résiduelle, la concession territoriale serait réduite à mesure de l'adjudication progressive des itinéraires auparavant couverts par celle-ci. Ainsi, la concession territoriale accordée à AS Oslo Sporveier a expiré le 30 mars 2008 (une fois que l'ensemble des services réguliers de transport par autobus à Oslo avaient été adjugés). La concession ayant expiré, la convention de transport a pris fin elle aussi.
- (57) Comme indiqué plus haut, AS Sporveisbussene a repris en 1997 la division des services d'autobus touristiques à petite échelle d'AS Oslo Sporveier.
- (58) En 2003, AS Sporveisbussene a créé une filiale, Nexus Trafikk AS, afin de participer à des appels d'offres relatifs à l'exploitation de lignes régulières de transport par autobus à Oslo. En 2005, AS Sporveisbussene a acquis l'entreprise Arctic Express AS et sa filiale Lavprisexpress.no, qui effectuaient des services de navettes aéroportuaires et des services de transport régional par autobus. En 2006, la division des services d'autobus touristiques a été séparée d'AS Sporveisbussene pour intégrer une entreprise nouvellement créée, Sporveisbussenes Turbiler AS, détenue en totalité par AS Sporveisbussene.
- (59) Entre le 1^{er} juillet 2006 et le 1^{er} janvier 2007, l'administration des transports publics à Oslo a été réorganisée. Une nouvelle entreprise a été créée, sous le nom d'AS Oslo Sporveier (ci-après la «nouvelle AS Oslo Sporveier»). L'ancienne AS Oslo Sporveier a changé son nom pour devenir la Kollektivtransportproduksjon AS (ci-après «KTP»). Les fonctions administratives de l'ancienne AS Oslo Sporveier ont été transférées à la nouvelle AS Oslo Sporveier.
- (60) KTP a conservé la partie opérationnelle d'AS Oslo Sporveier et la propriété d'AS Sporveisbussene. Cette dernière est devenue une société mère comptant trois filiales. Les filiales ont été renommées (Nexus Trafikk AS est devenue Unibuss AS, Sporveisbussenes Turbiler AS est devenue Unibuss Tur AS et Arctic Express AS est devenue Unibuss Ekspress AS).
- (61) AS Sporveisbussene a fusionné avec Unibuss AS en 2009. Cette nouvelle entreprise a conservé le nom Unibuss AS et a succédé comme la société mère détenant Unibuss Tur AS et Unibuss Ekspress AS.
- (62) Comme indiqué plus haut, il incombe à la municipalité d'Oslo de verser une compensation aux exploitants de services publics qu'elle souhaite établir ou maintenir sur son territoire ⁽⁴²⁾.
- (63) À Oslo, un système de tickets communs s'applique à tous les exploitants de services de transport par autobus, tramway, métro et transbordeur. Les exploitants de services publics ne sont pas responsables du système de tickets, qui relève de la responsabilité de KTP (l'ancienne AS Oslo Sporveier), et les prix des tickets sont soumis au contrôle de la municipalité d'Oslo.
- (64) Le concessionnaire est autorisé à conserver les recettes provenant de la vente des tickets dans le cadre de l'exploitation des services réguliers de transport par autobus ⁽⁴³⁾. Lorsque ces recettes ne sont pas suffisantes pour couvrir le coût d'exploitation, le concessionnaire peut recevoir de la municipalité d'Oslo une compensation pour le service public.
- (65) À Oslo, depuis les années 1980 et jusqu'à l'adjudication des marchés, la compensation au titre des marchés attribués directement était déterminée conformément à la procédure décrite ci-après. En substance, une somme forfaitaire couvrant la différence entre les coûts estimés de l'exploitation du service public en question et les recettes provenant de la vente des tickets était déterminée par la municipalité d'Oslo et le concessionnaire ⁽⁴⁴⁾. Le calcul de cette somme forfaitaire intervenait dans le cadre du processus d'établissement du budget général de la municipalité d'Oslo. Selon les autorités norvégiennes, ce processus peut être décrit comme suit:

Janvier/février	Le gouvernement municipal (<i>Byrådet</i>) décide des limites du budget pour l'année à venir.
Mars	Les entreprises et les services municipaux sont informés des limites du budget et du délai de présentation des propositions budgétaires.
Mars/avril	Les entreprises municipales examinent le budget de l'année à venir.
Mai	Les entreprises et les services municipaux soumettent leurs propositions budgétaires, fondées sur les recettes et les coûts des années précédentes, le niveau d'activité, les limites budgétaires et les hypothèses quant à l'évolution future des coûts et aux gains d'efficacité.

⁽⁴³⁾ Il s'agit de la totalité des recettes provenant de la vente des tickets directement à bord des autobus du concessionnaire, ainsi que d'une part des recettes provenant de la vente des tickets par AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk (le prédécesseur de Ruter AS, une entreprise publique chargée de gérer le transport régulier local à Oslo) et Norges Statsbaner AS (une entreprise publique chargée du transport ferroviaire en Norvège).

⁽⁴⁴⁾ Depuis 1983, sur la base de l'article 24 bis de la loi sur les transports de 1976, du règlement de 1982 et de la convention type principale entre KS et l'Association norvégienne des compagnies d'autobus. Les autorités norvégiennes ont expliqué que cette pratique est essentiellement restée inchangée sur la base de l'article 22 de la loi sur le transport commercial après son entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

⁽⁴²⁾ Article 22 de la loi sur le transport commercial.

Juin-août	Des discussions ont lieu entre les entreprises et les services, d'une part, et l'unité municipale compétente, d'autre part, afin de clarifier le budget et les activités couvertes par celui-ci.
Septembre	Le gouvernement municipal annonce le projet de budget.
Octobre	Les différentes commissions du conseil municipal (<i>Bystyret</i>) examinent les différentes parties du budget.
Octobre/novembre	Le gouvernement municipal propose un budget révisé.
Décembre	Le budget est approuvé par le conseil municipal.

- (66) Sur la base des propositions budgétaires (et des éventuelles modifications apportées au cours des discussions budgétaires au sein du conseil municipal), la compensation était versée en vertu de décisions budgétaires sous réserve de certaines conditions spécifiées dans chaque décision, à savoir la réalisation de certains gains d'efficacité et le maintien des services de transport public de l'année précédente. Ces décisions fixaient également certains objectifs concernant, entre autres, le volume des services de transport fournis et le coût par voyage.
- (67) L'appréciation du montant de la compensation était fondée sur les coûts encourus les années précédentes, corrigés pour tenir compte des gains d'efficacité, l'évolution de l'indice norvégien des prix à la consommation, les salaires, les taxes et les lois et règlements susceptibles d'avoir une incidence sur les coûts.
- (68) Selon les autorités norvégiennes, des comptes distincts étaient tenus pour les activités de service public et pour les activités commerciales (les services d'autobus touristiques) réalisées par AS Oslo Sporveier. En outre, le coût des activités commerciales d'AS Oslo Sporveier n'a pas été pris en compte pour le calcul de la compensation annuelle pour les services publics.
- (69) Selon les autorités norvégiennes, en vertu de la convention de transport conclue en 1997, qui a expiré le 30 mars 2008 une fois que tous les marchés de service public eurent été adjugés et que la concession territoriale eut pris fin, la compensation était calculée annuellement conformément aux principes décrits ci-dessus.
- (70) Ainsi, la compensation pour le service public était déterminée suivant la même procédure. Le calcul était effectué sur la base de la différence entre les coûts et les recettes du service public et le montant obtenu était ajusté selon les mêmes facteurs de correction pendant toute la période à l'examen. Des comptes distincts étaient tenus pour les activités de service public et pour les activités commerciales.

6.2. Rentabilité du service public

- (71) Selon un aperçu des résultats annuels des activités de transport par autobus d'AS Oslo Sporveier et d'AS Spor-

veisbussene transmis par les autorités norvégiennes, le bénéfice annuel moyen de ces entreprises était de 0,49 % pour la période 1994-2008. Ce bénéfice comprend toutefois les recettes provenant des activités commerciales à compter de 2005. Le rendement annuel moyen pour la période 1994-2005, dont les données communiquées par les autorités norvégiennes concernent exclusivement le service public, était de 1,98 % ⁽⁴⁵⁾.

6.3. Introduction d'un système de bonus-malus de mesure de la qualité

- (72) Ainsi que nous l'avons expliqué ci-dessus, AS Sporveisbussene a commencé à fournir en 1997 des services réguliers de transport local par autobus à Oslo, conformément à la concession accordée à AS Oslo Sporveier. En outre, une convention de transport a été conclue entre AS Oslo Sporveier et AS Sporveisbussene. Les autorités norvégiennes ont expliqué que la convention de transport introduisait le concept d'un modèle, à définir par AS Oslo Sporveier, qui devrait servir à mesurer la qualité des services d'autobus. L'intention était de trouver un modèle en vue d'inciter AS Sporveisbussene à fournir des services de transport par autobus de qualité. La convention de transport disposait que ce système devrait être en place pour le 1^{er} janvier 2008 au plus tard.
- (73) En 2004, le modèle spécifique d'un système de bonus-malus a été convenu ⁽⁴⁶⁾. Selon ce système, les performances d'AS Sporveisbussene sont évaluées à l'aune des critères suivants: i) la satisfaction totale des usagers, ii) la ponctualité, iii) le niveau de sécurité et de confort et iv) l'amabilité du chauffeur. La satisfaction des usagers est mesurée par des enquêtes. La ponctualité est mesurée au moyen de données objectives.
- (74) En 2004, AS Oslo Sporveier a versé à AS Sporveisbussene une prime de qualité de 3,9 millions de NOK, soit 0,8 % des recettes d'AS Sporveisbussene pour cette année-là (483,5 millions de NOK). Les autorités norvégiennes ont expliqué qu'elles considèrent la prime de qualité comme une partie du bénéfice raisonnable. Elles n'ont pas informé l'Autorité d'éventuelles autres primes de qualité accordées.

6.4. Services intragroupes et répartition des coûts communs

- (75) Selon les autorités norvégiennes, les services commerciaux de transport par autobus exploités par AS Sporveisbussene n'ont que dans une mesure limitée nécessité des services d'AS Oslo Sporveier. Pour l'essentiel, ces services intragroupes ont été échangés entre les filiales du groupe AS Oslo Sporveier.
- (76) Depuis 1994, les services intragroupes étaient échangés principalement sur la base d'accords conclus entre les entreprises du groupe. Les coûts des services étaient fondés sur les prix du marché si des entreprises extérieures prenaient part à la fourniture des services.

⁽⁴⁵⁾ Calcul de l'Autorité.

⁽⁴⁶⁾ Ce système est décrit dans l'annexe au protocole définissant la compensation détaillée pour les services d'autobus à laquelle AS Sporveisbussene avait droit pour 2004.

Parmi les exemples de tels services fournis avec des prestataires extérieurs, citons à titre indicatif: l'achat en commun de carburant diesel, d'huile pour moteur ou de liquides antigel, la sous-location d'autobus, la location de biens auprès d'entreprises privées, etc. Pour ces services, le prix interne comprenait également une part proportionnelle des coûts fixes, ainsi que des coûts supplémentaires destinés à couvrir les frais d'administration, le cas échéant.

- (77) En ce qui concerne les services intragroupes fournis par AS Oslo Sporveier à AS Sporveibussene et à ses filiales ou entre les filiales, les autorités norvégiennes ont expliqué que les prix payés pour ces services étaient fondés sur les coûts réels (par exemple la location d'autobus et l'emploi de chauffeurs pour des occasions spécifiques, le nettoyage des autobus) ou sur le volume utilisé (par exemple la délivrance de cartes d'identité) ou encore étaient fonction des heures fournies selon la complexité du service rendu. Le prix réel incluait le coût du service, autrement dit les coûts marginaux, les effets externes et d'efficacité ainsi qu'une part proportionnelle des coûts fixes et des bénéfices. Les autorités norvégiennes ont expliqué que ces prix fondés sur les coûts réels correspondaient aux prix du marché.
- (78) Ainsi que nous l'avons expliqué ci-dessus, AS Sporveibussene a créé en 2003 une filiale, Nexus Trafikk AS, afin de participer à des appels d'offres relatifs à l'exploitation de services réguliers de transport par autobus à Oslo. La création de cette filiale a débouché sur une situation dans laquelle ces entreprises (AS Sporveibussene et Nexus Trafikk AS) partageaient certains coûts communs, puisqu'elles fournissaient toutes deux des services d'autobus. Les autorités norvégiennes ont expliqué que cette situation a poussé les entreprises à mettre en place un nouveau système de répartition des (nouveaux) coûts communs. En vertu de ce nouveau système, qui a été appliqué à compter de 2004, les coûts communs, tels que les coûts informatiques et les frais liés aux infrastructures de communication, les frais généraux de relations publiques, certains frais de personnel, les coûts des services de conseil relatifs aux contrats généraux, les coûts des services d'audit, de retraite, d'assurance, de comptabilité et de salaire, étaient couverts par l'ensemble des entreprises concernées du groupe avec un certain pourcentage du chiffre d'affaires de chaque entreprise. La méthode de calcul de ces frais généraux est fondée sur la détermination annuelle de tous les coûts communs dans le cadre du processus budgétaire. Ces coûts sont ensuite additionnés et le taux des frais généraux est estimé en divisant le chiffre d'affaires total d'AS Sporveibussene et de ses filiales par les coûts communs déterminés. Le montant des frais généraux inscrits au budget pour chaque entreprise doit couvrir les coûts communs inclus dans le budget total. Le taux était de [...] % ⁽⁴⁷⁾ en 2004, de [...] % ⁽⁴⁸⁾ en 2005 et 2006, et de [...] % ⁽⁴⁹⁾ en 2007 et 2008.

⁽⁴⁷⁾ Le chiffre exact est couvert par l'obligation de secret professionnel. Il est compris entre 2 % et 7 %.

⁽⁴⁸⁾ Le chiffre exact est couvert par l'obligation de secret professionnel. Il est compris entre 2 % et 7 %.

⁽⁴⁹⁾ Le chiffre exact est couvert par l'obligation de secret professionnel. Il est compris entre 2 % et 7 %.

7. L'INJECTION DE CAPITAL DU 2 AVRIL 2004

7.1. La plainte

- (79) La plaignante affirme qu'AS Oslo Sporveier a injecté 41 499 000 NOK dans AS Sporveibussene en 2004 et que cette opération pourrait avoir constitué une aide d'État, au motif qu'aucun investisseur privé n'aurait injecté des capitaux dans une entreprise déficitaire. En outre, la plaignante se demande si le capital a été injecté afin de financer de nouvelles activités intervenant dans un marché soumis à la concurrence.
- (80) Les autorités norvégiennes ont confirmé que la municipalité d'Oslo avait injecté de nouveaux capitaux dans le groupe Oslo Sporveier le 2 avril 2004 et que cette mesure avait pris la forme d'une contribution ponctuelle au fonds de retraite du groupe (Oslo Sporveiers Pensjonskasse) ⁽⁵⁰⁾, destinée à couvrir un déficit en augmentation dans les comptes du fonds de retraite. Le montant de cette injection de capital en faveur d'AS Sporveibussene était de 111 760 000 NOK. Les autorités norvégiennes ont par ailleurs expliqué que, parallèlement à l'injection de capital, AS Sporveibussene avait changé de méthode comptable pour estimer les obligations de retraite futures de sorte que, dès 2004, ces obligations ont été reconnues dans les comptes ⁽⁵¹⁾.
- (81) À la lumière des informations transmises par les autorités norvégiennes, force est de constater que la plaignante, en se référant au transfert de 41 499 000 NOK dans sa correspondance avec l'Autorité, a comparé les comptes 2003 et 2004 d'AS Sporveibussene et déduit 39 501 000 NOK (total des capitaux propres en 2003) de 81 millions de NOK (total des capitaux propres en

⁽⁵⁰⁾ La Oslo Sporveiers Pensjonskasse était le fonds de retraite des salariés du groupe Oslo Sporveier. L'injection de capital de 2004 a couvert le déficit concernant les obligations de retraite d'Oslo Sporvogndrift AS (une entreprise chargée de l'exploitation des services de tramway à Oslo), d'Oslo T-banedrift AS (une entreprise chargée de l'exploitation des services de métro à Oslo), d'AS Oslo Sporveier et d'AS Sporveibussene.

⁽⁵¹⁾ Les autorités norvégiennes ont expliqué qu'avant l'injection de capital de 2004, AS Sporveibussene enregistrait ses obligations de retraite suivant la «méthode des corridors». Selon cette méthode comptable, l'entreprise amortissait les ajustements de ses obligations de retraite calculées sur une période de dix ans. La «méthode des corridors» était fondée sur l'hypothèse selon laquelle des écarts apparaîtraient chaque année entre les postulats à long terme et la réalité et qu'au fil du temps, ces différences s'aplaniraient. En 2004, les autorités norvégiennes ont décidé de changer de méthode comptable pour enregistrer les obligations de retraite. Il a été procédé dans les comptes à des ajustements annuels afin de tenir compte de tous les coûts au cours de la période d'emploi moyenne supposée. Par conséquent, AS Sporveibussene a enregistré en 2004 une diminution de ses capitaux propres de 80 934 000 NOK (sous le poste «estimativvik»), qui reflétait ce changement de méthode comptable. Ces modifications ont entraîné une augmentation des obligations reconnues dans le bilan et une réduction correspondante du capital social de la société. Le changement de méthode comptable n'a pas eu d'effet sur le montant du capital nécessaire pour compenser le déficit du fonds de retraite, mais explique plutôt certaines des modifications mentionnées dans la plainte qui ont été apportées aux comptes d'AS Sporveibussene en 2003 et 2004.

2004). Aux fins de la présente décision, l'Autorité appréciera l'injection de capital réel de 111 760 000 NOK, soit le montant alloué pour couvrir les obligations de retraite d'AS Sporveibussene (par opposition au montant de 41 499 000 NOK évoqué par la plaignante).

- (82) Les autorités norvégiennes ont présenté des explications sur la raison de cette injection de capital, en rapport avec les obligations de retraite d'AS Sporveibussene. Nous les résumons ci-après.

7.2. Le déficit du fonds de retraite du groupe AS Oslo Sporveier au milieu des années 1990 et l'augmentation de la compensation annuelle

- (83) Les autorités locales norvégiennes – et les entreprises détenues ou contrôlées par elles – étaient tenues de fournir à leurs salariés une pension de retraite indexée correspondant à 70 % ou 66 % de leur dernier salaire lors de leur départ à la retraite à l'âge de 67 ans ⁽⁵²⁾.
- (84) Au milieu des années 1990, il était devenu évident que le fonds de retraite du groupe Oslo Sporveier était déficitaire. Ce déficit s'était accumulé sur plusieurs années étant donné que les primes versées au fonds de retraite ne tenaient pas suffisamment compte de l'augmentation des obligations de retraite résultant de facteurs tels que la hausse des salaires des travailleurs, l'augmentation de l'espérance de vie, l'évolution des taux prévus de handicap, etc. Selon l'Autorité de surveillance financière de la Norvège (*Kredittilsynet*), la couverture du fonds de retraite d'AS Oslo Sporveier n'atteignait que 46,9 % au 31 décembre 1995. Les fonds de retraite municipaux présentant une couverture inférieure à 95 % doivent être augmentés d'un minimum de 1,5 % par an ⁽⁵³⁾. En sa qualité de propriétaire, la municipalité d'Oslo était donc légalement tenue de couvrir le déficit du groupe Oslo Sporveier ⁽⁵⁴⁾. Par conséquent, en vertu d'une décision du 23 décembre 1996, AS Oslo Sporveier devait soumettre un plan pour combler ce déficit. Un plan de paiement destiné à éliminer le déficit à l'horizon 2020 a donc été élaboré. Ce plan a été approuvé par l'Autorité de surveillance financière le 9 juillet 1997.
- (85) Conformément au plan de paiement, la municipalité d'Oslo a ajusté à la hausse la compensation annuelle pour le service public afin de couvrir l'augmentation des primes de retraite.

⁽⁵²⁾ Étant donné que la caisse d'assurance nationale de la Norvège fournirait une pension de retraite de base comprise entre 40 % et 50 %, l'employeur apportait la partie restante en ayant recours à des fonds de retraite ou à des compagnies d'assurance vie. Le groupe Oslo Sporveier a structuré son fonds de retraite comme un fonds de retraite municipal (Oslo Sporveiers Pensjonskasse), conformément au chapitre 7 de la loi sur les assurances n° 44 du 10 juin 2005.

⁽⁵³⁾ Règlement n° 117 du 19 février 1993, section 28 A.

⁽⁵⁴⁾ Le non-respect de cette obligation aurait pu avoir plusieurs conséquences juridiques pour le groupe Oslo Sporveier: par exemple, il aurait pu être déclaré en faillite.

7.3. L'injection de capital en faveur de la Oslo Sporveiers Pensjonskasse

- (86) Selon les autorités norvégiennes, la municipalité d'Oslo a décidé en 2003 de couvrir le déficit du fonds de retraite du groupe Oslo Sporveier au moyen d'un paiement ponctuel. Par conséquent, le 2 avril 2004, AS Oslo Sporveier a injecté 802,5 millions de NOK ⁽⁵⁵⁾ dans la Oslo Sporveiers Pensjonskasse afin de couvrir la totalité du déficit existant ⁽⁵⁶⁾. L'injection de capital était destinée à couvrir le déficit des obligations de retraite relatives aux salariés d'Oslo Sporvognsdrift AS, d'Oslo T-banedrift AS, d'AS Oslo Sporveier et d'AS Sporveibussene.
- (87) Les autorités norvégiennes ont expliqué que, bien que la municipalité d'Oslo ait été légalement tenue de couvrir le déficit du groupe Oslo Sporveier, elle n'était pas tenue de le faire par un paiement ponctuel: elle a choisi cette solution car celle-ci était plus rentable que l'adhésion au plan d'amortissement existant. Le montant de l'amortissement annuel destiné à couvrir le déficit était plus élevé que les coûts de financement nécessaires à l'obtention d'un prêt bancaire de même ampleur. De plus, il a été jugé qu'un paiement ponctuel permettrait de réaliser environ 160 millions de NOK d'économie dans le budget de fonctionnement et de réduire les coûts de retraite annuels du groupe de 60 millions de NOK.
- (88) Sur les 802,5 millions de NOK, 111 760 000 NOK couvraient les obligations de retraite d'AS Sporveibussene. Selon les autorités norvégiennes, le montant a été intégralement et directement versé par AS Oslo Sporveier à la Oslo Sporveiers Pensjonskasse et n'a pas été transféré en espèces à AS Sporveibussene. Dans les comptes annuels d'AS Sporveibussene pour 2004, la contribution de 111 760 000 NOK pour les retraites a été comptabilisée comme une injection de nouveau capital.

7.4. Le déficit des obligations de retraite relatives aux salariés des services d'autobus touristiques

- (89) Selon les autorités norvégiennes, une partie de l'injection de capital en faveur d'AS Sporveibussene couvrait les obligations de retraite relatives aux salariés des services d'autobus touristiques pour la période comprise entre 1994 (année de début de ces services) et le 1^{er} janvier 1997.
- (90) Les autorités norvégiennes ont présenté des calculs selon lesquels environ 430 300 NOK de l'injection de capital total étaient liées à un déficit des obligations de retraite dans la division des services d'autobus touristiques.

7.5. Le transfert du fonds de retraite à Vital Forsikring ASA

- (91) Le paiement de 111 760 000 NOK a également permis à AS Sporveibussene de transférer son fonds de retraite de la Oslo Sporveiers Pensjonskasse à Vital Forsikring

⁽⁵⁵⁾ Dont 800 millions de NOK provenaient de la municipalité d'Oslo.

⁽⁵⁶⁾ Le montant versé à la Oslo Sporveiers Pensjonskasse était de 711 980 000 NOK (90 519 282 NOK – 14,1 % du montant total de 802,5 millions de NOK – provenaient d'impôts sur l'emploi).

ASA, une compagnie d'assurance vie. Ce transfert a pris effet le 1^{er} juin 2004. En vertu de la législation norvégienne applicable à l'époque, toutes les primes destinées à couvrir le déficit devaient être payées en totalité avant qu'AS Sporveisbussene ne puisse transférer ses obligations de retraite d'un fonds à un autre ⁽⁵⁷⁾.

8. FISCALITÉ DU GROUPE OSLO SPORVEIER

8.1. Allégations de la plaignante

(92) Selon la plaignante, la situation fiscale négative d'AS Oslo Sporveier a été utilisée pour réduire la charge fiscale pesant sur AS Sporveisbussene. Des conditions fiscales favorables au groupe Oslo Sporveier auraient pu être utilisées pour éviter le paiement de l'impôt sur les bénéfices réalisés dans un marché totalement ou partiellement soumis à la concurrence. La base de cette plainte semble être le fait qu'AS Sporveisbussene ait pendant la période 2000-2004, tout en ayant réalisé un bénéfice avant impôts d'environ 54 796 000 NOK, déclaré un revenu imposable de seulement 2 027 000 NOK.

(93) Selon les autorités norvégiennes, et de l'avis de l'Autorité, il apparaît que la plaignante se réfère aux règles fiscales concernant les contributions entre entreprises appartenant à un même groupe (ci-après les «contributions de groupe»). AS Sporveisbussene aurait transféré une partie de ses bénéfices, évitant ainsi le paiement de l'impôt sur le revenu pour le montant transféré.

8.2. Les dispositions applicables de la loi fiscale norvégienne

(94) En vertu de la loi fiscale norvégienne ⁽⁵⁸⁾, les entreprises d'un même groupe sont imposées comme des entités uniques; en principe, il n'existe aucune consolidation des groupes d'entreprises à des fins fiscales, ce qui signifie qu'une entreprise ne peut déduire que ses propres pertes et est tenue de payer l'impôt uniquement sur ses propres bénéfices.

(95) Toutefois, dans certaines conditions, les règles fiscales permettent à une entreprise de déduire de son revenu imposable une contribution de capital unilatérale réalisée en faveur d'une autre entreprise de son groupe en tant que «contribution de groupe».

(96) Les contributions de groupe sont autorisées ⁽⁵⁹⁾ lorsque l'entreprise contributrice et l'entreprise bénéficiaire sont des sociétés à responsabilité limitée ⁽⁶⁰⁾ et appartiennent

au même groupe ⁽⁶¹⁾. En outre, la société mère doit détenir plus de 90 % de la filiale et posséder une part équivalente des voix ⁽⁶²⁾. Les autorités norvégiennes ont expliqué que ces conditions doivent être remplies à la fin de l'exercice dans lequel intervient la contribution de groupe.

(97) Dans leur déclaration de revenus annuelle, l'entreprise contributrice et l'entreprise bénéficiaire doivent divulguer ces contributions aux autorités fiscales en communiquant des informations complètes dans des formulaires conçus à cet effet.

(98) Une contribution de groupe peut consister en un versement d'espèces, en une injection de fonds de roulement ou en d'autres contributions financières ⁽⁶³⁾.

(99) Une contribution de groupe est déductible pour l'entreprise contributrice dans la mesure où elle est couverte par son revenu imposable ⁽⁶⁴⁾. Lorsqu'une entreprise accorde une contribution de groupe dépassant son revenu imposable, elle ne peut déduire le montant excédentaire ⁽⁶⁵⁾. L'entreprise bénéficiaire, quant à elle, est redevable des taxes applicables à la contribution de groupe ⁽⁶⁶⁾, mais le montant excédentaire non déductible ne constitue pas un revenu imposable pour l'entreprise bénéficiaire. La contribution est considérée comme une recette pour l'entreprise bénéficiaire pour l'année au cours de laquelle l'entreprise contributrice la déduit de son avis d'imposition. Si l'entreprise bénéficiaire enregistre un déficit, la

⁽⁵⁷⁾ Loi n° 39 du 10 juin 1988 (abrogée), article 8c-11 lu en combinaison avec l'article 8c-10, paragraphes 1 et 3.

⁽⁵⁸⁾ Loi fiscale n° 14 du 26 mars 1999, article 2-2.

⁽⁵⁹⁾ Articles 10-2 à 10-4 de la loi fiscale.

⁽⁶⁰⁾ En vertu de l'article 10-1 de la loi fiscale, les règles applicables aux contributions de groupe sont applicables aux «aksjeselskap, allmenaksjeselskap samt likestilt selskap og sammenslutning».

⁽⁶¹⁾ Conformément à la loi n° 44 du 13 juin 1997, articles 1-3 et 1-4.

⁽⁶²⁾ Article 10-4, paragraphe 1, de la loi fiscale.

⁽⁶³⁾ Le paiement effectif ne doit pas nécessairement intervenir au cours de la même année que celle de réalisation des recettes, pour autant qu'il soit effectué par un réel transfert de richesse à une date ultérieure. Par conséquent, il suffit que l'entreprise contributrice s'engage inconditionnellement à verser la contribution.

⁽⁶⁴⁾ Article 10-2, paragraphe 1, de la loi fiscale.

⁽⁶⁵⁾ Article 10-3, paragraphe 1, de la loi fiscale. Les autorités norvégiennes ont expliqué qu'une société mère peut accorder une contribution à une filiale au cours de la même année que cette filiale accorde une contribution de groupe à la société mère. Les deux contributions seraient considérées comme des opérations distinctes devant être traitées séparément à des fins fiscales; voir le rescrit 22/05 de la direction norvégienne de la fiscalité, disponible en ligne (en norvégien) à l'adresse suivante: <http://www.skatteetaten.no/Templates/BindendeForhandsuttalelse.aspx?id=28885>. Ainsi, dans certaines circonstances, il est possible de réaliser des contributions de groupe et de parvenir à une consolidation fiscale sans modifier les capitaux propres de l'entreprise contributrice. Ce serait le cas si la société mère subissait des pertes fiscales dans au moins les mêmes proportions que les bénéfices imposables de sa filiale. La filiale pourrait accorder une contribution à sa société mère et demander une déduction correspondante. La société mère pourrait déduire la contribution ainsi reçue de ses pertes fiscales. Simultanément, elle pourrait accorder une propre contribution de groupe à sa filiale. Cette dernière contribution de groupe ne serait pas imposable pour la filiale bénéficiaire étant donné que la société mère ne serait pas en mesure de la déduire en raison de ses pertes fiscales. En effet, les deux contributions de groupe impliqueraient que la filiale puisse éliminer son assiette fiscale sans éroder ses capitaux propres.

⁽⁶⁶⁾ Article 10-3, paragraphe 1, de la loi fiscale.

contribution peut être déduite des pertes, y compris des pertes subies les années précédentes. En outre, les exigences relatives à la distribution des dividendes dans le cadre d'une société à responsabilité limitée doivent être respectées ⁽⁶⁷⁾.

- (100) Les autorités norvégiennes ont expliqué que les règles concernant les contributions de groupe s'appliquent indistinctement à toutes les personnes morales soumises à l'impôt sur le revenu norvégien. L'application de ces règles n'est soumise à aucune autorisation, licence ou approbation du gouvernement ou d'une autorité publique. Les règles s'appliquent indépendamment de l'entité qui contrôle le groupe, qu'il s'agisse d'une entité nationale ou étrangère, privée ou publique.

8.3. La raison d'être des règles concernant les contributions de groupe

- (101) Les autorités norvégiennes ont expliqué que l'objectif de ces règles est d'instaurer un traitement fiscal similaire et d'assurer la neutralité fiscale entre i) les entreprises structurées en groupe et ii) les entreprises qui exercent plusieurs activités en tant qu'entreprise unique. Cet objectif est atteint en permettant à un groupe d'entreprises de compenser les pertes subies par une (ou plusieurs) entreprise(s) du groupe par les bénéfices réalisés par d'autres entreprises du même groupe, ce qui permet d'imposer un groupe sur la base de ses bénéfices imposables nets consolidés. Les autorités norvégiennes ont expliqué que la finalité ou l'objectif des règles concernant les contributions de groupe n'a jamais consisté à conférer des avantages à des entreprises particulières en fonction de l'entité qui possède les entreprises ou du type d'activités exercées par les entreprises.

8.4. Application des règles concernant les contributions de groupe par le groupe Oslo Sporveier

- (102) Les autorités norvégiennes ont expliqué qu'AS Sporveibussene avait versé à AS Oslo Sporveier des contributions de groupe à hauteur de 4 068 000 NOK en 2000 et de 8 365 000 NOK en 2001, tandis qu'entre 2002 et 2004, aucune contribution de groupe n'a été effectuée, en raison de pertes fiscales ⁽⁶⁸⁾.

9. LES OBSERVATIONS DES AUTORITÉS NORVÉGIENNES RELATIVES À LA DÉCISION D'OUVERTURE

9.1. Informations factuelles plus détaillées et rapport Asplan Viak

- (103) Dans leurs observations relatives à la décision d'ouverture, les autorités norvégiennes ont fourni davantage d'in-

formations factuelles utiles pour l'appréciation des mesures faisant l'objet de l'examen formel. Ces informations ont été intégrées dans les sections précédentes.

- (104) Outre ces informations factuelles, les autorités norvégiennes ont transmis à l'Autorité un rapport daté du 25 mai 2012 relatif à la rentabilité d'AS Sporveibussene pour les années 1999 et 2002 commandé par les autorités norvégiennes à Asplan Viak AS, un consultant indépendant (ci-après le «rapport Asplan Viak») ⁽⁶⁹⁾. Dans ce rapport, Asplan Viak AS a comparé les coûts d'AS Sporveibussene à ceux d'autres exploitants de services réguliers de transport par autobus en Norvège. Le rapport conclut que, pour les années 1999 et 2002, AS Sporveibussene présentait un niveau de coût semblable ou inférieur aux coûts d'un fournisseur moyen, bien géré et adéquatement équipé de services réguliers de transport par autobus en Norvège ⁽⁷⁰⁾.

- (105) Les autorités norvégiennes ont fourni à l'Autorité des informations sur la viabilité financière des services d'autobus commerciaux. Exception faite d'un léger déficit de 29 000 NOK en 1998, ces services ont été rentables depuis leur lancement en 1994. Les autorités norvégiennes ont en outre fourni à l'Autorité un document de stratégie de 2003 concernant les services d'autobus commerciaux gérés par AS Sporveibussene (ci-après le «document de stratégie de 2003»), dont l'objectif déclaré pour 2003 était de générer un bénéfice brut de 1,5 million de NOK (avant les frais généraux) et un chiffre d'affaires de 14,1 millions de NOK.

9.2. Arguments juridiques

9.2.1. Existence d'un régime d'aides

- (106) Les autorités norvégiennes soutiennent que le financement des services réguliers de transport local par autobus à Oslo a été réalisé sur la base d'un régime d'aides fondé sur la loi sur le transport commercial et le règlement sur le transport commercial.
- (107) En premier lieu, elles soulignent que l'objectif des subventions visées à l'article 22 de la loi sur le transport commercial est clairement défini: une compensation ne peut être versée que pour couvrir les pertes enregistrées dans le cadre de l'exploitation de services réguliers de transport demandés par les comtés. À cet égard, les autorités norvégiennes font valoir que la mesure en cause est différente de la mesure finlandaise évaluée par la Commission européenne dans l'affaire Ålands Industrihus ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁷⁾ Article 10-2, paragraphe 1, de la loi fiscale.

⁽⁶⁸⁾ Les autorités norvégiennes ont confirmé qu'aucune contribution circulaire concernant AS Sporveibussene n'avait été effectuée entre 2000 et 2004.

⁽⁶⁹⁾ «Standard cost calculation for the scheduled bus operations of AS Sporveibussene», rapport d'Asplan Viak AS du 25 mai 2012, joint en tant qu'annexe 13 à la lettre des autorités norvégiennes du 4 juin 2012 (événement n° 636738).

⁽⁷⁰⁾ Il convient de souligner que, malgré les conclusions du rapport Asplan Viak, les autorités norvégiennes n'affirment pas dans leurs observations relatives à la décision d'ouverture que la compensation versée à AS Sporveibussene répondait aux critères de l'arrêt Altmark (voir l'appréciation ci-dessous).

⁽⁷¹⁾ Affaire SA.21654 (ex NN-69/2007 et C-6/2008), Public Commercial Property Åland Industrihus, JO L 125 du 12.5.2012, p. 33. Cette décision a été contestée devant le Tribunal (voir l'affaire T-212/12).

(108) En deuxième lieu, elles soulignent que le pouvoir discrétionnaire de la municipalité d'Oslo s'agissant du calcul de la compensation pour le service public est limité par les lignes directrices nationales émises en vertu du règlement sur le transport commercial. De l'avis des autorités norvégiennes, cette limitation du pouvoir discrétionnaire des comtés par le gouvernement étaye la conclusion selon laquelle la compensation est accordée sur la base d'un régime d'aides. La compensation provient dans une large mesure des fonds de l'État (par opposition à ceux des comtés), et le ministère des transports i) est compétent pour émettre des lignes directrices concernant le contenu et la publication des horaires, ii) est compétent pour approuver les tarifs, iii) fixe les rabais nationaux, iv) peut émettre des lignes directrices concernant l'utilisation des systèmes de tickets et v) est compétent pour approuver les conditions générales des services réguliers de transport.

(109) Enfin, les autorités norvégiennes affirment que la pratique administrative constante à Oslo démontre que l'aide a été versée sur la base d'un régime d'aides.

9.2.2. Le système de bonus-malus de mesure de la qualité

(110) Les autorités norvégiennes affirment que le système de bonus-malus de mesure de la qualité fait partie de la compensation générale pour le service public concernant la fourniture de services réguliers de transport local par autobus à Oslo et que, par conséquent, il fait partie intégrante du régime d'aides. Elles ajoutent que la prime versée en 2004 s'élevait à 3,9 millions de NOK, soit 0,8 % des recettes d'AS Sporveisbussene pour cette année-là (483,5 millions de NOK). Elles font en outre valoir que cette prime représente en tout état de cause une partie du bénéfice raisonnable d'AS Sporveisbussene.

9.2.3. Répartition des coûts communs et services intragroupes

(111) L'Autorité interprète les informations fournies en ce sens que les autorités norvégiennes affirment qu'il n'y a pas eu d'aide d'État en ce qui concerne la répartition des coûts communs et le paiement des services intragroupes, étant donné que les opérations entre les entreprises du groupe, et dans une moindre mesure entre les entreprises du groupe et AS Oslo Sporveier, sont fondées sur des conditions et des principes commerciaux normaux.

9.2.4. L'injection de capital pour les activités commerciales

(112) Les autorités norvégiennes affirment que les quelque 430 300 NOK faisant partie de l'augmentation de capital de 2004 qui ont servi à couvrir les coûts des retraites liés aux activités purement commerciales exercées en marge de la mission de service public (l'injection de capital pour les activités commerciales) ne constituent pas une aide d'État, mais plutôt un investissement aux conditions du marché et conforme au principe de l'in-

vestisseur en économie de marché. Dans ce contexte, elles soulignent que, contrairement à la présentation des faits dans la décision d'ouverture ⁽⁷²⁾, la municipalité d'Oslo était en fait devenue le propriétaire exclusif d'AS Oslo Sporveier en 2002, avant l'injection de capital de 2004. En outre, les autorités norvégiennes ont fourni à l'Autorité des informations sur la viabilité financière des services d'autobus commerciaux. Exception faite d'un léger déficit de 29 000 NOK en 1998, ces services ont été rentables depuis leur lancement en 1994. Selon le document de stratégie de 2003 concernant les services d'autobus commerciaux, l'objectif pour 2003 était de générer un bénéfice brut de 1,5 million de NOK (avant les frais généraux) et un chiffre d'affaires de 14,1 millions de NOK. Sur cette base, et en référence au critère de l'investisseur en économie de marché établi par l'Autorité dans la décision d'ouverture ⁽⁷³⁾, les autorités norvégiennes affirment que l'injection de capital pour les activités commerciales était dans l'ensemble plus rentable que la liquidation de l'entreprise et l'investissement du montant correspondant ailleurs, étant donné que les coûts élevés afférents à cette liquidation seraient nettement supérieurs au coût de l'injection de capital.

(113) Dans leurs observations relatives à la décision d'ouverture, les autorités norvégiennes expliquent en outre que les salariés affectés aux activités de service public et ceux qui exerçaient des activités commerciales étaient employés au sein de la même entité juridique et étaient couverts par le même fonds de retraite. De plus, en vertu de la législation norvégienne, il n'est pas autorisé d'exclure certains membres d'un fonds de retraite lors de la couverture du déficit de ce fonds. Selon les autorités norvégiennes, ces facteurs étayaient l'argument selon lequel un investisseur privé se trouvant dans la même situation aurait lui aussi eu recours à une augmentation de capital.

(114) Les autorités norvégiennes affirment en outre que l'injection de capital pour les activités commerciales ne constitue pas une aide d'État car elle n'excède pas le seuil de *minimis*.

9.2.5. Fiscalité du groupe Oslo Sporveier

(115) Il est déduit des observations présentées par les autorités norvégiennes que les règles concernant les contributions de groupe excluent toute aide d'État, ces règles s'appliquant à toutes les entreprises établies en Norvège qui visent une consolidation fiscale de leur groupe.

⁽⁷²⁾ Il ressortait des informations dont disposait l'Autorité au moment de la décision d'ouverture que la municipalité d'Oslo n'était pas devenue le propriétaire exclusif d'AS Oslo Sporveier avant juillet 2006 (voir la décision d'ouverture, note de bas de page n° 27). Dans leurs observations relatives à la décision d'ouverture, les autorités norvégiennes ont précisé que la municipalité d'Oslo avait en fait acheté les parts des actionnaires minoritaires en 2002.

⁽⁷³⁾ Voir les points 103 à 108, et notamment le point 105, de la décision d'ouverture.

9.2.6. Aides compatibles

- (116) Les autorités norvégiennes affirment que la compensation versée pour la fourniture du service public n'a pas donné lieu à une surcompensation et est donc compatible avec l'article 49 de l'accord EEE.

10. OBSERVATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES

- (117) L'Autorité a reçu des observations de deux parties intéressées, la plaignante (Konkurrenten.no AS) et Risdal Touring AS, une société sœur de la plaignante.
- (118) La plaignante mentionne une série de documents transmis à l'Autorité et à la Cour AELE dans lesquels elle a expliqué sa position sur le cas d'espèce. Elle conteste le fait que l'Autorité i) s'appuie presque exclusivement sur des informations fournies de manière informelle par les autorités norvégiennes, ii) sépare les mesures citées par la plaignante en deux affaires différentes et iii) refuserait l'accès public de la plaignante au dossier. La plaignante met en cause la volonté de l'Autorité de mener une enquête impartiale et exhaustive.
- (119) Risdal Touring AS fait partie du même groupe d'entreprises que la plaignante. Elle adhère aux préoccupations soulevées par cette dernière. En particulier, elle regrette que l'Autorité refuse prétendument l'accès du public au dossier et déplore la durée de la procédure dans le cas d'espèce. Elle souligne que ces circonstances mettent en cause la capacité et la volonté de l'Autorité de mener une enquête impartiale et exhaustive.

II. APPRÉCIATION

1. L'EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT

- (120) L'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE dispose:

«Sauf dérogations prévues par le présent accord sont incompatibles avec le fonctionnement du présent accord, dans la mesure où elles affectent les échanges entre les parties contractantes, les aides accordées par les États membres de la CE ou par les États de l'AELE ou accordées au moyen de ressources d'État, sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.»

- (121) En premier lieu, l'Autorité apprécie la mesure sur la fiscalité de groupe afin de déterminer si elle constitue une aide d'État.
- (122) En deuxième lieu, l'Autorité apprécie le caractère d'aide d'État de l'injection de capital pour les activités commerciales. Ainsi que nous l'avons expliqué plus haut, cette injection de capital fait partie d'une plus large mesure (l'injection de capital de 2004, qui était destinée à couvrir un déficit du fonds de retraite). Cependant, contrairement aux autres mesures de l'injection de

capital de 2004, l'injection de capital pour les activités commerciales a servi à couvrir des frais non liés à la fourniture de services publics, à savoir le déficit du fonds de retraite des salariés de la branche commerciale d'AS Sporveisbussene. Aux fins de l'appréciation du caractère d'aide d'État des deux volets de l'injection de capital de 2004, il convient d'opérer une distinction entre eux, compte tenu des différentes bases juridiques sur le fondement desquelles ils doivent être appréciés. Ainsi, tandis que les mesures de compensation pour le service public sont évaluées sur la base des principes établis par la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après la «Cour de justice») dans l'arrêt *Altmark* ⁽⁷⁴⁾, l'évaluation des mesures qui ne constituent pas la compensation pour le service public n'est pas fondée sur ces principes.

- (123) En troisième lieu, l'Autorité apprécie la compensation annuelle et l'injection de capital pour les services publics afin de déterminer si elles constituent une aide d'État.

1.1. Fiscalité du groupe Oslo Sporveier

- (124) La plaignante a fait valoir que la situation fiscale négative d'AS Oslo Sporveier a été utilisée pour réduire la charge fiscale pesant sur AS Sporveisbussene. De l'avis de l'Autorité, il apparaît que la plaignante se réfère aux règles fiscales concernant les contributions entre entreprises appartenant à un même groupe (ci-après les «contributions de groupe»).
- (125) L'Autorité observe que ces règles sont applicables à AS Oslo Sporveier et à AS Sporveisbussene, cette dernière étant une filiale détenue exclusivement par la première. Ainsi, en principe, il serait possible pour AS Oslo Sporveier ou une de ses filiales de compenser les bénéfices imposables en distribuant des contributions au sein du groupe.
- (126) L'Autorité note que la plaignante semble mettre en cause ce qui semble être une application des règles norvégiennes générales en matière de fiscalité des entreprises. L'Autorité remarque que la plaignante n'avait pas allégué que les règles fiscales en question fussent rédigées d'une manière qui puisse donner lieu à l'octroi d'aides d'État en faveur d'entreprises spécifiques et n'avait fourni nulle information en ce sens.
- (127) Selon une jurisprudence constante, afin de déterminer si une mesure est sélective, il convient d'examiner si, dans le cadre d'un régime juridique particulier, cette mesure confère un avantage à certaines entreprises par rapport à d'autres qui se trouveraient dans une situation factuelle et juridique comparable ⁽⁷⁵⁾. Il est donc possible qu'un régime fiscal national particulier ne constitue pas une

⁽⁷⁴⁾ Arrêt dans l'affaire C-280/00, *Altmark*, Rec. 2003, p. I-7747.

⁽⁷⁵⁾ Voir, entre autres, les arrêts dans les affaires C-409/00, *Espagne/Commission*, Rec. 2003, p. I-1487, point 47, et C-88/03, *Portugal/Commission*, Rec. 2006, p. I-7115, point 54.

aide d'État alors même qu'il ne correspond pas au système général de fiscalité des entreprises dans un État donné de l'EEE.

- (128) S'agissant des contributions en cause, les entreprises d'un même groupe ne se trouvent pas dans une situation factuelle et juridique comparable à celle des entreprises n'appartenant pas à un groupe. Lorsqu'une société mère accorde une contribution à une filiale et réduit ainsi son revenu imposable, cette contribution ne vise pas à maximiser les bénéfices d'une partie au détriment de l'autre, mais permet simplement d'obtenir un traitement fiscal similaire à celui d'une entreprise unique qui exerce plusieurs activités et d'assurer la neutralité fiscale entre les entreprises organisées en groupe et l'entreprise unique qui exerce plusieurs activités.
- (129) Comme souligné à la section 3.1 des lignes directrices de l'Autorité concernant l'application des règles relatives aux aides d'État aux mesures relevant de la fiscalité directe des entreprises, les règles relatives aux aides d'État ne limitent pas le pouvoir des États de l'AELE de choisir la politique économique qu'ils jugent la plus appropriée et, notamment, de répartir comme ils l'entendent la charge fiscale sur les différents facteurs de production.
- (130) L'Autorité partage l'avis des autorités norvégiennes selon lequel la mesure est réellement ouverte à toute entreprise établie en Norvège qui est assujettie à l'impôt sur le revenu des sociétés, y compris donc les entreprises étrangères disposant de filiales en Norvège. L'exigence de capital réglementaire pour la constitution d'une société à responsabilité limitée, à savoir 100 000 NOK au cours de la période d'examen, permettait aux entreprises de constituer une deuxième entreprise en Norvège et, dès lors, de créer un groupe. Par conséquent, toute entreprise aurait pu créer un groupe sans nécessiter de ressources financières importantes. Le champ des bénéficiaires potentiels d'un tel système est donc vaste, et son objectif est d'assurer un traitement fiscal similaire quelle que soit la structure ou la taille de l'entreprise.
- (131) Compte tenu de ce qui précède, l'Autorité estime que la compensation du revenu imposable au moyen d'une contribution de groupe ne confère pas un avantage économique à AS Sporveisbussene dès lors que cette dernière a été tenue, en tant que condition pour bénéficier de la déduction fiscale, de reverser la contribution à une autre entreprise du groupe, et pour le même montant que celui de la réduction de l'assiette fiscale ainsi obtenue. Dès lors, ce traitement fiscal ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE.

1.2. L'injection de capital pour les activités commerciales

1.2.1. De minimis

- (132) Comme indiqué ci-dessus, environ 430 300 NOK de l'injection de capital de 2004 semblent avoir été destinées au déficit du fonds de retraite de la division des services d'autobus touristiques. Cette partie de l'injection de capital ne concernant pas le coût d'un service public, elle n'est pas appréciée sur la base de l'arrêt Altmark.
- (133) En outre, le règlement (CE) n° 1998/2006 de la Commission du 15 décembre 2006 concernant l'application des articles 87 (aujourd'hui l'article 107 du TFUE) et 88 (aujourd'hui l'article 108 du TFUE) du traité CE aux aides *de minimis* n'est pas applicable en l'espèce⁽⁷⁶⁾. Le montant d'environ 430 300 NOK faisait partie du montant total de 111 760 000 NOK qui a été versé pour couvrir le coût du service public et fait dès lors partie intégrante de celui-ci. Il ne peut donc être considéré comme une mesure individuelle qui remplit les conditions du règlement *de minimis* (77).
- (134) En outre, ce règlement prévoit explicitement à l'article 2, paragraphe 2, que «[s]i le montant d'aide total accordé par une mesure d'aide excède ce plafond [200 000 EUR, ou 100 000 pour le secteur du transport routier], ce montant d'aide ne peut bénéficier du [...] règlement, même pour la fraction n'excédant pas ce plafond. Dans ce cas le bénéfice du [...] règlement ne peut être invoqué pour cette mesure ni au moment de l'octroi de l'aide, ni ultérieurement» (78).

1.2.2. Le principe de l'investisseur en économie de marché

- (135) Selon une jurisprudence constante, il convient pour l'Autorité de déterminer si l'entreprise bénéficiaire, AS Sporveisbussene, a reçu un avantage économique qu'elle n'aurait pas obtenu dans des conditions normales de

(76) JO L 379 du 28.12.2006, p. 5; règlement intégré dans l'accord EEE au point 1ea de l'annexe XV.

(77) Voir la décision de la Commission du 21 septembre 2005 concernant l'application abusive du régime d'aide N 192/97 de la part de l'Italie – Province autonome de Bolzano, JO L 383 du 28.12.2006 p. 1, points 129 à 133, et la décision de la Commission du 27 juillet 2011 concernant l'aide d'État en faveur du financement du dépistage des encéphalopathies spongiformes transmissibles (EST) chez les bovins mise à exécution par la Belgique, JO L 274 du 19.10.2011 p. 36, partie 6, article 1^{er}, point 133.

(78) À cet égard, il convient de souligner que le règlement *de minimis* général en vigueur au moment de l'injection de capital en cause était le règlement (CE) n° 69/2001 de la Commission du 12 janvier 2001 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides *de minimis*. Ce règlement ne s'appliquait toutefois pas au secteur du transport. Comme indiqué à l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1998/2006 de la Commission, «[l]e [...] règlement s'applique aux aides accordées avant son entrée en vigueur aux entreprises actives dans le secteur du transport».

marché⁽⁷⁹⁾. À cette fin, l'Autorité doit appliquer le critère de l'investisseur en économie de marché⁽⁸⁰⁾, qui prévoit en substance qu'il y a aide de l'État lorsqu'un État met à la disposition d'une entreprise des fonds qui, dans des circonstances normales, ne lui auraient pas été fournis par un investisseur privé appliquant des critères commerciaux ordinaires et faisant fi de toute autre considération, qu'elle soit de nature sociale, politique ou philanthropique⁽⁸¹⁾.

(136) Il convient de rappeler que le plan d'amortissement initial a été déclenché par une décision de l'Autorité de surveillance financière de la Norvège invitant AS Oslo Sporveier à combler le déficit de son fonds de retraite. Autrement dit, les propriétaires d'AS Oslo Sporveier et d'AS Sporveisbussene devaient soit remédier au déficit de leur entreprise, soit courir le risque de voir celle-ci devenir insolvable.

(137) Afin de déterminer si l'injection de capital a été réalisée dans des conditions qui seraient acceptables pour un investisseur privé, l'Autorité souligne qu'un investisseur privé se trouvant dans une situation semblable – c'est-à-dire ayant le choix entre a) injecter de nouveaux capitaux dans l'entreprise et b) liquider l'entreprise et investir le montant correspondant ailleurs – choisirait la stratégie a) uniquement si elle est dans l'ensemble plus rentable que la stratégie b). En d'autres termes, il ne suffit pas de choisir la solution la «moins chère» afin de répondre au critère de l'investisseur en économie de marché, mais il est nécessaire de démontrer un taux de rendement futur acceptable pour le prix de cette «solution la moins chère».

(138) Dans la décision d'ouverture de l'examen formel⁽⁸²⁾, l'Autorité a exprimé des doutes quant à l'applicabilité

⁽⁷⁹⁾ Arrêt dans l'affaire C-39/94, SFEI/La Poste, Rec. 1996, p. I-3547, point 60.

⁽⁸⁰⁾ Le principe de l'investisseur en économie de marché est expliqué dans les lignes directrices de l'Autorité, partie VI, règles de compensation pour le service public, la propriété publique d'entreprises et l'aide aux entreprises publiques, application des dispositions en matière d'aides d'État aux entreprises publiques du secteur manufacturier.

⁽⁸¹⁾ Voir, par exemple, les conclusions de l'avocat général Jacobs dans les affaires jointes C-278/92, C-279/92 et C-280/92, Espagne/Commission, Rec. 1994, p. I-4103, point 28. Voir également les arrêts dans les affaires 40/85, Belgique/Commission (Boch), Rec. 1986, p. 2321, point 13, C-301/87, France/Commission (Boussac), Rec. 1990, p. I-307, points 39 et 40, et C-303/88, Italie/Commission (Lanerossi), Rec. 1991, p. I-1433, point 24. Voir également les lignes directrices de l'Autorité concernant l'application aux services publics de radiodiffusion des règles relatives aux aides d'État, qui prévoient au point 93: «Dans l'exercice d'activités commerciales, les organismes publics de radiodiffusion seront tenus de respecter les principes du marché et, lorsqu'ils agissent sous couvert de filiales, ils garderont leurs distances avec elles. Les États de l'AELE veilleront à ce que les organismes publics de radiodiffusion respectent le principe des conditions de pleine concurrence, gèrent leurs investissements commerciaux conformément au principe de l'investisseur en économie de marché et n'adoptent pas un comportement anticoncurrentiel vis-à-vis de leurs concurrents, en s'appuyant sur leur financement public.»

⁽⁸²⁾ Points 105 à 108.

du critère de l'investisseur en économie de marché, en raison du manque d'informations pertinentes, comme des prévisions de rentabilité qu'un investisseur privé aurait réalisées.

(139) En réponse à cette demande, les autorités norvégiennes ont expliqué qu'en 2004, lors de l'injection de capital, les services d'autobus touristiques d'AS Sporveisbussene étaient restés rentables depuis leur lancement en 1994, à la seule exception de 1998, année au cours de laquelle ils avaient enregistré une légère perte de 29 000 NOK. Il ressort en outre clairement du document de stratégie de 2003 concernant les services d'autobus touristiques que l'objectif pour les années 2003 à 2006 consistait à maintenir ces services et à générer en 2003 un chiffre d'affaires de 14,1 millions de NOK et un bénéfice de 1,5 million de NOK (avant les frais généraux). La liquidation d'AS Sporveisbussene, ou la séparation des services d'autobus touristiques et la liquidation de cette partie, ne pouvait être considérée comme une option raisonnable pour la municipalité d'Oslo, compte tenu des coûts importants qui seraient occasionnés, lesquels seraient nettement supérieurs au coût de la couverture du déficit du fonds de retraite alloué à la division des services d'autobus touristiques. Au vu de l'ampleur relativement faible du montant injecté, de la rentabilité générale des services d'autobus touristiques d'AS Sporveisbussene et des prévisions quant au niveau apparemment raisonnable de leur rentabilité au cours des années suivantes, et en tenant dûment compte des coûts supérieurs associés à la liquidation, un investisseur privé hypothétique aurait aussi opté pour la solution de l'injection de capital.

(140) L'Autorité estime dès lors que l'injection de capital d'environ 430 300 NOK doit être considérée comme conforme au principe de l'investisseur en économie de marché. L'Autorité conclut que cette injection de capital n'a pas conféré à AS Sporveisbussene un avantage qu'elle n'aurait pas obtenu dans des conditions normales de marché. Par conséquent, elle ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE.

1.3. La compensation annuelle et l'injection de capital pour les services publics

1.3.1. Introduction

(141) S'agissant de la plainte relative à des subventions croisées entre les activités de service public et les activités commerciales d'AS Oslo Sporveier, d'AS Sporveisbussene, d'Arctic Express AS et de Sporveisbussenes Turbiler AS, l'Autorité croit comprendre que la plaignante fait valoir que la compensation annuelle pour la fourniture de services réguliers de transport local et l'injection de

capital pour les services publics ont servi à subventionner les activités commerciales menées par le groupe Oslo Sporveier.

- (142) Il est évident qu'il ne peut y avoir subvention croisée (aux fins du contrôle des aides d'État) que si l'entreprise à l'origine de cette subvention reçoit une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE. Dès lors, dans le cadre de ce volet de la plainte, l'Autorité doit avant tout évaluer si les mesures de financement, à savoir i) la compensation annuelle et ii) l'injection de capital pour les services publics, constituent une aide d'État.

1.3.2. Existence de ressources d'État

- (143) Afin de constituer une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE, l'aide doit être accordée par l'État ou au moyen de ressources d'État.
- (144) À titre liminaire, il convient de souligner que les autorités locales et régionales sont considérées comme équivalentes à l'État⁽⁸³⁾. La municipalité d'Oslo est dès lors équivalente à l'État s'agissant de l'application des règles relatives aux aides d'État de l'EEE.
- (145) En l'espèce, il est manifeste qu'en versant une compensation annuelle à AS Oslo Sporveier, l'État, en sa qualité de municipalité d'Oslo, a procuré des fonds à cette entreprise pour lui permettre de fournir des services de transport par autobus jusqu'en 1997. Pour la période 1997-2008, il est incontestable qu'AS Oslo Sporveier a répercuté la compensation annuelle sur AS Sporveibussene, en vertu de la convention de transport, qui semble en substance avoir officialisé la précédente pratique administrative informelle de calcul de la compensation annuelle⁽⁸⁴⁾.
- (146) En ce qui concerne l'injection de capital pour les services publics en faveur d'AS Sporveibussene qui était destinée à couvrir le déficit du fonds de retraite, il est incontestable que l'État, en sa qualité de municipalité d'Oslo, a versé en faveur d'AS Sporveibussene une somme de 111 760 000 NOK.

⁽⁸³⁾ Article 2 de la directive 2006/111/CE de la Commission relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques, JO L 318 du 17.11.2006, p. 17, intégrée dans l'accord EEE au point 1a de l'annexe XV.

⁽⁸⁴⁾ En ce qui concerne, en particulier, la prime de qualité de 3,9 millions de NOK versée par AS Oslo Sporveier à AS Sporveibussene, pour l'Autorité, ces fonds proviennent de ressources d'État, ou le paiement est imputable à l'État. La municipalité d'Oslo participant à toutes les décisions d'importance commerciale relatives à l'exécution de services réguliers de transport par autobus dans la région d'Oslo et AS Oslo Sporveier étant une entreprise publique, l'Autorité conclut que cette opération doit être considérée comme étant imputable à l'État et représente donc des ressources d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE.

- (147) L'Autorité conclut dès lors que la compensation annuelle et l'injection de capital pour les services publics ont été accordées par l'État et financées au moyen de ressources d'État.

1.3.3. Existence d'une entreprise

- (148) Seuls les avantages favorisant des «entreprises» sont considérés comme des aides d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE. Une entreprise est toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement⁽⁸⁵⁾. En outre, constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné⁽⁸⁶⁾.

- (149) Au cours de la période concernée (1994-2008), AS Oslo Sporveier et, ensuite, AS Sporveibussene ont fourni des services réguliers de transport par autobus ainsi que des services d'autobus touristiques sur le marché norvégien. Sur cette base, l'Autorité conclut qu'AS Oslo Sporveier et AS Sporveibussene étaient toutes deux des entreprises au cours de la période concernée.

1.3.4. Existence d'un avantage économique

- (150) Afin de constituer une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE, l'aide doit conférer un avantage économique à une entreprise, par exemple en la dispensant de payer des frais qui sont normalement à la charge de son budget.
- (151) Comme mentionné ci-dessus, la compensation annuelle versée à AS Oslo Sporveier et à AS Sporveibussene en vue de leur permettre de fournir des services de transport par autobus à Oslo constitue, de prime abord, une compensation pour les coûts afférents à la fourniture d'un service public. Une compensation pour le service public n'entraîne pas un avantage économique si les critères établis dans l'arrêt Altmark de la Cour de justice sont respectés⁽⁸⁷⁾.
- (152) Par ailleurs, en ce qui concerne l'injection de capital pour les services publics, l'Autorité considère qu'elle a été versée à AS Sporveibussene afin de couvrir le déficit des obligations de retraite enregistré avant 1997. L'injection de capital aurait entièrement été employée à cette fin. Il convient également de noter que, tandis que certaines modifications de la situation du capital d'AS Sporveibussene ont été enregistrées dans les comptes, le montant a été intégralement et directement versé par AS Oslo Sporveier au fonds de retraite et n'a pas été transféré en espèces à AS Sporveibussene.

⁽⁸⁵⁾ Arrêt dans l'affaire E-5/07, Private Barnehagers Landsforbund/Autorité de surveillance AELE, Rec. AELE 2008 p. 62, point 78.

⁽⁸⁶⁾ Arrêt dans l'affaire C-35/96, Commission/Italie, Rec. 1998, p. I-3851, point 36.

⁽⁸⁷⁾ Arrêt dans l'affaire C-280/00, Altmark, Rec. 2003, p. I-7747. Voir également l'arrêt dans l'affaire T-289/03, BUPA, Rec. 2008, p. II-81.

- (153) L'injection de capital pour les services publics ne concerne pas de nouveaux coûts, mais des coûts accumulés dans le passé qui n'avaient techniquement pas été inscrits dans la comptabilité générale de l'entreprise. Toutefois, ces obligations existaient déjà au moment de l'injection de capital, qui a servi à compenser le déficit du fonds de retraite. Par conséquent, l'injection de capital pour les services publics peut être considérée comme faisant partie du coût que la municipalité d'Oslo a dû supporter en contrepartie de la fourniture du service public par AS Oslo Sporveier et AS Sporveibussene (par l'intermédiaire d'AS Oslo Sporveier). Au lieu d'injecter ce capital, la municipalité d'Oslo aurait pu verser une compensation annuelle pour le service public supérieure. Dès lors, l'injection de capital pour les services publics aurait fait partie intégrante de la compensation pour le service public accordée à AS Sporveibussene, comme elle l'avait été depuis le milieu des années 1990 jusqu'à ce qu'elle soit effectuée (et comme elle l'aurait été si elle avait été effectuée conformément au plan d'amortissement jusqu'en 2020).
- (154) Dans l'arrêt *Altmark*, la Cour de justice a jugé que la compensation pour un service public ne constitue pas une aide d'État lorsque quatre conditions cumulatives sont remplies.
- Premièrement, l'entreprise bénéficiaire doit effectivement être chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations doivent être clairement définies.
 - Deuxièmement, les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis de façon objective et transparente.
 - Troisièmement, la compensation ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable.
 - Quatrièmement et dernièrement, lorsque le choix de l'entreprise à charger de l'exécution d'obligations de service public n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée aurait encourus⁽⁸⁸⁾.
- (155) L'Autorité appréciera en premier lieu le quatrième critère, c'est-à-dire la question de savoir si la compensation était fondée sur une offre ou sur les coûts d'une entreprise efficace et bien gérée.
- (156) Avant 1994 déjà, la municipalité d'Oslo versait une compensation annuelle à AS Oslo Sporveier pour des services réguliers de transport par autobus, laquelle compensation a été transférée à AS Sporveibussene à compter de 1997. Toutefois, en ce qui concerne les lignes exploitées dans le cadre de la concession territoriale, ni AS Oslo Sporveier ni AS Sporveibussene n'avaient été sélectionnées à l'occasion d'une procédure de marché public. Par conséquent, ni la compensation de la municipalité d'Oslo en faveur d'AS Oslo Sporveier ni la compensation transférée ensuite d'AS Oslo Sporveier à AS Sporveibussene n'étaient fondées sur des prix résultant de marchés publics.
- (157) En outre, les autorités norvégiennes n'ont pas fourni à l'Autorité d'informations suffisamment détaillées permettant de vérifier que les frais encourus par AS Oslo Sporveier ou AS Sporveibussene correspondaient aux coûts d'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée, et elles n'ont pas, comme indiqué ci-dessus, fait valoir que ce critère était respecté. Le rapport *Asplan Viak* transmis par les autorités norvégiennes ne couvre que la compensation versée pour deux ans d'activité (1999 et 2002) sur les quinze années au cours desquelles une compensation a été accordée aux entreprises (1994-2008). L'Autorité estime que la deuxième option envisagée dans le quatrième critère de l'arrêt *Altmark* exige de justifier que la compensation en cause a été déterminée sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée aurait encourus pour l'ensemble de cette période. Même si le rapport *Asplan Viak* pouvait être considéré comme démontrant qu'AS Sporveibussene a satisfait à cette exigence pour les deux années couvertes, treize autres années ne sont pas couvertes. Par conséquent, de l'avis de l'Autorité, le quatrième critère de l'arrêt *Altmark* n'est pas rempli.
- (158) Sur la base de ce qui précède, l'Autorité estime que les services réguliers de transport par autobus fournis dans le cadre de la concession territoriale à Oslo n'ont pas, dans le cas d'AS Oslo Sporveier comme dans celui d'AS Sporveibussene, été fournis conformément au quatrième critère de l'arrêt *Altmark*. Par conséquent, les critères de l'arrêt *Altmark* devant être remplis cumulativement pour qu'une compensation pour le service public ne constitue pas une aide d'État⁽⁸⁹⁾, l'Autorité conclut que la compensation annuelle, y compris l'injection de capital pour les services publics, confère un avantage économique à AS Oslo Sporveier et à AS Sporveibussene.

⁽⁸⁸⁾ Arrêt dans l'affaire C-280/00, *Altmark*, Rec. 2003, p. I-7747, points 89 à 93.

⁽⁸⁹⁾ Arrêt dans l'affaire C-280/00, *Altmark*, Rec. 2003, p. I-7747, points 94 et 95.

1.3.5. Existence d'une mesure sélective favorisant certaines entreprises ou certaines productions

- (159) Afin de constituer une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE, la mesure d'aide doit être sélective en ce qu'elle favorise certaines entreprises ou certaines productions.
- (160) La Cour de justice a jugé que, pour établir si une mesure est sélective, il convient de déterminer si la ou les entreprises en question se trouvent dans une situation factuelle et juridique comparable à celle d'autres entreprises au regard de l'objectif poursuivi par la mesure ⁽⁹⁰⁾.
- (161) En l'espèce, la compensation annuelle et l'injection de capital pour les services publics ont favorisé AS Oslo Sporveier et/ou AS Sporveibussene par rapport aux autres prestataires de services de transport par autobus. Ces autres prestataires exploitent des services réguliers de transport par autobus en Norvège ou ailleurs dans l'EEE et se trouvaient donc dans une situation factuelle et juridique comparable à celle d'AS Oslo Sporveier et d'AS Sporveibussene. Pour ces raisons, l'Autorité conclut que ces deux mesures sont sélectives.

1.3.6. Distorsion de la concurrence et effet sur les échanges entre les parties contractantes

- (162) Afin de constituer une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE, la mesure d'aide doit fausser ou menacer de fausser la concurrence et affecter les échanges entre les parties contractantes. Selon la jurisprudence de la Cour AELE, l'Autorité doit déterminer à cet égard si l'aide en cause est *susceptible* d'affecter les échanges et de fausser la concurrence ⁽⁹¹⁾.
- (163) Déjà avant l'entrée en vigueur de l'accord EEE en Norvège, plusieurs entreprises fournissaient des services réguliers de transport par autobus à Oslo. L'Autorité conclut dès lors que la compensation annuelle et l'injection de capital pour les services publics étaient susceptibles de fausser la concurrence depuis lors ⁽⁹²⁾.
- (164) S'agissant de l'effet sur les échanges et du fait que le cas d'espèce concerne un marché local de services de transport par autobus à Oslo, l'Autorité rappelle que, dans l'arrêt Altmark, qui concernait également des services régionaux de transport par autobus, la Cour de justice a déclaré ce qui suit:

«[U]ne subvention publique accordée à une entreprise qui ne fournit que des services de transport local ou régional et ne fournit pas de services de transport en dehors de son État d'origine p[eut], néanmoins, avoir une incidence sur les échanges entre États membres [...] Dès lors, la deuxième condition d'application de l'article 92, paragraphe 1, du traité, selon laquelle l'aide doit être de nature à affecter les échanges entre États membres, ne dépend pas de la nature locale ou régionale des services de transport fournis ou de l'importance du domaine d'activité concerné.» ⁽⁹³⁾

- (165) En d'autres termes, même si – comme en l'espèce – seul le marché local (Oslo) des services de transport par autobus est concerné, les financements publics mis à la disposition d'un prestataire sur ce marché local sont susceptibles d'affecter les échanges entre les parties contractantes ⁽⁹⁴⁾. Par conséquent, l'Autorité estime que la compensation annuelle et l'injection de capital pour les services publics étaient susceptibles d'affecter les échanges entre les parties contractantes.

1.3.7. Conclusion concernant la compensation annuelle et l'injection de capital pour les services publics

- (166) Sur la base de l'appréciation qui précède, l'Autorité conclut que la compensation annuelle versée à AS Oslo Sporveier et (par la suite) à AS Sporveibussene et l'injection de capital pour les services publics visant à couvrir le déficit du fonds de retraite constituent une aide d'État au sens de l'article 61 de l'accord EEE.

2. QUALIFICATION DES MESURES D'AIDE D'ÉTAT EN TANT QU'AIDES EXISTANTES OU AIDES NOUVELLES – LA COMPENSATION ANNUELLE ET L'INJECTION DE CAPITAL POUR LES SERVICES PUBLICS

2.1. Introduction – l'arrêt de la Cour AELE dans l'affaire E-14/10

- (167) Conformément à l'article 1^{er}, point b) i), de la partie II du protocole 3, la notion d'«aide existante» englobe

«toute aide existant avant l'entrée en vigueur de l'accord EEE dans l'État de l'AELE concerné, c'est-à-dire les régimes d'aides et aides individuelles mis à exécution avant, et toujours applicables après, ladite entrée en vigueur».

- (168) L'Autorité constate qu'au moment de l'entrée en vigueur de l'accord EEE en Norvège (le 1^{er} janvier 1994), AS Oslo Sporveier recevait une compensation pour la fourniture

⁽⁹⁰⁾ Arrêt dans l'affaire C-143/99, Adria-Wien Pipeline et Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, Rec. 2001, p. I-8365, point 41.

⁽⁹¹⁾ Arrêt dans les affaires jointes E-5/04, E-6/04 et E-7/04, Fesil et Finnjord e.a./Autorité de surveillance AELE, Rec. AELE 2005, p. 117, point 93.

⁽⁹²⁾ En outre, la Cour a constaté dans l'arrêt Altmark que plusieurs États membres de l'Union européenne avaient, dès 1995, ouvert de leur plein gré certains marchés de transports urbains, suburbains ou régionaux à la concurrence d'entreprises établies d'autres États membres de l'Union. Le risque pour les échanges entre les États membres n'était donc pas hypothétique mais réel, le marché étant ouvert à la concurrence (points 69 et 79).

⁽⁹³⁾ Arrêt Altmark, points 77 et 82.

⁽⁹⁴⁾ Voir également les arrêts dans les affaires 102/87, France/Commission, Rec. 1988, p. 4067, point 19, et C-305/89, Italie/Commission, Rec. 1991, p. I-1603, point 26.

de services réguliers de transport par autobus à Oslo, conformément aux dispositions de la législation sur les transports et à la pratique administrative constante (qui précédait l'accord EEE), ainsi que nous l'avons exposé en détail ci-dessus.

- (169) Dans son arrêt dans l'affaire E-14/10 annulant la décision de l'Autorité n° 254/10/COL, la Cour AELE a déclaré ce qui suit:

«La réponse à la question de savoir l'aide accordée [...] constitue une "aide existante" [...] dépend de l'interprétation des dispositions du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice [...]

[...] pour qu'une aide soit qualifiée de "mesure d'aide existante" en vertu des règles relatives aux aides d'État de l'EEE, elle doit faire partie d'un régime d'aides qui était appliqué avant l'entrée en vigueur de l'accord EEE.»⁽⁹⁵⁾ [traduction libre]

2.2. Définition de la notion de régime d'aides

- (170) Conformément à l'article 1^{er}, point d), de la partie II du protocole 3, un «régime d'aides» est

«toute disposition sur la base de laquelle, sans qu'il soit besoin de mesures d'application supplémentaires, des aides peuvent être octroyées individuellement à des entreprises, définies d'une manière générale et abstraite dans ladite disposition, et toute disposition sur la base de laquelle une aide non liée à un projet spécifique peut être octroyée à une ou plusieurs entreprises pour une période indéterminée et/ou pour un montant indéterminé».

- (171) L'article 1^{er}, point e), de la partie II du protocole 3 définit une «aide individuelle» comme

«une aide qui n'est pas accordée sur la base d'un régime d'aides, ou qui est accordée sur la base d'un régime d'aides, mais qui doit être notifiée».

- (172) Cette distinction revêt une importance particulière dans le contexte des aides existantes, le protocole 3 conférant à l'Autorité la compétence de procéder à l'examen permanent des systèmes d'aides existants⁽⁹⁶⁾. De même, la section V de la partie II du protocole 3 s'applique uniquement aux régimes d'aides existants⁽⁹⁷⁾.

- (173) L'Autorité note que cette définition a été incorporée dans l'accord EEE en 2001 avec l'insertion de la partie II du protocole 3. Avant 2001, lorsque le protocole 3 a été aligné sur le règlement de procédure⁽⁹⁸⁾, le droit de l'EEE ne comportait aucune définition présentant un tel degré de précision concernant les régimes d'aides. En outre, de l'avis de l'Autorité, il convient de tenir compte de la raison d'être de la notion d'aide existante – en principe, fournir aux États de l'EEE et aux bénéficiaires d'aides d'État une certaine sécurité juridique quant aux dispositions antérieures à l'entrée en vigueur du contrôle des aides d'État dans leurs systèmes juridiques, tout en permettant à l'Autorité d'aligner ces systèmes sur le droit de l'EEE –.

- (174) Par ailleurs, l'Autorité relève que la jurisprudence de l'Union européenne ne fournit pas de lignes directrices détaillées en ce qui concerne l'interprétation de cette définition. L'Autorité a dès lors revu sa propre pratique et celle de la Commission européenne et a constaté que les «régimes d'aides» existants ont été interprétés comme englobant le droit coutumier non écrit⁽⁹⁹⁾ ainsi que la pratique administrative liée à l'application de dispositions légales⁽¹⁰⁰⁾ et du droit non écrit⁽¹⁰¹⁾. Dans un cas, la Commission européenne a constaté qu'un régime d'aides relatif à l'Anstaltslast et à la Gewährträgerhaftung

⁽⁹⁸⁾ Règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE, JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

⁽⁹⁹⁾ Voir la décision de l'Autorité n° 405/08/COL concernant le HFF, JO L 79 du 25.3.2010, p. 40, et supplément EEE n° 14 du 25.3.2010, p. 20, chapitre II.2.3.1, p. 23: «La garantie accordée par l'État à tous les établissements publics, pour toutes leurs obligations, résulte de règles non écrites de droit public islandais antérieures à l'entrée en vigueur de l'accord EEE. La garantie est applicable à tous les établissements publics, quelle que soit la date de leur création, leurs activités ou les changements apportés à leurs activités. Cette éventuelle mesure d'aide doit être considérée comme un régime d'aide au sens de l'article 1^{er}, point d), de la partie II du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice.»

⁽¹⁰⁰⁾ Voir la décision de la Commission relative à l'aide E 45/2000 (Pays-Bas), Exonération fiscale en faveur du groupe Schiphol, JO C 37 du 11.2.2004, p. 13.

⁽¹⁰¹⁾ Voir la décision de l'Autorité n° 491/09/COL concernant le groupe Norsk Film, JO C 174 du 1.7.2010, p. 3, chapitre II.2, p. 8: «Les sommes versées annuellement par l'État norvégien depuis les années 1970 à Norsk FilmStudio AS/Filmparken AS pour la production de longs métrages et le maintien de l'infrastructure nécessaire à la production de films reposaient sur un système d'aides existant. L'Autorité estime qu'en l'espèce, dès lors que des paiements réguliers ont été systématiquement effectués au cours d'une très longue période, la pratique montre que le soutien de l'État était un élément essentiel du financement de l'entreprise. L'Autorité considère sur cette base que les subventions annuelles ont été octroyées en vertu d'un système d'aides d'État existant au sens de l'article 62 EEE.» [traduction libre] Dans cette affaire, l'Autorité a ouvert l'examen formel en vue d'apprécier un versement de 36 millions de NOK intervenu en sus des paiements réguliers et une mesure fiscale préférentielle présumée. Par la décision n° 204/11/COL, JO L 287 du 18.10.2012, p. 14, et supplément EEE n° 58 du 18.10.2012, p. 1, l'Autorité a clôturé la procédure au motif que le versement de 36 millions de NOK était intervenu sur la base du régime d'aides existant et que la mesure fiscale ne constituait pas une aide d'État.

⁽⁹⁵⁾ Points 50 et 53.

⁽⁹⁶⁾ Voir l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la partie I du protocole 3.

⁽⁹⁷⁾ Les termes «régimes d'aides» et «systèmes d'aides» doivent être traités comme des synonymes selon l'Autorité. Voir Sinnaeve/Slot, *The new Regulation on State aid Procedures, Common Market Law Review* 36/1999, p. 1153, note de bas de page n° 28.

reposait sur la combinaison d'un ancien principe juridique non écrit et d'une pratique répandue dans toute l'Allemagne ⁽¹⁰²⁾.

2.3. Les mesures à l'examen

(175) L'Autorité rappelle qu'en substance, la législation norvégienne sur les transports énonce les critères fondamentaux suivants, qui sont pertinents pour les mesures d'aide à l'examen: i) un système de cofinancement des services réguliers de transport par autobus (financement de l'État et des comtés), ii) la compétence des comtés s'agissant de l'administration des services réguliers de transport par autobus et du contrôle des concessions, des itinéraires, des horaires et des prix des tickets, et iii) un système de concession détaillée.

(176) En outre, selon les autorités norvégiennes, la municipalité d'Oslo est tenue, en vertu de l'article 22 de la loi sur le transport commercial, de verser une compensation aux prestataires pour la fourniture de services de transport sur les itinéraires peu rentables, pour lesquels les recettes provenant de la vente des tickets ne couvrent pas le coût d'exploitation du service. L'article 22 de la loi sur le transport commercial prévoit que la compensation doit couvrir le coût du service public moins les recettes provenant de la vente des tickets.

(177) Avant l'entrée en vigueur de l'accord EEE, la municipalité d'Oslo avait opté pour la fourniture de services réguliers de transport par autobus en vertu des dispositions applicables de la loi sur le transport commercial et du règlement sur le transport commercial, en versant une compensation pour les itinéraires peu rentables, conformément à la pratique administrative décrite ci-dessus. Cette pratique s'est maintenue sans interruption jusqu'à la date d'expiration de la dernière concession ayant fait l'objet d'une attribution directe, soit le 30 mars 2008.

(178) Pour conclure à l'existence d'un régime d'aides, il y a lieu de déterminer si le cadre juridique régissant le financement des services réguliers de transport par autobus à Oslo peut être considéré comme une «disposition sur la base de laquelle, sans qu'il soit besoin de mesures d'application supplémentaires, des aides peuvent être octroyées individuellement à des entreprises, définies d'une manière générale et abstraite dans ladite disposition» ⁽¹⁰³⁾. Cette définition comprend trois critères: i) on doit être en présence d'une disposition sur la base de laquelle des aides peuvent être octroyées, ii) il n'y a nul besoin de mesures d'application supplémentaires et iii) la disposition définit les bénéficiaires potentiels de l'aide d'une manière générale et abstraite.

(179) Pour ce qui est du *premier* critère, l'Autorité relève que la loi sur le transport commercial et le règlement sur le transport commercial constituent des dispositions sur la base desquelles la municipalité d'Oslo a versé la compensation.

(180) En ce qui concerne le *deuxième* critère, notons que l'administration de tout régime d'aides nécessite un certain processus décisionnel qui permet d'octroyer des aides individuelles sans devoir adopter de mesures d'application supplémentaires.

(181) Une simple «application technique», telle que nous venons de l'indiquer, des dispositions à la base du régime ne constituerait donc pas une mesure d'application ⁽¹⁰⁴⁾. En outre, la simple circonstance qu'une décision attribuant une aide en vertu d'un régime d'aides a des conséquences pour le budget de l'autorité responsable de l'administration de ce régime ne saurait, de l'avis de l'Autorité, signifier qu'une telle décision doit être considérée comme une mesure d'application ⁽¹⁰⁵⁾.

(182) Dans le même ordre d'idée, si l'on examine les mandats, tels que l'octroi d'une concession, ils précisent, comme tout mandat, une entreprise particulière et, par définition, ne sauraient dès lors viser un groupe d'entreprises «définies d'une manière générale et abstraite» (voir le troisième critère).

(183) L'Autorité estime que les «mesures d'application» doivent être entendues comme recouvrant un certain pouvoir discrétionnaire, susceptible d'influencer de manière significative le montant de l'aide, ses caractéristiques ou les conditions de son octroi. En particulier, il semblerait que chaque régime détermine l'objectif que doit poursuivre l'aide octroyée. Par conséquent, si un organisme public, par exemple, est habilité à utiliser différents instruments pour stimuler l'économie locale et procède à plusieurs injections de capital provenant desdits instruments, cette démarche nécessite l'application d'un pouvoir

⁽¹⁰⁴⁾ Voir la décision de la Commission relative à l'aide E 4/2007 (France), *Redevances aéroportuaires*, JO C 83 du 7.4.2009, p. 16, point 56.

⁽¹⁰⁵⁾ Voir, en ce sens, l'arrêt de la Cour AELE dans l'affaire E-14/10, *Konkurrenten*, points 74 et 75, dans lesquels la Cour AELE indique ce qui suit:

«En l'espèce, la ville d'Oslo avait le droit, en vertu des dispositions de la loi sur les transports de 1976 et des règlements d'application, d'apporter un soutien financier afin de permettre l'exploitation de services réguliers de transport par autobus peu rentables. La circonstance que le niveau de la compensation a été «négocié» n'implique pas, en tant que telle, que les paiements n'aient pas couvert les pertes réelles subies dans le cadre de l'exploitation de ces services et n'aient pas, à ce titre, été couverts par le régime. La Cour estime que, dans la mesure où les paiements compensatoires ont effectivement été utilisés pour financer l'exploitation de services réguliers de transport par autobus peu rentables, c'est à juste titre que la défenderesse a qualifié ces paiements d'aides existantes.

L'argument selon lequel l'aide doit être considérée comme une aide nouvelle, car accordée sur une base annuelle et discrétionnaire dans le cadre du budget de la ville, doit [...] être rejeté.» [traduction libre]

⁽¹⁰²⁾ Voir la décision de la Commission relative à l'aide E 10/2000 (Allemagne), *Garanties de l'État en faveur de banques publiques en Allemagne*, JO C 150 du 22.6.2002, p. 7.

⁽¹⁰³⁾ Article 1^{er}, point d), de la partie II du protocole 3.

- discrétionnaire considérable quant au montant de l'aide, à ses caractéristiques, aux conditions de son octroi et à l'objectif que doit poursuivre l'aide octroyée, et il ne saurait dès lors être question d'un régime d'aides ⁽¹⁰⁶⁾.
- (184) En l'espèce, il est manifeste qu'aucune mesure législative supplémentaire n'a dû être adoptée pour le versement de la compensation à AS Oslo Sporveier et à AS Sporveisbussene. L'Autorité est donc d'avis que la loi sur le transport commercial et le règlement sur le transport commercial ont limité le pouvoir discrétionnaire de la municipalité d'Oslo et que la pratique administrative de cette municipalité semble avoir constamment reflété cette circonstance.
- (185) Par ailleurs, la compensation n'était pas fondée sur des dotations budgétaires discrétionnaires. Après avoir opté pour le maintien du service public, la municipalité d'Oslo n'était pas libre de décider de couvrir ou non les pertes d'AS Oslo Sporveier et d'AS Sporveisbussene. Elle était tenue de les couvrir chaque année jusqu'en 2008. Il est également manifeste que la compensation était accordée et ne pouvait être accordée que pour financer des services réguliers de transport local par autobus à Oslo. La municipalité n'aurait pu accorder l'aide à fins différentes sur la base des dispositions décrites ci-dessus.
- (186) L'État et le ministère des transports sont responsables de la coordination et du développement des transports publics en Norvège et exercent cette prérogative d'une manière qui limite les compétences des comtés. Le montant de la compensation accordée est limité, comme mentionné ci-dessus, par les lignes directrices nationales émises en vertu du règlement sur le transport commercial et la pratique administrative relative à la méthode de calcul est restée inchangée depuis le début des années 1980.
- (187) Quant au troisième critère, le système de compensation à Oslo s'applique à tous les concessionnaires chargés de fournir des services de transport par autobus sur des itinéraires peu rentables.
- (188) Compte tenu de ce qui précède, l'Autorité conclut qu'un régime d'aides était en place à Oslo. Ce régime d'aides reposait sur la loi sur le transport commercial, le règlement sur le transport commercial et la pratique administrative pertinente à Oslo.
- 2.4. Définition de la notion d'aide existante**
- (189) Conformément à l'article 1^{er}, point b) i), de la partie II du protocole 3, la notion d'aide existante englobe toute aide existant avant l'entrée en vigueur de l'accord EEE dans l'État de l'AELE concerné, c'est-à-dire les régimes d'aides et aides individuelles mis à exécution avant, et toujours applicables après, ladite entrée en vigueur.
- (190) Ainsi que nous l'avons exposé ci-dessus, les dispositions à la base du régime étaient déjà en place avant l'entrée en vigueur de l'accord EEE en Norvège, soit le 1^{er} janvier 1994. Comme il semble que le marché local des services de transport par autobus était déjà exposé à une certaine concurrence à cette date, l'Autorité est d'avis que la mesure constitue un régime d'aides existant qui était déjà appliqué avant janvier 1994 et est resté applicable par la suite.
- (191) De plus, l'article 1^{er}, point c), de la partie II du protocole 3 qualifie d'«aide nouvelle»
- «toute aide, c'est-à-dire tout régime d'aides ou toute aide individuelle, qui n'est pas une aide existante, y compris toute modification d'une aide existante».
- (192) Dans l'arrêt Namur, la Cour de justice a déclaré ce qui suit:
- «[...] l'apparition d'une aide nouvelle ou la modification d'une aide existante ne peut pas, lorsque l'aide résulte de dispositions légales antérieures qui ne sont pas modifiées, être appréciée d'après l'importance de l'aide et notamment d'après son montant financier à chaque moment de la vie de l'entreprise. C'est par référence aux dispositions qui la prévoient, à leurs modalités et à leurs limites qu'une aide peut être qualifiée de nouveauté ou de modification.» ⁽¹⁰⁷⁾
- (193) Par ailleurs, ainsi que l'avocat général Trabucchi l'a souligné dans ses conclusions dans l'affaire Van der Hulst, des modifications sont substantielles si elles portent sur les principaux éléments du système, tels que la nature de l'avantage, l'objectif poursuivi par la mesure, la base juridique, les bénéficiaires ou la source du financement ⁽¹⁰⁸⁾.
- (194) Ainsi que nous l'avons indiqué plus haut dans la description factuelle de l'espèce, un certain nombre d'événements pourraient être considérés comme modifiant le régime et le transformant en une nouvelle aide. Ces événements sont analysés ci-après.
- 2.4.1. La réorganisation interne de 1997**
- (195) En 1997, dans le cadre d'une réorganisation interne, AS Sporveisbussene, une entité nouvellement créée, a hérité de la responsabilité de l'exécution des services réguliers de transport par autobus précédemment fournis par AS Oslo Sporveier.
- (196) L'apport de modifications purement formelles ou administratives à un régime d'aides ne donne pas lieu à la requalification de l'aide existante en aide nouvelle ⁽¹⁰⁹⁾. Il convient de déterminer si cette réorganisation s'est accompagnée d'une modification du régime d'aides existant impliquant une aide nouvelle.

⁽¹⁰⁶⁾ Affaire SA.21654 (ex NN-69/2007 et C-6/2008), Public Commercial Property Åland Industrihus, JO L 125 du 12.5.2012, p. 33, points 107 à 109 notamment.

⁽¹⁰⁷⁾ Arrêt dans l'affaire C-44/93, Namur-Les Assurances du Crédit, Rec. 1994, p. I-3829, point 28.

⁽¹⁰⁸⁾ Conclusions de l'avocat général Trabucchi dans l'affaire 51/74, Van der Hulst, Rec. 1975, p. 79.

⁽¹⁰⁹⁾ Voir l'article 4, paragraphe 1, de la version consolidée de la décision de l'Autorité n° 195/04/COL du 14 juillet 2004 concernant les mesures d'exécution visées à l'article 27 de la partie II du protocole 3 (disponible à l'adresse suivante: <http://www.efstasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>). Voir également les conclusions de l'avocat général Lenz dans l'affaire Namur.

(197) Les autorités norvégiennes ont expliqué qu'en substance, le transfert des services en question d'AS Oslo Sporveier à AS Sporveisbussene constituait une modification de nature formelle. En créant AS Sporveisbussene, AS Oslo Sporveier a mis en place une filiale pour l'exploitation de services de transport public par autobus qu'elle fournissait elle-même auparavant. En sa qualité de société mère, AS Oslo Sporveier est toutefois restée le principal bénéficiaire de la compensation et le principal titulaire de la concession et a tout simplement subi une réorganisation interne qui a donné lieu au transfert à AS Sporveisbussene des services concernés par la concession. À cette fin, AS Sporveisbussene recevait une compensation de sa société mère. La pratique administrative relative au financement des services de transport est restée pratiquement inchangée en vertu de la convention de transport conclue en 1997. En outre, cette réorganisation ne s'est accompagnée d'aucune modification de la loi sur le transport commercial ou du règlement sur le transport commercial.

(198) Dans le contexte d'une affaire portant sur le transfert de prêts garantis entre entreprises, la Commission a déclaré ce qui suit:

«[L]es garanties prévues dans le cadre de prêts octroyés avant le 1^{er} mai 2004 (l'adhésion de la Hongrie à l'Union européenne) ont été accordées avant l'adhésion et notifiées à la Commission conformément à l'annexe IV.3 du traité d'adhésion. Bien que lesdites garanties aient été transférées à une nouvelle entreprise, la Commission estime qu'il s'agit d'un acte purement administratif étant donné que des prêts existants couverts par des garanties déjà approuvées ont été transférés à une nouvelle entreprise. Ce transfert était la conséquence d'une simple réorganisation de MÁV Zrt., qui n'était accompagnée d'aucune modification des activités concernées ou du contenu des mesures d'aide. Dès lors, la Commission conclut qu'en dépit du transfert, les garanties sont toujours considérées comme des aides existantes.»⁽¹¹⁰⁾ [traduction libre]

(199) Sur la base de ce qui précède, l'Autorité conclut que la réorganisation de 1997 ne peut être considérée comme ayant entraîné une modification substantielle du régime d'aides. Par conséquent, de l'avis de l'Autorité, le régime est resté un régime d'aides existant après la réorganisation.

2.4.2. Renouvellement de la concession

(200) Ainsi que nous l'avons mentionné ci-dessus, il résulte des dispositions légales à la base du régime d'aides que le fournisseur de services réguliers de transport par autobus doit obtenir une concession générale et une concession particulière. L'article 27 de la loi sur le transport commercial prévoit par ailleurs que les concessions particulières pouvaient être accordées pour une durée de dix ans à l'époque. Ainsi que nous l'avons aussi mentionné ci-dessus, les dispositions en question de la loi sur le transport commercial et du règlement sur le

transport commercial n'ont pas été substantiellement modifiées par rapport à la loi sur les transports et aux règlements en vigueur. Dès lors, s'agissant des concessions, les dispositions légales régissant le régime n'ont pas fait l'objet de modifications substantielles après l'entrée en vigueur de l'accord EEE.

(201) Les concessions individuelles qui ont été accordées en vertu des dispositions légales susmentionnées constituent des mandats dans le cadre du régime d'aides existant. Les mandats déterminent en substance l'itinéraire ou les itinéraires pour lesquels chaque concessionnaire a le droit et l'obligation de fournir un service régulier en contrepartie d'une compensation pour le service public. Ils ne font donc pas partie des dispositions à la base du régime d'aides. Par conséquent, le système de compensation existant pour le service public ne saurait être considéré comme ayant été modifié par l'octroi d'une nouvelle concession. Au contraire, de telles concessions se limitent à mettre en œuvre les dispositions d'un acte juridique sur la base duquel elles sont attribuées, à savoir la loi sur le transport commercial et le règlement sur le transport commercial.

(202) Dans une affaire concernant le versement de paiements compensatoires en faveur de l'organisme de radiodiffusion de service public RTP au Portugal, la Commission a déclaré:

«En outre, la conclusion de nouveaux accords de concession ne modifie pas la qualification en tant qu'aide existante du régime de financement annuel, étant donné que ces accords se limitent à mettre en œuvre les dispositions relatives au financement de RTP établies précédemment, y compris les modifications de nature technique.»⁽¹¹¹⁾

(203) Outre la prolongation temporelle, aucune modification concernant la mission de service public ou la rémunération de celle-ci n'a été apportée à la concession renouvelée à compter du 1^{er} janvier 2000. AS Sporveisbussene a simplement continué, selon les mêmes modalités, de fournir le service public pour le compte d'AS Oslo Sporveier sur la base de la concession, qui constitue simplement un acte administratif qui a mis en œuvre les dispositions de la loi sur le transport commercial régissant l'exploitation et le financement des services réguliers de transport public et qui n'a apporté aucun changement aux modalités de prestation de ces services. Ainsi, le renouvellement de la concession n'a pas modifié le régime d'aides existant.

2.4.3. Introduction d'un système de bonus-malus de mesure de la qualité

(204) AS Oslo Sporveier a introduit un nouveau système de bonus-malus en 2004. Les autorités norvégiennes ont expliqué que ce système fait partie de la compensation pour le service public liée à la fourniture de services réguliers de transport local par autobus à Oslo. Il visait

⁽¹¹⁰⁾ Aide d'État NN 73/2008 (ex N 240/08) – Hongrie – Partage de prêts entre MÁV Zrt. et MÁV-TRAKCIÓ Zrt., JO C 109 du 13.5.2009, p. 5, points 59 et 60.

⁽¹¹¹⁾ Affaire E 14/2005 (Portugal), Paiements compensatoires en faveur de l'organisme de radiodiffusion de service public RTP, point 79 [traduction libre].

à accroître la qualité des services fournis et a été mis en œuvre sur la base de la loi sur le transport commercial le 1^{er} janvier 2008. Ainsi que nous l'avons expliqué ci-dessus, le rendement annuel moyen pour le service public au cours de la période 1994-2005 était de 1,98 %. L'introduction de la prime a servi d'incitation en vue d'éventuellement optimiser le rendement annuel afin d'obtenir un bénéfice raisonnable.

- (205) Nous pouvons donc conclure qu'un tel système de bonus n'a pas modifié la substance de la compensation accordée et faisait partie intégrante du régime d'aides existant.

2.5. Aide accordée sur la base des dispositions prévoyant le régime

2.5.1. Arrêt dans l'affaire E-14/10

- (206) Dans son arrêt rendu dans l'affaire E-14/10, la Cour AELE a déclaré ce qui suit s'agissant de la question de la nouveauté ou de l'existence de l'aide:

«[...] ce qui importe, c'est de déterminer si l'aide a été accordée conformément aux dispositions la prévoyant.

[...] dans la mesure où les paiements compensatoires ont effectivement été utilisés pour financer l'exploitation de services réguliers de transport par autobus peu rentables, c'est à juste titre que la défenderesse (l'Autorité) a qualifié ces paiements d'aides existantes.

Toutefois, [...] toute aide accordée à Oslo Sporveier au-delà des pertes réellement subies en relation avec les services en question ne saurait être considérée comme faisant partie, sur la base de ce régime d'aides, de l'aide existante [...]» ⁽¹¹²⁾ [traduction libre]

- (207) Il résulte de l'arrêt de la Cour de l'AELE que seuls les paiements effectués sur la base du régime d'aides existant peuvent être considérés comme des aides existantes accordées au titre de ce régime. Les paiements qui n'ont pas été effectués sur la base des dispositions prévoyant le régime ne peuvent pas être couverts par la nature d'aide existante de ce régime ⁽¹¹³⁾.
- (208) Par conséquent, pour déterminer le caractère nouveau ou existant de l'aide accordée, l'Autorité doit évaluer si elle a été octroyée conformément au régime la prévoyant.
- (209) Ce régime reposait sur la loi sur le transport commercial et sur le règlement sur le transport commercial; de plus, il existait à Oslo une pratique administrative constante, conforme aux règles fixées dans la loi sur le transport commercial et le règlement sur le transport commercial. Ce régime prévoyait uniquement la couverture des coûts

(la différence entre les coûts et les recettes) des services réguliers de transport par autobus peu rentables fournis par les concessionnaires.

- (210) Ci-après, l'Autorité apprécie si i) la compensation annuelle et ii) l'injection de capital pour les services publics ont été accordées sur la base des dispositions prévoyant le système de compensation.

2.5.2. La compensation annuelle

- (211) Ainsi que nous l'avons exposé plus haut, l'article 22 de la loi sur le transport commercial autorise le versement d'une compensation destinée à couvrir le coût du service public, moins les recettes provenant de la vente des tickets. Afin de garantir que la compensation se limite à couvrir le coût du service public, il semble nécessaire qu'un tel régime présuppose la tenue de comptes séparés, une répartition appropriée des coûts communs et le respect du principe de pleine concurrence pour les opérations intragroupes des entreprises, qui exercent des activités commerciales en plus de fournir des services publics. Le respect de ces principes semble donc nécessaire pour éviter que l'aide soit accordée en dehors du régime.

- (212) L'Autorité a évalué toutes les informations fournies par les autorités norvégiennes et a constaté que des comptes séparés étaient tenus pour les activités de service public pour l'ensemble de la période (1994-2008). En outre, elle a constaté que les bénéfices résultant de l'exploitation du service public étaient relativement faibles et n'ont pas entraîné le paiement d'une surcompensation.

- (213) Avant 2004, les coûts communs étaient répartis au moyen d'opérations intragroupes, dont les coûts étaient fondés sur les prix du marché. Le système de répartition des coûts communs pour les services entre AS Sporveibussene et ses filiales a changé en 2003 et un nouveau système, reposant sur les frais généraux, est entré en vigueur à compter de 2004. En vertu de ce système, les compagnies d'autobus assumaient une part proportionnelle des coûts communs en fonction de leur chiffre d'affaires.

- (214) L'Autorité considère que ce système garantissait que l'aide ne soit pas accordée en dehors du régime.

- (215) Par conséquent, sur la base des informations fournies par les autorités norvégiennes, nous pouvons conclure que les paiements annuels se sont limités à couvrir les seuls coûts qui pouvaient être couverts en vertu du cadre juridique du régime.

2.5.3. L'injection de capital pour les services publics

- (216) Dès la moitié des années 1990, il était manifeste que le fonds de retraite d'AS Oslo Sporveier était déficitaire. Un plan de paiement destiné à combler ce déficit à l'horizon 2020 a donc été mis en œuvre. Conformément à ce plan,

⁽¹¹²⁾ Points 73, 74 et 76.

⁽¹¹³⁾ Le même raisonnement s'applique aux régimes qui ont été approuvés par l'Autorité ou par la Commission européenne. Voir, par exemple, l'arrêt dans l'affaire C-47/91, Italie/Commission, Rec. 1994, p. 4635, points 25 et 26.

la municipalité d'Oslo a augmenté la compensation pour le service public en faveur d'AS Oslo Sporveier afin de couvrir tous les coûts associés à la fourniture du service public.

- (217) En 2004, le déficit restant a été couvert par l'injection de capital pour les services publics. Bien que cette injection de capital ne soit pas intervenue dans le cadre du montant forfaitaire annuel versé à AS Sporveisbussene mais ait été versée directement au fonds de retraite d'AS Oslo Sporveier, le paiement a été effectué sur la base du régime d'aides existant, en ce qu'il a servi à couvrir des coûts associés à la fourniture du service public.
- (218) Ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, la loi sur le transport commercial et le règlement sur le transport commercial ne comportent aucune disposition particulière sur la forme que doit prendre la compensation pour le service public en faveur des concessionnaires. Dans la pratique, la compensation était simplement versée annuellement sous forme de montants forfaitaires, conformément à la pratique administrative constante. La Cour AELE a jugé ⁽¹¹⁴⁾ que, lorsqu'un régime d'aides existant ne comporte aucune disposition particulière quant aux modalités de versement de l'aide, un écart par rapport à la procédure habituelle ne peut en soi amener à conclure que l'aide n'a pas été accordée sur le fondement du régime en question. La circonstance que l'injection de capital pour les services publics n'a pas été effectuée selon la procédure normale des subventions globales annuelles ne signifie dès lors pas qu'elle n'a pas été effectuée sur la base du régime.
- (219) Les coûts de retraite couverts par l'injection de capital pour les services publics étaient liés à la fourniture du service public, et la municipalité d'Oslo était donc tenue de les couvrir conformément à son obligation de couvrir les coûts du service public. Au lieu de continuer à recourir à des versements annuels jusqu'en 2020, il a été décidé que l'injection de capital pour les services publics couvrirait le reste du déficit, éliminant ainsi la nécessité de poursuivre les versements annuels pour couvrir ce déficit historique.
- (220) Sur cette base, l'Autorité est d'avis que l'injection de capital pour les services publics a été effectuée conformément aux dispositions à la base de l'aide.

2.5.4. Conclusion

- (221) Sur la base de l'appréciation qui précède, l'Autorité conclut que la compensation annuelle et l'injection de capital pour les services publics ont été réalisées sur la base du régime d'aides existant. Dès lors, en ce qui concerne la compensation annuelle et l'injection de

capital pour les services publics, aucun paiement n'a été effectué en dehors du cadre du régime d'aides existant.

2.6. Période postérieure au 30 mars 2008

- (222) Au début des années 2000, la municipalité d'Oslo a décidé d'attribuer par marchés publics tous les marchés de services réguliers de transport public par autobus dans la région d'Oslo. À la date du 30 mars 2008, le système décrit ci-dessus avait disparu et la concession d'AS Oslo Sporveier était donc devenue sans objet, tous les services étant fournis sur la base de contrats conclus dans le cadre de marchés publics. Par conséquent, à compter du 30 mars 2008, les nouveaux concessionnaires sont rémunérés sur la base de ces contrats.

2.7. Conclusions concernant le caractère nouveau ou existant de l'aide

- (223) Sur la base de ce qui précède, l'Autorité conclut que la compensation annuelle et l'injection de capital pour les services publics ont été intégralement réalisées sur la base d'un régime d'aides existant, qui n'a pas été modifié. Par conséquent, ces mesures constituent dans leur intégralité une aide existante.
- (224) Ainsi que nous l'avons indiqué ci-dessus, l'Autorité conclut que i) l'application des règles sur la fiscalité de groupe et ii) l'injection de capital pour les activités commerciales ne constituent pas une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE.
- (225) Par ailleurs, l'Autorité conclut que les mesures restantes, à savoir i) la compensation annuelle et ii) l'injection de capital pour les services publics, constituent une aide qui, dans son intégralité, a été octroyée sur la base d'un régime d'aides existant. En ce qui concerne ces deux mesures, aucune compensation supérieure aux pertes réellement subies dans le cadre de l'exécution des obligations de service public n'a été accordée ⁽¹¹⁵⁾. À la date du 30 mars 2008, ces deux dernières mesures d'aides d'État avaient cessé. Il n'est dès lors pas nécessaire pour l'Autorité d'examiner leur compatibilité avec le fonctionnement de l'accord EEE.

3. CONCLUSIONS

- (226) À la lumière de ce qui précède, l'Autorité conclut que les règles sur la fiscalité de groupe ne confèrent aucun avantage à AS Sporveisbussene et que l'application de ces

⁽¹¹⁴⁾ Arrêt de la Cour AELE dans l'affaire E-14/10, Konkurrenten., point 87.

⁽¹¹⁵⁾ Par souci de clarté, l'Autorité relève que l'injection de capital pour les activités commerciales n'a pas été effectuée sur la base du régime d'aides existant. Si elle avait constitué une aide d'État, cette injection de capital aurait donc été qualifiée d'aide nouvelle. Dans l'appréciation ci-dessus, l'Autorité a toutefois conclu que cette mesure ne constituait pas une aide d'État, car elle a été appliquée conformément au principe de l'investisseur en économie de marché.

règles n'implique pas qu'AS Sporveisbussene ait reçu une aide d'État au sens de l'article 61 de l'accord EEE.

(227) L'Autorité conclut également que l'injection de capital pour les activités commerciales ne confère aucun avantage à AS Sporveisbussene et qu'elle ne constitue donc pas une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE.

(228) L'Autorité conclut que la compensation annuelle et l'injection de capital pour les services publics constituent une aide d'État au sens de l'article 61 de l'accord EEE. Toutefois, l'Autorité conclut que cette aide a été accordée, dans son intégralité, sur la base d'un régime d'aides existant qui a désormais pris fin et que, par conséquent, l'Autorité ne voit pas la nécessité de donner suite à cette question, et n'a aucune base pour le faire.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'application des règles sur la fiscalité de groupe au groupe Oslo Sporveier ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE. L'examen formel de cette mesure est donc clos.

Article 2

L'injection de capital pour les activités commerciales ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE. L'examen formel de cette mesure est donc clos.

Article 3

La procédure formelle d'examen concernant la compensation annuelle est sans objet, cette mesure constituant une aide existante qui a désormais pris fin. L'examen formel de cette mesure est donc clos.

Article 4

La procédure formelle d'examen concernant l'injection de capital pour les services publics est sans objet, cette mesure constituant une aide existante qui a désormais pris fin. L'examen formel de cette mesure est donc clos.

Article 5

Le Royaume de Norvège est destinataire de la présente décision.

Article 6

Le texte en langue anglaise de la décision est le seul faisant foi.

Fait à Bruxelles, le 19 décembre 2012.

Par l'Autorité de surveillance AELE

Oda Helen SLETNES
Présidente

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON
Membre du Collège

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.

Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR