

INFORMATIE OVER DE EUROPESE ECONOMISCHE RUIJTE

TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA

Uitnodiging om opmerkingen te maken overeenkomstig artikel 1, lid 2, van deel I van Protocol 3 bij de overeenkomst tussen de EVA-Staten betreffende de oprichting van een Toezichthoudende Autoriteit en een Hof van Justitie over staatssteunvraagstukken met betrekking tot mogelijke steun voor AS Oslo Sporveier en AS Sporveisbussene in Noorwegen

(2012/C 197/07)

De Toezichthoudende Autoriteit van de EVA heeft bij Besluit nr. 123/12/COL van 28 maart 2012, dat na deze samenvatting in de authentieke taal is weergegeven, de procedure ingeleid van artikel 1, lid 2, van deel I van Protocol nr. 3 bij de overeenkomst tussen de EVA-staten betreffende de oprichting van een Toezichthoudende Autoriteit en een Hof van Justitie. De Noorse autoriteiten zijn hiervan in kennis gesteld door middel van een afschrift van het betrokken besluit.

De Toezichthoudende Autoriteit van de EVA verzoekt bij dezen de EVA-Staten, de lidstaten van de EU en andere belanghebbenden hun opmerkingen over de betrokken maatregel, kenbaar te maken door deze binnen één maand na publicatie te zenden aan:

Toezichthoudende Autoriteit van de EVA
Griffie
Belliardstraat 35
1040 Brussel
BELGIË

Deze opmerkingen zullen ter kennis van de Noorse autoriteiten worden gebracht. Een belanghebbende die opmerkingen maakt, kan, met opgave van redenen, schriftelijk verzoeken om vertrouwelijke behandeling van zijn identiteit.

SAMENVATTING

Achtergrond

In Noorwegen is de plaatselijke busvervoersector geregeld bij de wet inzake commercieel vervoer van 2002 en de verordening inzake commercieel vervoer van 2003. Bij beide besluiten werd de vorige wetgeving, die in wezen vergelijkbaar was, ingetrokken. Dit wetgevingskader voorziet onder andere in een systeem van concessies die ondernemingen nodig hebben om openbare busdiensten te mogen aanbieden, en kent gemeenten, zoals de gemeente Oslo, de verantwoordelijkheid toe om ondernemingen die onrendabele routes exploiteren te compenseren. Deze compensatie mag worden toegekend om het verschil tussen de inkomsten uit de verkoop van vervoerbewijzen en de kosten voor het uitvoeren van de dienst, te dekken.

In Oslo werd reeds vóór de inwerkingtreding van de EER-overeenkomst een jaarlijkse compensatie voor onrendabele routes aan de concessiehouders toegekend overeenkomstig de begrotingsprocedure van de stad. Deze compensatie werd jaarlijks betaald door middel van een forfaitair bedrag, dat berekend werd op grond van de in vorige jaren gemaakte kosten, waarbij rekening werd gehouden met uiteenlopende correctiefactoren. Sinds 2008 zijn alle contracten voor geregelde busdiensten aan ondernemingen toegekend via een openbare inschrijvingsprocedure. Sindsdien heeft AS Oslo Sporveier de hierboven beschreven vergoeding voor geregelde busdiensten niet meer ontvangen.

Lang vóór de inwerkingtreding van de EER-overeenkomst en tot 2008 werden AS Oslo Sporveier en later haar dochteronderneming AS Sporveisbussene belast met de verzorging van geregelde busdiensten in Oslo, overeenkomstig de hierboven bondig beschreven bepalingen.

Sinds 1994 is AS Oslo Sporveier vaak geherstructureerd. Zo werd bijvoorbeeld de exploitatie van alle busdiensten (niet enkel de geregelde busdiensten in Oslo, maar ook bijvoorbeeld de toeristische busdiensten), in 1997 uitbesteed aan haar dochteronderneming AS Sporveisbussene. In dat verband hebben AS Oslo Sporveier en AS Sporveisbussene een zogenaamde vervoersovereenkomst gesloten, zodat AS Sporveisbussene de echte begunstigde van de jaarlijkse compensatie zou worden. Volgens de vervoersovereenkomst werd de compensatie voor geregelde busdiensten betaald overeenkomstig de hierboven beschreven bepalingen. De Noorse autoriteiten betogen dat de Oslo Sporveier groep gedurende de gehele onderzochte periode (1994 tot 2008) de boekhouding voor commerciële en openbare diensten gescheiden heeft gehouden en dat voor de commerciële activiteiten steeds marktprijzen zijn gehanteerd in tegenstelling tot in het kader van de openbare dienst verleende diensten.

In 2004 heeft de gemeente Oslo, toen houder van 98,8 % van de aandelen van AS Oslo Sporveier, een bedrag van 111 760 000 NOK geïnjecteerd om het financierstekort van de pensioenfondsen van AS Sporveisbussene te dekken. Dit tekort was toegenomen in de periode vóór 1997 en betrof de pensioenfondsen van werknemers van zowel de openbare busdiensten als van de toeristische busdiensten van AS Oslo Sporveier. AS Oslo Sporveier moest het tekort verhelpen. De kapitaalinjectie werd door de eigenaar, de gemeente Oslo, gekozen omdat dit de minst dure oplossing was.

Beoordeling van de steunmaatregel

Het bestaan van staatssteun

De Autoriteit is van oordeel is dat zowel de kapitaalinjectie als de jaarlijkse compensatie staatssteun inhouden.

Wat de kapitaalinjectie ter dekking van het financierstekort van de pensioenfondsen van de commerciële activiteiten betreft, kan de Autoriteit in dit stadium niet uitsluiten dat AS Oslo Sporveier hierdoor een economisch voordeel heeft gehad, aangezien uit de ingediende informatie niet blijkt dat het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie bij de kapitaalinjectie in acht is genomen.

Voorts is de Autoriteit voorlopig van mening dat zowel de jaarlijkse compensatie als de kapitaalinjectie ter dekking van het financierstekort van de pensioenfondsen van de commerciële activiteiten (in verband met de kosten die ook als basis voor de jaarlijkse compensatie kunnen dienen), niet zijn vastgesteld door middel van een openbare inschrijvingsprocedure en niet overeenkomen met de kosten die een goed beheerde en behoorlijk uitgeruste onderneming zou hebben gemaakt. Er is dus niet voldaan aan het vierde criterium van het *Altmark*-arrest en derhalve moeten beide maatregelen als staatssteun worden beschouwd in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst.

De aard van de steun

In dit stadium kan de Autoriteit niet concluderen dat de steun in het kader van een bestaande steunregeling is verleend overeenkomstig de wet inzake commercieel vervoer van 2002 en de verordening inzake commercieel vervoer van 2003, zoals die in Oslo reeds vóór de inwerkingtreding van de EER-overeenkomst van toepassing waren. Sinds 2008 is er geen steun meer verleend op grond van bovengenoemde bepalingen. Verondersteld wordt dat een steunregeling sinds 1994 bestaat, maar de Autoriteit is in dit stadium niet in staat te bepalen hoe ver de regeling reikt, noch of alle toegekende steun gebaseerd was op die regeling. Voorts kan zij niet uitsluiten dat de maatregelen, op zijn minst voor een klein deel, onwettige en onverenigbare staatssteun inhouden, met name wat de pensioenfondsen van de commerciële activiteiten betreft.

Verenigbaarheid van de steun

In dit stadium heeft de Autoriteit de indruk dat de betalingen, tot de rechtstreeks toegekende concessie, in 2008 zijn stopgezet en dat de kapitaalinjectie ter dekking van het financieringstekort van het pensioenfonds op zijn minst grotendeels verenigbaar kan zijn met de compensatie voor openbare dienst op grond van artikel 49 van de EER-overeenkomst. Bij de beoordeling van de verenigbaarheid zal in het eindbesluit dus vooral nagegaan worden of er sprake is van overcompensatie. Voorts kan de steun, ten minste gedeeltelijk, verenigbaar zijn met artikel 61, lid 3, onder c).

Conclusie

Gelet op het bovenstaande heeft de Autoriteit besloten de formele onderzoeksprocedure overeenkomstig artikel 1, lid 2, van de van de EER-overeenkomst in te leiden. Belanghebbenden wordt verzocht hun opmerkingen binnen één maand na bekendmaking van deze mededeling in het *Publicatieblad van de Europese Unie*, kenbaar te maken.
