

IV

(Acte adoptate înainte de 1 decembrie 2009, în temeiul Tratatului CE, al Tratatului UE și al Tratatului Euratom)

DECIZIA AUTORITĂȚII AELS DE SUPRAVEGHERE

NR. 660/07/COL

din 12 decembrie 2007

privind compensațiile acordate întreprinderilor „Hurtigruten” pentru prestațiile de asigurări sociale mărite (Norvegia)

AUTORITATEA AELS DE SUPRAVEGHERE ⁽¹⁾,

având în vedere Decizia nr. 172/02/COL a Autorității din 25 septembrie 2002 de a propune măsuri adecvate pentru Norvegia privind ajutorul de stat sub forma taxării de securitate socială diferențiată în funcție de regiune aplicată angajatorilor,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European ⁽²⁾, în special articolul 59 alineatul (2), articolele 61-63 și Protocolul 26,

având în vedere Decizia nr. 218/03/COL a Autorității din 12 noiembrie 2003 privind perioada de tranziție de trei ani în zonele 3 și 4 pentru prestațiile de asigurări sociale diferențiat în funcție de regiune,

având în vedere Acordul dintre statele AELS privind instituirea unei Autorități de Supraveghere și a unei Curți de Justiție ⁽³⁾, în special articolul 24,

având în vedere Decizia nr. 2/2003/SC a Comitetului permanent al statelor AELS din 1 iulie 2003 prin care s-a decis că taxele de securitate socială diferențiat în funcție de regiune din zona 5 sunt compatibile cu Acordul privind SEE datorită circumstanțelor deosebite din zona în cauză,

având în vedere articolul 1 alineatul (2) din partea I și articolul 14 din partea II a Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție,

având în vedere Decizia nr. 215/05/COL a Autorității din 5 iulie 2006 de a deschide procedura de investigație formală prevăzută la articolul 6 din partea II a Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție,

având în vedere Orientările Autorității ⁽⁴⁾ privind aplicarea și interpretarea articolelor 61 și 62 din Acordul privind SEE, în special capitolul privind ajutorul pentru transportul maritim,

după ce a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile conform prevederilor menționate mai sus ⁽⁶⁾,

întrucât:

având în vedere Decizia nr. 417/01/COL a Autorității din 19 decembrie 2001 privind compensațiile pentru serviciile de transport maritim în temeiul „Acordului Hurtigruten” ⁽⁵⁾,

I. DATE FACTUALE

1. Procedură

La 2 august 2004, Autoritatea a transmis o cerere de informații autorităților norvegiene cu privire la plățile efectuate către Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab ASA și Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA ⁽⁷⁾ drept compensație datorită modificărilor din sistemul norvegian de securitate socială diferențiat (Eveniment nr. 289240).

⁽¹⁾ Denumită în continuare „Autoritatea”.

⁽²⁾ Denumit în continuare „Acordul privind SEE”.

⁽³⁾ Denumit în continuare „Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție”.

⁽⁴⁾ Orientări privind aplicarea și interpretarea articolelor 61 și 62 din Acordul privind SEE și a articolului 1 din Protocolul 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție, adoptate și emise de Autoritatea AELS de Supraveghere la 19 ianuarie 1994, publicate în JO L 231, 3.9.1994, p. 1 și în suplimentul SEE nr. 32 din 3.9.1994, astfel cum au fost modificate ultima dată la 3 mai 2007. Denumite în continuare „Orientări privind ajutorul de stat”.

⁽⁵⁾ Deciziile Autorității sunt disponibile la adresa:

<http://www.eftasurv.int/>

⁽⁶⁾ JO C 314, 21.12.2006, p. 115 și suplimentul SEE nr. 63/2006, p. 33.

⁽⁷⁾ Denumite în continuare „întreprinderile Hurtigruten”.

Autoritățile norvegiene au răspuns prin scrisoarea din partea Ministerului Comerțului și Industriei din 1 septembrie 2004, înaintând o scrisoare din partea Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor de la aceeași dată, primită și înregistrată de către Autoritate la 1 septembrie 2004 (Eveniment nr. 291435).

Prin scrisoarea din 12 octombrie 2004, Autoritatea a solicitat informații suplimentare (Eveniment nr. 294990). În scrisoarea în cauză, Direcția Concurență și Ajutor de Stat a Autorității și-a expus opinia potrivit căreia, deoarece măsura nu a fost adusă în atenția Autorității, dar aparent a fost deja pusă în aplicare, plata trebuie considerată ajutor ilegal în temeiul articolului 1 litera (f) din partea II a Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție.

Autoritățile norvegiene au răspuns prin scrisoarea din partea Misiunii norvegiene la UE din 18 noiembrie 2004, înaintând scrisori din partea Ministerului pentru Modernizare, din 17 noiembrie 2004, și a Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor, din 16 noiembrie 2004. Scrisoarea a fost primită și înregistrată de Autoritate la 22 noiembrie 2004 (Eveniment nr. 300326).

Prin scrisoarea din 26 octombrie 2005, Direcția Concurență și Ajutor de Stat a Autorității a informat autoritățile norvegiene despre îndoielele cu privire la compatibilitatea plăților efectuate în favoarea întreprinderilor Hurtigruten cu funcționarea Acordului privind SEE (Eveniment nr. 329347).

Autoritățile norvegiene au răspuns prin scrisoarea din partea Misiunii norvegiene la UE din 22 decembrie 2005, înaintând scrisori din partea Ministerului pentru Modernizare și a Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor, ambele din 15 decembrie 2005, primite și înregistrate de către Autoritate la 3 ianuarie 2006 (Eveniment nr. 355950).

Prin scrisoarea din 9 martie 2006, Autoritatea a prezentat observații cu privire la răspunsul Norvegiei (Eveniment nr. 364024). Autoritățile norvegiene au răspuns prin scrisoarea din partea Misiunii norvegiene la UE din 29 martie 2006, înaintând scrisori din partea Ministerului Administrației Publice și Reformei, din 27 martie 2006, și a Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor, din 24 martie 2006. Scrisoarea a fost primită și înregistrată de către Autoritate la 30 martie 2006 (Eveniment nr. 368446).

Prin Decizia nr. 215/06/COL din 5 iulie 2006, Autoritatea a decis să deschidă procedura de investigație formală prevăzută la articolul 6 din partea II a Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție. Guvernul Norvegiei a fost invitat să prezinte observații cu privire la decizie. Prin scrisoarea din 12 octombrie 2006, autoritățile norvegiene și-au prezentat observațiile. Scrisoarea a fost primită și înregistrată de către Autoritate la 13 octombrie 2006 (Eveniment nr. 393258).

Decizia Autorității de a iniția procedura de investigație a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și în suplimentul SEE la acesta ⁽⁸⁾. Autoritatea a invitat părțile interesate să prezinte observații. Autoritatea nu a primit nicio observație din partea părților interesate.

Prin scrisoarea din 3 decembrie 2007, primită și înregistrată de către Autoritate la aceeași dată (Eveniment nr. 455223), autoritățile norvegiene au furnizat informații suplimentare.

2. Informații

Întreprinderile Hurtigruten au operat servicii de transport maritim de-a lungul coastei norvegiene de la Bergen la Kirkenes.

De la 1 ianuarie 2002 până la 31 decembrie 2004, „serviciul Hurtigruten” a fost acoperit de acordul dintre autoritățile norvegiene și întreprinderile Hurtigruten privind operarea de servicii maritime de-a lungul coastei norvegiene ⁽⁹⁾. Acordul Hurtigruten a fost prezentat Autorității în iulie 2000 de către autoritățile norvegiene și aprobat de către Autoritate la 19 decembrie 2001 ⁽¹⁰⁾.

Conform Acordului Hurtigruten, întreprinderile Hurtigruten aveau obligația de a menține serviciile zilnice de transport, care constau în transportul combinat de persoane și mărfuri între Bergen și Kirkenes, conform unui traseu fix. Această obligație presupunea ca serviciile Hurtigruten să opereze cu 11 vase și să se oprească zilnic în 34 de porturi de-a lungul coastei. În 2004, aproximativ 8 % din cifra totală de afaceri se raporta la transportul de mărfuri, în timp ce 92 % se raporta la transportul de pasageri.

Întreprinderile Hurtigruten au fost implicate, de asemenea, în activități comerciale care nu făceau parte din serviciul Hurtigruten, precum exploatarea feriboturilor de mare viteză. Rutele incluse în serviciul Hurtigruten sunt ele însele parțial libere comercial, mai ales în sezonul estival. Totuși, este un lucru acceptat că rutele în cauză, deservite la frecvența prevăzută prin Acordul Hurtigruten, nu sunt viabile din punct de vedere comercial în timpul sezonului de iarnă.

În decizia sa din 2001, Autoritatea a hotărât că despăgubirile acordate în temeiul Acordului Hurtigruten ar putea fi considerate ca fiind compatibile cu funcționarea Acordului privind SEE, deoarece serviciile acoperite de acesta erau considerate ca fiind servicii de interes economic general, iar condițiile stipulate la articolul 59 articolul (2) din Acordul privind SEE fuseseră respectate.

⁽⁸⁾ A se vedea nota de subsol 6.

⁽⁹⁾ Denumit în continuare „Acordul Hurtigruten”.

⁽¹⁰⁾ Decizia 417/01/COL, denumită în continuare „Decizia din 2001”.

La 25 septembrie 2002, Autoritatea a decis să propună Norvegiei măsuri adecvate în legătură cu sistemul norvegian privind prestațiile de asigurări sociale diferențiate regional ⁽¹¹⁾. În scrisoarea respectivă, Autoritatea a propus ca Norvegia să adopte măsuri legislative, administrative și alte măsuri necesare pentru eliminarea ajutorului de stat rezultat din sistemul de asigurări sociale diferențiat în funcție de regiune sau pentru a face ca aceste prestații să fie compatibile cu Acordul privind SEE începând cu 1 ianuarie 2004. Totuși, măsurile adecvate stipulează, de asemenea, ca Autoritatea să aprobe o dată ulterioară, dacă acest lucru va fi considerat în mod obiectiv necesar și justificat de către Autoritate, pentru a permite o tranziție adecvată pentru întreprinderile în cauză către situația modificată. Propunerea de adoptare a măsurilor adecvate a fost acceptată de către Norvegia la 31 octombrie 2002.

La 12 noiembrie 2003, autoritatea a aprobat o perioadă de tranziție de trei ani pentru prestațiile de asigurări sociale diferențiate regional în zonele 3 și 4 pentru a realiza o eliminare treptată a sistemului ⁽¹²⁾.

În toamna anului 2003, Parlamentul norvegian a adoptat modificările privind sistemul diferențiat de securitate socială care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2004. Modificările au condus la creșterea costurilor de asigurări sociale pentru întreprinderile Hurtigruten. Parte din creșterea costurilor a fost acoperită de Decizia Autorității din 12 noiembrie 2003.

Secțiunea 10 din Acordul Hurtigruten conținea o clauză pe baza căreia ambele părți ale acordului pot declanșa o procedură de renegociere în eventualitatea unor modificări substanțiale în premisele Acordului Hurtigruten. Acordul Hurtigruten s-a încheiat, astfel cum era prevăzut, la 31 decembrie 2004. Realizarea serviciilor pentru perioada 1 ianuarie 2005-31 decembrie 2012 a făcut obiectul unei proceduri de licitație în iunie 2004. Întreprinderile Hurtigruten au câștigat licitația și au fuzionat în martie 2006 pentru a forma entitatea care exploatează în prezent serviciile, Hurtigruten ASA.

3. Descrierea măsurii

Acest caz se referă la o plată efectuată întreprinderilor Hurtigruten și înregistrată la poziția 70, capitolul 1330 (*Særskilte transporttiltak*) din bugetul de stat al Norvegiei pentru 2004, prin care întreprinderilor Hurtigruten li se garantează până la

8,5 de milioane NOK (aproximativ 1,1 milioane EUR) drept compensație pentru modificările sistemului de asigurări sociale diferențiat ⁽¹³⁾.

Plata ar despăgubi întreprinderile Hurtigruten pentru acea parte din prestațiile de asigurări sociale mărite care nu a fost deja compensată ca rezultat al regimului privind perioada de tranziție de trei ani aprobat de către Autoritate prin Decizia din 12 noiembrie 2003.

Plata compensațiilor acordate întreprinderilor Hurtigruten trebuia să despăgubească în totalitate creșterea costurilor de asigurări sociale din 2004. Nu s-a făcut nicio diferențiere între costurile de asigurări sociale rezultate din activitățile comerciale ale întreprinderilor și acele activități care ar putea fi considerate serviciu public în temeiul articolului 59 alineatul (2) din Acordul privind SEE.

Astfel, o sumă de 7,352 milioane NOK (aproximativ 900 000 EUR) a fost plătită întreprinderilor Hurtigruten în 2004. Aceasta corespunde creșterii costurilor suportate de către întreprinderi datorită modificărilor din sistemul de asigurări sociale diferențiat.

4. Decizia de a deschide procedura de investigație formală

În Decizia nr. 215/06/COL de deschidere a procedurii de investigație formală, Autoritatea a ajuns la concluzia preliminară potrivit căreia compensațiile pentru creșterea prestațiilor de asigurări sociale constituie ajutor de stat în temeiul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE.

Autoritatea și-a exprimat îndoielile privind posibilitatea de a declara măsurile de ajutor ale statului norvegian ca fiind compatibile cu funcționarea Acordului privind SEE și, în special, privind compatibilitatea măsurii de ajutor cu articolul 59 alineatul (2) din Acordul privind SEE. Îndoielile se refereau, în special, la măsura în care ajutorul acordat era necesar întreprinderilor Hurtigruten pentru a-și putea îndeplini obligațiile de serviciu public.

⁽¹¹⁾ Decizia 172/02/COL.

⁽¹²⁾ Decizia 218/03/COL. Perioada de tranziție nu s-a aplicat în zona nordică a Norvegiei (zona 5 din sistemul fiscal de securitate socială), deoarece statele AELS au hotărât prin Decizia nr. 2/2003/SC din 1 iulie 2003 că taxele de asigurări sociale diferențiate în funcție de regiune din zona respectivă sunt compatibile cu Acordul privind SEE datorită circumstanțelor deosebite din zonă.

⁽¹³⁾ Comentariile la poziția 70 afirmă: „Av budsjettforslaget på 200,8 mill. kr for 2004, er 192,3 mill. kr direkte relatert til den gjeldende avtalen med hurtigruterederiene. Restbeløpet på 8,5 mill. kr er knyttet til ev. kompensasjon som følge av endringer i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift. Endelig kompensasjonsbeløp vil bli bestemt når forhandlingene mellom hurtigruteselskapene og departementet er avsluttet.” [Traducere neoficială a Autorității: Din propunerea de buget de 200,8 milioane NOK pentru 2004, 192,3 milioane se raportează la acordul actual cu întreprinderile Hurtigruten. Restul de 8,5 milioane NOK se raportează la compensațiile posibile ca urmare a modificărilor sistemului de prestațiile de asigurări sociale diferențiate. Compensația finală va fi determinată după încheierea negocierilor dintre întreprinderile Hurtigruten și minister.]

5. Observațiile autorităților norvegiene

Autoritățile norvegiene sunt de părere că respectiva compensație s-a încadrat în limitele compensațiilor aprobate de Autoritate prin Decizia din 2001 și ar trebui astfel să fie clasificată drept „ajutor existent” în conformitate cu definiția de la articolul 1 litera (b) punctul (ii) din partea II a Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție.

Autoritățile norvegiene consideră că plata este acoperită de Acordul Hurtigruten aflat în vigoare în momentul în care a fost acordată compensația. Acestea se sprijină, în această privință, pe secțiunea 10 din Acordul Hurtigruten, o clauză pe baza căreia ambele părți la Acordul Hurtigruten pot solicita o renegociere în eventualitatea modificării substanțiale a premiselor care stau la baza Acordului Hurtigruten. Autoritățile norvegiene susțin că modificările sistemului de asigurări sociale diferențiat îndeplinesc această condiție. Acestea nu ar fi putut fi prevăzute de către întreprinderile Hurtigruten. Ca urmare a negocierilor cu întreprinderile în cauză, compensațiile pentru costuri au fost stabilite la 7,352 milioane NOK pentru 2004, reprezentând valoarea reală a creșterii costurilor care au rezultat în urma modificărilor survenite în sistemul de asigurări sociale. Scopul compensațiilor pentru modificările aduse sistemului de asigurări sociale, potrivit autorităților norvegiene, a fost acela de a asigura status quo-ul cu privire la nivelul de transport aprobat pentru zona costală norvegiană, permițând întreprinderilor Hurtigruten să continue efectuarea obligațiilor de serviciu public care le-au fost încredințate prin acord.

Autoritățile norvegiene sunt de părere că secțiunea 10 din Acordul Hurtigruten constituie o bază juridică pentru renegocierea acordului și că Autoritatea a recunoscut clauza respectivă în Decizia sa din 2001. Pe acest temei, compensațiile pentru creșterea prestațiilor de asigurări sociale nu constituie, potrivit autorităților norvegiene, un nou ajutor, cu condiția ca aceste compensații să fie compatibile cu prevederile Acordului privind SEE privind ajutorul de stat.

În ceea ce privește compatibilitatea ajutorului, autoritățile norvegiene susțin că aceste compensații pentru modificările sistemului de asigurări sociale au fost acordate întreprinderilor Hurtigruten pentru a menține standardul de transport stabilit de către Parlamentul norvegian. Fără aceste compensații, standardul obligațiilor de serviciu public încredințate întreprinderilor ar fi scăzut fie prin aplicarea unor taxe mai mari, fie prin diminuarea frecvenței serviciilor. Dată fiind această situație, autoritățile norvegiene sunt de părere că despăgubirea este necesară.

Autoritățile norvegiene fac referire la secțiunea I din Acordul Hurtigruten, în care se stipulează că o parte substanțială din profiturile generate de întreprinderile Hurtigruten în sezonul estival ar trebui folosite pentru finanțarea activității neprofitabile din sezonul de iarnă. Compensațiile pentru serviciu public ar

trebui astfel calculate pe baza profitabilității pe parcursul întregului an. Autoritățile norvegiene sunt de părere că Autoritatea, prin acceptarea principiilor stipulate în secțiunea 1 din Acordul Hurtigruten, a acceptat faptul că nu există o distincție clară între serviciile comerciale și cele necomerciale ale întreprinderilor Hurtigruten. Potrivit autorităților norvegiene, sistemul transferului de profituri din sezonul profitabil în cel neprofitabil a provocat neajunsuri întreprinderilor Hurtigruten în comparație cu alte întreprinderi de furnizare a serviciilor maritime, deoarece a sporit riscul ca alte întreprinderi să „ia caimacul” în sezonul profitabil. Riscul a crescut în continuare, ca urmare a modificărilor sistemului de asigurări sociale, iar autoritățile norvegiene consideră legitimă contracararea acestuia prin creșterea compensațiilor.

Autoritățile norvegiene sunt în continuare de părere că distincția dintre serviciile profitabile și cele neprofitabile nu este decisivă atunci când subvenționarea este într-un mod atât de evident în sprijinul serviciilor neprofitabile, precum în acest caz. În această privință, autoritățile norvegiene fac trimitere la raportul anual al întreprinderilor Hurtigruten pentru anul 2004 și la rezultatele lunare, în care lunile de iarnă, după ce au fost incluse compensațiile pentru serviciu public, au înregistrat un deficit de aproximativ 211 milioane NOK. Deficitul total s-a ridicat la aproximativ 45 de milioane NOK. În plus, autoritățile norvegiene subliniază că despăgubirile acordate pentru 2004 nu modifică faptul că serviciile comerciale acoperite de Acordul Hurtigruten sprijină activitățile legate de obligațiile de serviciu public ale întreprinderilor Hurtigruten.

În sfârșit, autoritățile norvegiene fac referire la faptul că, în urma procedurii de licitație din 2004, compensația medie anuală pentru perioada 1 ianuarie 2005-31 decembrie 2012 este de 237,5 milioane NOK, fiind astfel cu mult mai mare decât în perioada 1 ianuarie 2002-31 decembrie 2004. Potrivit autorităților norvegiene, acest lucru demonstrează că nivelul compensațiilor din 2004 a fost necesar, nu disproporțional.

Ca argument suplimentar, autoritățile norvegiene susțin că acordarea compensațiilor de 4,29 milioane NOK este raportată la creșterea prestațiilor de asigurări sociale din perioada de iarnă, în timp ce restul de 3,06 milioane NOK constituie compensații suplimentare de serviciu public pentru același sezon, deoarece obligațiile de serviciu public au atras în final costuri mai mari pentru întreprinderile Hurtigruten decât au prevăzut ambele părți la Acordul Hurtigruten. Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor susține această opinie, în ciuda faptului că bugetul de stat pentru 2004 se referă la compensații ca fiind „posibile compensații în urma modificărilor la sistemul de contribuții de asigurări sociale diferențiate”⁽¹⁴⁾. Potrivit autorităților norvegiene, denumirea dată prestațiilor la bugetul de stat nu ar trebui să fie decisivă în evaluarea legalității compensațiilor.

⁽¹⁴⁾ Traducerea Autorității, cf. nota de subsol 13.

II. EVALUARE

1. Prezența ajutorului de stat în temeiul articolului 6 alineatul (1) din Acordul privind SEE

Articolul 61 alineatul (1) din Acordul SEE stipulează următoarele:

„Este incompatibil cu prezentul acord orice ajutor acordat de statele membre ale CE, statele AELS sau din resurse de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producției anumitor mărfuri, în măsura în care afectează comerțul dintre părțile contractante, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul acord.”

Compensația acordată întreprinderilor Hurtigruten pentru creșterea prestațiilor de asigurări sociale este finanțată direct printr-o alocație bugetară și este astfel garantată de către stat. Mai mult, compensația scutește întreprinderile de taxele de asigurări sociale pe care ar trebui să le suporte în mod normal, în cursul obișnuit al afacerilor, consolidând astfel poziția acestor întreprinderi față de alte întreprinderi angajate în schimbul comercial din interiorul SEE. În plus, întreprinderile Hurtigruten sunt active pe piața transportului de pasageri și mărfuri, precum și pe piața turismului, în special pentru croazierele și călătoriile organizate pe coasta Norvegiei. Într-o mare măsură, serviciul Hurtigruten atrage turiști străini și, astfel, întreprinderile Hurtigruten concurează cu alte întreprinderi, oferind servicii similare pentru atragerea acestor clienți. Compensația acordată întreprinderilor poate avea astfel un efect asupra concurenței pe aceste piețe și poate afecta schimbul dintre părțile contractante ale Acordului privind SEE.

Autoritatea consideră astfel că plata a 7,352 milioane NOK (aproximativ 900 000 EUR) către întreprinderile Hurtigruten constituie ajutor de stat în temeiul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE.

2. Ajutor nou sau existent

Conform articolului 1 litera (c) din partea II a Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție, „ajutor nou” se referă la „orice ajutor, adică sistem de ajutor și ajutor individual, care nu constituie ajutor existent, inclusiv modificările aduse unui ajutor existent”.

În Decizia din 2001, Autoritatea a considerat compensația acordată întreprinderilor Hurtigruten în temeiul Acordului Hurtigruten ca fiind compatibilă cu Acordul privind SEE deoarece serviciile acoperite de aceasta au fost considerate ca fiind servicii de interes economic general, iar condițiile stipulate la articolul 59 alineatul (2) fuseseră respectate.

Ajutorul aprobat de către Autoritate constituie ajutor existent. Cu toate acestea, în 2004, autoritățile norvegiene au acordat

întreprinderilor Hurtigruten o sumă suplimentară de 7,352 milioane NOK. Ajutorul a fost acordat întreprinderilor pentru a compensa creșterea prestațiilor de asigurări sociale în 2004 și nu făcea parte din ajutorul pentru întreprinderile Hurtigruten autorizat prin Decizia Autorității din 2001.

Autoritățile norvegiene susțin că aceste compensații au fost conforme cu Decizia Autorității din 2001, deoarece secțiunea 10 din Acordul Hurtigruten conținea o clauză în temeiul căreia ambele părți ale Acordului Hurtigruten pot iniția o procedură de renegociere în eventualitatea unor modificări substanțiale ale premiselor care stau la baza Acordului Hurtigruten. Autoritățile norvegiene au afirmat că modificările aduse sistemului diferențiat de asigurări sociale pot fi considerate modificări substanțiale. Potrivit autorităților norvegiene, compensația ar trebui astfel să fie considerată drept ajutor existent.

Autoritatea ar dori să sublinieze faptul că despăgubirile anuale de 170 de milioane NOK, exprimate în prețurile din 1999, în temeiul Acordului Hurtigruten, au fost aprobate de către Autoritate. Decizia Autorității nu a luat însă în considerare secțiunea 10 din Acordul Hurtigruten și nimic din această decizie nu a indicat că vreo modificare ulterioară a Acordului Hurtigruten, efectuată în temeiul acestei clauze, ar putea fi considerată automat ca fiind conformă cu prevederile SEE privind ajutorul de stat, astfel cum susțin autoritățile norvegiene.

Secțiunea 10 din acord permite doar posibilitatea de modificare a contractului pe baza modificării substanțiale neprevăzute a circumstanțelor. Aceasta nu prevede nicio creștere automată a compensațiilor pentru întreprinderile Hurtigruten în eventualitatea creșterii costurilor, ci oferă doar posibilitatea ca ambele părți ale acordului să solicite renegocierea procedurii, fără a prevedea și rezultatul unei astfel de renegocieri. Mai mult, prevederea nu menționează în mod explicit creșterea costurilor în urma creșterii taxelor ca fiind un motiv pentru renegociere și, cu atât mai puțin, pentru modificarea automată a acordului cu valoarea pierdută prin creșterea taxelor. Modificarea sistemului fiscal a uneia dintre părțile contractante nu este de obicei un factor care trebuie suportat de către cealaltă parte. De aceea, deși Acordul Hurtigruten a fost adus în totalitate în atenția Autorității în 2000 și aprobat în 2001, Autoritatea nu ar fi avut cum să prevadă toate efectele posibile ale dispoziției, iar tăcerea Autorității în Decizia din 2001 cu privire la această prevedere nu înseamnă că toți utilizatorii dispoziției sunt de acum înainte eligibili în mod automat pentru ajutor de stat.

Este opinia Autorității că existența dispozițiilor contractuale se deosebește de chestiunea separată dacă readaptarea aleasă este conformă cu Acordul privind SEE și, în special, cu dispozițiile privind ajutorul de stat. Fiecare chestiune trebuie evaluată individual cu privire la fiecare caz de readaptare și doar prima chestiune se referă la tipul de ajutor (nou sau existent).

Autoritatea observă că, în urma creșterii costurilor de asigurări sociale, întreprinderile Hurtigruten au primit în 2004 o nouă sumă de 7,352 milioane NOK. Aceasta a reprezentat o creștere și, de asemenea, o modificare adusă ajutorului de stat acordat întreprinderilor Hurtigruten aprobat prin Decizia Autorității din 2001. Autoritatea consideră, prin urmare, ajutorul ca fiind un ajutor nou în temeiul articolului 1 litera (c) din partea II a Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție.

3. Cerințe procedurale

În temeiul articolului 1 alineatul (3) din partea I a Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție, „Autoritatea AELS de Supraveghere va fi informată, în timp suficient pentru a putea să își prezinte observațiile, de orice plan de acordare sau modificare a unui ajutor [...]. Statul în cauză nu își va pune în aplicare măsurile până la hotărârea definitivă a procedurii”.

Astfel cum s-a menționat mai sus, Autoritatea consideră ajutorul acordat întreprinderilor Hurtigruten ca fiind ajutor nou în temeiul articolului 1 litera (c) din partea II a Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție. Aceasta presupune ca respectiva compensație să fie comunicată Autorității, în temeiul articolului 1 alineatul (3) din partea I și a articolului 2 din partea II a Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție și să nu fie pusă în aplicare înainte de aprobarea Autorității. Totuși, autoritățile norvegiene au decis să acorde compensația, nesocotind astfel această obligație. Compensația este astfel considerată „ajutor ilegal” în temeiul articolului 1 litera (f) din partea II a Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție.

4. Compatibilitatea ajutorului

4.1. Introducere

Ajutorul direct destinat să acopere pierderile de exploatare nu este compatibil în general cu funcționarea Acordului privind SEE. Deoarece creșterea compensațiilor acordate întreprinderilor Hurtigruten acoperă costurile operațiunilor zilnice ale serviciilor Hurtigruten, această plată va fi considerată drept ajutor de exploatare. Un astfel de ajutor de exploatare poate fi aprobat, în mod excepțional, dacă sunt îndeplinite condițiile stipulate în derogarea de la dispozițiile Acordului privind SEE.

În Decizia din 2001, opinia Autorității a fost că ajutorul acordat întreprinderilor Hurtigruten nu se califică pentru o scutire de la interdicția generală privind ajutorul de stat, prevăzută la articolul 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE, în temeiul articolului 61 alineatele (2) și (3) din Acordul privind SEE. Totuși, autoritatea a ajuns la concluzia că ajutorul a fost compatibil cu funcționarea Acordului privind SEE, deoarece au fost respectate condițiile stipulate la articolul 59 alineatul (2) din Acordul privind SEE.

În decizia de a deschide procedura de investigare formală în cazul de față, Autoritatea și-a exprimat îndoielile cu privire la compatibilitatea ajutorului mărit acordat întreprinderilor Hurtigruten cu articolul 59 alineatul (2) din Acordul privind SEE.

În timpul investigațiilor, Autoritatea a ajuns la concluzia că evaluarea compatibilității ajutorului acordat întreprinderilor Hurtigruten drept compensație pentru costurile suplimentare rezultate în urma modificărilor sistemului de asigurări sociale se va face mai întâi în temeiul articolului 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul privind SEE.

4.2. Cadru legal pentru evaluarea compatibilității

Articolul 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul privind SEE prevede că ajutorul va fi considerat ca fiind compatibil cu funcționarea Acordului privind SEE dacă scopul său este acela de a facilita dezvoltarea anumitor activități economice, în cazul în care ajutorul nu afectează condițiile schimbului între părțile contractante, contravenind astfel interesului comun. Autoritatea a emis orientări privind punerea în aplicare a articolului 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul privind SEE cu privire la ajutorul de stat acordat transportului maritim (denumite în continuare „Orientări privind transportul maritim”).

Secțiunea 3.2 din Orientările privind transportul maritim se referă la ajutorul de stat pentru costurile legate de muncă. Conform punctului 1 din secțiunea 3.2, măsurile de sprijin pentru sectorul maritim trebuie să aibă în vedere mai întâi reducerea costurilor fiscale și a altor costuri și dificultăți întâmpinate de proprietarii de vase și de navigatorii SEE, la nivelul normelor mondiale.

Conform punctului 2 din aceeași secțiune, următoarele acțiuni cu privire la costurile de angajare vor fi aprobate pentru navigația SEE:

- rate reduse ale prestațiilor de protecție socială pentru navigatorii SEE angajați pe vase înregistrate într-un stat SEE;
- rate reduse ale fiscalității pentru navigatorii SEE de pe vasele înregistrate într-un stat SEE.

În scopurile de mai sus, „navigatorii SEE” sunt definiți după cum urmează:

- cetățeni ai statelor SEE, în cazul navigatorilor care lucrează la bordul vaselor [inclusiv feriboturi ro-ro⁽¹⁵⁾] care prestează servicii programate între porturile SEE;
- toți navigatorii care sunt supuși fiscalității și/sau prestațiilor de asigurări sociale într-un stat SEE, în toate celelalte cazuri.

⁽¹⁵⁾ Feriboturile ro-ro sunt definite ca „vas(e) maritim(e) de pasageri care au facilități care permit accesul pe vas al vehiculelor pe roți sau pe șine și care transportă mai mult de 12 pasageri”, cf. nota de subsol 22 din orientări, care face referire la Directiva 1999/35/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind sistemul de expertize obligatorii pentru exploatarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi cu punte rulu și ambarcațiuni rapide de pasageri (JO L 138, 1.6.1999, p. 1), astfel cum a fost inclusă la punctul 56 litera (a) din anexa XIII la Acordul privind SEE.

Punctul 3 clarifică în continuare faptul că unele state SEE pot alege, din motive fiscale interne, să nu aplice ratele reduse menționate mai sus, ci să îi despăgubească în schimb pe navigatori – parțial sau integral – pentru costurile survenite în urma acestor taxe. O astfel de abordare poate fi considerată în general echivalentă cu sistemul ratelor reduse astfel cum a fost descris mai sus, în cazul în care există o legătură clară între aceste taxe, nu există niciun element de compensare suplimentară, iar sistemul este transparent, nefiind deschis abuzurilor.

4.3. Evaluare

Astfel cum reiese din secțiunea I.3 de mai sus, întreprinderile Hurtigruten au primit o compensație de 7,352 milioane NOK drept despăgubire pentru costurile crescute în legătură cu prestațiile de asigurări sociale pentru anul 2004. Conform bugetului de stat pentru anul 2004, suma acordată întreprinderilor Hurtigruten constituie o compensație „în urma modificărilor la sistemul de contribuții de asigurări sociale diferențiate” ⁽¹⁶⁾.

Rezultă astfel că ajutorul a fost acordat întreprinderilor Hurtigruten drept despăgubire pentru prestațiile de asigurări sociale mărite plătite de acestea în 2004. Prin urmare, ajutorul trebuie considerat ca reprezentând o rambursare a prestațiilor de protecție socială ale navigatorilor în conformitate cu punctele 2 și 3 din secțiunea 3.2 din Orientările privind transportul maritim.

Punctul 2 din secțiunea 3.2 a Orientărilor maritime permite doar ajutorul sub forma ratelor reduse ale prestațiilor de asigurări sociale ale navigatorilor SEE angajați pe vasele înregistrate într-un stat SEE.

Autoritățile norvegiene au confirmat că toate navele folosite de către Hurtigruten în 2004 au fost înregistrate în Norvegia. Astfel, autoritatea consideră că este îndeplinită condiția de înregistrare.

În ceea ce privește condițiile în care protecția socială trebuie să fie pentru „navigatori SEE”, această expresie definește fie cetățeni ai statelor SEE, în cazul navigatorilor care lucrează la bordul vaselor (inclusiv feriboturile ro-ro) care prestează servicii programate între porturile SEE, fie toți navigatorii care sunt supuși fiscalității și/sau prestațiilor de asigurări sociale într-un stat SEE, în toate celelalte cazuri.

În acordul Hurtigruten, serviciul Hurtigruten a fost descris ca serviciu de transport combinat, de pasageri și mărfuri între Bergen și Kirkenes. Conform informațiilor furnizate de către autoritățile norvegiene, aproximativ 92 % din cifra de afaceri a întreprinderilor Hurtigruten din 2004 provenea din transportul de pasageri, în timp ce aproximativ 8 % din transportul de

mărfuri. Unele dintre vasele Hurtigruten dispuneau de facilități pentru a permite accesul mașinilor pasagerilor. Nu a fost însă permis accesul vehiculelor comerciale (camioane, vehicule cu remorcă etc.). Mai mult, serviciile Hurtigruten, astfel cum a fost explicat mai sus în secțiunea I.2, prestau servicii de transport organizate de-a lungul coastei norvegiene, deci în cadrul SEE.

Prin urmare, Autoritatea consideră că vasele întreprinderilor Hurtigruten trebuie să fie considerate ca incluse în prima alternativă de definiție, și anume vase care prestează servicii organizate pentru pasageri între porturile din SEE. Acest lucru implică faptul că respectivele compensații acordate întreprinderilor Hurtigruten pentru prestațiile de asigurări sociale mărite sunt compatibile cu secțiunea 3.2 din Orientările privind transportul maritim doar pentru că au fost acordate pentru navigatorii cetățeni ai unui stat din SEE.

Autoritățile norvegiene au furnizat informații conform cărora toți angajații de pe vasele folosite de serviciile Hurtigruten în 2004 erau cetățeni ai unui stat din SEE.

În bugetul de stat era menționat în mod explicit faptul că ajutorul suplimentar a fost acordat întreprinderilor Hurtigruten pentru a acoperi costurile suplimentare de asigurări sociale pentru întreprinderi. Astfel, există o legătură evidentă între compensație și taxele de asigurări sociale. Mai mult, valoarea ajutorului corespundea exact creșterii costurilor de asigurări sociale ale întreprinderii. Astfel cum se va arăta în secțiunea II.4.4, subvenția nu a implicat nicio compensație suplimentară. În sfârșit, ajutorul a reprezentat o bonificație anunțată în bugetul de stat. Așadar, ajutorul a fost acordat într-un mod transparent, nefiind deschis abuzurilor. Rezultă că sunt îndeplinite condițiile pentru considerarea rambursărilor taxelor de asigurări sociale ca fiind echivalente cu sistemul ratelor reduse pentru prestații.

Prin urmare, Autoritatea concluzionează că ajutorul acordat întreprinderilor Hurtigruten pentru creșterea prestațiilor de asigurări sociale în 2004 este în conformitate cu secțiunea 3.2 din Orientările privind transportul maritim.

4.4. Supracompensare și cumulare

Conform punctului 2 din secțiunea 11 din Orientările privind transportul maritim, reducerea prestațiilor de asigurări sociale ale navigatorilor SEE poate fi acordată până la un plafon de 100 %, reprezentând o reducere a taxelor sociale la zero. În acest caz, întreprinderile Hurtigruten au plătit în 2004 prestații de asigurări sociale mai mari decât în anii precedenți.

⁽¹⁶⁾ Traducerea Autorității, cf. nota de subsol 13.

Autoritatea consideră că valoarea ajutorului acordat în temeiul secțiunilor 3-6 din Orientările privind transportul maritim nu a depășit valoarea totală a taxelor și prestațiilor de asigurări sociale colectate din activitățile de navigație și de la navigatori, iar criteriul stipulat în secțiunea 11 punctul 2 din orientări a fost îndeplinit.

Pe lângă ajutorul pentru costurile legate de muncă acordat întreprinderilor Hurtigruten în temeiul Orientărilor privind transportul maritim, întreprinderile Hurtigruten au primit, de asemenea, ajutor conform Acordului Hurtigruten privind achiziționarea serviciilor de transport și în conformitate cu Decizia Autorității din 12 noiembrie 2003 de aprobare a unei perioade de tranziție pentru prestațiile de asigurări sociale ale angajaților. Pentru a se asigura că nu s-a acordat nici o supracompensare, trebuie să se verifice ca întreprinderile Hurtigruten să nu fi primit compensație pentru aceleași costuri conform fiecăreia dintre aceste măsuri.

În această privință, Autoritatea observă că mărirea costurilor de asigurări sociale pentru întreprinderi a survenit în urma Deciziei nr. 172/02/COL a Autorității de a propune Norvegiei măsuri adecvate cu privire la sistemul prestațiilor de asigurări sociale diferențiate. Statul norvegian a anunțat un plan pentru trecerea la prestațiile de asigurări sociale nediferențiate. Planul a fost aprobat de către Autoritate prin Decizia din 12 noiembrie 2003 și a implicat faptul că taxele de asigurări sociale ale întreprinderilor Hurtigruten au crescut în 2004 în comparație cu situația de la data la care se negocia Acordul Hurtigruten. Astfel, costurile de asigurări sociale plătite de întreprinderile Hurtigruten în 2004 nu au fost acoperite de Acordul Hurtigruten, și anume compensația plătită în baza Acordului Hurtigruten nu a acoperit aceste costuri suplimentare. Mai mult, transferul fondurilor adiționale în 2004 ar despăgubi întreprinderile Hurtigruten pentru acea parte a prestațiilor care nu a fost încă compensată ca rezultat al sistemului perioadei de tranziție de trei ani. Astfel, compensația pentru creșterea costurilor de asigurări sociale pentru 2004 acordată în temeiul Orientărilor privind transportul maritim nu a adus o compensație suplimentară.

Pe baza celor menționate mai sus, Autoritatea concluzionează că despăgubirile pentru costurile suplimentare de asigurări sociale acordate întreprinderilor Hurtigruten pentru 2004 sunt compatibile cu articolul 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul SEE și cu Orientările privind transportul maritim.

5. Concluzie

În lumina considerațiilor de mai sus, Autoritatea consideră că valoarea compensației de 7,352 milioane NOK (aproximativ 900 000 EUR) acordată întreprinderilor Hurtigruten este compatibilă cu articolul 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul privind SEE.

Autoritatea regretă, totuși, că autoritățile norvegiene nu și-au respectat obligațiile în temeiul articolului 1 alineatul (3) din partea I a Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție de a comunica măsura și de a nu o pune în aplicare înainte de aprobarea Autorității,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Compensația în valoare de 7,352 milioane NOK acordată întreprinderilor Hurtigruten constituie ajutor de stat în temeiul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE. Ajutorul a fost acordat contrar cerințelor procedurale prevăzute la articolul 1 alineatul (3) din partea I a Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție. Ajutorul este compatibil cu articolul 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul privind SEE și cu Orientările privind transportul maritim.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Regatului Norvegiei.

Articolul 3

Numai textul în limba engleză al prezentei decizii este autentic.

Adoptată la Bruxelles, 12 decembrie 2007.

Pentru Autoritatea AELS de Supraveghere

Kristján A. STEFÁNSSON
Membru al Colegiului

Kurt JÄGER
Membru al Colegiului