

III

(Alte acte)

SPAȚIUL ECONOMIC EUROPEAN

DECIZIA AUTORITĂȚII AELS DE SUPRAVEGHERE A

NR. 519/12/COL

din 19 decembrie 2012

de închidere a procedurii oficiale de investigare privind un posibil ajutor în favoarea societăților AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene (Norvegia)

AUTORITATEA AELS DE SUPRAVEGHERE („AUTORITATEA”),

AVÂND ÎN VEDERE Acordul privind Spațiul Economic European („Acordul privind SEE”), în special articolul 49, articolele 61-63 și Protocolul 26,

AVÂND ÎN VEDERE Acordul dintre statele AELS privind instituirea unei Autorități de Supraveghere și a unei Curți de Justiție („Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție”), în special articolul 24,

AVÂND ÎN VEDERE Protocolul 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție („Protocolul 3”), în special articolul 1 alineatul (2) din partea I și articolul 7 alineatul (2) din partea II,

DUPĂ CE a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ⁽¹⁾,

întrucât:

I. DATE FACTUALE

1. PROCEDURĂ

1.1 Procedura administrativă care a condus la Decizia nr. 254/10/COL a Autorității

- (1) Prin scrisoarea din 11 august 2006, Autoritatea a primit din partea Konkurrenten.no AS („reclamantul”) o plângere („plângerea”) privind un posibil ajutor de stat acordat de autoritățile norvegiene în favoarea AS Oslo Sporveier și a AS Sporveisbussene. Scrisoarea a fost înregistrată de către Autoritate la 16 august 2006 (evenimentul nr. 384017). Prin scrisoarea din 17 august 2006 adresată reclamantului, Autoritatea a confirmat primirea plângerii (evenimentul nr. 384134).
- (2) Prin scrisoarea din 7 septembrie 2006, Autoritatea a înaintat plângerea autorităților norvegiene, invitându-le să își prezinte observațiile (evenimentul nr. 387163).

Prin scrisoarea din 11 octombrie 2006, autoritățile norvegiene au răspuns la solicitarea de informații. Scrisoarea a fost înregistrată de către Autoritate la 19 octombrie 2006 (evenimentul nr. 392725).

- (3) Prin scrisoarea din 20 octombrie 2006, reclamantul a prezentat observații suplimentare. Scrisoarea a fost înregistrată de către Autoritate la 23 octombrie 2006 (evenimentul nr. 394520).
- (4) Prin scrisoarea din 29 noiembrie 2006, Autoritatea a solicitat informații suplimentare din partea autorităților norvegiene (evenimentul nr. 394397). Autoritățile norvegiene au răspuns prin scrisoarea din 11 ianuarie 2007. Scrisoarea a fost înregistrată de către Autoritate la 12 ianuarie 2007 (evenimentul nr. 406541).
- (5) Prin scrisoarea din 19 iunie 2007, Autoritatea a solicitat informații suplimentare din partea autorităților norvegiene (evenimentul nr. 425271). Autoritățile norvegiene au răspuns prin scrisoarea electronică din 16 august 2007 (evenimentul nr. 434326).
- (6) Reclamantul a transmis informațiile suplimentare solicitate prin e-mail-ul din 20 februarie 2008 (evenimentul nr. 466226).
- (7) Prin scrisoarea electronică din 2 aprilie 2008, Autoritatea a solicitat informații suplimentare din partea autorităților norvegiene (evenimentul nr. 471926). Autoritățile norvegiene au răspuns prin scrisoarea electronică din 29 aprilie 2008 (evenimentul nr. 475480).
- (8) Reclamantul a transmis informații suplimentare prin e-mail-urile din 25 mai 2008 (evenimentul nr. 478132), 2 iunie 2008 (evenimentul nr. 479743), 9 iulie 2008 (evenimentele nr. 489623 și 489626), 14 august 2008 (evenimentul nr. 489591), 15 august 2008 (evenimentul nr. 488527), 20 ianuarie 2009 (evenimentul nr. 505210) și 22 ianuarie 2009 (evenimentul nr. 505503).

⁽¹⁾ JO C 204, 12.7.2012, p. 15 și Suplimentul SEE nr. 37, 5.7.2012, p. 26.

(9) La începutul anului 2010 Autoritatea și autoritățile norvegiene au avut o discuție neoficială prin telefon și e-mail cu privire la caz. Informațiile primite de către Autoritate în acest context au fost consolidate prin scrisoarea trimisă Autorității în format electronic la 21 aprilie 2010 de către autoritățile norvegiene (evenimentul nr. 554417).

(10) La 21 iunie 2010 Autoritatea a adoptat Decizia nr. 254/10/COL de închidere a cazului motivul fiind că ajutorul de stat implica un ajutor existent care încetase. Prin scrisorile din 21 iunie 2010, Autoritatea a înaintat copii ale Deciziei nr. 254/10/COL autorităților norvegiene (evenimentul nr. 558824) și reclamantului (evenimentul nr. 561949).

1.2 Hotărârea Curții AELS în cauza E-14/10 Konkurrenten.no AS/Autoritatea AELS de Supraveghere

(11) Prin solicitarea depusă la registratura Curții AELS la 2 septembrie 2010, reclamantul a intentat o acțiune de anulare a Deciziei nr. 254/10/COL a Autorității.

(12) La 22 august 2011 Curtea AELS a pronunțat hotărârea în cauza E-14/10 Konkurrenten.no AS/Autoritatea AELS de Supraveghere, anulând Decizia nr. 254/10/COL în întregime din următoarele motive.

(13) În primul rând, Curtea AELS a afirmat că decizia nu a fost motivată în mod corespunzător deoarece Autoritatea nu a reușit să explice modul în care reînnoirea concesiunii începând cu 1 ianuarie 2000 putea fi clasificată ca parte din schema de ajutor existent sau de ce aceasta nu putea fi considerată drept o modificare relevantă a schemei de ajutor de stat în cauză ⁽²⁾.

(14) În al doilea rând, Curtea AELS a afirmat că Autoritatea nu și-a respectat obligația de inițiere a procedurii oficiale de investigare privind ajutorul de stat acordat în perioada 1997–2000 și că aceasta nu putea exclude posibilitatea ca AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene să fi primit un ajutor de stat excesiv pentru pierderile asociate executării obligațiilor de serviciu public, precum și că Autoritatea considera de fapt că exista posibilitatea ca o astfel de supracompensație să fi fost acordată în trecut. Prin urmare, Curtea AELS a concluzionat că Autoritatea ar fi trebuit să deschidă procedura oficială de investigare cu scopul de a se informa, în cea mai mare măsură posibilă, cu privire la fapte. De asemenea, plângerea solicitantului, care abordează aceleași aspecte cu privire la perioada 2000–2008, a fost considerată a fi bine fondată ⁽³⁾.

⁽²⁾ Punctele 55–63 din hotărâre.

⁽³⁾ *Ibid*, punctele 76–80.

(15) În al treilea rând, Curtea AELS a afirmat că Autoritatea nu a reușit să stabilească dacă injecția de capital viza numai angajamentele privind pensiile nefinanțate, care rezultau în legătură cu executarea obligațiilor de serviciu public, sau dacă aceasta acoperea, de asemenea, alte activități. Întrucât Curtea AELS nu putea examina decizia referitoare la plângerea solicitantului potrivit căreia injecția de capital nu corespundea plății serviciilor de transport furnizate, aceasta a fost considerată nejustificată ⁽⁴⁾.

1.3 Reevaluarea plângerii

(16) Potrivit reclamantului, următoarele măsuri pot implica un ajutor de stat ilegal:

1. subvențiile încrucișate dintre cele patru societăți AS Oslo Sporveier, AS Sporveisbussene, Arctic Express AS și Sporveisbussenes Turbiler AS ⁽⁵⁾,

2. injecția de capital de 41 499 000 NOK din 2004 efectuată de AS Oslo Sporveier în favoarea AS Sporveisbussene,

3. o poziție fiscală favorabilă obținută pe o piață necompetitivă, care permite AS Sporveisbussene să evite plata impozitului pe profit, precum și

4. garanțiile acordate de AS Sporveisbussene în favoarea filialelor sale Arctic Express AS și Sporveisbussenes Turbiler AS.

(17) Autoritatea a inițiat reevaluarea plângerii, solicitând informații suplimentare din partea autorităților norvegiene în e-mail-ul din 25 octombrie 2011 (evenimentul nr. 613053). Autoritățile norvegiene au răspuns prin conferința telefonică din 28 octombrie 2011. În plus, autoritățile norvegiene au transmis informații suplimentare în cadrul reuniunilor de la Oslo, la 29 noiembrie 2011, și de la Bruxelles, la 9 decembrie 2011 și 17 ianuarie 2012. Autoritățile norvegiene au prezentat informații suplimentare prin e-mail-urile din 13 decembrie 2011 (evenimentul nr. 621639) și 20 ianuarie 2012 (evenimentul nr. 622816).

(18) Prin scrisoarea din 27 ianuarie 2012 (evenimentul nr. 622888), Autoritatea a solicitat informații suplimentare din partea autorităților norvegiene ⁽⁶⁾. Autoritățile norvegiene au răspuns prin scrisoarea din 22 februarie 2012 (evenimentele nr. 625908, 625916, 625949, 626065 și 626066) și prin e-mail-urile din 5 martie 2012 (evenimentele nr. 627096 și 627097).

⁽⁴⁾ *Ibid*, punctele 84–91.

⁽⁵⁾ Trimiterile la „Oslo Sporveier Group” din prezenta decizie vor fi utilizate pentru a se face referire la AS Oslo Sporveier și la filialele acesteia.

⁽⁶⁾ Prin scrisoarea din 8 februarie 2012 (evenimentul nr. 624263), reclamantul a solicitat Autorității să deschidă procedura oficială de investigare privind măsurile care au făcut obiectul procedurii Curții AELS în cauza E-14/10.

1.4 Investigația oficială

- (19) Prin Decizia nr. 123/12/COL din 28 martie 2012 („decizia de inițiere”), Autoritatea a inițiat procedura oficială de investigare prevăzută la articolul 1 alineatul (2) partea I a Protocolului 3 privind un posibil ajutor în favoarea AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene. Prin scrisoarea înregistrată în aceeași zi (evenimentul nr. 627869), Autoritatea a informat autoritățile norvegiene cu privire la decizia sa, invitându-le să-și prezinte observațiile.
- (20) Prin scrisoarea din 4 iunie 2012 (evenimentul nr. 636738), autoritățile norvegiene au prezentat observații cu privire la decizia de inițiere. În e-mail-ul din 28 iunie 2012 (evenimentul nr. 639422), Autoritatea a solicitat informații suplimentare. Autoritățile norvegiene au răspuns prin e-mail-ul din 7 septembrie 2012 (evenimentul nr. 645982). Autoritatea a solicitat și a primit, prin schimbul de e-mail-uri din perioada 9-23 noiembrie 2012 (evenimentele nr. 653229, 653257, 653526, 654300, 654332, 654345 și 654470), informații suplimentare din partea autorităților norvegiene.
- (21) Decizia de inițiere a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și în Suplimentul SEE la acesta ⁽⁷⁾. Autoritatea a solicitat părților interesate să își prezinte observațiile cu privire la decizia de inițiere. Autoritatea a primit observații din partea a două părți interesate. Prin scrisoarea din 2 august 2012 (evenimentul nr. 643450), Autoritatea a primit observații din partea reclamantului, Konkurrenten.no AS. Prin scrisoarea din 6 august 2012 (evenimentul nr. 643459), Autoritatea a primit observații din partea Risdal Touring AS, o societate-soră a reclamantului. Prin scrisoarea din 4 septembrie 2012 (evenimentul nr. 645575), Autoritatea a transmis observațiile respective autorităților norvegiene. Prin scrisoarea din 3 octombrie 2012 (evenimentul nr. 648581), autoritățile norvegiene au informat Autoritatea că nu au obiecții cu privire la observațiile celor două părți interesate.

2. DECIZIA DE INIȚIERE A PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

- (22) Autoritățile norvegiene au confirmat faptul că AS Oslo Sporveier nu a oferit niciun fel de garanții ⁽⁸⁾. Prin urmare, Autoritatea a concluzionat că presupuziția reclamantului privind garanțiile nu era fondată ⁽⁹⁾.
- (23) Cu toate acestea, Autoritatea avea îndoieli cu privire la măsurile restante care făceau obiectul plângerii. În consecință, aceasta a hotărât să inițieze procedura oficială de investigare cu privire la următoarele trei măsuri:

⁽⁷⁾ JO C 204, 12.7.2012, p. 15 și Suplimentul SEE nr. 37, 5.7.2012, p. 26.

⁽⁸⁾ A se vedea punctele 122–124 din decizia de inițiere.

⁽⁹⁾ A se vedea partea operativă prevăzută la articolul 1 din decizia de inițiere.

1. compensația acordată în favoarea AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene în perioada 1 ianuarie 1994 – 30 martie 2008 („compensația anuală”) pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul în Oslo;
 2. injecția de capital efectuată de municipalitatea Oslo în 2004 („injecția de capital din 2004”), care acoperea deficitul acumulat al fondului de pensii referitor la:
 - a. furnizarea de servicii publice („injecția de capital pentru serviciul public”), precum și la
 - b. activitățile comerciale („injecția de capital pentru activitățile comerciale”); precum și
 3. aplicarea normelor privind impozitarea profitului grupului („măsura de impozitare a profitului grupului”).
3. CONTEXT – LEGISLAȚIA ACTUALĂ PRIVIND SERVICIILE REGULATE DE TRANSPORT LOCAL CU AUTOBUZUL

3.1 Legea privind transportul comercial din 2002 și regulamentul privind transportul comercial din 2003

- (24) În prezent, sectorul transportului local cu autobuzul este reglementat de legea privind transportul comercial din 2002 („CTA”) ⁽¹⁰⁾ și de regulamentul privind transportul comercial din 2003 („CTR”) ⁽¹¹⁾. CTA a abrogat și a înlocuit legea privind transportul din 1976 ⁽¹²⁾. CTR a abrogat și a înlocuit două regulamente ⁽¹³⁾.
- (25) Autoritățile norvegiene au confirmat că dispozițiile relevante nu au fost modificate în mod semnificativ ulterior intrării în vigoare a Acordului privind SEE în 1994.

3.2 Responsabilitatea administrativă a districtelor

- (26) În Norvegia, responsabilitatea privind furnizarea serviciilor de transport public local revine districtelor, fără ca acestea să fie însă obligate să ofere astfel de servicii.
- (27) Districtele pot să administreze serviciile de transport local cu autobuzul prin intermediul unei organizații proprii sau al unei societăți administrative ⁽¹⁴⁾ înființate la nivel districtual. CTA prevede că, în momentul în care un district înființează o societate administrativă, fondurile destinate finanțării serviciilor de transport local cu

⁽¹⁰⁾ Legea nr. 45 din 21 iunie 2002 (intrată în vigoare la 1.1.2003).

⁽¹¹⁾ Regulamentul nr. 401 din 26 martie 2003 (intrat în vigoare la 1.4.2003).

⁽¹²⁾ Legea nr. 63 din 4 iunie 1976 (intrată în vigoare la 1.7.1977), abrogată și înlocuită de CTA la 1 ianuarie 2003.

⁽¹³⁾ Regulamentul nr. 2170 din 12 august 1986 (intrat în vigoare la 1.1.1987) și Regulamentul nr. 1013 din 4 decembrie 1992 (intrat în vigoare la 1.1.1994), ambele abrogate și înlocuite de CTR la 1 aprilie 2003.

⁽¹⁴⁾ În norvegiană: *Administrasjonsselskap*.

autobuzul sunt alocate societății respective ⁽¹⁵⁾. Societățile administrative pot obține servicii de transport cu autobuzul din partea unei părți terțe sau pot furniza ele însele serviciile în cauză.

3.3 Cofinanțarea serviciilor de transport local de către stat și districte

- (28) Districtele finanțează parțial serviciile de transport local din veniturile fiscale. În plus, în temeiul CTA, districtele primesc finanțare din partea statului prin intermediul granturilor anuale globale ⁽¹⁶⁾. Valoarea granturilor respective este stabilită în funcție de contribuțiile de care au nevoie districtele din partea statului. Prin urmare, districtele trebuie să furnizeze Ministerului Transporturilor bugete, conturi și alte informații relevante necesare pentru a evalua necesarul de contribuții ⁽¹⁷⁾. Autoritățile norvegiene au declarat că, în cazul în care un district a redus valoarea grantului global utilizat pentru finanțarea costurilor serviciilor regulate de transport local, aceasta va afecta granturile viitoare.

3.4 Concesiuni

3.4.1 Introducere

- (29) În conformitate cu CTA, concesiunile sunt necesare pentru furnizarea de servicii de transport de pasageri cu autobuzul în schimbul unei remunerații [și anume, servicii plătite de către utilizatorii (pasagerii) serviciilor de transport în cauză] ⁽¹⁸⁾.
- (30) Operatorii serviciilor regulate de transport de pasageri cu autobuzul în schimbul unei remunerații necesită atât o concesiune generală, cât și o concesiune specială.

3.4.2 Concesiunea generală pentru transportul de pasageri

- (31) Întreprinderile care furnizează servicii de transport de pasageri în schimbul unei remunerații trebuie să beneficieze de o concesiune generală ⁽¹⁹⁾. Pentru a obține o astfel de concesiune, solicitantul trebuie (i) să prezinte un certificat de bună conduită, (ii) să dispună de mijloace și capacități financiare satisfăcătoare, și (iii) să dețină calificări profesionale satisfăcătoare ⁽²⁰⁾. Concesiunile generale nu au termen-limită ⁽²¹⁾.

3.4.3 Concesiuni speciale pentru serviciile regulate de transport de pasageri

- (32) Pe lângă concesiunea generală, orice întreprindere care dorește să execute servicii regulate de transport de pasageri în schimbul unei remunerații trebuie să bene-

ficieze de o concesiune specială ⁽²²⁾. Există două tipuri de concesiuni speciale: (i) concesiuni zonale și (ii) concesiuni specifice rutelor. Concesiunea zonală are un caracter rezidual, ceea ce înseamnă că aceasta permite titularului să opereze servicii regulate de transport cu autobuzul în întreaga zonă acoperită în măsura în care nu au fost acordate alte concesiuni specifice rutelor pentru zona respectivă. Titularul unei concesiuni specifice rutelor este singura entitate autorizată să opereze servicii regulate de transport cu autobuzul pe ruta respectivă.

- (33) Concesiunea specială conferă concesionarului atât drepturi, cât și obligații cu privire la executarea serviciului de transport prevăzut în concesiune ⁽²³⁾. În momentul solicitării unei concesiuni speciale trebuie prezentată o propunere privind orarul și tarifele de transport ⁽²⁴⁾. Orarele și tarifele fac obiectul controalelor la nivel districtual ⁽²⁵⁾. Districtele pot opera modificări ale orarelor și tarifulor ⁽²⁶⁾.
- (34) Concesiunile speciale pot fi atribuite (i) prin intermediul procedurilor de licitație [pentru perioada stabilită în cadrul procedurii de licitație ⁽²⁷⁾], care nu va depăși în niciun caz 10 ani ⁽²⁸⁾], sau (ii) în mod direct, în lipsa unei licitații (pentru o perioadă de 10 ani) ⁽²⁹⁾.

3.5 Sistemele de eliberare a biletelor

- (35) Concesionarii trebuie să pună în aplicare sistemele de eliberare a biletelor aprobate la nivel districtual ⁽³⁰⁾.

⁽²²⁾ Articolul 6 alineatul (1) din CTA.

⁽²³⁾ Articolul 25 din CTR.

⁽²⁴⁾ Articolele 28 și 29 din CTR. Acestea sunt cerințele pe care Autoritatea le consideră a fi cele mai relevante în vederea descrierii schemei naționale. Cu toate acestea, CTR prevede și alte cerințe detaliate privind concesiunile speciale.

⁽²⁵⁾ Ministerul Transporturilor a delegat districtelor competența sa de stabilire a tarifulor. Cu toate acestea, anumite reduceri sunt stabilite la nivel național. În practică, ministerul a instruit toate districtele să se asigure că operatorii de servicii regulate de transport local cu autobuzul care prestează un serviciu public oferă copiilor, cetățenilor în vârstă și persoanelor cu handicap o reducere de 50 %.

⁽²⁶⁾ Articolul 28 și articolul 29 alineatul (2) din CTR. În temeiul articolului 28 alineatul (3) din CTR, Ministerul Transporturilor deține competența de a furniza orientări cu privire la conținutul și publicarea orarelor de transport. Circulara N-1/2006 a Ministerului Transporturilor conține orientări suplimentare privind publicarea orarelor de transport. Înainte de 2006, articolul 28 din CTR reglementa anumite aspecte privind publicarea orarelor de transport. Aspectele respective au fost eliminate în 2006. În practică, circulara N-1/2006 face trimitere la dispoziția (articolul 28 din CTR) existentă înainte de modificare, stipulând că cerințele vechii dispoziții sunt considerate, până la noi precizări, drept orientări privind conținutul orarului de transport.

⁽²⁷⁾ Articolul 27 alineatul (2) din CTA.

⁽²⁸⁾ Conform celor menționate în lucrările pregătitoare, capitolul 10.1 din Propunerea 113 L (2009–2010).

⁽²⁹⁾ Articolul 8 din CTA. Posibilitatea de scoatere la licitație a concesiunilor a fost introdusă prin modificarea legii privind transportul din 1976 prin Legea nr. 85 din 11 iunie 1993 (intrată în vigoare la 1.1.1994).

⁽³⁰⁾ Articolul 30 alineatul (1) din CTR. Ministerul Transporturilor deține competența de a furniza orientări generale privind utilizarea sistemelor electronice de eliberare a biletelor [articolul 30 alineatul (2) din CTR]. Ministerul a furnizat astfel de orientări în circulara sa N-1/2006, în care a stabilit că următorul document ar trebui să servească drept standard pentru sistemele electronice de eliberare a biletelor – Partea 3 din Manualul 206 al Administrației Drumurilor Publice din Norvegia (în norvegiană: *Statens Vegvesen*).

⁽¹⁵⁾ Articolul 23 din CTA.

⁽¹⁶⁾ Articolul 22 alineatul (3) din CTA.

⁽¹⁷⁾ Articolul 22 alineatul (4) din CTA.

⁽¹⁸⁾ Articolele 4 și 6 din CTA.

⁽¹⁹⁾ Articolul 4 alineatul (1) din CTA.

⁽²⁰⁾ Articolul 4 alineatul (2) din CTA și capitolul I din CTR.

⁽²¹⁾ Articolul 27 alineatul (1) din CTA.

3.6 Contracte

- (36) În completarea concesiunilor, districtele pot încheia contracte cu concesionarii privind obligația de serviciu public. Districtele sunt libere să stabilească forma contractelor respective ⁽³¹⁾.

3.7 Compensarea concesionarilor

- (37) Districtele răspund de compensarea concesionarilor ⁽³²⁾. Compensațiile se acordă numai întreprinderilor care operează pe rute neprofitabile (și *anume*, în cazul în care venitul obținut din vânzarea de bilete nu acoperă costul efectuării serviciului).
- (38) Potrivit autorităților norvegiene, în temeiul articolului 22 din CTA, districtele au obligația de a compensa operatorii pentru furnizarea serviciului de transport pe rute neprofitabile pe care doresc să le instituie sau să le mențină în regiune ⁽³³⁾. Districtele sunt libere să stabilească modul în care urmează să fie compensați concesionarii; CTA și CTR nu prevăd dispoziții specifice referitoare la modul în care urmează să fie acordată compensația.
- (39) Autoritatea înțelege că articolul 22 din CTA permite compensației să acopere costul efectuării serviciului public (inclusiv un profit rezonabil) minus veniturile obținute din vânzarea de bilete și că orice compensații care depășesc acest nivel nu se pot baza pe CTA.

⁽³¹⁾ Articolul 22 alineatul (5) din CTA. Acordul privind transportul din 1997 încheiat între AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene, menționat mai jos, constituie un exemplu de astfel de contracte.

⁽³²⁾ Articolul 22 alineatul (1) din CTA.

⁽³³⁾ Autoritățile norvegiene au confirmat aceasta în observațiile lor privind decizia de inițiere explicând, prin trimitere la literatura juridică (*Norsk Lovkommentar*), că dispoziția anterioară – articolul 24a din legea privind transportul din 1976 – a fost interpretată în același mod. În acest sens, *Norsk Lovkommentar* la Legea privind transportul din 1976 [disponibilă la: <http://www.retsdata.no/> (accesul este condiționat de plata unui abonament)] referitoare la compensații prevede următoarele la punctul 43 (în norvegiană): „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”. Traducerea furnizată de către Autoritate: „În ceea ce privește serviciile regulate de transport, ar trebui totuși să se solicite operatorului de transport să furnizeze, în majoritatea cazurilor, un serviciu mai cuprinzător care, în lumina prețurilor maxime stabilite, să nu implice un interes financiar solid. În aceste circumstanțe, conform articolului 24a, obligația de serviciu public poate fi menținută numai în schimbul unei remunerații.”

4. CONTEXT SUPPLEMENTAR – LEGISLAȚIA PRIVIND SERVICIILE REGULATE DE TRANSPORT PUBLIC ANTERIOARĂ INTRĂRII ÎN VIGOARE A ACORDULUI PRIVIND SEE – LEGEA PRIVIND TRANSPORTUL DIN 1976

4.1 Introducere

- (40) Ca răspuns la decizia de inițiere, autoritățile norvegiene au furnizat informații suplimentare privind istoricul sistemului de compensare a serviciilor regulate de transport local.

4.2 Responsabilitatea centralizată a statului în ceea ce privește serviciile regulate de transport local

- (41) Autoritățile norvegiene au explicat că, la momentul intrării în vigoare a legii privind transportul din 1976 ⁽³⁴⁾, statul (Ministerul Transporturilor) răspundea de serviciile regulate de transport local. Agențiile naționale de transport gestionau serviciile regulate de transport local din fiecare district.

4.3 Procesul de descentralizare

4.3.1 Introducere

- (42) Imediat după intrarea în vigoare a legii privind transportul din 1976 a fost inițiat un proces de descentralizare. Începând cu 1 ianuarie 1979, competențele Ministerului Transporturilor puteau fi delegate districtelor. În același timp, agențiile naționale de transport erau transformate în organisme administrative districtuale.
- (43) În 1981, odată cu introducerea articolului 24a în legea privind transportul din 1976, statul putea conferi districtelor, prin finanțarea acestora, responsabilitatea privind finanțarea serviciilor regulate de transport local ⁽³⁵⁾. În Oslo, articolul 24a a devenit aplicabil în 1983, atunci când municipalitatea Oslo (care este, în același timp, și district) ⁽³⁶⁾ a primit pentru prima oară o astfel de finanțare.

4.3.2 Regulamentul din 1980

- (44) Un alt element important al procesului de descentralizare a fost reprezentat de Regulamentul din 19 decembrie 1980 privind compensarea serviciilor regulate de transport local („regulamentul din 1980”). Articolul 1 din regulamentul din 1980 prevede că districtele răspund de finanțarea serviciilor regulate de transport local. În conformitate cu articolul 3, valoarea compensației este stabilită anual, pe baza diferenței dintre venitul estimat, în funcție de tarifele și de reducerile stabilite, și costurile rezonabile.

⁽³⁴⁾ Legea nr. 63 din 4 iunie 1976 (intrată în vigoare la 1.7.1977), abrogată și înlocuită de CTA la 1 ianuarie 2003.

⁽³⁵⁾ A se vedea lucrările pregătitoare pentru modificarea legii privind transportul din 1976 – propunerea nr. 16 (1980–81), p. 2.

⁽³⁶⁾ Municipalitatea Oslo este, în același timp, autoritate districtuală și municipală. Aceasta este denumită, în continuare, municipalitatea Oslo.

(45) De asemenea, regulamentul din 1980 conține norme privind controlul și accesul la informații, clarificând rolurile jucate, pe de o parte, de Ministerul Transporturilor și, pe de altă parte, de districte. Articolul 7 prevede temeiul juridic în baza căruia ministerul poate emite norme și orientări suplimentare pentru compensarea serviciilor regulate de transport local.

4.3.3 Regulamentul din 1982 și acordul standard principal încheiat de KS și NABC

(46) La 1 ianuarie 1983, regulamentul din 1980 a fost înlocuit prin intrarea în vigoare a unui nou regulament – Regulamentul din 2 decembrie 1982 privind compensarea serviciilor regulate de transport local („regulamentul din 1982”). Articolul 4 din regulamentul din 1982 impune districtelor obligația de a încheia acorduri cu concesionarii cu privire la compensarea serviciilor regulate de transport public. Din acest motiv, Asociația norvegiană a autorităților locale și regionale (KS) și Asociația norvegiană a societăților de transport cu autobuzul („NABC”) (37) au încheiat un acord standard principal („Acordul standard principal încheiat de KS și NABC”) și un acord standard de compensare anuală care urma să fie utilizat de fiecare district în momentul încheierii de contracte pentru furnizarea de servicii regulate de transport cu autobuzul. În ceea ce privește calculul compensației, acordul standard principal se baza pe aceleași principii prevăzute la articolul 3 din regulamentul din 1980. Acordul standard principal prevedea, de asemenea, separarea costurilor între serviciile de transport public și alte servicii comerciale.

4.3.4 Regulamentul din 1985

(47) Odată cu adoptarea unui nou sistem de venituri pentru districte, a fost adoptat în 1985 un nou regulament privind compensarea serviciilor de transport local („regulamentul din 1985”). Noul sistem de venituri pentru districte (și municipii) implica acordarea sub formă de sumă forfetară a contribuției centrale pentru serviciile de transport local. Regulamentul din 1985 se concentra în special pe relația dintre Ministerul Transporturilor și districte, acesta fiind abrogat la 1 ianuarie 1987.

5. ORGANIZAREA SERVICIILOR REGULATE DE TRANSPORT LOCAL ÎN OSLO

(48) Astfel cum s-a menționat mai sus, responsabilitatea privind furnizarea serviciilor regulate de transport public local revine districtelor.

(49) Înainte de 1994, AS Oslo Sporveier se ocupa de administrarea transportului public din Oslo (38), întrucât municipi-

palitatea Oslo delegase societății respective sarcina de planificare și administrare a serviciilor de transport public în Oslo (39). În același timp, AS Oslo Sporveier opera un departament intern (40) care furniza majoritatea (41) serviciilor regulate de transport cu autobuzul în Oslo. Activitatea respectivă se desfășura pe baza concesiunii zonale atribuite la 16 noiembrie 1992, care autoriza AS Oslo Sporveier să opereze servicii regulate de transport cu autobuzul în întreaga rețea de transport din Oslo, în măsura în care nu fuseseră acordate alte concesiuni specifice rutelor.

(50) Concesiunea a fost acordată pentru o perioadă de 10 ani, cu efect retroactiv de la 1 ianuarie 1990.

(51) În plus, încă din 1994, AS Oslo Sporveier a operat servicii de transport turistic cu autobuzul la scară redusă, în afara misiunii sale de serviciu public.

(52) La 23 aprilie 1997, departamentul de transport cu autobuzul, inclusiv divizia de transport turistic cu autobuzul la scară redusă, s-a separat de AS Oslo Sporveier, transferându-se la AS Sporveibussene, o societate nou-înființată. Din acel moment, AS Sporveibussene execută servicii regulate de transport local cu autobuzul în conformitate cu concesiunea atribuită în favoarea AS Oslo Sporveier.

(53) Societățile au încheiat un acord privind transportul, semnat la 23 aprilie 1997 și cu efect retroactiv de la 1 ianuarie 1997 („acordul privind transportul”). Acordul privind transportul urma să înceteze la data încetării concesiunii existente (și anume, la 31 decembrie 1999), însă cu posibilitatea de a fi prelungit în mod automat cu încă un an în cazul în care concesiunea atribuită în favoarea AS Oslo Sporveier ar fi fost reînnoită. În temeiul acordului privind transportul, AS Sporveibussene își asuma activitățile de serviciu public ale AS Oslo Sporveier, primind compensația anuală direct din partea AS Oslo Sporveier pentru serviciile respective.

(54) Concesiunea zonală a fost reînnoită pentru alți 10 ani la 20 septembrie 2001, cu efect retroactiv de la 1 ianuarie 2000.

(37) În norvegiană: *Norsk Rutebileierforbund*.

(38) Începând cu 1934, municipalitatea Oslo a fost practic unicul proprietar al AS Oslo Sporveier (cu un procent de 98,8 %). Autoritățile norvegiene au explicat că municipalitatea Oslo a obținut în 2002 restul de acțiuni, devenind, prin urmare, proprietar deplin al AS Oslo Sporveier.

(39) Potrivit autorităților norvegiene, municipalitatea Oslo a fost implicată în toate aspectele de importanță comercială referitoare la executarea serviciilor de transport comun cu autobuzul de către AS Oslo Sporveier, inclusiv aspectele financiare ale acordurilor/contractelor cu filialele (cum ar fi AS Sporveibussene) sau cu alte părți terțe. Implicarea municipalității Oslo a avut loc prin intermediul consiliului de conducere al AS Oslo Sporveier.

(40) În plus, AS Oslo Sporveier deținea și alte departamente care operau, *inter alia*, servicii de transport cu metroul, tramvaiul și feribotul.

(41) Alți trei operatori, ING. M.O. Schøyens Bilcentraler A/S, Norgesbuss AS/Oslo și Follo Busstrafikk A/S dețineau, de asemenea, concesiuni pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul pe anumite rute specifice în Oslo. În 1996, Norgesbuss AS/Oslo a preluat Follo Busstrafikk A/S împreună cu concesiunile acestea.

- (55) În 2001, municipalitatea Oslo a hotărât scoaterea la licitație a tuturor serviciilor regulate de transport cu autobuzul din Oslo. Din acest motiv, serviciile regulate de transport cu autobuzul au fost scoase treptat la licitație în cinci loturi pe parcursul perioadei 2003-2008. Contractele respective au intrat în vigoare în anul următor celui în care au fost scoase la licitație. Ultimul lot a fost scos la licitație în 2007, ultimul contract intrând în vigoare la 30 martie 2008.
- (56) Din cauza caracterului său rezidual, domeniul de aplicare a concesiunii zonale ar fi fost redus în funcție de scoaterea treptată la licitație a rutelor care fuseseră acoperite anterior de concesiunea zonală respectivă. Prin urmare, concesiunea zonală atribuită în favoarea AS Oslo Sporveier a încetat la 30 martie 2008 (data scoaterii la licitație a tuturor serviciilor regulate de transport cu autobuzul în Oslo). După expirarea concesiunii a încetat și acordul privind transportul.
- (57) Conform celor menționate anterior, în 1997 AS Sporveibussene a preluat divizia de transport turistic cu autobuzul la scară redusă a AS Oslo Sporveier.
- (58) În 2003, AS Sporveibussene a înființat o filială, Nexus Trafikk AS, cu scopul de a participa la licitații pentru operarea serviciilor regulate de transport cu autobuzul pe rutele din Oslo. În 2005, AS Sporveibussene a preluat societatea Arctic Express AS și filiala acesteia, Lavprisexpressen.no, care presta servicii expres de transport cu avionul și servicii de transport regional cu autobuzul. În 2006, divizia de transport turistic cu autobuzul s-a separat de AS Sporveibussene și s-a asociat cu Sporveibussenes Turbiler AS, o societate nou-înființată, deținută în întregime de AS Sporveibussene.
- (59) În perioada 1 iulie 2006 – 1 ianuarie 2007, administrarea serviciilor de transport public din Oslo a fost reorganizată. A fost înființată o nouă societate sub numele de AS Oslo Sporveier („noua AS Oslo Sporveier”). Fosta AS Oslo Sporveier și-a schimbat numele în Kollektivtransportproduksjon AS („KTP”). Funcțiile administrative ale fostei AS Oslo Sporveier au fost transferate către noua AS Oslo Sporveier.
- (60) KTP a păstrat partea operativă a AS Oslo Sporveier și controlul asupra AS Sporveibussene. Cea de-a doua societate s-a transformat într-o societate-mamă cu trei filiale, care au fost redenumite (Nexus Trafikk AS a devenit Unibuss AS, Sporveibussenes Turbiler AS a devenit Unibuss Tur AS, iar Arctic Express AS a devenit Unibuss Ekspress AS).
- (61) În 2009, AS Sporveibussene a fuzionat cu Unibuss AS. Societatea respectivă a păstrat numele de Unibuss AS, fiind considerată societate-mamă și păstrând controlul asupra Unibuss Tur AS și asupra Unibuss Ekspress AS.
- (62) Astfel cum s-a menționat mai sus, municipalitatea Oslo răspunde de compensarea operatorilor de servicii publice pe care doresc să le instituie sau să le mențină în regiune ⁽⁴²⁾.
- (63) În Oslo, există un sistem comun de eliberare a biletelor care se aplică tuturor operatorilor de transport cu autobuzul, tramvaiul, metroul și feribotul. Operatorii de servicii publice nu răspund de sistemul de eliberare a biletelor. Sistemul de eliberare a biletelor ține de responsabilitatea KTP (cunoscută anterior sub denumirea de AS Oslo Sporveier), prețurile biletelor făcând obiectul controlului din partea municipalității Oslo.
- (64) Concesionarul are dreptul să păstreze veniturile obținute din vânzarea biletelor pentru operarea serviciilor regulate de transport cu autobuzul ⁽⁴³⁾. În cazul în care veniturile obținute din vânzarea biletelor nu sunt suficiente pentru a acoperi costul operațiunilor, concesionarul este eligibil să primească compensații pentru obligația de serviciu public din partea municipalității Oslo.
- (65) În Oslo, începând cu anii 1980 și până în momentul scoaterii la licitație a contractelor, compensația acordată în temeiul contractelor de achiziții publice atribuite în mod direct a fost stabilită în conformitate cu procedura descrisă mai jos. În principiu, municipalitatea Oslo și concesionarul au stabilit o sumă forfetară care acoperea diferența dintre costurile estimate ale efectuării serviciului public în cauză și venitul obținut din vânzarea biletelor ⁽⁴⁴⁾. Aceasta făcea parte din procesul bugetar general al municipalității Oslo. Potrivit autorităților norvegiene, procesul bugetar poate fi descris după cum urmează:

ianuarie/februarie	Conducerea locală (<i>Byrådet</i>) stabilește limitele bugetului pentru anul următor.
martie	Departamentele și întreprinderile municipale sunt informate cu privire la limitele bugetului și la termenul-limită pentru prezentarea propunerilor bugetare.
martie/aprilie	Întreprinderile municipale gestionează bugetul pentru anul următor.
mai	Departamentele și întreprinderile municipale își prezintă propunerile bugetare pe baza veniturilor și a costurilor din anii anteriori, a nivelului de activitate, a limitelor bugetului, a ipotezelor privind viitoarele creșteri ale prețurilor și câștigurile în materie de eficiență.

⁽⁴³⁾ Toate veniturile obținute din vânzarea directă a biletelor în autobuzele proprii, plus o parte din veniturile obținute din vânzarea biletelor de către AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk (predecesoarea întreprinderii Ruter AS, o societate publică responsabilă cu gestionarea serviciilor regulate de transport local în Oslo) și Norges Statsbaner AS (o societate publică responsabilă cu gestionarea serviciilor de transport feroviar în Norvegia).

⁽⁴⁴⁾ Începând cu 1983, în temeiul articolului 24a din legea privind transportul din 1976, al regulamentului din 1982 și al acordului standard principal încheiat de KS și NABC. Autoritățile norvegiene au explicat că practica rămânea, în principiu, neschimbată, în temeiul articolului 22 din CTA, după intrarea acestuia în vigoare la 1 ianuarie 2003.

⁽⁴²⁾ Articolul 22 din CTA.

iunie – august	Au loc discuții între departamente/intreprinderi și unitatea guvernamentală responsabilă în vederea clarificării bugetului și a activităților acoperite de acesta.
septembrie	Propunerea bugetară este anunțată de către conducerea locală.
octombrie	Diferite comitete ale primăriei (<i>Bystyret</i>) gestionează diferite părți ale bugetului.
octombrie/noiembrie	Conducerea locală propune un buget revizuit.
decembrie	Bugetul este aprobat de către primărie.

- (66) Pe baza propunerilor bugetare (și a posibilelor modificări efectuate pe parcursul discuțiilor bugetare ale primăriei), compensația a fost acordată prin intermediul deciziilor bugetare cu anumite ipoteze specificate în fiecare decizie, și *anume* de obținere a anumitor câștiguri în materie de eficiență și de menținere a serviciilor de transport public din anul precedent. De asemenea, deciziile respective conțineau anumite obiective privind, *inter alia*, volumul serviciilor de transport produse și costurile per călătorie.
- (67) Evaluarea valorii compensației se baza pe costurile suportate în anii precedenți, corectate având în vedere câștigurile în materie de eficiență, evoluția indicelui norvegian al prețului de consum, a salariilor, a impozitelor, precum și legile și regulamentele cu efect asupra costurilor.
- (68) Potrivit autorităților norvegiene, au fost ținute evidențe contabile separate pentru activitățile de serviciu public și activitățile comerciale (și *anume*, serviciul de transport turistic cu autobuzul) desfășurate de AS Oslo Sporveier. De asemenea, costul activităților comerciale ale AS Oslo Sporveier nu a fost luat în considerare în calculul compensației anuale pentru serviciile publice.
- (69) Potrivit autorităților norvegiene, în temeiul acordului privind transportul încheiat în 1997 și care a încetat la 30 martie 2008, în momentul scoaterii la licitație a tuturor contractelor de servicii publice, precum și în momentul expirării concesiunii zonale, compensația a fost calculată pe o bază anuală, în conformitate cu principiile descrise mai sus.
- (70) Prin urmare, compensația pentru obligația de serviciu public a fost stabilită în conformitate cu aceeași procedură. Valoarea a fost calculată pe baza diferenței dintre costurile și veniturile serviciului public și ajustată în conformitate cu aceiași factori de corecție pe parcursul întregii perioade evaluate. Au fost ținute evidențe contabile separate pentru activitățile de serviciu public și activitățile comerciale.

6.2 Profitabilitatea serviciului public

- (71) În conformitate cu o sinteză a rezultatelor anuale ale activităților de transport cu autobuzul desfășurate de

AS Oslo Sporveier și AS Sporveibussene prezentată de către autoritățile norvegiene, profitul anual mediu al societăților a fost de 0,49 % în perioada 1994-2008. Cifra respectivă include totuși veniturile obținute din desfășurarea de activități comerciale începând cu 2005. Profitul anual mediu pentru perioada 1994-2005, pentru care datele prezentate de către autoritățile norvegiene fac trimitere exclusiv la obligația de serviciu public, a fost de 1,98 % ⁽⁴⁵⁾.

6.3 Introducerea unui sistem bonus-malus al calității

- (72) Astfel cum s-a explicat mai sus, în 1997 AS Sporveibussene a început să furnizeze servicii regulate de transport local cu autobuzul în Oslo în conformitate cu concesiunea atribuită în favoarea AS Oslo Sporveier. De asemenea, AS Oslo Sporveier și AS Sporveibussene au încheiat un acord privind transportul. Autoritățile norvegiene au explicat faptul că acordul privind transportul a introdus conceptul unui model care urma să fie definit de către AS Oslo Sporveier, conform căruia trebuia măsurată calitatea serviciilor de transport cu autobuzul. Scopul era de a găsi un model care să stimuleze AS Sporveibussene să furnizeze servicii de transport cu autobuzul de calitate. Acordul privind transportul prevedea că sistemul respectiv trebuia pus în aplicare cel mai târziu la 1 ianuarie 2008.
- (73) În 2004, s-a convenit un model specific de sistem bonus-malus ⁽⁴⁶⁾. În conformitate cu sistemul respectiv, performanța AS Sporveibussene era evaluată în conformitate cu următoarele criterii: (i) satisfacția totală a clientului, (ii) punctualitatea, (iii) nivelul de siguranță și de confort, și (iv) gradul de sociabilitate a conducătorului auto. Satisfacția clientului se măsoară prin intermediul unor sondaje, iar punctualitatea, pe baza datelor obiective.
- (74) În 2004, AS Oslo Sporveier a acordat AS Sporveibussene un bonus de calitate în valoare de 3,9 milioane NOK. Acesta reprezenta 0,8 % din venitul AS Sporveibussene pentru anul în cauză (483,5 milioane NOK). Autoritățile norvegiene au explicat că au considerat bonusul de calitate drept parte din profitul rezonabil, neinformând Autoritatea cu privire la acordarea altor bonusuri de acest tip.

6.4 Serviciile intra-grup și alocarea costurilor comune

- (75) Potrivit autorităților norvegiene, serviciile comerciale de transport cu autobuzul operate de AS Sporveibussene au solicitat doar într-o măsură limitată servicii din partea AS Oslo Sporveier. În cea mai mare parte, au fost schimbate servicii intra-grup de tipul respectiv între filialele Oslo Sporveier Group.
- (76) Începând cu 1994, serviciile intra-grup au fost schimbate în principal pe baza acordurilor existente între societățile

⁽⁴⁵⁾ Calculat de către Autoritate.

⁽⁴⁶⁾ Sistemul este descris în anexa la protocolul care definește compensația detaliată pentru serviciile de transport cu autobuzul la care avea dreptul AS Sporveibussene pentru anul 2004.

grupului. Costurile serviciilor respective se bazează pe prețurile pieței în cazul în care în furnizarea serviciilor erau implicate societăți externe. Exemple de astfel de servicii oferite de furnizorii externi includeau, în principal: achiziționarea în comun de ulei diesel, ulei de motor sau lichide antigel, subînchirierea de autobuze, închirierea de proprietăți de la societățile private etc. Pentru serviciile respective, prețul intern includea, de asemenea, un procent proporțional din costurile fixe, precum și, după caz, costurile suplimentare necesare pentru acoperirea taxelor de administrare.

- (77) În ceea ce privește serviciile intra-grup furnizate de AS Oslo Sporveier în beneficiul AS Sporveisbussene și al filialelor acesteia sau în rândul filialelor respective, autoritățile norvegiene au explicat că prețurile achitate pentru serviciile menționate se bazează pe costurile reale (de exemplu, închirierea de autobuze și de conducători auto cu ocazii speciale, curățarea autobuzelor), pe volumul utilizat (de exemplu, emiterea de carduri de identitate) sau chiar pe oră, în funcție de complexitatea serviciului prestat. Prețul real includea costul efectuării serviciului, și anume costul marginal, efectele externe/în materie de eficiență, precum și un procent proporțional din costurile fixe și din profit. Autoritățile norvegiene au explicat că astfel de prețuri bazate pe costuri sunt echivalente cu prețurile pieței.
- (78) Astfel cum s-a explicat mai sus, în 2003 AS Sporveisbussene a înființat o filială, denumită Nexus Trafikk AS, cu scopul de a putea participa la licitații pentru operarea serviciilor regulate de transport cu autobuzul în Oslo. Înființarea filialei în cauză a creat o situație în care societățile (AS Sporveisbussene și Nexus Trafikk AS) împărțeau anumite costuri comune din cauza faptului că ambele prestau servicii de transport cu autobuzul. Autoritățile norvegiene au explicat că acest lucru a determinat societățile în cauză să stabilească un nou sistem de alocare a (noilor) costuri comune, care urma să se aplice începând cu anul 2004. În conformitate cu noul sistem, costurile comune, cum ar fi costurile infrastructurii informatice și de comunicații, costurile generale privind relațiile publice, anumite costuri aferente personalului corporativ, serviciile de consultanță legate de contractele generale de prestare de servicii, serviciile de audit, de pensii, de asigurări, de contabilitate și de salarizare erau acoperite de toate societățile relevante ale grupului cu un anumit procent din cifra de afaceri a fiecărei societăți. Metoda de calcul al ratelor generale respective se bazează pe identificarea tuturor costurilor comune prin intermediul procesului bugetar anual. Valoarea costurilor în cauză este ulterior adunată, rata generală fiind estimată prin împărțirea costurilor comune identificate la cifra de afaceri totală a AS Sporveisbussene și a filialelor sale. Valoarea costurilor generale alocate pentru fiecare societate acoperă costurile comune incluse în bugetul total. Rata era de [...] ⁽⁴⁷⁾ % pentru anul 2004, de [...] ⁽⁴⁸⁾ % pentru 2005 și 2006, și de [...] ⁽⁴⁹⁾ % pentru 2007 și 2008.

⁽⁴⁷⁾ Cifra exactă face obiectul obligației de păstrare a secretului profesional, variind între 2 % - 7 %.

⁽⁴⁸⁾ Cifra exactă face obiectul obligației de păstrare a secretului profesional, variind între 2 % - 7 %.

⁽⁴⁹⁾ Cifra exactă face obiectul obligației de păstrare a secretului profesional, variind între 2 % - 7 %.

7. INECȚIA DE CAPITAL DIN 2 APRILIE 2004

7.1 Plângerea

- (79) Reclamantul afirmă că în 2004 AS Oslo Sporveier a transferat către AS Sporveisbussene un capital propriu nou în valoare de 41 499 000 NOK și susține că tranzacția respectivă ar putea să implice un ajutor de stat, întrucât niciun investitor privat de pe piață nu ar fi injectat capital într-o întreprindere care înregistrează pierderi. De asemenea, reclamantul se întreabă dacă acel capital a fost injectat în vederea finanțării de noi activități desfășurate pe o piață deschisă concurenței.
- (80) Autoritățile norvegiene au confirmat faptul că municipalitatea Oslo a injectat un capital nou în Oslo Sporveier Group la 2 aprilie 2004 și că măsura respectivă era legată de o contribuție într-o singură tranșă la fondul de pensii al grupului (Oslo Sporveiers Pensjonskasse) ⁽⁵⁰⁾ cu scopul de a acoperi un deficit de fonduri acumulat în evidențele contabile existente privind fondul de pensii. Valoarea iniecției de capital alocate în favoarea AS Sporveisbussene a fost de 111 760 000 NOK. De asemenea, autoritățile norvegiene au explicat că, în momentul iniecției capitalului, AS Sporveisbussene și-a modificat principiile contabile pentru estimarea obligațiilor viitoare în materie de pensii, începând cu 2004 obligațiile respective urmând a fi recunoscute în evidențele contabile ⁽⁵¹⁾.
- (81) Având în vedere informațiile prezentate de autoritățile norvegiene, Autoritatea poate doar să înțeleagă că reclamantul, în momentul în care face referire la transferul de 41 499 000 NOK în corespondența sa cu Autoritatea, a comparat evidențele contabile din 2003 și 2004 ale AS

⁽⁵⁰⁾ Oslo Sporveiers Pensjonskasse reprezenta fondul de pensii pentru angajații Oslo Sporveier Group. Injecția de capital din 2004 acoperea subfinanțarea legată de angajamentele în materie de pensii ale Oslo Sporvognsdrift AS (o societate responsabilă cu operarea serviciilor de transport cu tramvaiul în Oslo), Oslo T-banedrift AS (o societate responsabilă cu operarea serviciilor de transport cu metroul în Oslo), AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene.

⁽⁵¹⁾ Autoritățile norvegiene au explicat că, înainte de iniecția de capital din 2004, AS Sporveisbussene și-a înregistrat angajamentele în materie de pensii prin intermediul așa-numitei „soluții coridor”. Prin respectiva metodă contabilă, societatea a amortizat ajustările angajamentelor în materie de pensii calculate pe parcursul unei perioade de zece ani. „Soluția coridor” se baza pe ipoteza că vor exista deviații anuale între ipotezele și realitățile pe termen lung și că, de-a lungul timpului, diferențele respective se vor estompa. În 2004, autoritățile norvegiene au decis să modifice metoda contabilă utilizată pentru înregistrarea angajamentelor în materie de pensii. Au fost făcute ajustări anuale care includeau, în evidențele contabile, toate costurile suportate pe parcursul perioadei de presupusă ocupare medie a forței de muncă. În consecință, AS Sporveisbussene a înregistrat în 2004 o reducere a capitalului propriu de 80 934 000 NOK (cunoscută sub denumirea de „estimatavvik”), care reflectă modificarea metodelor contabile. Modificările respective au avut drept rezultat o creștere a angajamentelor recunoscute în bilanț și o reducere corespunzătoare a capitalului propriu al societății. Modificarea principiilor contabile nu a avut un impact asupra valorii capitalului necesar pentru compensarea subfinanțării fondului de pensii, ci explică mai degrabă anumite modificări ale evidențelor contabile ale AS Sporveisbussene în perioada 2003-2004, la care face referire reclamantul.

Sporveisbussene, deducând 39 501 000 NOK (capitalul propriu total din 2003) din 81 de milioane NOK (capitalul propriu total din 2004). În prezenta decizie, Autoritatea va evalua injecția reală de capital de 111 760 000 NOK, care este suma alocată pentru acoperirea obligațiilor privind pensiile ale AS Sporveisbussene (spre deosebire de valoarea de 41 499 000 NOK menționată de reclamant).

- (82) Autoritățile norvegiene au prezentat explicații cu privire la raționamentul din spatele injecției de capital, care se referă la angajamentele în materie de pensii ale AS Sporveisbussene. Acestea sunt sintetizate în cele ce urmează.

7.2 Deficitul fondului de pensii al AS Oslo Sporveier Group de la mijlocul anilor 1990 și compensația anuală sporită

- (83) Autoritățile norvegiene locale, precum și societățile deținute sau controlate de acestea, au avut obligația de a oferi angajaților o pensie indexată egală cu 70 % sau 66 % din salariul final al acestora la momentul ieșirii la pensie la vârsta de 67 de ani⁽⁵²⁾.

- (84) La mijlocul anilor 1990, devenise evident faptul că fondul de pensii al Oslo Sporveier Group era subfinanțat. Subfinanțarea se acumulase de-a lungul mai multor ani deoarece plățile primelor la fondul de pensii nu au luat în considerare în mod corespunzător angajamentele sporite privind pensiile rezultate în urma unor factori precum creșterea salariilor angajaților, o speranță de viață mai lungă, modificări ale ratelor preconizate ale handicapului etc. Potrivit Autorității norvegiene de supraveghere financiară (*Kredittilsynet*), fondul de pensii al AS Oslo Sporveier era acoperit în proporție de doar 46,9 % la 31 decembrie 1995. Fondurile municipale de pensii acoperite sub procentul de 95 % trebuie majorate cu cel puțin 1,5 % pe an⁽⁵³⁾. Municipality Oslo, ca și proprietar al acestuia, era astfel obligată prin lege să acopere subfinanțarea Oslo Sporveier Group⁽⁵⁴⁾. Prin urmare, conform deciziei din 23 decembrie 1996, AS Oslo Sporveier trebuia să prezinte un plan privind modul în care urma să compenseze deficitul. În consecință, a fost elaborat un plan de plăți pentru eliminarea deficitului până în 2020. Planul respectiv a fost aprobat de către Autoritatea de supraveghere financiară la 9 iulie 1997.

- (85) În conformitate cu planul de plăți, municipalitatea Oslo a ajustat compensația anuală pentru obligația de serviciu public cu scopul de a acoperi primele sporite privind pensiile.

7.3 Injecția de capital în Oslo Sporveiers Pensjonskasse

- (86) Potrivit autorităților norvegiene, în 2003 municipalitatea Oslo a hotărât să acopere deficitul fondului de pensii al

Oslo Sporveier Group prin intermediul unei singure plăți. Drept rezultat, la 2 aprilie 2004, AS Oslo Sporveier a injectat 802,5 milioane NOK⁽⁵⁵⁾ în Oslo Sporveiers Pensjonskasse pentru a acoperi deficitul total curent⁽⁵⁶⁾. Injecția de capital acoperea subfinanțarea angajamentelor în materie de pensii referitoare la angajații Oslo Sporvogndrift AS, Oslo T-banedrift AS, AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene.

- (87) Autoritățile norvegiene au explicat că, deși municipalitatea Oslo era obligată prin lege să acopere subfinanțarea Oslo Sporveier Group, nu era necesar să facă acest lucru prin intermediul unei singure plăți: aceasta a ales să procedeze astfel deoarece soluția respectivă era mult mai rentabilă din punctul de vedere al costurilor decât aderarea la planul de amortizare existent. Valoarea anuală amortizată pentru subfinanțarea depășea costurile financiare necesare pentru furnizarea unui împrumut bancar de aceeași dimensiune. Mai mult, se estima că plata respectivă urma să ofere economii de aproximativ 160 de milioane NOK pentru bugetul de operare și să reducă cu 60 de milioane NOK costurile anuale privind pensiile grupului.

- (88) Din 802,5 milioane NOK, 111 760 000 NOK acopereau obligațiile privind pensiile ale AS Sporveisbussene. Potrivit autorităților norvegiene, întreaga sumă a fost plătită direct de AS Oslo Sporveier către Oslo Sporveiers Pensjonskasse, nefiind transferată în numerar către AS Sporveisbussene. În evidențele contabile anuale ale AS Sporveisbussene pentru anul 2004, contribuția de 111 760 000 NOK la sistemul de pensii a fost înregistrată drept injecție de capital de bază nouă.

7.4 Subfinanțarea angajamentelor în materie de pensii pentru angajații departamentului de transport turistic cu autobuzul

- (89) Potrivit autorităților norvegiene, o parte din injecția de capital transferată către AS Sporveisbussene acoperea angajamentele în materie de pensii referitoare la angajații departamentului de transport turistic cu autobuzul în perioada 1994 (anul în care au început operațiunile de transport turistic cu autobuzul), până la 1 ianuarie 1997.

- (90) Autoritățile norvegiene au prezentat calcule conform cărora aproximativ 430 300 NOK din injecția totală de capital erau legate de subfinanțarea angajamentelor în materie de pensii referitoare la departamentul de transport turistic cu autobuzul.

7.5 Modificarea fondurilor de pensii acordate în favoarea Vital Forsikring ASA

- (91) De asemenea, plata a 111 760 000 NOK a permis AS Sporveisbussene să își transfere fondul de pensii de la Oslo Sporveiers Pensjonskasse către Vital Forsikring

⁽⁵²⁾ Având în vedere că sistemul național de asigurări din Norvegia ar fi oferit o pensie de bază de 40 %-50 %, angajatorul a furnizat partea rămasă fie prin intermediul fondurilor de pensii, fie prin intermediul companiilor de asigurare de viață. Oslo Sporveier Group și-a organizat fondul de pensii ca fond municipal de pensii (Oslo Sporveiers Pensjonskasse), în conformitate cu capitolul 7 din Legea nr. 44 privind asigurările din 10 iunie 2005.

⁽⁵³⁾ Secțiunea 28 A din Regulamentul nr. 117 din 19 februarie 1993.

⁽⁵⁴⁾ Nerespectarea obligației respective ar fi putut implica anumite consecințe juridice pentru Oslo Sporveier Group, de exemplu, declararea falimentului.

⁽⁵⁵⁾ Dintre care 800 milioane NOK au fost transferate de la municipalitatea Oslo.

⁽⁵⁶⁾ Suma plătită către Oslo Sporveiers Pensjonskasse a fost de 711 980 000 NOK [90 519 282 NOK (14,1 % din valoarea totală de 802,5 milioane NOK) constituind taxa de angajare].

ASA, o companie de asigurare de viață. Modificarea a intrat în vigoare la 1 iunie 2004. În temeiul legislației norvegiene aplicabile la momentul respectiv, toate primele menite să acopere deficitul trebuiau plătite integral înainte ca AS Sporveisbussene să își poată transfera obligațiile privind pensiile dintr-un fond în altul ⁽⁵⁷⁾.

8. IMPOZITAREA OSLO SPORVEIER GROUP

8.1 Afirmațiile reclamantului

- (92) Potrivit reclamantului, poziția fiscală negativă a AS Oslo Sporveier a fost utilizată pentru reducerea sarcinii fiscale a AS Sporveisbussene. Condițiile fiscale favorabile ale Oslo Sporveier Group ar fi putut fi utilizate pentru sustragerea de la plata impozitului pe profit pe o piață deschisă în întregime sau parțial pentru concurență. Temeiul plângerii în cauză pare a fi faptul că, în perioada 2000–2004, AS Sporveisbussene, având un profit înainte de impozitare de aproximativ 54 796 000 NOK, a raportat doar un venit impozabil de 2 027 000 NOK.
- (93) Potrivit autorităților norvegiene și opiniei Autorității, reiese că reclamantul face referire la normele fiscale privind contribuțiile dintre societățile care fac parte din același grup (contribuții în grup). Aparent, AS Sporveisbussene a transferat părți din profiturile sale, sustrăgându-se astfel de la plata impozitului pe venit pentru valoarea transferată.

8.2 Dispoziții relevante din Legea norvegiană privind impozitul pe profit

- (94) În conformitate cu Legea norvegiană privind impozitul pe profit ⁽⁵⁸⁾, societățile care fac parte din același grup sunt impozitate ca entități individuale; la început, nu există o consolidare a grupurilor de societăți în scopul impozitării, ceea ce înseamnă că o societate își poate deduce numai pierderile proprii, urmând a fi impozitată numai pentru profiturile proprii.
- (95) Cu toate acestea, în anumite condiții, normele fiscale permit unei societăți să deducă din propriul venit impozabil o contribuție unilaterală de capital acordată în favoarea unei alte societăți din cadrul aceluiași grup sub forma așa-numitei „contribuții în grup”.
- (96) Contribuțiile în grup sunt autorizate ⁽⁵⁹⁾ în cazul în care societatea plătitoare și societatea beneficiară sunt societăți

comerciale cu răspundere limitată ⁽⁶⁰⁾ care fac parte din același grup ⁽⁶¹⁾. În plus, societatea-mamă trebuie să dețină mai mult de 90 % din filială, precum și un procent echivalent din voturi ⁽⁶²⁾. Autoritățile norvegiene au explicat că cerințele respective trebuie îndeplinite până la sfârșitul exercițiului financiar relevant pe parcursul căruia se plătește contribuția în grup.

- (97) Societatea plătitoare și societatea beneficiară trebuie, ca parte din declarația fiscală anuală, să divulge autorităților fiscale contribuțiile plătite prin prezentarea de informații complete în formularele desemnate.
- (98) O contribuție în grup poate consta în bani, capital de lucru sau alte contribuții financiare ⁽⁶³⁾.
- (99) O contribuție în grup este deductibilă pentru societatea plătitoare în măsura în care aceasta este acoperită de venitul impozabil ⁽⁶⁴⁾. În cazul în care o societate acordă o contribuție în grup care depășește venitul său impozabil, aceasta nu poate deduce valoarea excedentară ⁽⁶⁵⁾. Pe de altă parte, societatea beneficiară trebuie să plătească impozite pentru contribuția în grup ⁽⁶⁶⁾, fără ca valoarea excedentară nedeductibilă să constituie însă un venit impozabil. Contribuția respectivă este considerată drept venit pentru societatea beneficiară pe parcursul

⁽⁶⁰⁾ În conformitate cu articolul 10-1 din Legea privind impozitul pe profit, normele care reglementează contribuțiile în grup sunt aplicabile pentru „aksjeselskap, allmennaksjeselskap samt likestilt selskap og sammenslutning”.

⁽⁶¹⁾ În temeiul articolelor 1-3 și 1-4 din Legea nr. 44 din 13 iunie 1997.

⁽⁶²⁾ Articolul 10-4 alineatul (1) din Legea privind impozitul pe profit.

⁽⁶³⁾ Plata reală nu trebuie efectuată neapărat pe parcursul aceluiași exercițiu financiar în care se obține venitul, cu condiția să existe un transfer real de bunuri la o dată ulterioară. În consecință, este suficient ca societatea plătitoare să preia o obligație necondiționată cu scopul de a efectua contribuția.

⁽⁶⁴⁾ Articolul 10-2 alineatul (1) din Legea privind impozitul pe profit.

⁽⁶⁵⁾ Articolul 10-3 alineatul (1) din Legea privind impozitul pe profit. Autoritățile norvegiene au explicat că o societate-mamă poate acorda o contribuție unei filiale pe parcursul aceluiași exercițiu financiar în care aceeași filială acordă o contribuție în grup societății-mamă. Cele două contribuții ar fi considerate drept tranzacții separate, care trebuie tratate separat în scopuri fiscale. A se vedea Decizia anticipată nr. 22/05 a Direcției de Impozite din Norvegia, disponibilă online (în norvegiană): <http://www.skatteetaten.no/Templates/BindendeForhandsuttalelse.aspx?id=28885>. Aceasta înseamnă că în anumite circumstanțe pot fi acordate contribuții în grup și se poate obține o consolidare fiscală fără a altera capitalul propriu net al societății plătitoare. Acesta ar fi cazul în care societatea-mamă a suportat o pierdere fiscală cel puțin egală cu profiturile impozabile ale filialei sale. Filiala ar putea acorda o contribuție societății-mamă, solicitând o deducere. Societatea-mamă ar putea compensa contribuția primită în raport cu propria pierdere fiscală. Simultan, societatea-mamă ar putea acorda filialei o contribuție separată. Cea de-a doua contribuție în grup nu ar fi impozabilă pentru societatea beneficiară deoarece societatea-mamă nu s-ar afla în poziția de a o deduce din cauza propriilor pierderi fiscale. De fapt, cele două contribuții în grup ar implica faptul că filiala și-ar putea elimina baza fiscală fără a-și eroda capitalul propriu net.

⁽⁶⁶⁾ Articolul 10-3 alineatul (1) din Legea privind impozitul pe profit.

⁽⁵⁷⁾ Articolul 8c-11 coroborat cu articolul 8c-10 alineatele (1) și (3) din Legea nr. 39 din 10 iunie 1988 (abrogată).

⁽⁵⁸⁾ Articolul 2-2 din Legea nr. 14 privind impozitul pe profit din 26 martie 1999.

⁽⁵⁹⁾ Articolele 10-2 – 10-4 din Legea privind impozitul pe profit.

aceluiași exercițiu financiar în care societatea plătitore deduce contribuția în evaluarea sa fiscală. Dacă beneficiarul suferă un deficit, contribuția poate fi utilizată pentru compensarea oricăror pierderi, inclusiv a celor suportate în anii anteriori. Mai mult, trebuie îndeplinite cerințele referitoare la distribuția de dividende ale unei societăți cu răspundere limitată ⁽⁶⁷⁾.

- (100) Autoritățile norvegiene au explicat că normele privind contribuțiile în grup se aplică fără discriminare tuturor entităților corporative care fac obiectul impozitului pe venit în Norvegia. Aplicarea normelor respective nu solicită niciun fel de autorizație, licență sau acord similar din partea unei autorități publice. Normele se aplică indiferent de persoana care controlează grupul și indiferent de originea națională sau străină și de caracterul public sau privat.

8.3 Raționamentul din spatele normelor privind contribuția în grup

- (101) Autoritățile norvegiene au explicat că scopul normelor este de a stabili un tratament fiscal și o neutralitate fiscală similare între (i) societățile organizate ca structură de grup și (ii) societățile care operează anumite activități comerciale ca entitate unică. Scopul respectiv este atins prin faptul că permite ca grupurile de societăți să compenseze pierderile înregistrate de una (sau mai multe) din societățile acestora în raport cu profiturile înregistrate de alte societăți care fac parte din același grup, permițând, în fapt, impozitarea grupului pe baza profiturilor impozabile nete consolidate ale acestuia. Autoritățile norvegiene au explicat că scopul normelor privind contribuția în grup nu a constat niciodată în furnizarea de beneficii anumitor activități comerciale în funcție de proprietarul societății sau de tipul de activitate comercială desfășurată de către societățile în cauză.

8.4 Aplicarea normelor privind contribuția în grup de către Oslo Sporveier Group

- (102) Autoritățile norvegiene au explicat că AS Sporveibussene a acordat AS Oslo Sporveier contribuții în grup în valoare de 4 068 000 NOK în 2000 și de 8 365 000 NOK în 2001, în timp ce în perioada 2002–2004 nu au existat astfel de contribuții, din cauza pierderilor fiscale ⁽⁶⁸⁾.

9. OBSERVAȚIILE AUTORITĂȚILOR NORVEGIENE CU PRIVIRE LA DECIZIA DE ÎNȚIERE

9.1 Informații factuale mai detaliate și raportul Asplan Viak

- (103) În observațiile acestora privind decizia de inițiere, autoritățile norvegiene au furnizat mai multe informații

⁽⁶⁷⁾ Articolul 10-2 alineatul (1) din Legea privind impozitul pe profit.

⁽⁶⁸⁾ Autoritățile norvegiene au confirmat faptul că în perioada 2000–2004 nu au fost acordate contribuții circulare care să implice participarea AS Sporveibussene.

factuale relevante pentru evaluarea măsurilor care fac obiectul investigației oficiale. Informațiile respective au fost încorporate în secțiunile de mai sus.

- (104) Pe lângă datele factuale respective, autoritățile norvegiene au furnizat Autorității la data de 25 mai 2012 un raport privind eficiența AS Sporveibussene pentru anii 1999 și 2002, comandat de autoritățile norvegiene unei firme independente de consultanță numită Asplan Viak AS („raportul Asplan Viak”) ⁽⁶⁹⁾. În raportul respectiv, Asplan Viak AS a comparat costurile AS Sporveibussene cu costurile altor operatori de servicii regulate de transport cu autobuzul din Norvegia, concluzionând că, în anii 1999 și 2002, costurile AS Sporveibussene au fost egale sau chiar mai mici decât costurile unui furnizor obișnuit, bine gestionat și echipat în mod corespunzător, de servicii regulate de transport cu autobuzul din Norvegia ⁽⁷⁰⁾.

- (105) Autoritățile norvegiene au furnizat Autorității informații privind viabilitatea financiară a operațiunilor comerciale de transport cu autobuzul. Cu excepția unui deficit minor de 29 000 NOK în 1998, operațiunile au înregistrat profit încă din 1994. De asemenea, în 2003 autoritățile norvegiene au pus la dispoziția Autorității un document de strategie pentru operațiunile comerciale de transport cu autobuzul desfășurate de AS Sporveibussene („documentul de strategie din 2003”), al cărui obiectiv declarat pentru anul 2003 consta în generarea unui profit brut de 1,5 milioane NOK (înainte de costurile generale) și a unei cifre de afaceri de 14,1 milioane NOK.

9.2 Argumente juridice

9.2.1 O schemă

- (106) Autoritățile norvegiene susțin că finanțarea serviciilor regulate de transport local cu autobuzul în Oslo a avut loc în cadrul schemei de ajutor de stat bazată pe CTA și CTR.

- (107) În primul rând, acestea subliniază faptul că scopul pentru care pot fi acordate granturi în temeiul articolului 22 din CTA este definit în mod clar – compensația poate fi acordată numai pentru acoperirea pierderii suportate pentru operarea serviciilor regulate de transport comandate la nivel districtual. În acest sens, autoritățile norvegiene menționează că măsura în discuție diferă de măsura finlandeză evaluată de Comisia Europeană în cauza *Åland Industrihus* ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁹⁾ „Calculul standard al costurilor operațiunilor regulate de transport cu autobuzul desfășurate de AS Sporveibussene”, raportul redactat de Asplan Viak AS la data de 25 mai 2012 și inclus ca anexa 13 la scrisoarea autorităților norvegiene din 4 iunie 2012 (evenimentul nr. 636738).

⁽⁷⁰⁾ Trebuie reamintit faptul că, în pofida constatărilor din raportul Asplan Viak, autoritățile norvegiene nu contestă, în observațiile lor privind decizia de inițiere, respectarea criteriilor Altmark în ceea ce privește compensația acordată în favoarea AS Sporveibussene. A se vedea evaluarea de mai jos.

⁽⁷¹⁾ Cazul SA.21654 (ex NN-69/2007 și C-6/2008) *Proprietatea comercială publică Åland Industrihus*, JO L 125, 12.5.2012, p. 33. Decizia fost atacată înaintea Tribunalului (a se vedea cauza T-212/12).

- (108) În al doilea rând, acestea subliniază faptul că marja de apreciere a municipalității Oslo în ceea ce privește calculul compensației pentru obligația de serviciu public este limitată de orientările naționale prevăzute de CTR. Potrivit autorităților norvegiene, limitarea marjei districtuale de apreciere de către guvern susține concluzia conform căreia compensația se acordă în baza unei scheme de ajutor. Compensația provine într-o mare măsură din fondurile de stat (spre deosebire de cele existente la nivel districtual), iar Ministerul Transporturilor (i) deține competența de a furniza orientări privind conținutul și publicarea orarelor de drum, (ii) deține competența de a aproba tarifele, (iii) stabilește reducerile naționale, (iv) poate furniza orientări privind utilizarea sistemelor de eliberare a biletelor, și (v) deține competența de a aproba termenii și condițiile generale privind serviciile regulate de transport.
- (109) În cele din urmă, acestea susțin că practica administrativă coerentă din Oslo demonstrează că ajutorul a fost plătit în baza unei scheme.

9.2.2 Sistemul bonus-malus al calității

- (110) Autoritățile norvegiene susțin că sistemul bonus-malus al calității face parte din compensația generală pentru obligația de serviciu public privind furnizarea serviciilor regulate de transport local cu autobuzul în Oslo și că, în consecință, acesta face parte integrantă din schema de ajutor. Autoritățile norvegiene adaugă că plata bonurilor din 2004 se ridica la 3,9 milioane NOK, reprezentând 0,8 % din venitul AS Sporveisbussene pentru anul respectiv (483,5 milioane NOK). În plus, se afirmă că aceasta reprezintă, în orice caz, o parte din profitul rezonabil al AS Sporveisbussene.

9.2.3 Alocarea costurilor comune și serviciile intra-grup

- (111) Autoritatea înțelege că, pe baza informațiilor prezentate, autoritățile norvegiene susțin că nu a existat un ajutor de stat în ceea ce privește alocarea costurilor comune și plata serviciilor intra-grup, având în vedere că tranzacțiile dintre societățile grupului și, într-o măsură mai redusă, cele dintre societățile grupului și AS Oslo Sporveier se bazează pe principii și termeni comerciali normali.

9.2.4 Injecția de capital pentru activitățile comerciale

- (112) Potrivit autorităților norvegiene, aproximativ 430 300 NOK din injecția de capital din 2004 menită să acopere costurile privind pensiile legate de activitățile pur comerciale desfășurate în afara obligației de serviciu public (injecția de capital pentru activitățile comerciale)

nu constituie ajutor de stat, ci mai degrabă o investiție în condiții de piață în conformitate cu principiul investitorului privat în economia de piață („MEIP”). În contextul respectiv, autoritățile norvegiene subliniază că, contrar datelor factuale prezentate în decizia de inițiere⁽⁷²⁾, municipalitatea Oslo a devenit practic în 2002 unic proprietar al AS Oslo Sporveier, înainte de injecția de capital din 2004. În plus, autoritățile norvegiene au pus la dispoziția Autorității informații privind viabilitatea financiară a operațiunilor comerciale de transport cu autobuzul. Cu excepția unui deficit minor de 29 000 NOK în 1998, operațiunile respective au înregistrat profit încă din 1994. În conformitate cu documentul de strategie din 2003 pentru operațiunile comerciale de transport cu autobuzul, obiectivul pentru anul 2003 consta în generarea unui profit brut de 1,5 milioane NOK (înainte de costurile generale) și a unei cifre de afaceri de 14,1 milioane NOK. Din aceste considerente și prin trimitere la testul investitorului privat în economia de piață, prevăzut de Autoritate în decizia de inițiere⁽⁷³⁾, autoritățile norvegiene susțin că injecția de capital pentru activitățile comerciale a fost pe ansamblu mai profitabilă decât lichidarea societății și investirea aceleiași sume în altă parte, având în vedere costurile ridicate implicate de o astfel de lichidare, care ar fi depășit cu mult costul injecției de capital.

- (113) În observațiile acestora privind decizia de inițiere, autoritățile norvegiene au explicat, de asemenea, că atât angajații care efectuau activități de serviciu public, cât și cei care desfășurau activități comerciale erau angajați de aceeași entitate juridică, fiind membri ai aceluiași fond de pensii. De asemenea, în temeiul legislației norvegiene, în momentul acoperirii deficitului unui fond de pensii nu pot fi excluși anumiți membri ai fondului respectiv. Potrivit autorităților norvegiene, aceasta înseamnă că un investitor privat aflat în aceeași situație ar fi trebuit să pună în aplicare aceeași creștere de capital.
- (114) De asemenea, autoritățile norvegiene susțin că injecția de capital pentru activitățile comerciale nu constituie ajutor de stat deoarece nu depășește pragul de *minimis*.

9.2.5 Impozitarea Oslo Sporveier Group

- (115) Din observațiile prezentate de către autoritățile norvegiene reiese că normele privind contribuțiile în grup exclud existența oricărui ajutor de stat din cauza faptului că normele respective se aplică tuturor societăților care își au reședința pe teritoriul Norvegiei și care vizează să obțină o consolidare fiscală în cadrul grupului.

⁽⁷²⁾ Informațiile puse la dispoziția Autorității la momentul deciziei de inițiere indicau faptul că municipalitatea Oslo nu a devenit proprietar unic al AS Oslo Sporveier până în iulie 2006 (a se vedea decizia de inițiere de la nota de subsol nr. 27). În observațiile acestora privind decizia de inițiere, autoritățile norvegiene au clarificat faptul că municipalitatea Oslo a cumpărat în fapt acțiunile acționarilor minoritari în 2002.

⁽⁷³⁾ A se vedea punctele 103–108 din decizia de inițiere, în special punctul 105.

9.2.6 Ajutorul compatibil

- (116) Potrivit autorităților norvegiene, compensația acordată pentru executarea serviciului public respectiv nu a condus la o supracompensație, fiind, prin urmare, compatibilă în temeiul articolului 49 din Acordul privind SEE.

10. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

- (117) Autoritatea a primit observații din partea a două părți interesate, reclamantul (Konkurrenten.no AS) și Risdal Touring AS, o societate-soră a reclamantului.
- (118) Reclamantul face referire la o serie de documente prezentate Autorității și Curții AELS în care și-a explicat poziția cu privire la cazul de față. Reclamantul contestă decizia Autorității, (i) bazată aproape în totalitate pe informațiile furnizate de către autoritățile norvegiene în mod neoficial, (ii) separând măsurile identificate de către reclamant în două cazuri diferite, și (iii) respingând aparent accesul public al reclamantului la dosarul cazului. Reclamantul pune la îndoială disponibilitatea Autorității de a desfășura o investigație imparțială și exhaustivă.
- (119) Risdal Touring AS face parte din același grup corporativ ca și reclamantul, împărțind aceleași preocupări ca și acesta. În special, societatea își exprimă regretul cu privire la presupusa decizie a Autorității de a refuza accesul public la dosarul cazului, precum și la durata îndelungată a procedurilor. Societatea subliniază faptul că circumstanțele menționate anterior ridică semne de întrebare cu privire la capacitatea și disponibilitatea Autorității de a desfășura o investigație imparțială și exhaustivă.

II. EVALUARE

1. EXISTENȚA AJUTORULUI DE STAT

- (120) Articolul 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE prevede 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.”

- (121) În primul rând, Autoritatea evaluează dacă măsura de impozitare a profitului grupului implică un ajutor de stat.
- (122) În al doilea rând, Autoritatea evaluează natura ajutorului de stat constând în injecția de capital pentru activitățile comerciale. Astfel cum s-a explicat mai sus, aceasta face parte dintr-o măsură mai extinsă (injecția de capital din 2004 menită să remedieze subfinanțarea conturilor de pensii). Cu toate acestea, spre deosebire de restul injecției de capital din 2004, injecția de capital pentru

activitățile comerciale viza să acopere costurile serviciilor fără caracter public, și anume subfinanțarea conturilor de pensii ale angajaților filialei comerciale a AS Sporveisbussene. În scopul evaluării naturii ajutorului de stat constând în ambele părți ale injecției de capital din 2004, trebuie făcută o distincție între acestea, având în vedere diferitele temeuri juridice în baza cărora trebuie să aibă loc evaluarea. Prin urmare, în timp ce măsurile privind compensația pentru obligația de serviciu public sunt evaluate pe baza principiilor formulate de Curtea de Justiție a Uniunii Europene („Curtea de Justiție”) în hotărârea Altmark⁽⁷⁴⁾, evaluarea măsurilor care nu reprezintă o compensație pentru obligația de serviciu public nu se bazează pe principiile respective.

- (123) În al treilea rând, Autoritatea evaluează dacă compensația anuală și injecția de capital pentru serviciul public constituie ajutor de stat.

1.1 Impozitarea Oslo Sporveier Group

- (124) Reclamantul susține că poziția fiscală negativă a AS Oslo Sporveier a fost utilizată pentru reducerea sarcinii fiscale a AS Sporveisbussene. Autoritatea concluzionează că reclamantul face referire la normele fiscale privind contribuțiile dintre societățile care fac parte din același grup corporativ („contribuții în grup”).
- (125) Autoritatea observă că normele respective sunt aplicabile în cazul AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene, întrucât cea de-a doua societate este o filială deținută în totalitate de cea dintâi. Prin urmare, AS Oslo Sporveier sau orice filială a sa ar putea, în principiu, să compenseze profiturile impozabile prin distribuirea de contribuții în cadrul grupului.

- (126) Autoritatea evidențiază faptul că reclamantul pare a fi preocupat de aplicarea normelor norvegiene generale privind impozitarea corporațiilor. Autoritatea menționează că reclamantul nu a afirmat și nici nu a prezentat informații care să ateste faptul că normele fiscale relevante sunt redactate într-o manieră care ar putea conduce la acordarea unui ajutor de stat în favoarea anumitor societăți comerciale.

- (127) În conformitate cu jurisprudența consacrată, pentru a stabili dacă o măsură este selectivă, ar trebui să se analizeze dacă măsura respectivă conferă, în contextul unui sistem juridic specific, un avantaj anumitor întreprinderi în comparație cu alte întreprinderi care se află într-o situație juridică și factuală similară⁽⁷⁵⁾. Prin

⁽⁷⁴⁾ Cauza C-280/00 Altmark, Rec., 2003, p. I-7747.

⁽⁷⁵⁾ A se vedea, printre altele, cauza C-409/00 Spania/Comisia, Rec., 2003, p. I-1487, punctul 47; cauza C-88/03 Portugalia/Comisia, Rec., 2006, p. I-7115, punctul 54.

urmare, este posibil ca un sistem fiscal național specific să nu implice un ajutor de stat chiar dacă nu corespunde sistemului general de impozitare a corporațiilor dintr-un anumit stat care face parte din SEE.

- (128) În ceea ce privește contribuțiile în cauză, societățile din cadrul unui grup nu se află într-o situație juridică și factuală similară cu cea a societăților care nu fac parte dintr-un grup. În cazul în care o societate-mamă acordă o contribuție unei filiale, reducându-și, prin urmare, venitul impozabil, contribuția respectivă nu vizează să maximizeze profiturile pentru o parte în detrimentul celeilalte, ci doar să permită un tratament fiscal similar, cum este cel al unei societăți individuale care operează anumite activități comerciale, și să asigure neutralitatea fiscală între societățile organizate sub formă de grup și societatea individuală care operează anumite activități comerciale.
- (129) Astfel cum se subliniază în secțiunea 3.1 din orientările Autorității referitoare la aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în cazul măsurilor legate de impozitarea directă a activităților comerciale, normele privind ajutoarele de stat nu restricționează competența statelor AELS de a alege politica economică pe care o consideră a fi cea mai corespunzătoare, în special, de a impune sarcina fiscală în funcție de diferenții factori de producție.
- (130) Autoritatea este de acord cu autoritățile norvegiene asupra faptului că măsura este aplicabilă în mod efectiv pentru orice întreprindere care își are reședința pe teritoriul Norvegiei și care face obiectul impozitării venitului corporativ, inclusiv întreprinderile străine cu filiale pe teritoriul Norvegiei. Cerința privind capitalul statutar pentru înființarea unei societăți cu răspundere limitată, și anume 100 000 NOK pe parcursul perioadei de investigație, a permis unei societăți individuale să înființeze o a doua societate pe teritoriul Norvegiei și, prin urmare, un grup. În consecință, un grup ar fi putut fi format de o societate individuală fără a fi necesare resurse semnificative de capital. Sfera potențialilor beneficiari ai unei astfel de scheme este, prin urmare, destul de vastă, vizând să asigure un tratament fiscal similar indiferent de dimensiunea sau structura societății în cauză.
- (131) Având în vedere cele de mai sus, Autoritatea consideră că prin compensarea venitului impozabil prin acordarea unei contribuții în grup nu se conferă AS Sporveisbussene un avantaj economic în cazul în care aceasta ar fi obligată, pentru a putea beneficia de deducerea impozitelor, să acorde unei alte societăți din grup o contribuție egală cu reducerea fiscală de bază obținută în acest mod. Prin urmare, tratamentul fiscal respectiv nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE.

1.2 Injecția de capital pentru activitățile comerciale

1.2.1 De minimis

- (132) Conform celor menționate anterior, aproximativ 430 300 NOK din injecția de capital din 2004 par să aibă legătură cu subfinanțarea conturilor de pensii din departamentul de transport turistic cu autobuzul. Întrucât partea respectivă din capitalul injectat nu face trimitere la costul efectuării serviciului public, aceasta nu este analizată având drept teme hotărârea Altmark.
- (133) În plus, Regulamentul (CE) nr. 1998/2006 al Comisiei din 15 decembrie 2006 privind aplicarea articolelor 87 (în prezent articolul 107 din TFUE) și 88 (în prezent articolul 108 din TFUE) din tratat ajutoarelor *de minimis* nu este aplicabil în cazul de față⁽⁷⁶⁾. Valoarea de aproximativ 430 300 NOK făcea parte din valoarea totală de 111 760 000 NOK achitată pentru a acoperi costul efectuării serviciului public, făcând, prin urmare, parte integrantă din acesta. În consecință, aceasta nu poate fi considerată drept o măsură individuală care îndeplinește condițiile Regulamentului general *de minimis*⁽⁷⁷⁾.
- (134) De asemenea, întrucât regulamentul prevede în mod explicit la articolul 2 alineatul (2) că „În cazul în care valoarea totală a unui ajutor acordat în cadrul unei măsuri de ajutor depășește acest plafon (de 200 000 EUR sau de 100 000 EUR în sectorul transportului rutier), valoarea respectivă a ajutorului nu poate beneficia de dispozițiile prezentului regulament, nici în cazul unei părți din sumă care nu depășește plafonul. În acest caz, nu poate fi invocată aplicarea prezentului regulament pentru măsura de ajutor, nici la data acordării ajutorului, nici ulterior”⁽⁷⁸⁾.

1.2.2 Principiul investitorului privat în economia de piață

- (135) În conformitate cu jurisprudența consacrată, Autoritatea trebuie să stabilească dacă societatea beneficiară, AS Sporveisbussene, a primit un avantaj economic pe care

⁽⁷⁶⁾ JO L 379, 28.12.2006, p. 5, încorporat la punctul 1ea din anexa XV la Acordul privind SEE.

⁽⁷⁷⁾ A se vedea Decizia Comisiei din 21 septembrie 2005 privind punerea în aplicare a schemei de ajutor N 192/1997 de Italia în favoarea provinciei autonome Bolzano (JO L 383, 28.12.2006, p. 1, punctele 129-133); Decizia Comisiei din 27 iulie 2011 privind ajutorul de stat în favoarea finanțării testelor pentru depistarea formelor de encefalopatie spongiformă transmisibilă (EST) la bovine puse în aplicare de Belgia (JO L 274, 19.10.2011, p. 36), partea 6 din articolul 1, punctul 133.

⁽⁷⁸⁾ În acest sens, trebuie evidențiat faptul că Regulamentul general *de minimis* în vigoare la momentul injecției de capital era Regulamentul (CE) nr. 69/2001 al Comisiei din 12 ianuarie 2001 privind aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE ajutoarelor *de minimis*. Cu toate acestea, regulamentul respectiv nu se aplică sectorului transporturilor. Conform celor prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1998/2006 al Comisiei, „Prezentul regulament se aplică ajutoarelor acordate înainte de intrarea sa în vigoare întreprinderilor care își desfășoară activitatea în sectorul transporturilor [...]”.

- nu l-ar fi obținut în condiții de piață normale⁽⁷⁹⁾. Autoritatea trebuie să aplice astfel testul investitorului privat în economia de piață⁽⁸⁰⁾, care prevede în principiu că se acordă un ajutor de stat ori de câte ori statul pune la dispoziția unei întreprinderi fonduri care nu ar fi fost oferite, în mod normal, de un investitor privat care aplică criteriile comerciale obișnuite și fără a ține cont de considerente de natură socială, politică sau filantropică⁽⁸¹⁾.
- (136) Ar trebui reamintit faptul că planul inițial de amortizare a fost declanșat de o decizie a Autorității norvegiene de supraveghere financiară care obliga AS Oslo Sporveier să compenseze deficitul fondului său de pensii. Aceasta însemna că proprietarii AS Oslo Sporveier și AS Sporveibussene trebuiau fie să remedieze subfinanțarea activității lor comerciale, fie să riște ca societatea lor să devină insolventă.
- (137) Pentru a evalua dacă injecția de capital a fost efectuată în condiții care ar fi fost acceptate de către un investitor privat, Autoritatea evidențiază faptul că un investitor privat aflat într-o situație similară – și *anume*, având posibilitatea (a) de a injecta un capital nou în societate sau (b) de a lichida societatea și de a investi aceeași sumă în altă parte, ar alege strategia (a) numai dacă aceasta ar fi pe ansamblu mai profitabilă decât strategia (b). Aceasta înseamnă că alegerea soluției celei mai „ieftine” nu ar fi suficientă pentru a atinge punctul de referință al investitorului privat în economia de piață, aceasta fiind necesară pentru a demonstra o rată acceptabilă a viitorului profit pentru prețul „cele mai ieftine soluții”.
- (138) În decizia de inițiere a investigației oficiale⁽⁸²⁾, Autoritatea și-a exprimat îndoielile cu privire la aplicabilitatea testului investitorului privat în economia de piață din cauza lipsei informațiilor corespunzătoare, cum ar fi previziunile în materie de profitabilitate pe care le-ar fi făcut un investitor privat.
- (139) Ca răspuns la solicitarea în cauză, autoritățile norvegiene au explicat că în 2004, atunci când a avut loc injecția de capital, operațiunile de transport turistic cu autobuzul ale AS Sporveibussene erau încă profitabile (începând din anul 1994), singura excepție fiind anul 1998, care a adus o foarte mică pierdere de 29 000 NOK. Ulterior, rezultă în mod clar din documentul de strategie din 2003 pentru operațiunile de transport turistic cu autobuzul din perioada 2003-2006 că obiectivul consta în menținerea operațiunilor respective și în generarea, pentru anul 2003, a unei cifre de afaceri de 14,1 milioane NOK și a unui profit de 1,5 milioane NOK (înainte de costurile generale). Lichidarea AS Sporveibussene sau separarea operațiunilor de transport turistic cu autobuzul și lichidarea părții respective nu puteau fi considerate o alternativă rezonabilă pentru municipalitatea Oslo având în vedere costurile ridicate implicate, care ar fi depășit cu mult costul de acoperire a subfinanțării pensiilor alocate diviziei de transport turistic cu autobuzul. Având în vedere dimensiunea relativ redusă a sumei injectate, faptul că operațiunile de transport turistic cu autobuzul ale AS Sporveibussene erau în general profitabile, considerându-se că acestea vor rămâne profitabile la o rată aparent rezonabilă în anii următori și luându-se în considerare în mod corespunzător costurile mai ridicate implicate de o astfel de lichidare, un investitor privat ipotetic ar fi ales, de asemenea, alternativa injecției de capital.
- (140) Prin urmare, Autoritatea este de părere că injecția de capital de aproximativ 430 300 NOK trebuie considerată ca respectând MEIP. Autoritatea concluzionează că aceasta nu a conferit AS Sporveibussene un avantaj pe care nu l-ar fi primit în condiții de piață normale. În consecință, injecția de capital în cauză nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE.

1.3 Compensația anuală și injecția de capital pentru serviciul public

1.3.1 Introducere

- (141) În ceea ce privește plângerea conform căreia ar fi avut loc o subvenționare încrucișată între activitățile de serviciu public și activitățile comerciale ale AS Oslo Sporveier, AS Sporveibussene, Arctic Express AS și Sporveibussenes Turbiler AS, Autoritatea înțelege că acea

⁽⁷⁹⁾ Cauza C-39/94 SFEI/La Poste, Rec., 1996, p. I-3547, punctul 60.

⁽⁸⁰⁾ Principiul respectiv este explicat în partea VI din orientările Autorității referitoare la normele privind compensația pentru obligația de serviciu public, întreprinderile publice și ajutorul acordat întreprinderilor publice și la aplicarea dispozițiilor privind ajutorul de stat în cazul întreprinderilor publice din sectorul de producție.

⁽⁸¹⁾ Conform, de exemplu, Avizului avocatului general Jacobs, cauzele conexe C-278/92, C-279/92 și C-280/92 Spania/Comisia, Rec., 1994, p. I-4103, punctul 28. A se vedea, de asemenea, cauza 40/85 Belgia/Comisia (Boch), Rec. 1986, p. 2321, punctul 13; cauza C-301/87 Franța/Comisia (Boussac), Rec., 1990, p. I-307, punctele 39-40; cauza C-303/88 Italia/Comisia (Lanerossi), Rec., 1991, p. I-1433, punctul 24. De asemenea, a se vedea orientările Autorității referitoare la aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în sectorul public al radiodifuziunii, în care punctul 93 prevede că: „Organismele publice de radiodifuziune au obligația să respecte principiile de piață atunci când desfășoară activități comerciale și, atunci când acționează prin intermediul filialelor comerciale, relația dintre acestea și filialele comerciale trebuie să respecte principiul deplinei concurențe. Statele AELS vor veghea ca organismele publice de radiodifuziune să respecte principiul deplinei concurenței, să efectueze investiții comerciale în conformitate cu principiul investitorului privat în economia de piață și să nu adopte un comportament anticoncurențial față de concurenții lor, pe baza finanțării publice de care beneficiază”.

⁽⁸²⁾ Punctele 105-108.

compensație anuală pentru furnizarea serviciului regulat de transport local și injecția de capital pentru serviciul public au subvenționat activitățile comerciale desfășurate de Oslo Sporveier Group.

- (142) Este evident că subvenționarea încrucișată (în scopul controlului ajutoarelor de stat) poate avea loc numai dacă întreprinderea care efectuează subvenționarea încrucișată primește ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE. Prin urmare, în ceea ce privește această parte din plângere, Autoritatea trebuie în primul rând să evalueze dacă măsurile de finanțare, și anume (i) compensația anuală și (ii) injecția de capital pentru serviciul public, implică un ajutor de stat.

1.3.2 Prezența resurselor de stat

- (143) Pentru a constitui ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE, ajutorul trebuie acordat de către stat sau prin intermediul resurselor de stat.
- (144) Ca punct preliminar, atât autoritățile locale, cât și cele regionale sunt considerate echivalente statului⁽⁸³⁾. Prin urmare, municipalitatea Oslo este echivalentul statului în scopul normelor SEE privind ajutoarele de stat.
- (145) În cazul de față, este clar faptul că statul, prin intermediul municipalității Oslo, a finanțat AS Oslo Sporveier pentru executarea serviciului regulat de transport cu autobuzul până în 1997 prin intermediul compensației anuale. Pentru perioada 1997-2008, este cert că AS Oslo Sporveier a transferat compensația anuală către AS Sporveisbussene, în conformitate cu condițiile Acordului privind transportul, care pare în principiu a fi formalizat practica administrativă nescrisă, anterioară de calcul al compensației anuale⁽⁸⁴⁾.
- (146) În ceea ce privește injecția de capital pentru serviciul public în favoarea AS Sporveisbussene în vederea acoperirii subfinanțării fondului de pensii, este cert că statul, prin intermediul municipalității Oslo, a injectat un capital de 111 760 000 NOK în AS Sporveisbussene.

⁽⁸³⁾ Articolul 2 din Directiva 2006/111/CE a Comisiei privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice (JO L 318, 17.11.2006, p. 17), încorporată la punctul 1a din anexa XV la Acordul privind SEE.

⁽⁸⁴⁾ În ceea ce privește, în special, bonusul de calitate în valoare de 3,9 milioane NOK oferit de AS Oslo Sporveier în favoarea AS Sporveisbussene, Autoritatea înțelege că fondurile provin din resurse de stat sau că plata este imputabilă statului. Întrucât municipalitatea Oslo este implicată în toate chestiunile de importanță comercială legate de furnizarea de servicii regulate de transport cu autobuzul în regiunea Oslo, iar AS Oslo Sporveier este o societate de stat, Autoritatea concluzionează că tranzacția trebuie considerată a fi imputabilă statului și că aceasta reprezintă, prin urmare, resursă de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE.

- (147) Prin urmare, Autoritatea concluzionează că injecția de capital pentru serviciul public și compensația anuală au fost acordate de către stat și finanțate prin intermediul resurselor de stat.

1.3.3 Întreprindere

- (148) Numai avantajele care favorizează „întreprinderile” se califică drept ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE. O întreprindere este orice entitate care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul juridic și de modalitatea de finanțare a acesteia⁽⁸⁵⁾. De asemenea, orice activitate care constă în oferirea de bunuri și servicii pe o anumită piață este considerată drept o activitate economică⁽⁸⁶⁾.
- (149) Pe parcursul perioadei relevante (1994-2008), AS Oslo Sporveier și, ulterior, AS Sporveisbussene au oferit servicii regulate de transport cu autobuzul, precum și servicii de transport turistic cu autobuzul pe piața norvegiană. Din aceste motive, Autoritatea concluzionează că atât AS Oslo Sporveier, cât și AS Sporveisbussene, în perioada relevantă, constituiau întreprinderi.

1.3.4 Avantaj economic

- (150) Pentru a constitui ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE, măsura trebuie să confere un avantaj economic unei întreprinderi, de exemplu, prin scutirea acesteia de impozitele suportate de regulă din bugetul său.
- (151) Conform celor menționate anterior, compensația anuală acordată în favoarea AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene pentru executarea serviciilor de transport cu autobuzul în Oslo constituie, *prima facie*, compensație pentru costurile efectuării obligației de serviciu public. Compensația pentru obligația de serviciu public nu implică un avantaj economic în cazul în care sunt îndeplinite criteriile prevăzute în jurisprudența Altmark a Curții de Justiție⁽⁸⁷⁾.
- (152) De asemenea, în ceea ce privește injecția de capital pentru serviciul public, Autoritatea consideră că AS Sporveisbussene a primit injecția de capital pentru a acoperi subfinanțarea angajamentelor în materie de pensii acumulate înainte de 1997. Reiese că întreaga injecție de capital a fost utilizată în acest scop. De asemenea, trebuie remarcat faptul că, în timp ce anumite modificări ale poziției capitalului AS Sporveisbussene erau înregistrate în evidențele contabile, întreaga sumă a fost plătită direct de AS Oslo Sporveier în fondul de pensii, nefiind transferată în numerar către AS Sporveisbussene.

⁽⁸⁵⁾ Cauza E-5/07 Private Barneholders Landsforbund/Autoritatea AELS de Supraveghere, AELS Ct. Rep. 62, 2008, punctul 78.

⁽⁸⁶⁾ Cauza C-35/96 Comisia/Italia, Rec., 1998, p. I-3851, punctul 36.

⁽⁸⁷⁾ Cauza C-280/00 Altmark, Rec., 2003, p. I-7747. A se vedea, de asemenea, cauza T-289/03 BUPA, Rec., 2008, p. II-81.

- (153) Injecția de capital pentru serviciul public nu se referă la noile costuri, ci la costurile acumulate în trecut care nu au fost practic reflectate în evidențele contabile generale ale societății. Cu toate acestea, angajamentele respective erau deja prezente în momentul injecției de capital, care a fost efectuată pentru a compensa deficitul fondurilor de pensii. Prin urmare, injecția de capital pentru serviciul public poate fi considerată ca făcând parte din costul pe care municipalitatea Oslo a trebuit să îl suporte pentru ca AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene (prin intermediul AS Oslo Sporveier) să furnizeze serviciul public. În loc să injecteze capitalul respectiv, municipalitatea Oslo ar fi putut să plătească o compensație anuală mai ridicată pentru obligația de serviciu public. Prin urmare, injecția de capital pentru serviciul public a făcut parte integrantă din compensația pentru obligația de serviciu public acordată în favoarea AS Sporveisbussene, astfel cum s-a întâmplat încă de la mijlocul anilor 1990 până la momentul injecției de capital (și astfel cum urma să se întâmple în cazul în care ar fi fost adoptat planul de amortizare până în 2020).
- (154) În hotărârea Altmark, Curtea de Justiție a stabilit că, atunci când sunt îndeplinite patru criterii cumulative, compensația pentru obligația de serviciu public nu constituie ajutor de stat.
- În primul rând, întreprinderii beneficiare trebuie să i se fi încredințat în mod efectiv exercitarea de obligații de serviciu public, iar aceste obligații trebuie să fie definite clar.
 - În al doilea rând, parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, într-o manieră obiectivă și transparentă.
 - În al treilea rând, compensația nu trebuie să depășească suma necesară acoperirii totale sau parțiale a costurilor ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, luându-se în considerare veniturile aferente și un profit rezonabil.
 - În cele din urmă, atunci când întreprinderea însărcinată cu executarea obligațiilor de serviciu public într-un caz concret nu a fost aleasă în conformitate cu procedura privind achizițiile publice care ar permite selectarea ofertantului capabil să presteze serviciile la cel mai scăzut cost pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată în mod corespunzător, le-ar fi înregistrat pentru a executa aceste obligații ⁽⁸⁸⁾.
- (155) Autoritatea va examina în primul rând cel de-al patrulea criteriu, și anume dacă compensația s-a bazat pe o licitație sau pe costurile unei întreprinderi eficiente și bine gestionate.
- (156) Încă dinainte de anul 1994, municipalitatea Oslo a acordat AS Oslo Sporveier o compensație anuală pentru executarea serviciilor regulate de transport cu autobuzul, care din 1997 a fost transferată către AS Sporveisbussene. Cu toate acestea, în ceea ce privește rutele operate în temeiul concesiunii zonale, AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene nu au fost selectate în cadrul unei proceduri de achiziții publice. Prin urmare, compensația primită de AS Oslo Sporveier din partea municipalității Oslo și compensația transferată ulterior de la AS Oslo Sporveier către AS Sporveisbussene nu se bazează pe prețurile rezultate în urma licitațiilor publice.
- (157) De asemenea, autoritățile norvegiene nu au furnizat Autorității suficiente informații detaliate care să permită o verificare care să ateste dacă costurile suportate de AS Oslo Sporveier sau AS Sporveisbussene corespundeau costurilor unei întreprinderi obișnuite, bine gestionate și echipate în mod corespunzător, și nici nu au indicat, conform celor menționate anterior, dacă a fost îndeplinit criteriul respectiv. Raportul Asplan Viak, pus la dispoziție de către autoritățile norvegiene, acoperă doar compensația acordată pentru doi ani de operațiuni (1999 și 2002) din perioada relevantă de 15 ani pe parcursul căreia a fost acordată compensația în favoarea societăților respective (1994–2008). Autoritatea consideră că cea de-a doua alternativă a celui de-al patrulea criteriu Altmark prevede că trebuie să se demonstreze dacă compensația în cauză a fost stabilită pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată în mod corespunzător le-ar fi înregistrat pe parcursul întregii perioade menționate. Chiar dacă raportul Asplan Viak ar putea fi luat în considerare pentru a demonstra că AS Sporveisbussene a îndeplinit timp de doi ani cerința respectivă, mai rămâne o perioadă de treisprezece ani care nu a fost justificată. Prin urmare, Autoritatea consideră că cel de-al patrulea criteriu Altmark nu a fost îndeplinit.
- (158) Pe baza celor de mai sus, Autoritatea consideră că serviciile regulate de transport cu autobuzul efectuate în temeiul concesiunii zonale în Oslo nu au fost executate, atât în cazul AS Oslo Sporveier, cât și al AS Sporveisbussene, în conformitate cu cel de-al patrulea criteriu al hotărârii Altmark. În consecință, întrucât criteriile Altmark trebuie satisfăcute cumulativ astfel încât compensația pentru obligația de serviciu public să nu constituie ajutor de stat ⁽⁸⁹⁾, Autoritatea concluzionează că această compensație anuală, inclusiv injecția de capital pentru serviciul public, oferă un avantaj economic pentru AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene.

⁽⁸⁸⁾ Cauza C-280/00 Altmark, Rec., 2003, p. I-7747, punctele 89–93.

⁽⁸⁹⁾ Cauza C-280/00 Altmark, Rec., 2003, p. I-7747, punctele 94–95.

1.3.5 Favorizarea anumitor întreprinderi sau a producției de anumite bunuri

- (159) Pentru a constitui ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE, măsura de ajutor trebuie să fie selectivă prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producției de anumite bunuri.
- (160) Curtea de Justiție a afirmat că, pentru a putea stabili dacă o măsură este sau nu selectivă, întrebarea este dacă întreprinderea (întreprinderile) în cauză se află într-o situație juridică și factuală similară cu cea a altor întreprinderi în lumina obiectivului urmărit de măsura în cauză ⁽⁹⁰⁾.
- (161) În cazul de față, compensația anuală și injecția de capital pentru serviciul public au favorizat AS Oslo Sporveier și/sau AS Sporveisbussene prin excluderea altor operatori de transport cu autobuzul. Acești alți operatori de transport cu autobuzul operau servicii regulate de transport cu autobuzul pe teritoriul Norvegiei sau în altă parte a SEE, aflându-se, prin urmare, într-o situație juridică și factuală similară cu cea a AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene. Din aceste motive, Autoritatea concluzionează că cele două măsuri sunt selective.

1.3.6 Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor dintre părțile contractante

- (162) Pentru a constitui ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE, măsura de ajutor trebuie să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și să afecteze schimburile dintre părțile contractante. În conformitate cu jurisprudența Curții AELS, Autoritatea este obligată să examineze dacă un astfel de ajutor poate să afecteze schimburile comerciale și să denatureze concurența ⁽⁹¹⁾.
- (163) Încă dinainte de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE în Norvegia, anumite întreprinderi au furnizat servicii regulate de transport cu autobuzul în Oslo. Prin urmare, Autoritatea concluzionează că injecția de capital pentru serviciul public și compensația anuală puteau să denatureze concurența încă de la momentul respectiv ⁽⁹²⁾.
- (164) În ceea ce privește efectul asupra schimburilor comerciale și faptul că situația de față vizează o piață locală pentru transportul cu autobuzul în Oslo, Autoritatea reamintește că, în hotărârea Altmark, care viza, de asemenea, serviciile de transport regional cu autobuzul, Curtea de Justiție a concluzionat că:

„o subvenție publică acordată unei întreprinderi care nu furnizează decât servicii de transport local sau regional și care nu furnizează servicii de transport în afara statului său de origine poate, cu toate acestea, să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre ... Cea de-a doua condiție pentru aplicarea articolului 92 alineatul (1) din tratat, și anume că ajutorul trebuie să fie capabil să afecteze schimburile dintre statele membre nu depinde, prin urmare, de caracterul local sau regional al serviciilor de transport furnizate sau de dimensiunea domeniului de activitate în cauză.” ⁽⁹³⁾

- (165) Aceasta înseamnă că, deși este vizată, astfel cum se întâmplă în cazul de față, numai piața de transport local cu autobuzul (Oslo), finanțarea publică pusă la dispoziția unui singur operator pe o astfel de piață locală poate afecta schimburile comerciale dintre părțile contractante ⁽⁹⁴⁾. În consecință, Autoritatea consideră că compensația anuală și injecția de capital pentru serviciul public puteau afecta schimburile comerciale dintre părțile contractante.

1.3.7 Concluzie privind compensația anuală și injecția de capital pentru serviciul public

- (166) Pe baza evaluării de mai sus, Autoritatea concluzionează că această compensație anuală acordată în favoarea AS Oslo Sporveier și (ulterior) AS Sporveisbussene, precum și injecția de capital pentru serviciul public menită să acopere subfinanțarea fondului de pensii constituie ajutor de stat în sensul articolului 61 din Acordul privind SEE.

2. CLASIFICAREA MĂSURILOR PRIVIND AJUTOARELE DE STAT DREPT AJUTOR EXISTENT SAU AJUTOR NOU – COMPENSAȚIA ANUALĂ ȘI INJEȚIA DE CAPITAL PENTRU SERVICIUL PUBLIC

2.1 Introducere – Hotărârea Curții AELS în cauza E-14/10

- (167) Articolul 1 litera (b) punctul (i) din partea II a Protocolului 3 prevede că „ajutor existent” înseamnă:

„orice ajutor care a existat înainte de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE în aceste state AELS, respectiv schemele de ajutor și ajutoarele individuale puse în aplicare anterior și care se aplică și ulterior intrării în vigoare a Acordului privind SEE.”

- (168) Conform celor descrise în detaliu mai sus, Autoritatea constată că AS Oslo Sporveier a fost compensată, la momentul intrării în vigoare a Acordului privind SEE în Norvegia (1 ianuarie 1994), pentru executarea serviciilor regulate de transport cu autobuzul în Oslo în

⁽⁹⁰⁾ Cauza C-143/99 *Adria-Wien Pipeline/Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, Rec., 2001, p. I-8365, punctul 41.

⁽⁹¹⁾ Cauzele conexe E-5/04, E-6/04 și E-7/04, *Fesil și Finnford și alții/Autoritatea AELS de Supraveghere*, Rec., 2005, raportul nr. 117 al Curții AELS, punctul 93.

⁽⁹²⁾ Mai mult, Curtea de Justiție a observat, în hotărârea *Altmark*, că încă din 1995 anumite state membre ale UE au deschis în mod voluntar anumite piețe de transport urban, suburban sau regional la concurența din partea întreprinderilor înființate pe teritoriul altor state membre ale UE. Prin urmare, riscul la adresa schimburilor comerciale dintre statele membre nu fost unul ipotetic, ci real, întrucât piața a fost deschisă concurenței (punctele 69 și 79).

⁽⁹³⁾ Punctele 77 și 82 din hotărârea *Altmark*.

⁽⁹⁴⁾ A se vedea, de asemenea, cauzele 102/87 *Franța/Comisia*, Rec., 1988, p. 4067, punctul 19; cauza C-305/89 *Italia/Comisia*, Rec., 1991, p. I-1603, punctul 26.

conformitate cu dispozițiile legislației privind transportul și cu practica administrativă consacrată (înainte de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE).

- (169) În hotărârea sa în cauza E-14/10, care anulează Decizia nr. 254/10/COL a Autorității, Curtea AELS a declarat următoarele:

„Dacă ajutorul acordat [...] constituie sau nu «ajutor existent» [...] depinde de interpretarea dispozițiilor Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție [...]

[...]pentru a se califica drept «ajutor existent» în temeiul normelor SEE privind ajutoarele de stat, acesta trebuie să facă parte dintr-o schemă de ajutor pusă în aplicare înainte de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE.”⁽⁹⁵⁾

2.2 Definiția schemei de ajutor

- (170) Articolul 1 litera (d) din partea II a Protocolului 3 prevede că „schemă de ajutor”:

„înseamnă orice act în baza căruia, fără a fi necesare măsuri suplimentare de punere în aplicare, pot fi acordate alocări individuale de ajutor întreprinderilor definite în mod general și abstract, precum și orice act în baza căruia ajutorul, care nu este legat de un anumit proiect, poate fi acordat uneia sau mai multor întreprinderi pentru o perioadă de timp nedeterminată și/sau într-un quantum nedeterminat;”

- (171) Articolul 1 litera (e) din partea II a Protocolului 3 prevede că „ajutor individual”:

„înseamnă orice ajutor de stat care nu este acordat în baza unei scheme de ajutor de stat sau este acordat în baza unei scheme, dar trebuie notificat în mod individual;”

- (172) Această distincție este în special importantă în contextul ajutorului existent, întrucât Protocolul 3 conferă Autorității competența de a păstra sub supraveghere constantă sistemele de ajutor existente⁽⁹⁶⁾. În mod similar, secțiunea V din partea II a Protocolului 3 se aplică numai schemelor de ajutor existente⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁵⁾ Punctele 50 și 53.

⁽⁹⁶⁾ Conform articolului 1.1 din partea I a Protocolului 3.

⁽⁹⁷⁾ În viziunea Autorității, termenii „scheme de ajutor” și „sisteme de ajutor” trebuie considerate sinonime. Conform Sinnaeve/Slot, noul Regulament de procedură privind ajutoarele de stat, Revizuirea dreptului pieței comune nr. 36/1999, p. 1153, nota de subsol nr. 28.

- (173) Autoritatea menționează că definiția respectivă a fost încorporată în Acordul privind SEE în 2001 odată cu inserția părții II a Protocolului 3. Înainte de 2001, când Protocolul 3 a fost aliniat la Regulamentul de procedură⁽⁹⁸⁾, nu exista o definiție exactă similară în dreptul SEE care să stabilească ce anume înseamnă o schemă de ajutor. Mai mult, potrivit Autorității, trebuie avut în vedere raționamentul din spatele conceptului de ajutor existent – în principiu, cel de a oferi statelor care fac parte din SEE și beneficiarilor ajutorului de stat un anumit nivel de securitate juridică referitor la acordurile anterioare intrării în vigoare a controlului privind ajutoarele de stat în sistemele lor juridice, oferind în același timp Autorității posibilitatea de a alinia sistemele respective la dreptul SEE.

- (174) De asemenea, Autoritatea constată că jurisprudența instanțelor europene nu oferă orientări detaliate cu privire la interpretarea definiției respective. Prin urmare, Autoritatea și-a revizuit propria practică judiciară și pe cea a Comisiei Europene, concluzionând că „schemele de ajutor” existente erau menite să încorporeze dreptul cutumiar nestatutar⁽⁹⁹⁾ și practica administrativă referitoare la aplicarea dreptului statutar⁽¹⁰⁰⁾ și nestatutar⁽¹⁰¹⁾. Într-un caz, Comisia Europeană a concluzionat

⁽⁹⁸⁾ Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 83, 27.3.1999, p.1).

⁽⁹⁹⁾ A se vedea capitolul II.2.3.1, pagina 23 din Decizia nr. 405/08/COL a Autorității privind sistemul HFF (JO L 79, 25.3.2010, p. 40 și Suplimentul SEE nr. 14, 25.3.2010, p. 20): „Garanția de stat acordată tuturor instituțiilor de stat pentru toate obligațiile acestora rezultă din normele nescrise ale dreptului public islandez care datează de dinaintea intrării în vigoare a Acordului privind SEE. Garanția este aplicabilă tuturor instituțiilor de stat, indiferent de momentul înființării acestora, de activitățile acestora sau de modificările aduse acestor activități. Această posibilă măsură de ajutor trebuie considerată ca o schemă care se încadrează la definiția de la articolul 1 litera (d) din partea II a Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție. Presupunând din nou că este vorba de un ajutor, schema trebuie, de la bun început, să fie considerată ca ajutor existent, deoarece a existat anterior intrării în vigoare a Acordului privind SEE, în conformitate cu articolul 1 litera (b) din partea II a Protocolului 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție.”

⁽¹⁰⁰⁾ A se vedea Decizia Comisiei în cazul E-45/2000 (Țările de Jos) Scutirea fiscală în favoarea Schiphol Group (JO C 37, 11.2.2004, p. 13).

⁽¹⁰¹⁾ Capitolul II.2, pagina 8 din Decizia nr. 491/09/COL a Autorității în cazul grupului Norsk Film (JO C 174, 1.7.2010, p. 3): „plățile anuale efectuate de statul norvegian încă din anii 1970 în favoarea Norsk FilmStudio AS/Filmparken AS pentru producția de filme de lung metraj și pentru menținerea unei infrastructuri necesare pentru producția de astfel de filme se bazează pe sistemul de ajutor existent. Autoritatea consideră că, în acest caz în care se efectuau plăți periodice pe parcursul unei perioade de timp îndelungate, practica indică faptul că ajutorul de stat reprezenta un element esențial al finanțării societății. Autoritatea consideră, din aceste motive, că subvențiile anuale erau acordate în baza sistemului de ajutor existent în sensul articolului 62 din Acordul privind SEE.” În cazul respectiv, Autoritatea a inițiat procedura oficială de investigare privind plata a 36 milioane NOK pe lângă plățile periodice și măsura fiscală presupus preferențială. În temeiul Deciziei nr. 204/11/COL (JO L 287, 18.10.2012, p. 14 și suplimentul SEE nr. 58, 18.10.2012, p. 1), Autoritatea a închis procedura justificând că suma de 36 milioane NOK a fost plătită în baza schemei de ajutor existente și că măsura fiscală nu constituia ajutor de stat.

că o schema de ajutor referitoare la *Anstaltslast* și *Gewährträgerhaftung* se baza pe combinarea unui principiu juridic vechi nescris, cu practică larg răspândită pe teritoriul Germaniei ⁽¹⁰²⁾.

2.3 Măsurile investigate

- (175) Autoritatea reamintește că legislația norvegiană privind transportul stabilește în principiu următorii parametri-cheie relevanți pentru măsurile de ajutor la îndemână: (i) un sistem de cofinanțare a serviciilor regulate de transport cu autobuzul (de la nivel național și districtual), (ii) districtele sunt responsabile de administrarea serviciilor regulate de transport cu autobuzul, a concesiunilor de control, a rutelor, a orarelor și a prețurilor билетelor, și (iii) un sistem detaliat de concesiuni.
- (176) Mai mult, potrivit autorităților norvegiene, articolul 22 din CTA prevede că municipalitatea Oslo este obligată să compenseze operatorii pentru furnizarea serviciului de transport pe rute neprofitabile în cazul în care venitul obținut din vânzarea билетelor nu acoperă costul executării serviciului. Articolul 22 din CTA permite acordarea de compensații pentru acoperirea costului serviciului public minus venitul obținut din vânzarea билетelor.
- (177) Înainte de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE, municipalitatea Oslo a ales să furnizeze servicii regulate de transport cu autobuzul în temeiul dispozițiilor relevante din CTA și CTR, compensând rutele neprofitabile în conformitate cu practica administrativă descrisă mai sus. Practica respectivă a continuat fără întreruperi până în momentul expirării ultimei concesiuni acordate în mod direct, la 30 martie 2008.
- (178) Pentru a concluziona cu privire la existența unei scheme de ajutor, este necesar să se examineze dacă cadrul juridic pentru finanțarea serviciilor regulate de transport cu autobuzul în Oslo poate fi considerat drept „orice act în baza căruia, fără a fi necesare măsuri suplimentare de punere în aplicare, pot fi acordate alocări individuale de ajutor întreprinderilor definite în mod general și abstract” ⁽¹⁰³⁾. Definiția în cauză include trei criterii: (i) un act în baza căruia poate fi acordat un ajutor de stat, (ii) actul nu solicită măsuri suplimentare de punere în aplicare, și (iii) actul definește potențialii beneficiari ai ajutorului de stat în mod general și abstract.

⁽¹⁰²⁾ A se vedea Decizia Comisiei în cazul E-10/2000 (Germania) Garanțiile de stat pentru băncile publice din Germania (JO C 150, 22.6. 2002, p. 6).

⁽¹⁰³⁾ Articolul 1 litera (d) din partea II a Protocolului 3.

- (179) În ceea ce privește primul criteriu, Autoritatea constată că CTA și CTR sunt acte în baza cărora municipalitatea Oslo a acordat compensația respectivă.

- (180) În ceea ce privește cel de-al doilea criteriu, se menționează că administrarea oricărei scheme de ajutor necesită un anumit proces decizional care să permită alocări individuale de ajutor fără adoptarea unor măsuri suplimentare de punere în aplicare.

- (181) O simplă „aplicare tehnică”, indicată mai sus, a dispozițiilor privind schema de ajutor nu ar constitui, prin urmare, o măsură de punere în aplicare ⁽¹⁰⁴⁾. Mai mult, simplul fapt că o decizie de acordare a ajutorului în baza schemei de ajutor are implicații pentru bugetul autorității care administrează schema respectivă nu poate, în opinia Autorității, să însemne că astfel de decizii trebuie considerate drept măsuri de punere în aplicare ⁽¹⁰⁵⁾.

- (182) În mod similar, având în vedere actele de atribuire, cum ar fi atribuirea unei concesiuni, ajutorul este destinat, la fel ca oricare altă atribuire, unei anumite întreprinderi și, prin definiție, nu poate face referire la un grup de întreprinderi „definite în mod general și abstract” (în raport cu cel de-al treilea criteriu).

- (183) Autoritatea consideră că „măsurile de punere în aplicare” ar trebui înțelese ca implicând un anumit grad de apreciere care ar influența într-o măsură semnificativă suma, caracteristicile sau condițiile în baza cărora se acordă ajutorul de stat. În special, ar rezulta că fiecare schemă de ajutor determină scopul în care poate fi acordat ajutorul de stat. Prin urmare, în cazul în care un organism public este autorizat, de exemplu, să utilizeze diferite instrumente pentru promovarea economiei locale și să opereze diferite injecții de capital, aceasta implică utilizarea unei marje de

⁽¹⁰⁴⁾ A se vedea Decizia Comisiei în cazul E 4/2007 (Franța) Charges aéroportuaires, punctul 56 (JO C 83, 7.4.2009, p. 16).

⁽¹⁰⁵⁾ A se vedea, în acest scop, hotărârea Curții AELS în cauza E-14/10 Konkurrenten, punctele 74-75, în care Curtea AELS prevede că: „În cazul de față, municipalitatea din Oslo era autorizată, în temeiul dispozițiilor legii privind transportul din 1976 și al regulamentelor de punere în aplicare, să ofere sprijin financiar cu scopul de a permite operarea serviciilor regulate de transport cu autobuzul pe rute neprofitabile. Faptul că nivelul compensației a fost «negociat» nu implică, ca atare, că plățile nu acopereau pierderile reale suportate pentru executarea serviciilor respective, nefiind de se acoperite de schema de ajutor. Curtea consideră că, în măsura în care plățile compensatorii au fost într-adevăr utilizate pentru finanțarea serviciilor regulate de transport cu autobuzul pe rute neprofitabile, este posibil ca părătul să fi clasificat în mod corect plățile respective drept ajutor existent. Argumentul conform căruia ajutorul de stat trebuie considerat drept ajutor nou deoarece a fost acordat pe o bază anuală și discreționară în cadrul bugetului municipal trebuie [...] respins.”

- apreciere semnificative în ceea ce privește suma, caracteristicile sau condițiile în baza cărora se acordă ajutorul de stat, neconstituind, prin urmare, o schemă de ajutor ⁽¹⁰⁶⁾.
- (184) În cazul de față, este clar că nu trebuie adoptate măsuri legislative suplimentare pentru plățile compensatorii acordate AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene. Prin urmare, Autoritatea consideră că CTA și CTR au limitat marja de apreciere a municipalității Oslo, practica administrativă a acesteia părând a fi în conformitate cu actele respective.
- (185) Mai mult, compensația nu se baza pe alocările bugetare discreționare. După ce a ales să mențină serviciul public, municipalitatea Oslo nu mai era liberă să decidă dacă poate acoperi sau nu pierderea AS Oslo Sporveier și a AS Sporveisbussene, astfel cum fusese obligată până în anul 2008. De asemenea, este evident că această compensație a fost și putea fi acordată numai în vederea finanțării serviciilor regulate de transport local cu autobuzul în Oslo. În temeiul dispozițiilor descrise mai sus, municipalitatea nu ar fi putut să acorde ajutor în alte scopuri.
- (186) Statul și Ministerul Transporturilor răspund de coordonarea și dezvoltarea serviciilor de transport public pe teritoriul Norvegiei, exercitându-și responsabilitatea respectivă într-o manieră care restricționează competențele districtelor. Conform celor menționate anterior, valoarea compensației acordate este limitată de orientările naționale prevăzute de CTR, practica administrativă referitoare la metoda de calcul rămânând neschimbată de la începutul anilor 1980.
- (187) În ceea ce privește *cel de-al treilea* criteriu, sistemul de compensare din Oslo se aplică tuturor concesionarilor cărora li se încredințează executarea serviciilor de transport cu autobuzul pe rute neprofitabile.
- (188) Având în vedere cele de mai sus, Autoritatea concluzionează că în Oslo exista o schemă de ajutor. Dispozițiile privind schema de ajutor respectivă erau reprezentate de CTA, CTR și de practica administrativă relevantă din Oslo.

2.4 Definiția ajutorului existent

- (189) Articolul 1 litera (b) punctul (i) din partea II a Protocolului 3 prevede că ajutorul existent include orice ajutor care a existat înainte de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE în statele AELS, respectiv schemele de ajutor și ajutoarele individuale puse în aplicare anterior și care se aplică și ulterior intrării în vigoare a Acordului privind SEE.

(190) Conform celor descrise anterior, dispozițiile privind schema de ajutor au fost puse în aplicare încă dinainte de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE în Norvegia la 1 ianuarie 1994. Întrucât reiese că piața serviciilor de transport local cu autobuzul a fost deja expusă la o anumită concurență la momentul respectiv, Autoritatea consideră că măsura constituie o schemă de ajutor care a existat înainte de ianuarie 1994 și care s-a aplicat ulterior.

(191) De asemenea, articolul 1 litera (c) din partea II a Protocolului 3 prevede că „ajutor nou” înseamnă:

„orice ajutor, respectiv orice schemă de ajutor și orice ajutor individual care nu este ajutor existent, inclusiv modificările ajutoarelor existente;”

(192) În cauza Namur, Curtea de Justiție a afirmat că:

„[...]în cazul în care ajutorul este oferit conform unor dispoziții legale anterioare, care au rămas nemodificate, apariția unui ajutor nou sau modificarea ajutorului existent nu pot fi evaluate în funcție de intensitatea ajutorului sau, în special, de valoarea acestuia în termeni financiari la orice moment din viața întreprinderii. Dacă un ajutor poate fi clasificat drept nou sau existent sau ca o modificare a unui ajutor existent, acest lucru trebuie determinat prin trimitere la dispozițiile care reglementează aceste aspecte.” ⁽¹⁰⁷⁾

(193) Mai mult, după cum a indicat avocatul general Trabucchi în avizul său în cauza Van der Hulst, modificările sunt semnificative în cazul în care au fost modificate principalele elemente ale sistemului, cum ar fi natura avantajului, scopul urmărit prin măsura în cauză, temeiul juridic, beneficiarii sau sursa de finanțare ⁽¹⁰⁸⁾.

(194) Conform celor prevăzute în descrierea factuală a cazului de mai sus, există o serie de evenimente despre care s-ar putea considera că modifică schema de ajutor și o transformă într-un ajutor nou. Evenimentele respective sunt analizate în cele ce urmează.

2.4.1 Reorganizarea internă din 1997

(195) În 1997, o reorganizare internă a determinat entitatea nou-înființată AS Sporveisbussene să preia responsabilitatea efectuării serviciilor regulate de transport cu autobuzul furnizate anterior de AS Oslo Sporveier.

(196) Modificările pur formale sau administrative ale unei scheme de ajutor nu conduc la reclasificarea ajutorului existent drept ajutor nou ⁽¹⁰⁹⁾. Se pune problema dacă reorganizarea respectivă a adus sau nu cu sine modificarea schemei de ajutor existente care implica un ajutor nou.

⁽¹⁰⁷⁾ Cauza C-44/93 Namur-Les Assurances du Crédit, Rec., 1994, p. I-3829, punctul 28.

⁽¹⁰⁸⁾ Avizul avocatului general Trabucchi în cauza 51/74 Van der Hulst, Rec., 1975, p. 79.

⁽¹⁰⁹⁾ A se vedea articolul 4 alineatul (1) din versiunea consolidată a Deciziei nr. 195/04/COL a Autorității din 14 iulie 2004 privind dispozițiile de punere în aplicare prevăzute la articolul 27 din partea II a Protocolului 3 (disponibilă la următoarea adresă: <http://www.efasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>). A se vedea, de asemenea, avizul avocatului general Lenz în cauza Namur.

⁽¹⁰⁶⁾ Conform cazului SA.21654 (ex NN-69/2007 și C-6/2008) Proprietatea comercială publică Åland Industrihus (JO L 125, 12.5.2012, p. 33), în special punctele 107-109.

(197) Autoritățile norvegiene au explicat că, în principiu, transferul responsabilității privind furnizarea serviciului din partea AS Oslo Sporveier către AS Sporveibussene a fost o modificare de natură formală. Prin înființarea AS Sporveibussene, AS Oslo Sporveier a creat o filială pentru furnizarea serviciilor de transport public cu autobuzul pe care le opera în mod formal pe cont propriu. AS Oslo Sporveier, în calitate de societate-mamă, a rămas totuși principalul beneficiar al compensației și titularul concesiunii, făcând doar obiectul unei reorganizări interne prin care AS Sporveibussene a devenit responsabilă cu furnizarea serviciilor în conformitate cu concesiunea respectivă. Din aceste motive, AS Sporveibussene a primit compensația din partea societății-mamă. În temeiul Acordului privind transportul, încheiat în 1997, practica administrativă referitoare la finanțarea serviciului de transport a rămas în principiu neschimbată. În plus, reorganizarea nu a implicat modificări ale CTA sau ale CTR.

(198) Într-un caz privind transferul împrumuturilor garantate între societăți, Comisia a declarat că:

„garanțiile legate de împrumuturile efectuate înainte de 1 mai 2004 (data la care Ungaria a aderat la Uniunea Europeană) au fost acordate înainte de aderare, fiind notificate Comisiei în conformitate cu anexa IV.3 la Tratatul de aderare. Deși au fost transferate către o nouă întreprindere, Comisia consideră că aceasta a fost o decizie pur administrativă deoarece împrumuturile existente acoperite de garanțiile deja aprobate au fost transferate către o nouă întreprindere. Transferul a fost consecința unei simple reorganizări a MÁV Zrt. fără a fi modificate activitățile implicate sau conținutul măsurilor de ajutor. Prin urmare, Comisia concluzionează că, în pofida transferului, garanțiile sunt considerate în continuare drept ajutor existent.”⁽¹¹⁰⁾

(199) Pe baza celor de mai sus, Autoritatea consideră că reorganizarea din 1997 nu poate să fi implicat o modificare semnificativă a schemei de ajutor. În consecință, în opinia Autorității, schema a rămas în urma reorganizării o schemă de ajutor existent.

2.4.2 Reînnoirea concesiunii

(200) Conform celor menționate anterior, rezultă din dispozițiile juridice privind schema de ajutor că furnizorul de servicii regulate de transport cu autobuzul are nevoie atât de o concesiune generală, cât și de una specială. Mai mult, articolul 27 din CTA prevede că pot fi acordate concesiuni speciale pentru o perioadă de 10 ani. Mai mult, pe baza celor de mai sus, dispozițiile relevante ale CTA și CTR nu au fost modificate în mod substanțial în comparație cu legea privind transportul și, ulterior, în

comparație cu regulamentele aplicabile. Prin urmare, dispozițiile statutare care guvernează schema de ajutor nu au fost modificate substanțial în ceea ce privește concesiunile ulterior intrării în vigoare a Acordului privind SEE.

(201) Concesiunile individuale care au fost acordate în conformitate cu dispozițiile statutare menționate mai sus constituie acte de atribuire în temeiul schemei de ajutor existente. Atribuirile determină în principiu ruta (rutele) asupra căreia (căror) concesionarul are drepturi și obligația de a furniza serviciul regulat în schimbul compensației pentru obligația de serviciu public. Prin urmare, atribuirile nu fac parte din dispozițiile privind schema de ajutor și nu s-ar fi considerat că schema privind ajutorul existent vizând compensația pentru obligația de serviciu public era modificată de atribuirea unei noi concesiuni. Dimpotrivă, astfel de concesiuni pun pur și simplu în aplicare dispozițiile unui act juridic, respectiv CTA și CTR, pe baza căruia au fost acordate.

(202) Într-un caz referitor la plățile compensatorii acordate organismului public de radiodifuziune RTP din Portugalia, Comisia a afirmat că:

„De asemenea, încheierea de noi acorduri de concesiune nu modifică calificarea regimului anual de finanțare drept ajutor existent având în vedere că acestea nu fac decât să pună în aplicare dispozițiile privind finanțarea RTP conform celor prevăzute anterior, inclusiv modificările de natură tehnică.”⁽¹¹¹⁾

(203) În afară de prelungirea temporală, nu au fost operate modificări concesiunii reînnoite de la 1 ianuarie 2000 cu privire la misiunea de serviciu public sau la remunerarea acesteia. AS Sporveibussene a continuat pur și simplu să efectueze serviciul public în aceleași condiții în numele AS Oslo Sporveier, în baza concesiunii respective, care constituie un simplu act administrativ care a pus în aplicare dispozițiile CTA privind operarea și finanțarea serviciilor regulate de transport public și care nu implica modificări ale modului de executare a serviciilor respective. Prin urmare, reînnoirea concesiunii nu a afectat schema de ajutor existentă.

2.4.3 Introducerea unui sistem bonus-malus al calității

(204) AS Oslo Sporveier a introdus un nou sistem bonus-malus în 2004. Autoritățile norvegiene au explicat că sistemul respectiv face parte din compensația pentru obligația de serviciu public acordată pentru furnizarea serviciilor regulate de transport local cu autobuzul în Oslo. Acesta viza să îmbunătățească calitatea serviciilor furnizate, fiind

⁽¹¹⁰⁾ Ajutorul de stat NN 73/2008 (ex N 240/08) – Ungaria – Împărțirea garanțiilor între MÁV Zrt. și MÁV-TRAKCIÓ Zrt. (JO C 109, 13.5.2009, p. 5), punctele 59-60.

⁽¹¹¹⁾ Cauza E 14/2005 (Portugalia) Plățile compensatorii acordate organismului public de radiodifuziune RTP, punctul 79 (traducere neoficială).

pus în aplicare în cadrul CTA la 1 ianuarie 2008. Astfel cum s-a explicat mai sus, pentru perioada 1994-2005 profitul anual mediu al serviciului public a fost de 1,98 %. Introducerea bonusului a furnizat suplimentar stimulente pentru posibilă maximizare a profitului anual în limitele profitului rezonabil.

- (205) Prin urmare, se concluzionează că un astfel de sistem bonus-malus nu a afectat conținutul compensației acordate, făcând parte integrantă din schema de ajutor existentă.

2.5 Ajutorul acordat în temeiul dispozițiilor privind schema de ajutor

2.5.1 Hotărârea în cauza E-14/10

- (206) În hotărârea pronunțată în cauza E-14/10, Curtea AELS a afirmat următoarele în ceea ce privește natura ajutorului existent sau nou:

„[...] ceea ce este relevant este dacă ajutorul a fost acordat în conformitate cu dispozițiile în cauză.

[...] în măsura în care plățile compensatorii au fost într-adevăr utilizate pentru finanțarea serviciilor regulate de transport cu autobuzul pe rute neprofitabile, este posibil ca pârâtul (Autoritatea) să fi clasificat în mod corect plățile respective drept ajutor existent.

Cu toate acestea, [...] orice ajutor de stat acordat în favoarea Oslo Sporveier pe lângă pierderile reale suportate în legătură cu executarea serviciilor respective nu poate constitui, în baza schemei de ajutor în cauză, un ajutor existent [...]”⁽¹¹²⁾

- (207) Rezultă din hotărârea Curții AELS că numai plățile efectuate în baza schemei de ajutor existente pot fi considerate drept ajutor existent acordat în temeiul schemei respective. Plățile care nu au fost efectuate în temeiul dispozițiilor privind schema de ajutor în cauză nu pot fi protejate de natura ajutorului existent prevăzut de schema respectivă⁽¹¹³⁾.
- (208) Prin urmare, pentru a stabili dacă ajutorul de stat acordat este sau nu un ajutor existent, Autoritatea trebuie să evalueze dacă acesta a fost acordat în conformitate cu schema care îl prevede.
- (209) Schema respectivă se bazează pe CTA și CTR, existând o practică administrativă consacrată în Oslo aliniată la normele prevăzute de CTA și CTR. Schema prevede numai acoperirea costurilor (diferența dintre costuri și venituri) serviciilor regulate de transport cu autobuzul pe rute neprofitabile executate de concesionari.

⁽¹¹²⁾ Punctele 73, 74 și 76.

⁽¹¹³⁾ Același raționament se aplică, de asemenea, în cazul schemelor care au fost aprobate de Autoritate sau de Comisia Europeană. A se vedea, de exemplu, cauza C-47/91 Italia/Comisia, Rec., 1994, p. 4635, punctele 25-26.

- (210) Autoritatea va evalua, în cele ce urmează, dacă (i) compensația anuală și (ii) injecția de capital pentru serviciul public au fost acordate în temeiul dispozițiilor privind sistemul de compensare.

2.5.2 Compensația anuală

- (211) Conform celor menționate mai sus, articolul 22 din CTA permite compensației să acopere costul efectuării serviciului public minus venitul obținut din vânzarea biletelor. Pentru a se asigura faptul că această compensație se limitează la acoperirea costului efectuării serviciului public, o astfel de schemă ar părea să implice o separare a evidențelor contabile, o alocare corespunzătoare a costurilor comune și tranzacții intra-grup echitabile pentru întreprinderile care, pe lângă furnizarea de servicii publice, desfășoară și activități comerciale. Prin urmare, respectarea principiilor respective apare drept necesară pentru a se evita acordarea ajutorului în afara schemei.

- (212) Autoritatea a evaluat toate informațiile furnizate de către autoritățile norvegiene și a verificat dacă au fost ținute evidențe contabile separate pentru activitățile de serviciu public pentru întreaga perioadă (1994-2008). În plus, Autoritatea a constatat că profitul obținut în urma executării serviciului public era relativ scăzut și că acesta nu implica plata unor supracompensații.

- (213) Înainte de 2004, costurile comune erau împărțite prin intermediul tranzacțiilor intra-grup, ale căror costuri se bazau pe prețurile pieței. Sistemul de alocare a costurilor comune pentru serviciile dintre AS Sporveisbussene și filialele acesteia s-a modificat în 2003, fiind pus în aplicare un nou sistem bazat pe cheltuieli generale, începând cu 2004. În cadrul noului sistem, societățile de transport cu autobuzul au suportat un procent proporțional al costurilor comune pe baza cifrei de afaceri.

- (214) Autoritatea consideră că aceasta a asigurat faptul că ajutorul nu a fost acordat în afara schemei.

- (215) Prin urmare, pe baza informațiilor furnizate de către autoritățile norvegiene, se poate concluziona că plățile anuale au fost restricționate pentru a acoperi numai costurile care ar fi putut fi acoperite în conformitate cu cadrul juridic al schemei de ajutor.

2.5.3 Injecția de capital pentru serviciul public

- (216) Încă de la mijlocul anilor 1990, este clar faptul că fondul de pensii al AS Oslo Sporveier a fost subfinanțat. Prin urmare, a fost pus în aplicare un plan de plăți pentru remedierea deficitului fondului până în 2020. În conformitate cu planul respectiv, municipalitatea Oslo a mărit

compensația pentru obligația de serviciu public în favoarea AS Oslo Sporveier, cu scopul de a acoperi toate costurile efectuării serviciului.

- (217) În 2004, deficitul rămas a fost acoperit prin intermediul injecției de capital pentru serviciul public. Deși nu a fost acordată ca parte din suma forfetară anuală în favoarea AS Sporveisbussene, fiind plătită direct în fondul de pensii al AS Oslo Sporveier, plata a fost efectuată în baza schemei de ajutor existente deoarece a acoperit un cost suportat pentru executarea serviciului public.
- (218) Conform celor menționate anterior, CTA și CTR nu prevăd dispoziții speciale privind modul în care urmează să fie compensat concesionarul pentru obligația de serviciu public. În practică, compensația a fost acordată anual sub formă de sumă forfetară în conformitate cu practica administrativă consacrată. Curtea AELS a afirmat că ⁽¹¹⁴⁾, în cazul în care schema de ajutor existentă nu prevede dispoziții speciale privind modul în care urmează să fie acordat ajutorul, o abatere de la procedura obișnuită nu putea să conducă, ca atare, la concluzia că ajutorul nu a fost acordat în baza schemei respective. Faptul că injecția de capital pentru serviciul public nu a fost realizată în conformitate cu procedura anuală obișnuită de subvenționare generală nu înseamnă, prin urmare, că aceasta nu a fost efectuată în baza schemei de ajutor.
- (219) Costurile privind pensiile, acoperite prin injecția de capital pentru serviciul public, erau legate de executarea serviciului public pe care municipalitatea Oslo era obligată să le acopere în conformitate cu obligația sa de acoperire a costului efectuării serviciului public. În loc să continue plățile anuale până în 2020, s-a hotărât că injecția de capital pentru serviciul public ar trebui să acopere procentul rămas din subfinanțare, eliminând, prin urmare, necesitatea ca anumite plăți anuale suplimentare să acopere subfinanțarea istorică.
- (220) Din aceste motive, Autoritatea consideră că injecția de capital pentru serviciul public a fost efectuată în conformitate cu dispozițiile privind ajutorul de stat.

2.5.4 Concluzie

- (221) Pe baza evaluării de mai sus, Autoritatea concluzionează că injecția de capital pentru serviciul public și compensația anuală au fost efectuate în baza schemei de ajutor existente. Prin urmare, în ceea ce privește compensația anuală și injecția de capital pentru serviciul public, nu au fost efectuate plăți în afara limitelor schemei de ajutor existente.

⁽¹¹⁴⁾ Punctul 87 din hotărârea Curții AELS în cauza E-14/10 Konkurrenten.

2.6 Perioada ulterioară datei de 30 martie 2008

- (222) La începutul anilor 2000, municipalitatea Oslo a hotărât să scoată la licitație toate contractele de servicii publice pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul în regiunea Oslo. Până la data de 30 martie 2008, sistemul descris mai sus a fost eliminat, concesiunea acordată în favoarea AS Oslo Sporveier nemaifiind astfel motivată, întrucât toate serviciile au fost furnizate pe baza contractelor licitate. Prin urmare, începând cu 30 martie 2008, noii concesionari au fost remunerați pe baza contractelor licitate.

2.7 Concluzii privind natura ajutorului existent sau nou

- (223) Pe baza celor de mai sus, Autoritatea concluzionează că injecția de capital și compensația anuală pentru serviciul public au fost acordate în întregime în baza unei scheme de ajutor existente, nemodificate. Prin urmare, măsurile respective constituiau, pe deplin, un ajutor existent.
- (224) Conform celor menționate anterior, Autoritatea concluzionează că (i) aplicarea normelor privind impozitarea profitului grupului și (ii) injecția de capital pentru activitățile comerciale nu implică ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE.
- (225) De asemenea, Autoritatea concluzionează că măsurile restante, (i) compensația anuală și (ii) injecția de capital pentru serviciul public constituie ajutor de stat acordat în întregime în baza schemei de ajutor existente. În ceea ce privește cele două măsuri în cauză, pierderile suportate în realitate pentru executarea obligațiilor de serviciu public nu au fost supracompensate ⁽¹¹⁵⁾. Începând cu 30 martie 2008, ultimele două măsuri de ajutor de stat au încetat. Prin urmare, Autoritatea nu trebuie să examineze compatibilitatea acestora cu aplicarea Acordului privind SEE.

3. CONCLUZIE

- (226) Având în vedere cele de mai sus, Autoritatea concluzionează că normele privind impozitarea profitului grupului nu oferă AS Sporveisbussene un avantaj

⁽¹¹⁵⁾ Din motive de claritate, Autoritatea menționează că injecția de capital pentru activitățile comerciale nu a fost acordată în baza schemei de ajutor existente. Dacă ar fi constituit un ajutor de stat, ajutorul respectiv ar fi constituit ulterior ajutor nou. În evaluarea de mai sus, Autoritatea a concluzionat totuși că măsura respectivă nu constituia ajutor de stat deoarece respectase principiul investitorului privat în economia de piață.

economic și că aplicarea acestora nu implică faptul că AS Sporveisbussene a primit un ajutor de stat în sensul articolului 61 din Acordul privind SEE.

- (227) De asemenea, Autoritatea concluzionează că injecția de capital pentru activitățile comerciale nu oferă AS Sporveisbussene un avantaj economic și că aceasta nu constituie, prin urmare, un ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE.
- (228) Autoritatea concluzionează că injecția de capital și compensația anuală pentru serviciul public reprezintă ajutor de stat în sensul articolului 61 din Acordul privind SEE. Cu toate acestea, Autoritatea concluzionează că acest ajutor de stat a fost acordat în întregime în baza schemei de ajutor existente care a încetat. Prin urmare, Autoritatea nu consideră că ar fi necesare sau justificate acțiuni suplimentare.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Aplicarea normelor privind impozitarea profitului grupului în cazul Oslo Sporveier Group nu constituie un ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE. Prin urmare, investigarea oficială a măsurii în cauză este încheiată.

Articolul 2

Injecția de capital pentru activitățile comerciale nu constituie un ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE. Prin urmare, investigarea oficială a măsurii în cauză este încheiată.

Articolul 3

Procedura oficială de investigare privind compensația anuală nu este fondată deoarece măsura în cauză reprezintă un ajutor existent care a încetat. Prin urmare, investigarea oficială a măsurii în cauză este încheiată.

Articolul 4

Procedura oficială de investigare privind injecția de capital pentru serviciul public nu este fondată deoarece măsura în cauză reprezintă un ajutor existent care a încetat. Prin urmare, investigarea oficială a măsurii în cauză este încheiată.

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează Regatului Norvegiei.

Articolul 6

Numai versiunea în limba engleză este autentică.

Adoptată la Bruxelles, 19 decembrie 2012.

Pentru Autoritatea AELS de Supraveghere

Oda Helen SLETNES
Președinte

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON
Membru al Colegiului