

INFORMĂRI REFERITOARE LA SPAȚIUL ECONOMIC EUROPEAN

AUTORITATEA AELS DE SUPRAVEGHERE

Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 1 alineatul (2) partea I a Protocolului 3 la Acordul între statele AELS privind instituirea unei Autorități de Supraveghere și a unei Curți de Justiție, cu privire la ajutoare de stat, referitor la un posibil ajutor în favoarea AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene din Norvegia

(2012/C 197/07)

Prin Decizia nr. 123/12/COL din 28 martie 2012, reprodusă în versiunea lingvistică autentică în paginile care urmează acestui rezumat, Autoritatea AELS de Supraveghere a inițiat procedura prevăzută la articolul 1 alineatul (2) din partea I a Protocolului 3 la Acordul între statele AELS privind instituirea unei Autorități de Supraveghere și a unei Curți de Justiție. Autoritățile norvegiene au fost informate prin intermediul unei copii a deciziei respective.

Prin prezenta, Autoritatea AELS de Supraveghere trimite statelor AELS, statelor membre ale UE și părților interesate o notificare prin care le invită să își transmită observațiile cu privire la măsura în cauză în termen de o lună de la publicarea prezentei notificări, la următoarea adresă:

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

Observațiile vor fi comunicate autorităților norvegiene. Există posibilitatea nedivulgării identității părții interesate care prezintă observațiile, în urma unei solicitări formulate în scris, în care se prezintă motivele acestei cereri.

REZUMAT

Context

În Norvegia, sectorul transportului local cu autobuzul este reglementat de Legea privind transportul comercial din 2002 și de Regulamentul privind transportul comercial din 2003. Atât Legea privind transportul comercial, cât și Regulamentul privind transportul comercial au abrogat legislația precedentă care era în esență similară. Acest cadru legislativ prevede *inter alia* un sistem de concesiuni necesare întreprinderilor pentru a fi eligibile în cazul în care doresc să li se atribuie executarea de servicii de transport public cu autobuzul și conferă districtelor, precum Municipality din Oslo, responsabilitatea de a compensa întreprinderile care operează pe rute neprofitabile. O astfel de compensație poate fi acordată pentru a acoperi diferența dintre venitul obținut din vânzarea de bilete și costul efectuării serviciului.

În Oslo, dinainte de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE, compensația anuală se acorda concesionarilor pentru rutele neprofitabile în conformitate cu procedura bugetară a orașului. Compensația se plătea sub forma unei sume anuale forfetare, care se baza pe costurile suportate în anii precedenți, având în vedere o varietate de factori de corecție. Încă din 2008, toate contractele pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul au fost atribuite întreprinderilor în urma unei licitații publice. De atunci, nicio compensație precum cea descrisă mai sus nu a fost acordată AS Oslo Sporveier pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul.

AS Oslo Sporveier și, ulterior, filiala sa, AS Sporveisbussene, au fost însărcinate să furnizeze servicii regulate de transport cu autobuzul în Oslo în conformitate cu dispozițiile descrise pe scurt mai sus, cu mult înainte de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE, până în 2008.

AS Oslo Sporveier a făcut obiectul mai multor reorganizări începând cu 1994. De exemplu, operarea tuturor serviciilor de transport cu autobuzul, inclusiv a serviciilor comerciale de transport turistic, pe lângă serviciile regulate de transport cu autobuzul în Oslo, a fost subcontractată, în 1997, filialei sale, AS Sporveisbussene. Drept urmare, AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene au încheiat un așa-numit acord privind transportul, astfel încât AS Sporveisbussene să poată deveni beneficiarul efectiv al compensației anuale. Conform Acordului privind transportul, compensația pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul a fost plătită în conformitate cu dispozițiile menționate anterior. Autoritățile norvegiene susțin că pe tot parcursul investigației – din 1994 până în 2008 – au fost ținute evidențe contabile separate pentru activitățile de serviciu public și cele comerciale în grupul Oslo Sporveier și că activitățile comerciale au fost mereu facturate la prețurile pieței pentru serviciile pe care le-au primit din activitățile de serviciu public.

În 2004, Municipality din Oslo – pe atunci acționar cu 98,8 % al AS Oslo Sporveier – a injectat capital în valoare de 111 760 000 NOK pentru a acoperi subfinanțarea fondurilor de pensii ale AS Sporveisbussene. Subfinanțarea a apărut în perioada de dinainte de 1997 și a avut legătură cu drepturile la pensie ale angajaților atât în serviciile de transport public, cât și în divizia de transport turistic a AS Oslo Sporveier. AS Oslo Sporveier a fost obligată să remedieze problema subfinanțării. Injecția de capital a fost soluția aleasă de Municipality din Oslo, în calitatea sa de proprietar, ca cel mai ieftin mijloc de realizare.

Evaluarea măsurii

Prezența ajutorului de stat

Autoritatea consideră că atât injecția de capital, cât și compensațiile plătite anual implică ajutor de stat.

În ceea ce privește injecția de capital pentru acoperirea subfinanțării fondurilor de pensii ale activității comerciale, în momentul de față, autoritatea nu poate să excludă faptul că oferă un avantaj economic pentru AS Oslo Sporveier, întrucât nu s-a prezentat nicio informație din care să rezulte că a fost acordată în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață.

În plus, în opinia preliminară a Autorității atât compensația anuală, cât și injecția de capital pentru acoperirea subfinanțării aferentă fondurilor de pensii pentru serviciile publice (legate de costul care ar putea constitui, de asemenea, baza pentru compensația anuală) nu au fost calculate printr-o procedură de achiziții publice și nu sunt similare cu costul pe care l-ar fi avut o întreprindere bine gestionată și care dispune de echipamente adecvate. Prin urmare, al patrulea criteriu al jurisprudenței *Altmark* nu a fost îndeplinit și de aceea ambele metode constituie ajutoare de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE.

Natura ajutorului

În această etapă, Autoritatea nu este în măsură să concluzioneze dacă ajutorul a fost acordat în cadrul unei scheme de ajutor existente, care s-ar baza pe Legea privind transportul comercial și pe Regulamentul privind transportul comercial, astfel cum au fost aplicate în Oslo înainte de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE. Trebuie remarcat faptul că niciun alt ajutor nu a fost acordat începând cu 2008 în conformitate cu dispozițiile menționate anterior. Presupunând că o schemă de ajutor existent ar fi fost în vigoare încă din 1994, Autoritatea nu este în prezent în măsură să stabilească delimitarea exactă a schemei și nici să stabilească dacă toate ajutoarele acordate au avut ca temei respectiva schemă. În plus, nu poate să excludă faptul că măsurile reprezintă, cel puțin într-o mică măsură, în special cu privire la acoperirea drepturilor de pensie referitoare la activitățile comerciale, ajutor de stat ilegal și incompatibil.

Compatibilitatea ajutorului

În această etapă, Autoritatea este de părere că plățile efectuate până în momentul încheierii, în 2008, a concesiilor acordate în mod direct și injecția de capital din 2004 pentru compensarea subfinanțării fondului de pensii ar putea fi în mare parte compatibile cu compensația pentru serviciul public, conform articolului 49 din Acordul privind SEE. Evaluarea compatibilității în decizia finală se va concentra asupra existenței unei supracompensații. În plus, ajutorul ar putea fi compatibil, cel puțin parțial, cu articolul 61 alineatul (3) litera (c).

Concluzie

În lumina considerațiilor anterioare, Autoritatea a hotărât să inițieze procedura oficială de investigare, în conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din Acordul privind SEE. Părțile interesate sunt invitate să își prezinte observațiile în termen de o lună de la data publicării prezentei notificări în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
