

Официален вестник

на Европейския съюз

L 276



Издание
на български език

Законодателство

Година 56
17 октомври 2013 г.

Съдържание

II *Незаконодателни актове*

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) № 994/2013 на Комисията от 16 октомври 2013 година за изменение на регламенти (ЕО) № 952/2006, (ЕО) № 967/2006, (ЕО) № 555/2008 и (ЕО) № 1249/2008 по отношение на задълженията за съобщаване и уведомяване в рамките на общата организация на селскостопанските пазари 1

Регламент за изпълнение (ЕС) № 995/2013 на Комисията от 16 октомври 2013 година за установяване на стандартни стойности при внос с цел определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци 3

РЕШЕНИЯ

2013/506/ЕС:

- ★ Решение за изпълнение на Комисията от 1 октомври 2013 година относно финансовия принос на Европейския съюз през 2013 г. към националните програми за събиране, управление и използване на данни в сектор „Рибарство“ на 9 държави членки (Белгия, Естония, Ирландия, Гърция, Франция, Кипър, Нидерландия, Полша и Португалия) (нотифицирано под номер C(2013) 6255) 5

Цена: 3 EUR

(Продължава на вътрешната корица)

BG

Актовете, чиито заглавия се отпечатват със светъл шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшества от звездичка.

III Други актове

ЕВРОПЕЙСКО ИКОНОМИЧЕСКО ПРОСТРАНСТВО

- ★ Решение на Надзорния орган на ЕАСТ № 519/12/COL от 19 декември 2012 година за закриване на официалната процедура по разследване на потенциална помощ за AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene (Норвегия) 8



II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 994/2013 НА КОМИСИЯТА

от 16 октомври 2013 година

за изменение на регламенти (ЕО) № 952/2006, (ЕО) № 967/2006, (ЕО) № 555/2008 и (ЕО) № 1249/2008 по отношение на задълженията за съобщаване и уведомяване в рамките на общата организация на селскостопанските пазари

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета от 22 октомври 2007 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и относно специфични разпоредби за някои земеделски продукти (Общ регламент за ООП) ⁽¹⁾, и по-специално член 192, параграф 2 във връзка с член 4 от него,

като има предвид, че:

- (1) В Регламент (ЕО) № 792/2009 на Комисията ⁽²⁾ са установени общи правила за съобщаване на информация и предаване на документи от държавите членки до Комисията. Тези правила обхващат по-специално задължението на държавите членки да използват информационните системи, осигурени от Комисията, и валидирането на правата на достъп на органите или отделните лица, оправомощени да изпращат уведомления. В Регламент (ЕО) № 792/2009 са определени също и общи принципи, приложими за информационните системи, така че те да гарантират автентичността, целостта и четливостта в течение на времето на документите и да осигуряват защита на личните данни. Задължението за използване на посочените информационни системи трябва да бъде предвидено във всеки регламент за установяване на специфично задължение за уведомяване.
- (2) Комисията разработи информационна система, която позволява управлението по електронен път на документи и процедури в рамките на нейните собствени вътрешни работни процедури, както и в отношенията ѝ с органите, участващи в общата селскостопанска политика.

(3) Чрез тази система могат да бъдат изпълнени няколко задължения за съобщаване и уведомяване, по-специално предвидените в регламенти (ЕО) № 952/2006 ⁽³⁾, (ЕО) № 967/2006 ⁽⁴⁾, (ЕО) № 555/2008 ⁽⁵⁾ и (ЕО) № 1249/2008 ⁽⁶⁾ на Комисията.

(4) В интерес на ефикасното администриране и предвид натрупания опит някои съобщения и уведомления следва да бъдат опростени, уточнени или заличени.

(5) В член 100, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 555/2008 се предвижда опростено уведомяване, когато би трябвало да се съобщават само нулеви стойности. Тъй като информационната система включва опростена процедура за изпращане на тези уведомления, процедурата за уведомяване по този член вече не е необходима.

(6) В Регламент (ЕО) № 1249/2008 следва да се предвиди допълнително уведомление относно клането на едър рогат добитък с оглед изчисляването на тепловния коефициент, посочен в член 18 от същия регламент.

(7) Поради това регламенти (ЕО) № 952/2006, (ЕО) № 967/2006, (ЕО) № 555/2008 и (ЕО) № 1249/2008 следва да бъдат съответно изменени.

⁽³⁾ Регламент (ЕО) № 952/2006 на Комисията от 29 юни 2006 г. за установяване на подробни правила за прилагането на Регламент (ЕО) № 318/2006 на Съвета по отношение на управлението на пазара на захарта в Общността и системата от квоти (ОВ L 178, 1.7.2006 г., стр. 39).

⁽⁴⁾ Регламент (ЕО) № 967/2006 на Комисията от 29 юни 2006 г. за установяване на подробни правила за прилагането на Регламент (ЕО) № 318/2006 на Съвета по отношение на производството над квотите в сектора на захарта (ОВ L 176, 30.6.2006 г., стр. 22).

⁽⁵⁾ Регламент (ЕО) № 555/2008 на Комисията от 27 юни 2008 г. относно определяне на подробни правила за прилагане на Регламент (ЕО) № 479/2008 на Съвета относно общата организация на пазара на вино по отношение на програмите за подпомагане, търговията с трети страни, производствения потенциал и проверките в лозаро-винарския сектор (ОВ L 170, 30.6.2008 г., стр. 1).

⁽⁶⁾ Регламент (ЕО) № 1249/2008 на Комисията от 10 декември 2008 г. за установяване на подробни правила за прилагане на скалите на Общността за класификация на кланични трупове на говеда, свине и овце и за отчитане на цените, свързани с тях (ОВ L 337, 16.12.2008 г., стр. 3).

⁽¹⁾ ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 792/2009 на Комисията от 31 август 2009 г. за установяване на подробни правила за нотифицирането на Комисията от страна на държавите членки на информацията и документите във връзка с прилагането на общата организация на пазарите, режима на директните плащания, насърчаването на продажбата на селскостопански продукти и правилата, приложими за най-отдалечените райони и малките острови в Егейско море (ОВ L 228, 1.9.2009 г., стр. 3).

- (8) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Управителния комитет за общата организация на селскостопанските пазари,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Член 58 от Регламент (ЕО) № 952/2006 се заменя със следното:

„Член 58

Съобщения и уведомления

Съобщенията и уведомленията, посочени в член 5, параграф 3 и членове 12, 21 и 22, се изпращат в съответствие с Регламент (ЕО) № 792/2009 на Комисията (*).

(*) ОВ L 228, 1.9.2009 г., стр. 3.“

Член 2

В член 21 от Регламент (ЕО) № 967/2006 се добавя следният параграф 5:

„5. Съобщенията, посочени в член 4, параграф 3, членове 10 и 17 и настоящия член, се изпращат в съответствие с Регламент (ЕО) № 792/2009 на Комисията (*).

(*) ОВ L 228, 1.9.2009 г., стр. 3.“

Член 3

Член 100 от Регламент (ЕО) № 555/2008 се изменя, както следва:

- 1) Заглавието „Информирание“ се заменя със „Съобщения и уведомления“.
- 2) Параграф 1 се заменя със следното:

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 16 октомври 2013 година.

„1. Съобщенията и уведомленията до Комисията, посочени в настоящия регламент, се изпращат в съответствие с Регламент (ЕО) № 792/2009 на Комисията (*).

(*) ОВ L 228, 1.9.2009 г., стр. 3.“

- 3) Параграф 2 се заличава.

Член 4

Регламент (ЕО) № 1249/2008 се изменя, както следва:

- 1) В член 19 се добавя следната буква г):

„г) общия брой възрастни говеда, заклани през предходната календарна година, с разбивка по категории, класове по конформация и класове по степен на залоеност.“

- 2) Вмъква се следният член 39а:

„Член 39а

Съобщения и уведомления

Съобщенията и уведомленията до Комисията, посочени в настоящия регламент, с изключение на посочените в член 36, се изпращат в съответствие с Регламент (ЕО) № 792/2009 на Комисията (*).

(*) ОВ L 228, 1.9.2009 г., стр. 3.“

Член 5

Настоящият регламент влиза в сила на третия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Прилага се от 1 януари 2014 г.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 995/2013 НА КОМИСИЯТА**от 16 октомври 2013 година****за установяване на стандартни стойности при внос с цел определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета от 22 октомври 2007 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и относно специфични разпоредби за някои земеделски продукти (Общ регламент за ООП) ⁽¹⁾,

като взе предвид Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011 на Комисията от 7 юни 2011 г. за определяне на подробни правила за прилагането на Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета по отношение на секторите на плодовете и зеленчуците и на преработените плодове и зеленчуци ⁽²⁾, и по-специално член 136, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

(1) В изпълнение на резултатите от Уругвайския кръг на многостранните търговски преговори в Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011 са посочени критериите, по които Комисията определя стандартните стойности

при внос от трети държави за продуктите и периодите, посочени в приложение XVI, част А от същия регламент.

(2) Стандартната стойност при внос се изчислява за всеки работен ден съгласно член 136, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011, като се вземат под внимание променливите данни за всеки ден. В резултат на това настоящият регламент следва да влезе в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Стандартните стойности при внос, посочени в член 136 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011, са определени в приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 16 октомври 2013 година.

*За Комисията,
от името на председателя,*

Jerzy PLEWA

*Генерален директор на генерална дирекция
„Земеделие и развитие на селските райони“*

⁽¹⁾ ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 157, 15.6.2011 г., стр. 1.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Стандартни стойности при внос за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци

(EUR/100 kg)

Код по КН	Код на трета държава ⁽¹⁾	Стандартна стойност при внос
0702 00 00	MA	53,1
	MK	66,6
	ZZ	59,9
0707 00 05	MK	62,5
	TR	121,6
	ZZ	92,1
0709 93 10	TR	116,3
	ZZ	116,3
0805 50 10	AR	95,1
	CL	118,8
	IL	100,2
	TR	85,3
	ZA	111,0
	ZZ	102,1
0806 10 10	BR	235,6
	TR	143,3
	ZZ	189,5
0808 10 80	CL	94,7
	NZ	120,9
	US	158,5
	ZA	138,5
	ZZ	128,2
0808 30 90	TR	123,6
	US	162,0
	ZZ	142,8

⁽¹⁾ Номенклатура на държавите, определена с Регламент (ЕО) № 1833/2006 на Комисията (ОВ L 354, 14.12.2006 г., стр. 19). Код „ZZ“ означава „с друг произход“.

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 1 октомври 2013 година

относно финансовия принос на Европейския съюз през 2013 г. към националните програми за събиране, управление и използване на данни в сектор „Рибарство“ на 9 държави членки (Белгия, Естония, Ирландия, Гърция, Франция, Кипър, Нидерландия, Полша и Португалия)

(нотифицирано под номер C(2013) 6255)

(само текстовете на английски, гръцки, естонски, нидерландски, полски, португалски и френски език са автентични)

(2013/506/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 861/2006 на Съвета от 22 май 2006 г. за установяване на финансови мерки на Общността за прилагането на Общата политика по рибарство и в областта на морското право⁽¹⁾, и по-специално член 24, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

- (1) В Регламент (ЕО) № 861/2006 се определят условията, при които държавите членки могат да получат финансова подкрепа от Европейския съюз за разходи, извършени в рамките на техните национални програми за събиране и управление на данни.
- (2) Тези програми следва да бъдат изготвяни в съответствие с Регламент (ЕО) № 199/2008 на Съвета от 25 февруари 2008 г. за установяване на общностна рамка за събиране, управление и използване на данни в сектор „Рибарство“ и за подкрепа на научните консултации във връзка с Общата политика в областта на рибарството⁽²⁾ и с Регламент (ЕО) № 665/2008 на Комисията⁽³⁾.
- (3) България, Дания, Германия, Италия, Латвия, Литва, Малта, Румъния, Словения, Финландия и Швеция не са изменили за 2013 г. своите национални програми за периода 2011—2013 г. Комисията ще вземе решение относно приноса към тези национални програми за 2013 г. чрез решение за изпълнение на Комисията, което е в процес на приемане.
- (4) Съгласно разпоредбите на член 4, параграфи 4 и 5 от Регламент (ЕО) № 199/2008 Белгия, Естония, Ирландия, Гърция, Франция, Кипър, Нидерландия, Полша и Португалия представиха национални програми за събирането, управлението и използването на данни в сектор

„Рибарство“ за 2011—2013 г. Тези програми бяха одобрени през 2011 г. в съответствие с член 6, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 199/2008.

- (5) Ирландия внесе изменения в националната си програма за 2013 г. в съответствие с член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 199/2008. През 2013 г. Комисията одобри тези изменения в съответствие с член 6, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 199/2008.
- (6) Същите държави членки представиха годишни бюджетни прогнози за 2013 г. в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1078/2008 на Комисията от 3 ноември 2008 г. за определяне на подробни правила за прилагане на Регламент (ЕО) № 861/2006 на Съвета във връзка с разходите, направени от държавите-членки за събиране и управление на основни данни за рибарството⁽⁴⁾. Комисията направи оценка на годишните бюджетни прогнози на държавите членки, както е определено в член 4 от Регламент (ЕО) № 1078/2008, като взе предвид одобрените национални програми.
- (7) В член 5 от Регламент (ЕО) № 1078/2008 се постановява, че Комисията одобрява годишната бюджетна прогноза и взема решение относно годишния финансов принос на Съюза към всяка национална програма в съответствие с процедурата, определена в член 24 от Регламент (ЕО) № 861/2006, и въз основа на резултата от оценката на годишните бюджетни прогнози, както е посочено в член 4 от Регламент (ЕО) № 1078/2008.
- (8) В член 24, параграф 3, буква б) от Регламент № 861/2006 се постановява, че процентът на финансовия принос се определя с решение на Комисията. В член 16 от същия регламент се предвижда, че финансовите мерки на Съюза в областта на събирането на основни данни не надвишават 50 % от разходите, извършени от държавите членки по изпълнението на програмата за събиране, управление и използване на данни в сектор „Рибарство“.

⁽¹⁾ ОВ L 160, 14.6.2006 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 60, 5.3.2008 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 186, 15.7.2008 г., стр. 3.

⁽⁴⁾ ОВ L 295, 4.11.2008 г., стр. 24.

- (9) Настоящото решение представлява решение за финансиране по смисъла на член 84, параграф 2 от Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза ⁽¹⁾.
- (10) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Комитета по рибарство и аквакултури,

лението и използването на данни в сектор „Рибарство“ за 2013 г., и процентът на финансовия принос на Съюза са определени в приложението.

Член 2

Адресати на настоящото решение са Кралство Белгия, Република Естония, Ирландия, Република Гърция, Френската република, Република Кипър, Кралство Нидерландия, Република Полша и Португалската република.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Съставено в Брюксел на 1 октомври 2013 година.

Член 1

Максималният общ размер на финансовия принос на Съюза, който се отпуска на всяка държава членка за събирането, управ-

За Комисията

Maria DAMANAKI

Член на Комисията

⁽¹⁾ ОВ L 298, 26.10.2012 г., стр. 1.

ПРИЛОЖЕНИЕ

**НАЦИОНАЛНИ ПРОГРАМИ 2011—2013 Г.
ДОПУСТИМИ РАЗХОДИ И МАКСИМАЛЕН ПРИНОС НА ЕС ЗА 2013 Г.**

(EUR)

Държава членка	Допустими разходи	Максимален финансов принос на ЕС (в размер на 50 %)
Белгия	1 908 116,52	954 058,26
Естония	419 817,33	209 908,67
Ирландия	6 789 727,28	3 394 863,64
Гърция	3 746 777,00	1 873 388,50
Франция	13 156 764,55	6 578 382,28
Кипър	210 953,08	105 476,54
Нидерландия	5 068 872,00	2 534 436,00
Полша	835 480,23	417 740,11
Португалия	2 847 270,00	1 423 635,00
Общо	34 983 777,99	17 491 888,99

III

(Други актове)

ЕВРОПЕЙСКО ИКОНОМИЧЕСКО ПРОСТРАНСТВО

РЕШЕНИЕ НА НАДЗОРНИЯ ОРГАН НА ЕАСТ

№ 519/12/COL

от 19 декември 2012 година

за закриване на официалната процедура по разследване на потенциална помощ за AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene (Норвегия)

НАДЗОРНИЯТ ОРГАН НА ЕАСТ („ОРГАНЪТ“)

КАТО ВЗЕ ПРЕДВИД Споразумението за Европейското икономическо пространство („Споразумение за ЕИП“), и по-специално членове 49 и 61—63 и протокол 26 към него,

КАТО ВЗЕ ПРЕДВИД Споразумението между държавите от ЕАСТ за създаване на надзорен орган и съд („Споразумението за надзорен орган и съд“) и по-специално член 24,

КАТО ВЗЕ ПРЕДВИД протокол 3 към Споразумението за надзорен орган и съд („протокол 3“), и по-специално член 1, параграф 2 в част I и член 7, параграф 2 в част II,

КАТО покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените разпоредби ⁽¹⁾,

като има предвид, че:

I. ФАКТИ

1. ПРОЦЕДУРА

1.1. Административна процедура, довела до Решение на Органа № 254/10/COL

- (1) С писмо от 11 август 2006 г. Органът получи жалба („жалбата“) от Konkurrenten.no AS („жалбоподателя“), според която норвежките органи са предоставили предположаема държавна помощ на AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene. Писмото беше регистрирано от Органа на 16 август 2006 г. (събитие № 384017). С писмо от 17 август 2006 г. до жалбоподателя Органът уведоми, че е получил жалбата (събитие № 384134).
- (2) С писмо от 7 септември 2006 г. Органът изпрати жалбата до норвежките органи и ги покани да дадат мнение

(събитие № 387163). С писмо от 11 октомври 2006 г. норвежките органи отговориха на искането за информация. Писмото беше регистрирано от Органа на 19 октомври 2006 г. (събитие № 392725).

- (3) С писмо от 20 октомври 2006 г. жалбоподателят изпрати допълнителни мнения. Писмото беше регистрирано от Органа на 23 октомври 2006 г. (събитие № 394520).
- (4) С писмо от 29 ноември 2006 г. Органът поиска допълнителна информация от норвежките органи (събитие № 394397). Норвежките органи отговориха с писмо от 11 януари 2007 г. Писмото беше регистрирано от Органа на 12 януари 2007 г. (събитие № 406541).
- (5) С писмо от 19 юни 2007 г. Органът поиска допълнителна информация от норвежките органи (събитие № 425271). Норвежките органи отговориха с писмо, подадено по електронен път на 16 август 2007 г. (събитие № 434326).
- (6) Жалбоподателят предостави допълнителна информация по електронна поща на 20 февруари 2008 г. (събитие № 466226).
- (7) С писмо, изпратено на 2 април 2008 г., Органът отново поиска допълнителна информация от норвежките органи (събитие № 471926). Норвежките органи отговориха с писмо, подадено по електронен път на 29 април 2008 г. (събитие № 475480).
- (8) Жалбоподателят изпрати допълнителна информация по електронна поща на 25 май 2008 г. (събитие № 478132), 2 юни 2008 г. (събитие № 479743), 9 юли 2008 г. (събития № 489623 и 489626), 14 август 2008 г. (събитие № 489591), 15 август 2008 г. (събитие № 488527), 20 януари 2009 г. (събитие № 505210) и 22 януари 2009 г. (събитие № 505503).

⁽¹⁾ ОВ С 204 12.7.2012 г., стр. 15 и притурката за ЕИП № 37 5.7.2012 г., стр. 26.

(9) В началото на 2010 г. Органът и норвежките органи осъществиха неофициален контакт по телефона и по електронна поща във връзка с делото. Информацията, получена от Органа в този контекст, бе консолидирана в писмо, изпратено от норвежките органи на Органа по електронна поща на 21 април 2010 г. (събитие № 554417).

(10) На 21 юни 2010 г. Органът прие Решение № 254/10/COL за закриване на делото по съображения, че помощта включва съществуваща помощ, която е била прекратена. С писма от 21 юни 2010 г. Органът изпрати копия от Решение № 254/10/COL на норвежките органи (събитие № 558824) и на жалбоподателя (събитие № 561949).

1.2. Решение на Съда на ЕАСТ по дело E-14/10 Konkurrenten.no AS срещу Надзорен орган на ЕАСТ

(11) Жалбоподателят внесе искане за отмяна на Решение на Органа № 254/10/COL с иск, депозиран в регистъра на Съда на ЕАСТ на 2 септември 2010 г.

(12) На 22 август 2011 г. Съдът на ЕАСТ произнесе решението си по дело E-14/10 Konkurrenten.no AS срещу Надзорен орган на ЕАСТ за отмяна на Решение № 254/10/COL изцяло, по следните съображения.

(13) Първо, Съдът на ЕАСТ установи, че решението е мотивирано незадоволително, тъй като Органът не успя да обясни как подновяването на концесията на 1 януари 2000 г. може да бъде класифицирано като част от съществуваща схема за помощ или защо не може да се сметне за свързано изменение на тази схема за помощ⁽²⁾.

(14) Второ, Съдът на ЕАСТ постанови, че Органът е нарушил задължението си да открие официалната процедура по разследване по отношение на помощ, предоставена през периода 1997—2000 г. Той установи, че Органът не е можел да изключи възможността, че AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene са получили помощ, надхвърляща загубите, свързани с изпълнението на задълженията за обществена услуга и че Органът наистина смята, че такава прекомерна компенсация може да се е случвала и в миналото. Така Съдът на ЕАСТ направи заключението, че е следвало Органът да открие официалната процедура по разследване, за да може, доколкото е възможно, да добие най-добра представа за фактите. Искането на подателя, в което се разглеждат същите въпроси по отношение на периода 2000—2008 г., също беше обявено за добре обосновано⁽³⁾.

(15) Трето, Съдът на ЕАСТ постанови, че Органът не е успял да установи дали вливането на капитал се отнася единствено до нефинансирани пенсионни задължения, произтичащи във връзка с изпълнението на задълженията за обществена услуга или обхваща и други дейности. Тъй като Съдът на ЕАСТ не можеше да преразгледа решението по отношение на твърдението на жалбоподателя, че вливането на капитал не съответства на плащане за предоставени транспортни услуги, това представлява липса на мотиви⁽⁴⁾.

1.3. Повторно оценяване на жалбата

(16) Според жалбоподателя следните мерки предполагаемо включват неправомерна държавна помощ:

1. Кръстосани субсидии между четирите дружества AS Oslo Sporveier, AS Sporveisbussene, Arctic Express AS и Sporveisbussenes Turbiler AS⁽⁵⁾,

2. Вливане на капитал в размер на 41 499 000 NOK, осъществено през 2004 г. от AS Oslo Sporveier за AS Sporveisbussene,

3. Благоприятно данъчно положение, получено на неконкурентен пазар и позволило на AS Sporveisbussene да избегне плащането на данък върху печалбите, и

4. Гаранции, предоставени от AS Sporveisbussene в полза на дъщерните му дружества Arctic Express AS и Sporveisbussenes Turbiler AS.

(17) Органът започна повторно оценяване на жалбата и на 25 октомври 2011 г. поиска допълнителна информация от норвежките органи по електронна поща (събитие № 613053). Норвежките органи отговориха чрез телефонна конференция на 28 октомври 2011 г. Освен това, норвежките органи предоставиха допълнителна информация на срещи, проведени в Осло на 29 ноември 2011 г. и в Брюксел на 9 декември 2011 г. и на 17 януари 2012 г. Норвежките органи подадоха допълнителна информация по електронна поща на 13 декември 2011 г. (събитие № 621639) и на 20 януари 2012 г. (събитие № 622816).

(18) С писмо от 27 януари 2012 г. (събитие № 622888) Органът поиска допълнителна информация от норвежките органи⁽⁶⁾. Норвежките органи отговориха с писмо от 22 февруари 2012 г. (събития № 625908, 625916, 625949, 626065 и 626066) и по електронна поща на 5 март 2012 г. (събития № 627096 и 627097).

⁽⁴⁾ Пак там, параграфи 84—91.

⁽⁵⁾ Позоваванията на Oslo Sporveier Group в настоящото решение ще се използват за позоваване на AS Oslo Sporveier и на дъщерните му дружества.

⁽⁶⁾ С писмо от 8.2.2012 г. (събитие № 624263) жалбоподателят призова Органа да открие официалната процедура по разследване на мерките, които са били предмет на производството в Съда на ЕАСТ по дело E-14/10.

⁽²⁾ Решение, параграфи 55—63.

⁽³⁾ Пак там, параграфи 76—80.

1.4. Официално разследване

- (19) С Решение № 123/12/COL от 28 март 2012 г. („решението за откриване“) Органът откри официалната процедура по разследване, заложенa в член 1, параграф 2 в част 1 от протокол 3 по отношение на потенциалната помощ за AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene. С писмо от същата дата (събитие № 627869) Органът уведоми норвежките органи за решението си и ги покани да представят мнения.
- (20) С писмо от 4 юни 2012 г. (събитие № 636738) норвежките органи изпратиха мненията си по решението за откриване. По електронна поща от 28 юни 2012 г. (събитие № 639422) Органът поиска допълнителна информация. Норвежките органи отговориха по електронна поща от 7 септември 2012 г. (събитие № 645982). Органът поиска и получи от норвежките органи допълнителна информация по електронна поща между 9 и 23 ноември 2012 г. (събития № 653229, 653257, 653526, 654300, 654332, 654345 и 654470).
- (21) Решението за откриване беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* и притурката за ЕИП към него ⁽⁷⁾. Органът покани заинтересованите страни да представят мненията си по решението за откриване. Органът получи мнения от две заинтересовани страни. С писмо от 2 август 2012 г. (събитие № 643450) Органът получи мнения от жалбоподателя Konkurrenten.no AS. С писмо от 6 август 2012 г. (събитие № 643459) Органът получи мнения от Risdal Touring AS, което дружество е част от групата на жалбоподателя. С писмо от 4 септември 2012 г. (събитие № 645575) Органът изпрати тези мнения на норвежките органи. С писмо от 3 октомври 2012 г. (събитие № 648581) норвежките органи уведомиха Органа, че нямат мнения по наблюденията на двете заинтересовани страни.

2. РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

- (22) Норвежките органи потвърдиха, че дружеството AS Oslo Sporveier не е предоставяло никакви гаранции ⁽⁸⁾. Поради тази причина Органът стигна до заключението, че твърдението на жалбоподателя във връзка с гаранциите е безпредметно ⁽⁹⁾.
- (23) Органът обаче изрази съмнения във връзка с останалите мерки, обхванати от жалбата. Поради това той реши да открие официалната процедура по разследване по отношение на следните три мерки:

1. компенсацията за услуги за редовен автобусен транспорт в Осло, платена на AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene през периода 1 януари 1994—30 март 2008 г. („годишната компенсация“);

⁽⁷⁾ ОВ С 204 12.7.2012 г., стр. 15 и притурката за ЕИП № 37 5.7.2012 г., стр. 26.

⁽⁸⁾ Вж. решението за откриване, параграфи 122—124.

⁽⁹⁾ Вж. оперативната част на решението за откриване, член 1.

2. вливането на капитал, платено от община Осло през 2004 г. („вливането на капитал от 2004 г.“), което покрива натрупания недостиг в пенсионния фонд, свързано с:

a. предоставяне на публична услуга („вливането на капитал за публична услуга“), както и с

b. търговски дейности („вливането на капитал за търговски дейности“); и

3. прилагането на правилата за данъчно облагане на група („мярка за данъчно облагане на група“).

3. ИСТОРИЯ – НАСТОЯЩОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО ЗА МЕСТНИЯ РЕДОВЕН АВТОБУСЕН ТРАНСПОРТ

3.1. Закон за търговския транспорт от 2002 г. и Регламент за търговския транспорт от 2003 г.

- (24) Понастоящем секторът на местния автобусен транспорт се регулира от Закона за търговския транспорт от 2002 г. („ЗТТ“) ⁽¹⁰⁾ и Регламента за търговския транспорт от 2003 г. („РТТ“) ⁽¹¹⁾. ЗТТ отмени и замени Закона за транспорта от 1976 г. ⁽¹²⁾. РТТ отмени и замени два регламента ⁽¹³⁾.
- (25) Норвежките органи потвърдиха, че съответните разпоредби не са били изменени значително след влизането в сила на Споразумението за ЕИП през 1994 г.

3.2. Административна отговорност на окръзите

- (26) В Норвегия отговорността за предоставяне на услуги за обществен транспорт на местно равнище е поверена на окръзите. При все това, окръзите нямат задължението да предлагат такива услуги.
- (27) Окръзите могат или да са администратори на местните услуги за автобусен транспорт чрез собствена организация или чрез административно дружество ⁽¹⁴⁾, учредено от окръга. ЗТТ предвижда, че когато окръг учреди административно дружество, средствата, необходими за финансиране на местните услуги за автобусен транспорт, ще се

⁽¹⁰⁾ Закон от 21.6.2002 г. № 45 (e.i.f. 1.1.2003 г.).

⁽¹¹⁾ Регламент от 26.3.2003 г. № 401 (e.i.f. 1.4.2003 г.).

⁽¹²⁾ Закон от 4.6.1976 г. № 63 (e.i.f. 1.7.1977 г.). Отменен и заменен от ЗТТ на 1.1.2003 г.

⁽¹³⁾ Регламент от 12.8.1986 г. № 2170 (e.i.f. 1.1.1987 г.) и Регламент от 4.12.1992 г. № 1013 (e.i.f. 1.1.1994 г.). И двата отменени и заменени от РТТ на 1.4.2003 г..

⁽¹⁴⁾ На норвежки език: *Administrasjonsselskap*.

предоставят на това дружество⁽¹⁵⁾. Административните дружества могат или да получават услугите за автобусен транспорт от трета страна, или да ги предоставят сами.

3.3. Съфинансиране на местни транспортни услуги от държавата и окръзите

- (28) Окръзите финансират частично местните транспортни услуги от постъпленията от данъци. В допълнение, съгласно ЗТТ окръзите получават държавно финансиране посредством годишни пакети от безвъзмездни средства⁽¹⁶⁾. Размерът на безвъзмездните средства се определя на основата на степента, в която окръзите се нуждаят от финансиране от държавата. Следователно окръзите трябва да предоставят на Министерството на транспорта бюджети, счетоводни отчети и друга свързана информация, необходима за оценяване на нуждата от финансиране⁽¹⁷⁾. Норвежките органи посочиха, че в случай че даден окръг намали размера на пакета от безвъзмездни средства за финансиране на разходите по местния редовен транспорт, това ще повлияе върху бъдещите безвъзмездни средства.

3.4. Концесии

3.4.1. Въведение

- (29) Съгласно ЗТТ са необходими концесии за извършването на услуги за автобусен транспорт срещу възнаграждение (т.е. заплащане от страна на потребителите (пътниците) на транспортните услуги)⁽¹⁸⁾.
- (30) За операторите на услуги за редовен пътнически автобусен транспорт срещу възнаграждение са необходими както обща, така и специална концесия.

3.4.2. Обща концесия за пътнически транспорт

- (31) Предприятия, предоставящи услуги за пътнически транспорт срещу възнаграждение трябва да имат общ концесия⁽¹⁹⁾. За да придобие обща концесия, кандидатът трябва i) да предостави свидетелство за съдимост, ii) да разполага със задоволителни финансови средства и възможности и iii) да притежава задоволителни професионални квалификации⁽²⁰⁾. Общите концесии не са ограничени във времето⁽²¹⁾.

3.4.3. Специални концесии за редовен пътнически транспорт

- (32) В допълнение към общата концесия всяко предприятие, което желае да извършва редовен пътнически транспорт срещу възнаграждение, трябва да притежава специална концесия⁽²²⁾. Съществуват два вида специални концесии: i) концесии за област и ii) концесии за конкретен

маршрут. Концесията за област е с ограничен характер, тъй като позволява на нейния притежател да предлага услуги за редовен автобусен транспорт в цялата обхваната област дотолкова, доколкото в същата област не са предоставени други концесии за конкретни маршрути. Притежателят на концесия за конкретен маршрут е единственият субект, който има правото да извършва редовен автобусен транспорт по съответния маршрут.

- (33) Специалната концесия предоставя на концесионера право и задължение да извършва транспортната услуга, както е посочено в концесията⁽²³⁾. При кандидатстване за специална концесия трябва да се подадат предложение за разписанието за превоз и тарифи⁽²⁴⁾. Разписанията и тарифите подлежат на контрол от окръзите⁽²⁵⁾. Окръзите могат да разпоредят да се направят промени в разписанията и тарифите⁽²⁶⁾.
- (34) Специалните концесии могат да се възлагат i) посредством тръжни процедури (предоставени за периода, посочен в тръжната процедура⁽²⁷⁾, което при всички случаи няма да надвиши период от 10 години⁽²⁸⁾) или ii) пряко без организиране на търг (предоставят се за период от 10 години)⁽²⁹⁾.

3.5. Системи за билети

- (35) Концесионерите трябва да използват системи за билети, утвърдени от окръзите⁽³⁰⁾.

⁽²³⁾ Член 25 от РТТ.

⁽²⁴⁾ Членове 28 и 29 от РТТ. Това са изискванията, които според Органа имат най-голямо отношение за целите на описанието на националната схема, но в РТТ са посочени известен брой други подробни изисквания за специална концесия.

⁽²⁵⁾ Министерството на транспорта е делегирало компетенциите си за определяне на тарифите на окръзите. При все това, някои отстъпки се определят на национално равнище. В практиката Министерството е дало инструкции на всички окръзи да гарантират, че операторите на редовен автобусен транспорт, извършващи обществена услуга, предлагат 50 % намаление на цената за деца, възрастни граждани и такива с увреждания.

⁽²⁶⁾ Членове 28 и 29, параграф 2 от РТТ. Въз основа на член 28, параграф 3 от РТТ Министерството на транспорта има компетенция да дава насоки във връзка със съдържанието и публикуването на транспортни разписания. В циркулярното писмо N-1/2006 на Министерството на транспорта се съдържат допълнителни насоки във връзка с публикуването на разписанията на маршрутите. Преди 2006 г. член 28 от РТТ уреждаше някои аспекти от публикуването на разписанията на маршрутите. Тези аспекти бяха премахнати през 2006 г. На практика циркулярно писмо N-1/2006 се позовава на старата разпоредба (член 28 от РТТ) преди изменението и посочва, че по ново нареждане изискванията на старата разпоредба се смятат за насока за съдържанието на разписанието на маршрута.

⁽²⁷⁾ Член 27, параграф 2 от ЗТТ.

⁽²⁸⁾ Както е посочено в подготвителните работи, глава 10.1 от Предложение 113 L (2009–2010).

⁽²⁹⁾ Член 8 от ЗТТ. Възможността концесиите да се отдават на търг беше въведена чрез изменение на Закона за транспорта от 1976 г. със Закон от 11.6.1993 г. № 85 (e.i.f. 1.1.1994 г.).

⁽³⁰⁾ Член 30, параграф 1 от РТТ. Министерството на транспорта има правомощията да дава общи насоки за използването на електронни системи за билети (член 30, параграф 2 от РТТ). Министерството е дало такива насоки под формата на циркулярно писмо N-1/2006. В това циркулярно писмо Министерството решава, че следният документ следва да служи за стандарт при електронните системи за билети – Част 3 от Наръчник 2006 от Норвежката администрация на публичните пътища (на норвежки език: *Statens Vegvesen*).

⁽¹⁵⁾ Член 23 от ЗТТ.

⁽¹⁶⁾ Член 22, параграф 3 от ЗТТ.

⁽¹⁷⁾ Член 22, параграф 4 от ЗТТ.

⁽¹⁸⁾ Членове 4 и 6 от ЗТТ.

⁽¹⁹⁾ Член 4, параграф 1 от ЗТТ.

⁽²⁰⁾ Член 4, параграф 2 от ЗТТ и глава I от РТТ.

⁽²¹⁾ Член 27, параграф 1 от ЗТТ.

⁽²²⁾ Член 6, параграф 1 от ЗТТ.

3.6. Договори

- (36) За да допълнят концесиите, окръзите може да сключат договори с концесионерите за предоставянето на публичната услуга. Окръзите имат свободата да определят вида на тези договори ⁽³¹⁾.

3.7. Компенсация за концесионерите

- (37) Окръзите са отговорни за компенсация за концесионерите ⁽³²⁾. Компенсацията се предоставя само на предприятия, които обслужват непечеливши маршрути (т.е. при които приходите от продажба на билети не покриват разходите за извършването на услугата).
- (38) Според норвежките органи в съответствие с член 22 от ЗТТ окръгът е задължен да компенсира операторите за предоставянето на транспортна услуга по непечелившите маршрути, които желае да установи или запази в своята област ⁽³³⁾. Окръзите имат свободата да определят начина, по който ще бъдат компенсирани концесионерите; ЗТТ и РТТ не съдържат конкретни разпоредби за това, как ще се предоставят компенсациите.
- (39) Органът разбира, че член 22 от ЗТТ се чете като позволяващ компенсацията да покрие разходите за обществената услуга (включително разумна печалба) минус приходите от билети, и компенсация, по-голяма от това, не може да се основава на ЗТТ.

⁽³¹⁾ Член 22, параграф 5 от ЗТТ. Споразумението за транспорта от 1997 г. между AS Oslo Sporveier и AS Sporveibussene, посочено по-долу, е пример за такъв договор.

⁽³²⁾ Член 22, параграф 1 от ЗТТ.

⁽³³⁾ В мненията си по решението за откриване норвежките органи потвърдиха това и обясниха, позовавайки се на правната литература (*Norsk Lovkommentar*), че предходната разпоредба – член 24а от Закона за транспорта от 1976 г. – се тълкува по същия начин. В това отношение *Norsk Lovkommentar* към Закона за транспорта от 1976 г. (намира се на <http://www.rettsdata.no/> (за достъп е необходим платен абонамент)) по въпроса с компенсацията посочва следното в бележка 43 (на норвежки език): „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“. Превод от Органа: „За редовния транспорт обаче често ще е уместно да се изисква транспортният оператор да предоставя по-пълна услуга, която предвид определените максимални цени не би била от разумен финансов интерес. При тези обстоятелства задължението за обществена услуга може да се запази единствено срещу компенсация, вж. член 24а.“

4. ДОПЪЛНИТЕЛНО ИСТОРИЯ – ЗАКОНОДАТЕЛСТВО ПРЕДИ ЕИП ВЪВ ВРЪЗКА С РЕДОВНИЯ ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ – ЗАКОН ЗА ТРАНСПОРТА ОТ 1976 Г.

4.1. Въведение

- (40) В отговор на решението за откриване норвежките органи предоставиха повече информация относно историята на системата за компенсация за услугите за местен редовен транспорт.

4.2. Централизирана държавна отговорност за местен редовен транспорт

- (41) Норвежките органи обясниха, че държавата (Министерството на транспорта) в момента на влизане в сила на Закона за транспорта от 1976 г. ⁽³⁴⁾ е отговаряла за услугите за местен редовен транспорт. Държавните транспортни агенции са управлявали местния редовен транспорт във всеки окръг.

4.3. Процес на децентрализация

4.3.1. Въведение

- (42) Малко след влизането в сила на Закона за транспорта от 1976 г. започва процес на децентрализация. От 1 януари 1979 г. правомощията на Министерството на транспорта могат да се делегират на окръга. В същото време държавните транспортни агенции са превърнати в окръжни административни органи.
- (43) През 1981 г. с въвеждането на член 24а от Закона за транспорта от 1976 г. когато предоставя финансиране на окръзите, държавата може да предостави отговорността за финансиране на местния редовен транспорт на окръзите ⁽³⁵⁾. В Осло член 24а става приложим през 1983 г. когато община Осло (която е и окръг) ⁽³⁶⁾ първа получава такова финансиране.

4.3.2. Регламент от 1980 г.

- (44) Друг важен елемент от процеса на децентрализация е Регламентът от 19 декември 1980 г. относно компенсацията за предоставяне на местен редовен транспорт („регламента от 1980 г.“). В член 1 от регламента от 1980 г. се посочва, че окръгът е отговорен за финансиране на местния редовен транспорт. По силата на член 3 размерът на компенсацията се решава ежегодно на основата на разликата между очакваните приходи според определените тарифи и намаления и разумните разходи.

⁽³⁴⁾ Закон от 4.6.1976 г. № 63 (e.i.f. 1.7.1977). Отменен и заменен от ЗТТ на 1.1.2003 г.

⁽³⁵⁾ Вж. подготовителните работи за изменението на Закона за транспорта от 1976 г. От.pgr. nr. 16 (1980–81) на стр. 2.

⁽³⁶⁾ Община Осло е окръг и община. В следния документ позоваването на нея е като община Осло.

(45) Регламентът от 1980 г. съдържа също правила за контрола и достъпа до информация, уточнява ролите на Министерството на транспорта от една страна и на окръзите от друга. В член 7 се съдържа правното основание Министерството да издава допълнителни правила и насоки за компенсация на местния редовен транспорт.

4.3.3. Регламентът от 1982 г. и стандартното основно споразумение между KS и НААД

(46) На 1 януари 1983 г. регламентът от 1980 г. беше заменен от влизането в сила на нов регламент – Регламент от 2 декември 1982 г. относно компенсация за предоставяне на местен редовен транспорт („регламента от 1982 г.“). Член 4 от регламента от 1982 г. налага задължението на окръзите да сключват споразумения с концесионерите за компенсация за предоставянето на редовен обществен транспорт. Въз основа на това организацията KS (Норвежкото сдружение на местните и регионални органи) и Норвежката асоциация на автобусните дружества („НААД“) (37) сключиха стандартно основно споразумение („стандартното основно споразумение между KS и НААД“) и споразумение за стандартна годишна компенсация, което трябва да се използва от всеки окръг при сключване на споразумения за предоставянето на услуги за редовен автобусен транспорт. По отношение на изчислението на компенсацията стандартното споразумение се основава на същите принципи като член 3 от регламента от 1980 г. Стандартното основно споразумение предвижда също разделяне на разходите между услугите за обществен транспорт и други търговски услуги.

4.3.4. Регламентът от 1985 г.

(47) С приемането на нова система за приходите на окръзите през 1985 г. е приет нов Регламент относно компенсация на местния транспорт („регламента от 1985 г.“). Новата система за приходите на окръзите (и общините) има за последствие, че централното финансиране на местния транспорт се предоставя като еднократно платима сума. Основният фокус на регламента от 1985 г. е връзката между Министерство на транспорта и окръзите. Регламентът от 1985 г. е отменен на 1 януари 1987 г.

5. ОРГАНИЗАЦИЯ НА МЕСТНИЯ РЕДОВЕН ТРАНСПОРТ В ОСЛО

(48) Както беше отбелязано по-горе, отговорността за предоставяне на услуги за местен редовен обществен транспорт е предоставена на окръзите.

(49) Преди 1994 г. администрацията на целия обществен транспорт в Осло се извършва от AS Oslo Sporveier (38), тъй като община Осло е делегирала на дружеството

задачата да планира и администрира обществения транспорт в Осло (39). По същото време AS Oslo Sporveier управлява вътрешен департамент (40), който осъществява голямата част (41) от редовния автобусен транспорт в Осло. Тази дейност се осъществява въз основа на концесия за област, предоставена на 16 ноември 1992 г., която позволява на AS Oslo Sporveier да извършва услуги за редовен автобусен транспорт в цялата мрежа на Осло дотолкова, доколкото не са предоставени други концесии за конкретни маршрути.

(50) Концесията е предоставена за период от 10 години със задна дата от 1 януари 1990 г.

(51) В допълнение от 1994 г. насам AS Oslo Sporveier извършва по-малки туристически автобусни услуги, извън направлението за обществена услуга.

(52) На 23 април 1997 г. автобусният отдел, включително малката част за туристически автобусни услуги, се отделят от AS Oslo Sporveier и се прехвърлят в ново-създадено дружество – AS Sporveibussene. Оттогава AS Sporveibussene осъществява местния автобусен транспорт в съответствие с концесията, предоставена на AS Oslo Sporveier.

(53) Дружествата сключват споразумение за транспорт, подписано на 23 април 1997 г. със задна дата от 1 януари 1997 г. („споразумението за транспорт“). Споразумението за транспорт е трябвало да изтече на датата на изтичане на съществуващата концесия (т.е. 31 декември 1999 г.) но е автоматично продължено с по една година дотогава, докато е продължена концесията за област на AS Oslo Sporveier. Съгласно това споразумение за транспорт AS Sporveierbussene поема дейностите за обществени услуги на AS Oslo Sporveier и получава годишна компенсация пряко от AS Oslo Sporveier за тези услуги.

(54) Концесията за област е подновена за още 10 години на 20 септември 2001 г. със задна дата от 1 януари 2000 г.

(37) На норвежки език: Norsk Rutebilerforbund.

(38) От 1934 г. насам община Осло на практика е пълен собственик на AS Oslo Sporveier (с 98,8 % собственост). Норвежките органи обясниха, че през 2002 г. община Осло придобива оставащите акции и по този начин става собственик на 100 % на AS Oslo Sporveier.

(39) Според норвежките органи община Осло взема участие по всички въпроси от търговско значение във връзка с осъществяването на колективен автобусен транспорт от AS Oslo Sporveier, включително финансовите аспекти на споразуменията/договорите с дъщерните дружества (като AS Sporveibussene) или други трети страни. Община Осло взема участие посредством управителния съвет на AS Oslo Sporveier.

(40) В допълнение, AS Oslo Sporveier има три други отдела, които извършват *inter alia* услуги за подземен, трамваен транспорт и транспорт с ферибот.

(41) Три други оператора ING, M.O. Schøyens Bilcentraler A/S, Norgesbuss AS/Oslo и Follo Busstrafikk A/S също притежават концесии за редовен автобусен транспорт за някои от конкретните маршрути в Осло. Norgesbuss AS/Oslo придоби Follo Busstrafikk A/S през 1996 г. и по този начин взе неговите концесии.

- (55) През 2001 г. община Осло реши, че целият редовен автобусен транспорт в Осло следва да се отдаде на търг. Въз основа на това редовният автобусен транспорт постепенно беше отдаден на публичен търг на пет лота през периода 2003—2008 г. Съответните договори влизат в сила през годината след годината на отдаването им на търг. Последният лот е отдаден на търг през 2007 г. и последният договор влиза в сила на 30 март 2008 г.
- (56) Поради ограничаващия си характер обхватът на концесиите за област се намалява в съответствие с постепенното отдаване на търг на маршрутите, които някога са обхващани от концесията за област. Така концесията за област, предоставена на AS Oslo Sporveier, изтича на 30 март 2008 г. (когато целият редовен автобусен транспорт в Осло е отдаден на търг). С изтичането на срока на концесията, изтича и срокът на споразумението за транспорт.
- (57) Както е посочено по-горе, през 1997 г. AS Sporveisbussene поема малката част на туристически автобусни услуги от AS Oslo Sporveier.
- (58) През 2003 г. AS Sporveisbussene основава дъщерно дружество – Nexus Trafikk AS – с цел да участва в търгове за обслужване на маршрутите за редовен автобусен транспорт в Осло. През 2005 г. AS Sporveisbussene придобива дружеството Arctic Express AS и дъщерното му дружество Lavprisexpressen.no, извършващи експресни летищни услуги и регионален автобусен транспорт. През 2006 г. дейността за туристически автобусни услуги се отделя от AS Sporveisbussene в новосъздаденото дружество Sporveisbussenes Turbiler AS, притежавано на 100 % от AS Sporveisbussene.
- (59) От 1 юли 2006 г. до 1 януари 2007 г. администрацията на обществения транспорт в Осло беше реорганизирана. Основано е ново дружество под името AS Oslo Sporveier („новото дружество AS Oslo Sporveier“). Предишното дружество AS Oslo Sporveier смени името си на Kollektivtransportproduksjon AS („КТП“). Административните функции на предишното дружество AS Oslo Sporveier са прехвърлени на новото дружество AS Oslo Sporveier.
- (60) КТП запазва оперативната част от AS Oslo Sporveier и собствеността на AS Sporveisbussene. Последното става дружество майка с три дъщерни дружества. Дъщерните дружества се преименуват (Nexus Trafikk AS става Unibuss AS; Sporveisbussenes Turbiler AS става Unibuss Tur AS; и Arctic Express AS става Unibuss Ekspress AS).
- (61) AS Sporveisbussene се слива с Unibuss AS през 2009 г. Дружеството запазва името Unibuss AS и става дружество майка, запазващо собствеността на Unibuss Tur AS и Unibuss Ekspress AS.
- (62) Както е посочено по-горе, община Осло отговаря за компенсиране на операторите на обществените услуги, които иска да установи или да запази на територията на региона си ⁽⁴²⁾.
- (63) В Осло съществува обща система за билети, която се прилага за всички оператори на автобусен, трамваен, подземен транспорт и транспорт с фериботи. Операторите на обществена услуга не са отговорни за системата за билети. КТП (някогашното дружество AS Oslo Sporveier) е отговорно за системата за билети, а цените на билетите са предмет на контрол от община Осло.
- (64) Концесионерът има правото да задържи приходите от билетите, генерирани от извършването на редовния автобусен транспорт ⁽⁴³⁾. Когато приходите от билетите не са достатъчни, за да покрият разходите за дейностите, концесионерът може да кандидатства за компенсация за обществена услуга от община Осло.
- (65) В Осло от 80-те години на XX век до възлагането на поръчките на търг компенсацията по пряко възложените поръчки се определя в съответствие с процедурата, описана в настоящия документ. По същество община Осло и концесионерът ⁽⁴⁴⁾ определят еднократно платима сума, която покрива разликата между очакваните разходи от извършването на въпросната обществената услуга и приходите от продажбата на билети. Това се вписва в общия бюджетен процес на община Осло. Според норвежките органи бюджетният процес изглежда по следния начин:

Януари/февруари	Градското правителство (Byrådet) решава какви ще са бюджетните ограничения през следващата година.
Март	Общинските отдели и предприятия се уведомяват за бюджетните ограничения и срока за подаване на проектобюджети.
Март/април	Общинските предприятия определят бюджета за следващата година.
Май	Общинските отдели и предприятия подават проектобюджетите си въз основа на доходите и разходите, равнището на дейност, бюджетните ограничения и предположенията за бъдещото развитие на разходите, и подобряването на ефективност от предходните години.

6. КОМПЕНСАЦИЯ ЗА ЗАДЪЛЖЕНИЕТО ЗА ОБЩЕСТВЕНА УСЛУГА В ОСЛО

6.1. Административна практика

- (62) Както е посочено по-горе, община Осло отговаря за компенсиране на операторите на обществените услуги, които иска да установи или да запази на територията на региона си ⁽⁴²⁾.

⁽⁴²⁾ Член 22 от ЗТТ.

⁽⁴³⁾ Всички приходи от билети, генерирани от пряката продажба в автобусите им, плюс част от приходите от билети, произтичащи от AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk (предшественика на Ruter AS, публично притежавано дружество, занимаващо се с управление на местния редовен транспорт в Осло) и Statsbaner AS (публично притежавано дружество, отговарящо за железопътния транспорт в Норвегия).

⁽⁴⁴⁾ От 1983 г. въз основа на член 24а от Закона за транспорта от 1976 г., регламента от 1982 г. и стандартното споразумение между KS и НААД. Норвежките органи обясниха, че по същество практиката не е променена въз основа на член 22 от ЗТТ след влизането му в сила на 1 януари 2003 г.

Юни – август	Провеждат се обсъждания между отделите/предприятията и правителственото звено, отговарящо за това, с цел да се уточни бюджетът и дейностите, които покрива.
Септември	Проектобюджетът се съобщава на градското правителство.
Октомври	Различните комитети към Градския съвет (Bystyret) разглеждат различни части от бюджета.
Октомври/ноември	Градското правителство предлага преразгледа бюджет.
Декември	Бюджетът се одобрява от градския съвет.

- (66) Въз основа на проектобюджетите (и възможните изменения след бюджетните обсъждания в Градския съвет) се предоставя компенсация чрез бюджетни решения с някои предположения, посочени във всяко решение, т.е. за да се постигне известно подобряване на ефективността и да се запазят транспортните услуги от предходната година за обществеността. Решенията съдържат също определени цели по отношение на *inter alia* обема на предоставените транспортни услуги и разходите за пътуване.
- (67) Оценката на размера на компенсацията се основава на понесените разходи през предходните години, коригирани за подобряване на ефективността, развитието на норвежкия индекс на потребителските цени, заплатите, данъците и законите и нормите, засягащи разходите.
- (68) Според норвежките органи са водени отделни счетоводства за обществената услуга и търговските дейности (т.е. туристическата автобусна услуга), извършвани от AS Oslo Sporveier. Също така разходите за търговските дейности на AS Oslo Sporveier не са взети под внимание при изчисляването на годишната компенсация за обществените услуги.
- (69) Според норвежките органи съгласно споразумението за транспорт, сключено през 1997 г., чиито срок изтича на 30 март 2008 г., когато всички поръчки за обществени услуги са отдадени на търг и самата концесия за област е изтекла, изчислението на компенсацията се извършва ежегодно в съответствие с гореописаните принципи.
- (70) Така компенсацията за обществена услуга се определя в съответствие с една и съща процедура. Сумата се изчислява въз основа на разликата между разходите и приходите от обществената услуга и се коригира в съответствие с едни и същи фактори за корекция през целия оценяван период. Водят се отделни счетоводства за дейностите по обществената услуга и търговските дейности.

6.2. Доходност на обществената услуга

- (71) Според преглед на годишните резултати на автобусните дейности на AS Oslo Sporveier и AS Sporveibussene, подадени от норвежките органи, средната годишна печалба на дружествата е 0,49 % за периода 1994—2008 г. Тази цифра обаче включва приходите от

търговските дейности от 2005 г. нататък. Средната годишна възвращаемост за периода 1994—2005 г., в която подадените от норвежките органи данни се отнасят единствено до обществената услуга, е 1,98 % ⁽⁴⁵⁾.

6.3. Въвеждане на системата за качество бонус/малус

- (72) Както е посочено по-горе, през 1997 г. AS Sporveibussene започва да предоставя местни услуги за редовен автобусен транспорт в Осло в съответствие с концесията, дадена на AS Oslo Sporveier. В допълнение се сключва споразумението за транспорт между AS Oslo Sporveier и AS Sporveibussene. Норвежките органи обясниха, че споразумението за транспорт е въведено като концепция за модел, който трябва да се определи от AS Oslo Sporveier, съгласно който следва да се измерва качеството на автобусните услуги. Целта е да се открие модел, който да стимулира AS Sporveibussene да предоставя качествени услуги за автобусен транспорт. Споразумението за транспорт предвижда, че системата следва да бъде установена най-късно до 1 януари 2008 г.

- (73) През 2004 г. е постигнато съгласие по конкретния модел бонус/малус ⁽⁴⁶⁾. Според тази система резултатите на AS Sporveibussene се оценяват съгласно следните критерии: i) общо удовлетворение на клиента, ii) точност, iii) равнище на безопасност и комфорт и iv) учтивост на шофьора. Удовлетворението на клиента и измерва въз основа на анкети. Точността се измерва въз основа на обективни данни.

- (74) AS Oslo Sporveier предоставя бонус за качество на AS Sporveibussene в размер на 3,9 милиона NOK през 2004 г. Това представлява 0,8 % от приходите на AS Sporveibussene за тази година (483,5 милиона NOK). Норвежките органи обясниха, че гледат на бонуса за качество като на разумна печалба. Норвежките органи не са уведомили Органа за никакви други предоставени бонуси за качество.

6.4. Услуги в рамките на групата и разпределение на общите разходи

- (75) Според норвежките органи за търговските автобусни услуги, извършвани от AS Sporveibussene, са се налагали услуги от AS Oslo Sporveier само до известна степен. Повечето такива услуги в рамките на групата са били разменени между дъщерните дружества в Oslo Sporveier Group.

- (76) От 1994 г. услугите в рамките на групата са разменени основно въз основа на споразумения между дружествата в групата. Разходите за услугите се основават на пазарните цени, ако в предоставянето на услугите участват външни дружества. Примери за такива услуги с външни доставчици включват, но не само: съвместно закупуване на дизелово гориво, моторно масло или антифриз,

⁽⁴⁵⁾ Изчисления на Органа.

⁽⁴⁶⁾ Системата е описана в приложението към протокола, който определя подробно компенсацията за автобусните услуги, на която AS Sporveibussene има право за 2004 г.

отдаване под наем на автобуси, наем на имущество от частни дружества и т.н. За тези услуги вътрешната цена на услугите включва също пропорционален дял фиксирани разходи, както и разходи за покриване на административните такси, когато има такива.

(77) По отношение на услугите в рамките на групата, предоставяни от AS Oslo Sporveier на AS Sporveibussene и на неговите дъщерни дружества или между дъщерните дружества, норвежките органи обясниха, че цените на тези услуги са основани на действителните разходи (например наемането на автобуси и шофьори за конкретни поводи, почистване на автобусите) или на използвания обем (например издаване на лични карти) или дори на час в зависимост от сложността на предоставяната услуга. Действителната цена включва разхода за услугата, а именно пределните разходи, външни разходи/разходи за ефективност, както и пропорционален дял от фиксираните разходи и печалба. Норвежките органи обясниха, че тези цени, основани на разходите, се равняват на пазарните цени.

(78) Както е посочено по-горе, AS Sporveibussene основава дъщерно дружество през 2003 г. – Nexus Trafikk AS – с цел да участва в търгове за извършване на услуги за редовен автобусен транспорт в Осло. Създаването на дъщерното дружество поражда нова ситуация, при която дружествата (AS Sporveibussene и Nexus Trafikk AS) поделят някои общи разходи, тъй като и двете предоставят автобусни услуги. Норвежките органи обясниха, че поради това дружествата са установили нова система за разпределяне на (новите) общи разходи. Новата система се прилага от 2004 г. нататък. Според новата система общите разходи като информационни технологии и комуникационна инфраструктура, общите разходи за връзки с обществеността, някои корпоративни служители, консултантските услуги за общи договори, услуги за одити, пенсии, застраховки, счетоводство са покриват от всички съответни дружества в групата с известен процент от оборота на всяко дружество. Методът за изчисляване на тези допълнителни проценти се основава на идентифицирането на всички общи разходи по време на бюджетния процес всяка година. След това размерът на тези разходи се събира и общият допълнителен процент се прогнозира като се разделят идентифицираните общи разходи на целия оборот на AS Sporveibussene и дъщерните му дружества. Сумата на предвидените в бюджета допълнителни разходи за всяко дружество покрива общите разходи, включени в цялостния бюджет. Процентът е [...] ⁽⁴⁷⁾ % за 2004 г., [...] ⁽⁴⁸⁾ % за 2005 г. и 2006 г. и [...] ⁽⁴⁹⁾ % за 2007 г. и 2008 г.

⁽⁴⁷⁾ Точната цифра е скрита поради задължението за служебна тайна. Тя в диапазона между 2 %-7 %.

⁽⁴⁸⁾ Точната цифра е скрита поради задължението за служебна тайна. Тя в диапазона между 2 %-7 %.

⁽⁴⁹⁾ Точната цифра е скрита поради задължението за служебна тайна. Тя в диапазона между 2 %-7 %.

7. ВЛИВАНЕ НА КАПИТАЛ ОТ 2 АПРИЛ 2004 Г.

7.1. Жалбата

(79) Жалбоподателят посочва, че дружеството AS Oslo Sporveier е прехвърлило 41 499 000 NOK нов капитал на AS Sporveibussene през 2004 г. и твърди, че тази трансакция предполагаемо включва държавна помощ, тъй като нито един инвеститор на частния пазар не би направил вливане на капитал в дружество на загуба. Жалбоподателят също поставя въпроса дали капиталът не е бил влят с цел финансиране на нови дейности, осъществени на пазар, изложен на конкуренция.

(80) Норвежките органи потвърдиха, че община Осло е направила вливане на нов капитал в Oslo Sporveier Group на 2 април 2004 г. и че тази мярка е свързана с еднократен принос към пенсионния фонд на групата (Oslo Sporveiers Pensjonskasse) ⁽⁵⁰⁾, за да покрие натрупания недостиг на средства в съществуващите сметки на пенсионния фонд. Размерът на това вливане на капитал, дадено на AS Sporveibussene, е 111 760 000 NOK. Норвежките органи обясниха също, че в момента на осъществяване на вливането на капитал AS Sporveibussene променя принципите на счетоводство за прогнозиране на бъдещите задължения за пенсии, като резултатът е, че от 2004 г. нататък тези задължения се признават в техните счетоводства ⁽⁵¹⁾.

(81) В светлината на информацията, подадена от норвежките органи, Органът разбира, че когато се позовава на прехвърлянето в размер на 41 499 000 NOK в кореспонденцията с Органа, жалбоподателят е сравнил сметките на AS Sporveibussene през 2003 г. и 2004 г. и е извадил 39 501 000 NOK (общия собствен капитал през 2003 г.) от 81 милиона NOK (общия собствен капитал през 2004 г.). В настоящото решение Органът ще оцени

⁽⁵⁰⁾ Oslo Sporveiers Pensjonskasse е пенсионният фонд за служителите на Oslo Sporveier Group. Вливането на капитал от 2004 г. покрива недостига на средства, свързан с пенсионните задължения на Oslo Sporvognsdrift AS (дружество, отговарящо за предоставяне на трамвайни услуги в Осло), Oslo T-banedrift AS (дружество, отговарящо за предоставяне на услуги на метро в Осло), AS Oslo Sporveier и AS Sporveibussene.

⁽⁵¹⁾ Норвежките органи обясниха, че преди вливането на капитал от 2004 г. AS Sporveibussene записва пенсионните си задължения като използва т.нар. „коридорно решение“. Посредством този счетоводен метод дружеството амортизира корекции в изчислените пенсионни задължения за период от десет години. „Коридорното решение“ се основава на предположението, че всяка година има отклонения между дългосрочните предположения и действителните ситуации и че с течение на времето тези разлики се изравняват. През 2004 г. норвежките органи решават да променят счетоводния метод, използван за записване на пенсионните задължения. Внасят се годишни корекции, които включват в счетоводството всички разходи за периода на предположената средна заетост. Вследствие на това AS Sporveibussene записва през 2004 г. намаление на собствения капитал в размер 80 934 000 NOK (в графа „estimativik“), което отразява промяната в счетоводните методи. Тези промени водят до увеличение на задълженията, признати в счетоводните баланси и съответно намаление на собствения капитал на дружеството. Тази промяна в счетоводните принципи не оказват влияние върху размера на капитала, необходим, за да компенсира недостига на финансиране в пенсионния фонд, но по-скоро обяснява някои от промените в сметките на AS Sporveibussene от 2003 г. до 2004 г., на които се позовава жалбата.

действителното вливане на капитал в размер на 111 760 000 NOK, което е сумата, предоставена, за да покрие пенсионните задължения на AS Sporveisbussene (за разлика от сумата от 41 499 000 NOK, посочена от жалбоподателя).

- (82) Норвежките органи представиха обяснения по отношение на причините за това вливане на капитал, свързано с пенсионните задължения на AS Sporveisbussene. Те са обобщени, както следва.

7.2. Недостиг в пенсионния фонд на AS Oslo Sporveier Group от средата на 90 те години на XX век и увеличена годишна компенсация

- (83) Норвежките местни органи и дружествата, които те притежават или контролират, са задължени да предоставят на служителите си индексирана пенсия, равняваща се на 70 % или 66 % от крайната си заплата при пенсиониране на възраст 67 години ⁽⁵²⁾.

- (84) Към средата на 90-те години на XX век става ясно, че има недостиг на финансови средства в пенсионния фонд на AS Oslo Sporveier Group. Недостигът на финансови средства е натрупан с течение на няколко години, тъй като изплащанията на премии в пенсионния фонд не отчитат уместно увеличените пенсионни задължения в резултат от фактори, като например увеличение на заплатите на служителите, по-голяма средна продължителност на живота, промени в ставките за лица с увреждания и др. Според Органа за финансов надзор на Норвегия (*Kredittilsynet*) пенсионният фонд на AS Oslo Sporveier има покритие от само 46,9 % към 31 декември 1995 г. Общинските пенсионни фондове с покритие под 95 % трябва да се увеличават най-малко с 1,5 % на година ⁽⁵³⁾. Община Осло като негов собственик следователно е законово задължена да покрие недостига на финансови средства на AS Oslo Sporveier Group ⁽⁵⁴⁾. Така според решението от 23 декември 1996 г. AS Oslo Sporveier е трябвало да представи план как да компенсира този недостиг. Вследствие на това е съставен план за плащания, който да премахне недостига до 2020 г. Този план е одобрен от Органа за финансов надзор на 9 юли 1997 г.

- (85) В съответствие с плана за плащания община Осло коригира нагоре годишната компенсация за обществена услуга с цел да покрие увеличените пенсионни премии.

7.3. Вливане на капитал в Oslo Sporveiers Pensjonskasse

- (86) Според норвежките органи община Осло решава през 2003 г. да покрие недостига в пенсионния фонд на AS Oslo Sporveier Group с еднократно плащане. В резултат

от това на 2 април 2004 г. AS Oslo Sporveier прави вливане в размер на 802,5 милиона NOK ⁽⁵⁵⁾ в Oslo Sporveiers Pensjonskasse, за да покрие целия недостиг към момента ⁽⁵⁶⁾. Вливането на капитал покрива недостига на средства на пенсионните задължения по отношение на служителите на AS Sporvognsdrift AS, AS Oslo T-banedrift AS, AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussen.

- (87) Норвежките органи обясниха, че въпреки че община Осло е била законово задължена да покрие недостига на средства в AS Oslo Sporveier Group, не е имало изискване това да се направи чрез еднократно плащане; тя е избрала това решение, тъй като то е по-икономически ефективно, отколкото да се придържа към съществуващия амортизационен план. Годишният амортизиран размер за обслужване на недостига на средства е бил по-висок, отколкото финансовите разходи, необходими за обслужване на банков кредит със същия размер. Освен това очакването е било, че еднократното плащане ще генерира спестявания в оперативния бюджет от приблизително на 160 милиона NOK и ще намали годишните пенсионни разходи на групата с 60 милиона NOK.

- (88) От 802,5 милиона NOK 111 760 000 NOK покриват пенсионните задължения на AS Sporveisbussene. Според норвежките органи цялата сума е платена пряко от AS Oslo Sporveier на Oslo Sporveiers Pensjonskasse, а не е имало прехвърляне на пари в брой за AS Sporveisbussene. В годишните сметки на AS Sporveisbussene за 2004 г. пенсионният принос в размер на 111 760 000 NOK е записан като вливане на нов дялов капитал.

7.4. Недостиг на финансови средства в пенсионните задължения на служителите на туристическите автобусни услуги

- (89) Според норвежките органи част от вливането на капитал за AS Sporveisbussene покрива пенсионните задължения за служителите за туристическите автобусни услуги за периода 1994 г. (когато започва дейността по автобусни туристически услуги)—1 януари 1997 г.

- (90) Норвежките органи подадоха изчисления, според които приблизително 430 300 NOK от общото вливане на капитал е свързано с недостига на финансови средства за пенсионните задължения за туристическата автобусна дейност.

7.5. Промяна в пенсионните фондове за Vital Forsikring ASA

- (91) Плащането на 111 760 000 NOK също позволи на AS Sporveisbussene да прехвърли пенсионния си фонд от Oslo Sporveiers Pensjonskasse във Vital Forsikring ASA, животнозастрахователно дружество. Промяната влезе в сила на 1 юни 2004 г. Съгласно приложимото норвежко право по това време всички премии, предназначени да

⁽⁵²⁾ Предвид факта, че норвежката национална застраховка предоставя основна пенсия между 40 % и 50 %, работодателят предоставя останалата част или чрез пенсионни фондове, или чрез животнозастрахователни дружества. AS Oslo Sporveier Group организира пенсионния си фонд като общински пенсионен фонд (AS Oslo Sporveiers Pensjonskasse) в съответствие с глава 7 от Закона за застраховането от 10.6.2005 г. № 44.

⁽⁵³⁾ Регламент от 19.2.1993 г. № 117, дял 28 А.

⁽⁵⁴⁾ Неспазването на това задължение е можело да има редица правни последици за AS Oslo Sporveier Group, например дружеството е можело да обяви несъстоятелност.

⁽⁵⁵⁾ От които 800 милиона NOK са прехвърлени от община Осло.

⁽⁵⁶⁾ Сумата, платена на Oslo Sporveiers Pensjonskasse, възлиза на 711 980 000 NOK (90 519 282 NOK (14,1 % от общата сума в размер на 802,5 милиона NOK) е данъци за заетост).

покриват недостига, е трябвало да бъдат изплатени изцяло преди AS Sporveisbussene да прехвърли пенсионните си задължения от един фонд в друг ⁽⁵⁷⁾.

8. ДАНЪЧНО ОБЛАГАНЕ НА OSLO SPORVEIER GROUP

8.1. Твърдения на жалбоподателя

- (92) Според жалбоподателя отрицателната данъчна позиция на AS Oslo Sporveier е използвана, за да се намали данъчната тежест върху AS Sporveisbussene. Възможно е благоприятните данъчни условия в Oslo Sporveier Group да са били използвани за избягване на плащането на данъци върху печалбите, осъществени на пазари, които са изцяло или частично изложени на конкуренция. Основата за тази жалба изглежда е, че през периода 2000—2004 г. въпреки че AS Sporveisbussene има печалба преди данъчно облагане в размер на 54 796 000 NOK, дружеството е облагаеми доходи в размер само на 2 027 000 NOK.
- (93) Според норвежките органи и според мнението на Органа изглежда, че жалбоподателят се позовава на данъчните правила по отношение на трансферите между дружества, принадлежащи към една и съща група (трансфери в рамките на групата). AS Sporveisbussene очевидно е прехвърлило част от печалбите си, като по този начин избягва плащането на данъци върху приходите върху прехвърлената сума.

8.2. Свързаните разпоредби от норвежкия Закон за данъците

- (94) Според норвежкия Закон за данъците ⁽⁵⁸⁾ дружества в рамките на една група се облагат с данъци като отделни субекти; в началото не съществува консолидиране на групи дружества за данъчни цели, което означава, че едно дружество може да изважда само собствените си загуби и е задължено да плаща данък единствено върху собствените си печалби.
- (95) При все това при определени условия данъчните правила позволяват на дружество да извади от облагаемите си приходите едностранен трансфер на капитал, направен за друго дружество в същата група – т. нар. „трансфер в рамките на групата“.
- (96) Трансферите в рамките на групата са разрешени ⁽⁵⁹⁾ когато предоставящото дружество и дружеството получател са дружества с ограничена отговорност ⁽⁶⁰⁾ и принадлежат към една и съща група ⁽⁶¹⁾. В допълнение, дружеството

майка трябва да притежава над 90 % от дъщерното дружество, както и да държи еквивалентен дял от гласовете ⁽⁶²⁾. Норвежките органи обясниха, че тези изисквания трябва да са спазени в края на съответната финансова година, през която е извършен трансферът в рамките на групата.

- (97) Предоставящото дружество и дружеството получател трябва да посочат трансферите в годишните си данъчни декларации за данъчните органи като подават пълна информация в предназначения за това формуляри.
- (98) Трансфер в рамките на група може да се състои от пари, оборотен капитал или други финансови трансфери ⁽⁶³⁾.
- (99) Трансферът в рамките на група подлежи на приспадане от предоставящото дружество доколкото, доколкото трансферът се покрива от приходите, подлежащи на данъчно облагане ⁽⁶⁴⁾. Когато дружество предоставя трансфер в рамките на групата, който надхвърля неговите облагаеми приходи, то не може да приспадне излишната сума ⁽⁶⁵⁾. Дружеството получател от своя страна е отговорно за плащане на данъци върху трансфера в рамките на групата ⁽⁶⁶⁾, но излишната, неподлежаща на приспадане сума не представлява приход, предмет на данъчно облагане, за получаващото дружество. Трансферът се смята за приход за дружеството получател за същата година, през която предоставящото дружество приспада трансфера в данъчната си основа. При условие че дружеството получател има дефицит, трансферът може да се

⁽⁶²⁾ Член 10-4, параграф 1 от Закона за данъците.

⁽⁶³⁾ Не е задължително самото плащане да се осъществи през същата година, през която е направен приходът, при условие че ще се извърши чрез реално прехвърляне на богатство по-късно. Съответно е достатъчно предоставящото дружество да поеме безусловното задължение да направи трансфера.

⁽⁶⁴⁾ Член 10-2, параграф 1 от Закона за данъците.

⁽⁶⁵⁾ Член 10-3, параграф 1 от Закона за данъците. Норвежките органи обясниха, че дружеството майка може да предостави трансфер на дъщерно дружество през същата година, през която същото дружество предоставя трансфер в рамките на групата на дружеството майка. Двата трансфера ще се разглеждат като отделни трансакции, които за целите на данъчното облагане ще се третираат отделно, в.ж. Постановление 22/05 от Норвежката данъчна дирекция, налично онлайн (на норвежки език) на: <http://www.skatteetaten.no/Templates/BindendeForhandsuttalelse.aspx?id=28885> Вследствие на това при определени обстоятелства може да се направи трансфер в рамките на група и да се постигне данъчно консолидиране без да се изменя нетният капитал на предоставящите дружества. Такъв ще е случаят, ако дружеството майка е понесло данъчни загуби в поне същите размери като облагаемите печалби на дъщерното си дружество. Дъщерното дружество може да предостави трансфер на дружеството майка и да иска той да бъде приспадан. Дружеството майка може да компенсира за получения трансфер срещу собствените си данъчни загуби. В същото време дружеството майка може да предостави собствен отделен трансфер в рамките на групата на дъщерното дружество. Последният трансфер в рамките на групата няма да подлежи на данъчно облагане за дъщерното дружество получател, тъй като дружеството майка няма да е в положение да го приспадне поради собствените си данъчни загуби. В действителност, двата трансфера в рамките на групата предполагат, че дъщерното дружество може да елиминира данъчната си основа, без да нарушава собствения си капитал.

⁽⁶⁶⁾ Член 10-3, параграф 1 от Закона за данъците.

⁽⁵⁷⁾ Закон от 10.6.1988 г. № 39 (отменен), член 8в-11 във връзка с член 8в-10, параграфи 1 и 3.

⁽⁵⁸⁾ Закон за данъците от 26.3.1999 г. № 14, член 2-2.

⁽⁵⁹⁾ Членове 10-2—10-4 от Закона за данъците.

⁽⁶⁰⁾ Съгласно член 10-1 от Закона за данъците правила, уреждащи трансферите в рамките на групата се прилагат за „aksjeselskap, allmen-naksjeselskap samt likestilt selskap og sammenslutning“.

⁽⁶¹⁾ Както се предвижда в закона от 13.6.1997 г. № 44, членове 1-3 и 1-4.

компенсира срещу евентуални загуби, включително такива, понесени през предходни години. Нещо повече, трябва да са спазени изискванията, свързани с разпределянето на дивиденди в дружество с ограничена отговорност⁽⁶⁷⁾.

- (100) Норвежките органи обясниха, че правилата за трансфер в рамките на група се прилагат недискриминаторно за всички корпоративни субекти, предмет на норвежкия данък върху приходите. Прилагането на тези правила не изисква никакво правителствено разрешително, лиценз или подобно съгласие от никой публичен орган. Правилата се прилагат без значение кой контролира групата, независимо дали местен или чуждестранен, или частна, или обществена собственост.

8.3. Обосновка за правилата за трансфер в рамките на група

- (101) Норвежките органи обясниха, че целта на правилата е да установи сходно данъчно третиране и данъчен неутралитет между i) дружества, организирани в групова структура и ii) дружествата, които извършват няколко стопански дейности като едно дружество. Тази цел се постига като се позволи на групите от дружества да компенсират за загубите, понесени от едно (или няколко) от дружествата в нея чрез печалбите, осъществени от други дружества в същата група, като по този начин е възможно данъчно облагане на групата въз основа на консолидираните ѝ нетни облагаеми печалби. Норвежките органи обясниха, че целта или намерението зад правилата за трансфер в рамките на група никога не е била да генерира печалби за определени дейности на основата на това кой притежава дружествата или какъв вид стопанска дейност извършват те.

8.4. Прилагане на правилата за трансфер в рамките на групата от Oslo Sporveier Group

- (102) Норвежките органи обясниха, че AS Sporveibussene е направило трансфери в рамките на група в размер на 4 068 000 NOK през 2000 г. и на 8 365 000 NOK през 2001 г. за AS Oslo Sporveier, докато през периода 2002—2004 г. няма трансфери поради данъчни загуби⁽⁶⁸⁾.

9. МНЕНИЕ ПО РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ ОТ НОРВЕЖКИТЕ ОРГАНИ

9.1. По-подробна фактическа информация и доклада на Asplan Viak

- (103) В мненията си по решението за откриване норвежките органи предоставиха повече фактическа информация,

свързана с оценяването на мерките, предмет на официално разследване. Тази информация е включена в дяловете по-горе.

- (104) В допълнение към тези факти норвежките органи предоставиха на Органа доклад от 25 май 2012 г. относно ефикасността на AS Sporveibussene през периода 1999—2002 г., възложен от норвежките органи на независим консултант, наречен Asplan Viak AS („доклада на Asplan Viak“)⁽⁶⁹⁾. В доклада Asplan Viak AS сравнява разходите на AS Sporveibussene с разходите на другите оператори на редовен автобусен транспорт в Норвегия. Заключениеето от доклада е, че за периода 1999—2002 г. разходите на AS Sporveibussene са на равнището на или под разходите на типичен доставчик на услуги за редовен автобусен транспорт, добре управляван и с подходящо оборудване⁽⁷⁰⁾.

- (105) Норвежките органи предоставиха на Органа информация за финансовата жизнеспособност на търговските дейности за автобусен транспорт. С изключение на незначителен дефицит в размер на 29 000 NOK през 1998 г. дейностите са на печалба от началото си през 1994 г. Норвежките органи също така предоставиха на Органа стратегически документ от 2003 г. за търговските дейности за автобусен транспорт, осъществявани от AS Sporveibussene („стратегически документ от 2003 г.“), в който посочената цел за 2003 г. е да се генерира брутна печалба от 1,5 милиона NOK (преди режийните разходи) и оборот от 14,1 милиона NOK.

9.2. Правни доводи

9.2.1. Схема

- (106) Норвежките органи поддържат становището, че финансирането на местния редовен автобусен транспорт в Осло е извършвано въз основа на схема за помощ по ЗТТ и РТТ.
- (107) На първо място те подчертават, че целта, за която могат да се отпускат безвъзмездни средства съгласно член 22 от ЗТТ, трябва да е ясно определена – може да се дава компенсация единствено, за да се покрият загуби, понесени от извършването на услуги за редовен автобусен транспорт, които са поръчани от окръга. В това отношение норвежките органи изтъкват, че въпросната мярка се различава от мярката на Финландия, оценена от Европейската комисия в *Åland Industrihus*⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁹⁾ „Стандартно изчисление на разходите за дейностите по редовен автобусен транспорт на AS Sporveibussene“, доклад на Asplan Viak AS от 25.5.2012 г., включен като приложение 13 към писмото от норвежките органи от 4.6.2012 г. (събитие № 636738).

⁽⁷⁰⁾ Трябва да се отчете, че въпреки заключенията в доклада на Asplan Viak, в мненията си по решението за откриване норвежките органи не твърдят, че компенсацията, предоставена на AS Sporveibussene, покрива критериите от делото *Altmark*, вж. оценката по-долу.

⁽⁷¹⁾ Дело SA.21654 (ex NN-69/2007 и C-6/2008) *Обществена търговска собственост Åland Industrihus*, ОВ L 125 12.5.2012 г., стр. 33. Решението е обжалвано пред Общия съд на Европейския съюз (вж. Дело T-212/12).

⁽⁶⁷⁾ Член 10-2, параграф 1 от Закона за данъците.

⁽⁶⁸⁾ Норвежките органи потвърдиха, че през периода 2000—2004 г. не са извършвани никакви циркулярни трансфери, в които участва AS Sporveibussene.

- (108) Второ, те подчертават, че преценката на община Осло за изчисляване на компенсацията за обществена услуга е ограничена от националните насоки съгласно РТТ. Обобщението на норвежките органи е, че това ограничаване на преценката на равнище окръг от правителството подкрепя извода, че компенсацията се предоставя въз основа на схемата за помощ. Компенсацията до голяма степен идва от държавни фондове (а не от тези на окръга) и Министерството на транспорта i) има правомощието да дава насоки относно съдържанието и публикуването на разписанията на маршрутите, ii) има правомощието да одобрява тарифите, iii) определя отстъпките на национално равнище, iv) може да дава насоки за използването на системи за билети и v) има пълномощията да одобрява общия ред и условия за редовния транспорт.
- (109) Накрая, те изтъкват, че последователната административна практика в Осло показва, че помощта е изплащана на основата на схема.

9.2.2. Система за качество бонус/малус

- (110) Норвежките органи изтъкват, че системата за качество бонус/малус е част от общата компенсация за обществени услуги за предоставяне на местен редовен автобусен транспорт в Осло и следователно е неделима част от схемата за помощ. Те добавят, че платеният през 2004 г. бонус е в размер на 3,9 милиона NOK, което съставлява 0,8 % от приходите на AS Sporveisbussene за тази година (483,5 милиона NOK). Също така бе изтъкнато, че при всички случаи това представлява част от разумните печалби от страна на AS Sporveisbussene.

9.2.3. Разпределение на общите разходи и услуги в рамките на група

- (111) Въз основа на предоставената информация Органът разбира, че норвежките органи твърдят, че по отношение на разпределението на общите разходи и заплащането на услуги в рамките на групата няма държавна помощ, предвид факта, че трансакциите между дружествата в групата и донякъде между дружества в групата и AS Oslo Sporveier се основават на обичайните търговски условия и принципи.

9.2.4. Вливане на капитал за търговските дейности

- (112) Норвежките органи изтъкват, че частта в размер на приблизително 430 300 NOK от вливането на капитал от 2004 г., използвана, за да се покрият пенсионните разходи, свързани с чисто търговските дейности извън направлението за обществена услуга (вливането на капитал за търговските дейности) не представлява държавна помощ, а по-скоро инвестиция при пазарни условия в съответствие с принципа на частния инвеститор в условията на пазарна икономика („ПЧИУПИ“). В този

контекст те подчертават, че противно на представянето на фактите в решението за откриване⁽⁷²⁾, община Осло всъщност е станала единствен собственик на AS Oslo Sporveier през 2002 г., преди да бъде извършено вливането на капитал през 2004 г. В допълнение, норвежките органи предоставиха на Органа информация за финансовата жизнеспособност на дейностите по търговски автобусен транспорт. С изключение на незначителен дефицит в размер на 29 000 NOK през 1998 г. дейностите са извършвани на печалба от началото си през 1994 г. Според стратегическия документ от 2003 г. за дейностите по търговски автобусен транспорт, целта за 2003 г. е да се генерира брутна печалба от 1,5 милиона NOK (преди режийните разходи) и оборот от 14,1 милиона NOK. Въз основа на това и с позоваване на теста за инвеститор в условията на пазарна икономика, направен от Органа в решението за откриване⁽⁷³⁾, норвежките органи изтъкват, че вливането на капитал за търговските дейности като цяло е било по-печелившо, отколкото ликвидирането на дружеството и инвестирането на същата сума другаде, предвид високите разходи около такава ликвидация, които ще надхвърлят значително разходите за вливането на капитал.

- (113) В мненията си по решението за откриване норвежките органи обясняват също, че както служителите, занимаващи се с дейностите по обществена услуга, така и онези, занимаващи се с търговските дейности са били наети в един правен субект и са членували в същия пенсионен фонд. Освен това съгласно норвежкото право не е разрешено да се изключват някои членове на пенсионен фонд когато се покрива дефицит в този фонд. Според норвежките органи това доказва, че частен инвеститор в същата ситуация ще трябва да направи същото увеличение на капитала.

- (114) Норвежките органи изтъкват също, че вливането на капитал за търговските дейности не представлява държавна помощ, тъй като попада под прага *de minimis*.

9.2.5. Данъчно облагане на Oslo Sporveier Group

- (115) От мненията, представени от норвежките органи, може да се направи извод, че правилата за трансфер в рамките на групата изключват всякаква държавна помощ, поради факта, че тези правила се прилагат за всички дружества, чието седалище е в Норвегия, и целят да постигнат данъчно консолидиране в групата.

⁽⁷²⁾ Информацията, с която Органът разполага в момента на решението за откриване, сочи, че община Осло не е била единствен собственик на AS Oslo Sporveier до юли 2006 г. (вж. решението за откриване, бележка 27). В мненията си по решението за откриване норвежките органи уточниха, че община Осло в действителност е закупила дяловите участия на миноритарните акционери през 2002 г.

⁽⁷³⁾ Вж. решението за откриване, параграфи 103—108, по-специално параграф 105.

9.2.6. Съвместима помощ

- (116) Норвежките органи твърдят, че компенсацията, предоставена за предлагане на обществена услуга, не е довела до свръхкомпенсация и следователно е съвместима съгласно член 49 от Споразумението за ЕИП.

10. МНЕНИЯ ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (117) Органът получи мнения от две заинтересовани страни – жалбоподателя (Konkurrenten.no AS) и Risdal Touring AS, дружество, част от групата на жалбоподателя.
- (118) Жалбоподателят се позовава на редица документи, представени на Органа и на Съда на ЕАСТ, в които обяснява позицията си по даденото дело. Жалбоподателят възразява срещу това, че Органът i) разчита почти изцяло на информацията, подадена от норвежките органи по неофициален начин, ii) разделя мерките, идентифицирани от жалбоподателя, в две отделни дела и iii) предполагаемо отказва обществен достъп до досието по делото. Жалбоподателят поставя под въпрос желанието на Органа да проведе безпристрастно и изчерпателно разследване.
- (119) Risdal Touring AS е част от същата корпоративна група като жалбоподателя. То се присъединява към притесненията. По-специално дружеството изразява съжалението си по отношение на предполагаемото решение на Органа да откаже обществен достъп до досието по делото и дължината на съдебната процедура по даденото дело. Дружеството подчертава, че тези обстоятелства поставят под въпрос способността и желанието на Органа да проведе безпристрастно и изчерпателно разследване.

II. ОЦЕНКА

1. НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ

- (120) Член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП гласи, както следва:

„Освен изключенията, предвидени в настоящото споразумение, за несъвместими с функционирането му се считат помощите, отпускани от държавите членки на ЕО, от страните от ЕАСТ или отпускани чрез държавни ресурси, под каквато и да е форма, доколкото те засягат търговията между договарящите се страни, които нарушават или заплашват да нарушат конкуренцията, като подпомагат някои предприятия или производства.“

- (121) Първо, Органът оценява дали мярката за облагане с данъци на група включва държавна помощ.
- (122) Второ, Органът оценява характера на държавна помощ на вливането на капитал за търговските дейности. Както е обяснено по-горе, това е част от по-голяма мярка (вливането на капитал от 2004 г., направено с цел да се поправи недостига на средства в пенсионните сметки). При все това за разлика от останалата част от вливането

на капитал от 2004 г., вливането на капитал за търговските дейности е използвано за покриване на разходи за неопществени услуги, а именно недостига на средства в пенсионните сметки на служители в търговското крило на AS Sporveisbussene. За целите на оценка на характера на държавна помощ на двете части на вливането на капитал от 2004 г. трябва да се направи разлика между тях, предвид различните правни основания, чрез които се оценяват. Така докато мерките за компенсация на обществената услуга се оценяват въз основа на принципите, установени от Съда на Европейския съюз („Съда“) в решението от делото *Altmark* ⁽⁷⁴⁾, оценката на мерките, които не представляват компенсация за обществена услуга, не се основава на тези принципи.

- (123) Трето, Органът оценява дали годишната компенсация и вливането на капитал за обществената услуга представляват държавна помощ.

1.1. Данъчно облагане на Oslo Sporveier Group

- (124) Жалбоподателят изтъкна, че отрицателната данъчна позиция на AS Oslo Sporveier е използвана, за да се намали данъчната тежест върху AS Sporveisbussene. Органът смята, че жалбоподателят се позовава на правилата за данъчно облагане по отношение на трансфери между дружества, принадлежащи към една и съща корпоративна група („трансфери в рамките на група“).
- (125) Органът е на мнение, че тези правила са приложими за AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene, тъй като второто е изцяло притежавано дъщерно дружество на първото. Така AS Oslo Sporveier или всяко негово дъщерно дружество може принципно да компенсира за облагаеми печалби като разпределя трансфери в рамките на групата.

- (126) Органът посочва, че жалбоподателят изглежда критикува прилагането на общи норвежки правила за корпоративно данъчно облагане. Органът отбелязва, че жалбоподателят нито твърди, нито е представил информация, подкрепяща тезата, че съответните данъчни правила са направени така, че да доведат до отпускане на държавна помощ на конкретни дружества.

- (127) Според установената съдебна практика за да се определи дали една мярка е селективна, уместно е да се разгледа дали в условията на конкретната правна система тази мярка предоставя предимство на някои предприятия в сравнение с други в сходно правно и фактическо положение ⁽⁷⁵⁾. Може да се окаже, че конкретна национална система за данъчно облагане не включва държавна

⁽⁷⁴⁾ Дело C-280/00 *Altmark* [2003] ECR I-7747.

⁽⁷⁵⁾ Вж. наред с други Дело C-409/00 *Испания срещу Комисията* [2003] ECR I-1487, параграф 47; Дело C-88/03 *Португалия срещу Комисията* [2006] ECR I-7115, параграф 54.

помощ, въпреки че не съответства на общата система за корпоративно данъчно облагане в дадена държава в ЕИП.

- (128) По отношение на въпросните трансфери, дружествата в рамките на група не са в сходно правно и фактическо положение като дружествата извън група. Когато дружество майка направи трансфер за дъщерно дружество и по този начин намали облагаемите си приходи, този трансфер не цели да увеличи максимално печалбите на едната страна за сметка на другата, а само позволява сходно данъчно третиране, както при едно дружество, извършващо различни стопански дейности, и гарантира данъчен неутралитет между дружествата, организирани в група и едно дружество, извършващо различни стопански дейности.
- (129) Както е подчертано в раздел 3.1 от насоките на Органа относно прилагането на правилата за държавна помощ по отношение на мерките за пряко данъчно облагане на дружества, правилата за държавна помощ не ограничават правомощията на държавите в ЕАСТ да вземат решения относно икономическата политика, която те считат за най-подходяща, и по-специално да разпределят данъчната тежест по свое усмотрение върху различните фактори за производство.
- (130) Органът се съгласява с норвежките органи, че мярката наистина е отворена за всяко предприятие със седалище в Норвегия, което подлежи на корпоративно данъчно облагане, което следователно включва чуждестранни дружества с дъщерни дружества в Норвегия. Законното изискване за капитал за установяване на дружество с ограничена отговорност, а именно 100 000 NOK през периода на разследване, позволява на отделно дружество да създаде второ дружество в Норвегия и оттам – група. В резултат от това формирането на група може да е било осъществено от отделно дружество без да са необходими значителни капиталови ресурси. Следователно обхватът на потенциалните бенефициери от такава схема е широк; и целта е да се гарантира сходно данъчно третиране независимо от размера или структурата на дружеството.
- (131) Предвид горепосоченото Органът смята, че компенсирането на облагаемите приходи посредством трансфер в рамките на група не предоставя икономическо предимство на AS Sporveisbussene, когато като условие за възползване от данъчно намаление, дружеството е трябвало да направи трансфер за друго дружество в групата и за същата сума като намалението на данъчната основа, получено по този начин. Следователно това данъчно третиране не представлява държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП.

1.2. Вливането на капитал за търговските дейности

1.2.1. De minimis

- (132) Както е посочено по-горе, приблизително 430 300 NOK от вливането на капитал от 2004 г. изглежда е свързано с недостига на средства в пенсионните сметки в направлението за туристически автобусни услуги. Тъй като тази част от влетия капитал не е свързана с разходи за обществена услуга, тя не се оценява въз основа на критериите от делото *Altmark*.
- (133) В допълнение, Регламент (ЕО) № 1998/2006 на Комисията от декември 2006 година за прилагане на членове 87 (сега 107 от ДФЕС) и 88 (сега 108 от ДФЕС) от Договора за ЕО към минималната помощ не се прилага конкретно в този случай⁽⁷⁶⁾. Сумата в размер на приблизително 430 300 NOK е част от общата сума в размер на 111 760 000 NOK, платена, за да се покрийт разходите за обществена услуга и следователно е неделима част от нея. Така тя не може да се разглежда като отделна мярка, която покрива условията от регламента за минималната помощ⁽⁷⁷⁾.
- (134) Освен това, както изрично гласи член 2, параграф 2 от регламента „когато общата сума на помощта, предоставена по една мярка за помощ, надхвърли горепосочения таван (в размер на 200 000 EUR или 100 000 EUR в сектора на сухопътния транспорт), тази сума не може да се ползва от благоприятно третиране по настоящия регламент дори за част, която не превишава този таван. В такива случаи не може да се иска благоприятно третиране на мярката за помощ по настоящия регламент – нито към момента на предоставяне на помощта, нито в който и да било по-късен момент“⁽⁷⁸⁾.

1.2.2. Принцип на инвеститора в условията на пазарна икономика

- (135) Според съществуващата съдебна практика, необходимо е Органът да установи дали предприятието получател – AS Sporveisbussene – е получило икономическо предимство,

⁽⁷⁶⁾ ОВ L 379 28.12.2006 г., стр. 5, включено в Споразумението за ЕИП с точка 1 еа от приложение XV.

⁽⁷⁷⁾ Вж. Решение на Комисията от 21.9.2005 г. относно изпълнението на схема за помощ № 192/1997 от Италия - Автономна провинция Болцано (ОВ L 383 28.12.2006 г., стр. 1, параграфи 129—133); Решение на Комисията от 27 юли 2011 година относно държавната помощ за финансиране на диагностиката на трансмисивни спонгиформни енцефалопатии (ТСЕ) по говедата, приведена в действие от Белгия (ОВ L 274 19.10.2011 г., стр. 36), част 6, член 1, параграф 133.

⁽⁷⁸⁾ Във връзка с това трябва да се отбележи, че общият регламент за минималната помощ, който е в сила в момента на осъществяване на вливането на капитал е Регламент (ЕО) № 69/2001 на Комисията от 12.1.2001 година за прилагане на членове 87 и 88 от Договора за ЕО към минималната помощ. Този регламент обаче не се прилага за транспортния отрасъл. Както се посочва в член 5, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1998/2006 на Комисията: „[...] Настоящият регламент се прилага към помощите, предоставени преди влизането му в сила на предприятия, осъществяващи дейност в отрасъл „транспорт [...]“.

което не би получило при нормални пазарни условия⁽⁷⁹⁾. За тази цел Органът трябва да приложи принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика⁽⁸⁰⁾, който по същество предвижда, че държавна помощ се отпуска всеки път, когато държава предоставя държавни средства на предприятие, които при обичайно стечение на обстоятелствата няма да бъдат предоставени от частен инвеститор, който прилага обикновени търговски критерии и не обръща внимание на други фактори от социален, политически и филантропически характер⁽⁸¹⁾.

- (136) Следва да се припомни, че първоначалният амортизационен план е задействан с решение на Органа за финансов надзор на Норвегия, в което от AS Oslo Sporveier се иска да компенсира за недостига в пенсионния фонд. Това означава, че собствениците на AS Oslo Sporveier и AS Sporveibussene е трябвало или да се справят с недостига на средства в дейността си, или да поемат риска дружеството да стане неплатежоспособно.
- (137) При оценяването на това, дали вливането на капитал е осъществено при приемливи за частен инвеститор условия, Органът посочва, че частен инвеститор в подобно положение – т.е. с избор или да а) влее нов капитал в дружеството, б) или да ликвидира дружеството и да инвестира същата сума другаде – би избрал стратегия в буква а) само, ако е цялостно по-печеливша, отколкото стратегията в буква б). Това означава, че не е достатъчно да се избере „най-евтино“ решение с цел да се покрие показателя за инвеститор в условията на пазарна икономика, но и е необходимо да покаже приемлив процент бъдеща възвръщаемост на цената на това „най-евтино решение“.

⁽⁷⁹⁾ Дело C-39/94 *SFEI* срещу *La Poste* [1996] ECR I-3547 параграф 60.

⁽⁸⁰⁾ Този принцип е обяснен в насоките на Органа част VI Правила за компенсация за обществена услуга, държавна собственост на предприятия и помощ за обществени предприятия, прилагане на разпоредбите за държавна помощ за предприятия в производствения сектор.

⁽⁸¹⁾ Вж. например заключението на генералния адвокат Jacobs, Съединени дела C-278/92, C-279/92 и C-280/92 *Испания* срещу *Комисията* [1994] ECR I-4103, параграф 28. Вж. също Дело 40/85 *Белгия* срещу *Комисията (Boch)* [1986] ECR 2321, параграф 13; Дело C-301/87 *Франция* срещу *Комисията (Boussac)* [1990] ECR I-307, параграфи 39–40; Дело C-303/88 *Италия* срещу *Комисията (Lanerossi)* [1991] ECR I-1433, параграф 24. Вж. също насоките на Органа относно прилагане на правилата за държавните помощи по отношение на обществената услуга радио- и телевизионно разпространение, където точка 93 гласи: „при извършването на търговски дейности обществените радио- и телевизионни оператори трябва да зачитат пазарните принципи. Когато осъществяват дейности чрез търговски филиали, те трябва да спазват принципа на равнопоставеност и независимост на страните по отношение на тези филиали. Държавите от ЕАСТ гарантират, че обществените радио- и телевизионни оператори спазват принципа на равнопоставеност и независимост на страните, извършват своите търговски инвестиции в съответствие с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика и не участват в практики, нарушаващи конкуренцията, по отношение на своите конкуренти въз основа на полученото от тях обществено финансиране“.

- (138) В решението за откриване на официално разследване⁽⁸²⁾ Органът изрази съмнения във връзка с приложимостта на теста за инвеститор в условията на пазарна икономика, поради липсата на подходяща информация като например предвиждания за доходност, които частен инвеститор би направил.

- (139) В отговор на това искане норвежките органи обясниха, че през 2004 г. когато е направено вливането на капитал дейностите за туристически автобусни услуги на AS Sporveibussene още са били печеливши от създаването си през 1994 г., с единствено изключение през 1998 г., когато понесат много малки загуби в размер на 29 000 NOK. Също така е видно от стратегическия документ от 2003 г. за дейностите за туристически автобусни услуги, че за периода 2003—2006 г. целта е била да се поддържа извършването на дейностите за туристически автобусни услуги и да се генерира оборот за 2003 г. в размер на 14,1 милиона NOK и печалба в размер на 1,5 милиона NOK (преди режийните разходи). Ликвидирането на AS Sporveibussene или отделянето на дейностите за туристически автобусни услуги и ликвидиране на тази част не са сметнати за разумна алтернатива от община Осло предвид високите разходи, свързани с това и надхвърлящи значително разходите за покриване на недостига на средства за пенсиите, предназначени за направлението за туристическите автобусни услуги. Предвид сравнително ниската сума на влетия капитал, фактът, че дейностите за туристически автобусни услуги на AS Sporveibussene като цяло са печеливши и според предвижданията ще останат такива в разумен процент за идните години, и като се вземат надлежно предвид високите разходи за такова ликвидиране, хипотетичен частен инвеститор би избрал алтернативата на вливане на капитал.

- (140) Следователно Органът е на мнение, че вливането на капитал в размер на приблизително 430 300 NOK трябва да се разглежда като в съответствие с ПЧИУПИ. Органът заключава, че то не е предоставило предимство на AS Sporveibussene, което дружеството не би получило при обичайни пазарни условия. По този начин не представлява държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП.

1.3. Годишна компенсация и вливане на капитал за обществена услуга

1.3.1. Въведение

- (141) По отношение на жалбата, че между дейностите за обществена услуга и търговските дейности на AS Oslo Sporveier, AS Sporveibussene, Arctic Express AS и Sporveibussenes Turbiler AS е имало кръстосано субсидиране, Органът разбира, че твърдението е, че

⁽⁸²⁾ Параграфи 105—108.

годишната компенсация за предоставянето на услуга за местен редовен транспорт и вливането на капитал за обществената услуга са субсидирали търговските дейности, извършвани от Oslo Sporveier Group.

- (142) Явно е, че кръстосано субсидиране (за целите на контрола на държавна помощ) може да има единствено, ако предприятието, извършващо кръстосано субсидиране, получава държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП. Така по отношение на тази част от жалбата Органът трябва първо да оцени дали финансиращите мерки, т.е. i) годишната компенсация и ii) вливането на капитал за обществена услуга, водят до държавна помощ.

1.3.2. Наличие на държавни ресурси

- (143) За да представлява държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП, помощта трябва да е отпусната от държавата или чрез държавни ресурси.
- (144) Най-напред трябва да се посочи, че местните и регионалните органи се смятат за еквивалент на държавата⁽⁸³⁾. Следователно община Осло е еквивалент на държавата за целите на правила на ЕИП за държавна помощ.
- (145) В настоящия случай е ясно, че държавата, в качеството на община Осло, е предоставяла финансиране на AS Oslo Sporveier за извършване на редовен автобусен транспорт до 1997 г. посредством годишната компенсация. Безспорно е, че за периода 1997—2008 г. AS Oslo Sporveier предоставя годишната компенсация на AS Sporveisbussene според условията в споразумението за транспорт, което по същество изглежда формализира предишната неписана административна практика за изчисляване на годишната компенсация⁽⁸⁴⁾.
- (146) По отношение на вливането на капитал за обществена услуга в AS Sporveisbussene, за да се покрие недостига на средства в пенсионния фонд, няма съмнение, че държавата, в качеството на община Осло, е направила принос в размер на 111 760 000 NOK като капитал за AS Sporveisbussene.

⁽⁸³⁾ Член 2 от Директива 2006/111/ЕО на Комисията относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия (ОВ L 318 17.11.2006 г., стр. 17), включена в точка 1а от приложение XV към Споразумението за ЕИП.

⁽⁸⁴⁾ По отношение по-специално на бонуса за качество от AS Oslo Sporveier за AS Sporveisbussene в размер на 3,9 милиона NOK, Органът разбира, че средствата произтичат от държавни ресурси или че плащането може да се припише на държавата. Тъй като община Осло взема участие по всички въпроси от търговско значение, свързани с предоставянето на редовен автобусен транспорт в област Осло, и AS Oslo Sporveier е публично притежавано дружество, Органът прави извод, че трансакцията трябва да се припише на държавата и по този начин представлява държавни ресурси по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП.

- (147) Следователно Органът стига до заключението, че годишната компенсацията и вливането на капитал за обществената услуга са предоставени от държавата и финансирани от държавни ресурси.

1.3.3. Предприятие

- (148) Само предимства, поставящи в по-благоприятно положение „предприятия“, се определят като държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП. Предприятие е субект, извършващ икономическа дейност, независимо от правния статут на субекта и начина, по който се финансира⁽⁸⁵⁾. Също така всяка дейност, която представлява предлагане на стоки и услуги на даден пазар, представлява икономическа дейност⁽⁸⁶⁾.

- (149) През съответния период (1994—2008 г.) AS Oslo Sporveier и по-късно AS Sporveisbussene предоставят услуги за редовен автобусен транспорт както и туристически автобусни услуги на норвежкия пазар. Въз основа на това Органът заключава, че през съответния период AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene са предприятия.

1.3.4. Икономическо предимство

- (150) За да представлява държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП, мярката трябва да предоставя икономическо предимство на предприятие, например като го освобождава от разходи, които обикновено се поемат от неговия бюджет.
- (151) Както е посочено по-горе, годишната компенсация за AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene за извършване на автобусни транспортни услуги в Осло представлява, *prima facie*, компенсация за разходи, осъществени при предоставяне на обществена услуга. Компенсацията за обществена услуга на води до икономическо предимство, ако са покрити критериите, установени в съдебната практика на Съда в делото *Altmark*⁽⁸⁷⁾.
- (152) В допълнение, по отношение на вливането на капитал за обществена услуга, Органът смята, че AS Sporveisbussene е получило вливането на капитал, за да покрие недостига на средства за пенсионните задължения, натрупани преди 1997 г. Изглежда, че цялото вливане на капитал е използвано за тази цел. Също така трябва да се отбележи, че докато в сметките са записани някои промени в капиталовата позиция на AS Sporveisbussene, цялата сума е изплатена пряко от AS Oslo Sporveier на пенсионния фонд и не е прехвърлена като пари в брой на AS Sporveisbussene.

⁽⁸⁵⁾ Дело E-5/07 *Private Børnehøgers Landsforbund* срещу *Надзорен орган на ЕАСТ* [2008] EFTA Ct. Rep. 62 параграф 78.

⁽⁸⁶⁾ Дело C-35/96 *Комисията* срещу *Италия* [1998] ECR I-3851 параграф 36.

⁽⁸⁷⁾ Дело C-280/00 *Altmark* [2003] ECR I-7747. Вж. също Дело T-289/03 *BUPA* [2008] ECR II-81.

- (153) Вливането на капитал за обществена услуга не е свързано с нови разходи, а с разходи, натрупани в миналото, които технически не са отразени в общите счетоводства на дружеството. При все това тези задължения вече са съществували по времето на вливането на капитал, което е платено, за да компенсира за недостига в пенсионните фондове. Поради тази причина вливането на капитал за обществена услуга може да се смята като формиращо част от разходите, които община Осло е трябвало да поеме като в замяна на това AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene (чрез AS Oslo Sporveier) предоставят обществената услуга. Вместо да направи вливане на капитал община Осло е можела да изплати по-висока годишна компенсация за обществена услуга. Така вливането на капитал за обществена услуга съставлява неделима част от компенсацията за обществена услуга, предоставена на AS Sporveisbussene, както е било от средата на 90-те години на XX век до осъществяването на вливането на капитал (и както би било, ако е било направено в съответствие с амортизационния план до 2020 г.).
- (154) В решението си по делото *Altmark* Съдът на Европейския съюз постанови, че компенсацията за обществена услуга не представлява държавна помощ, ако са изпълнени четири кумулативни критерия.
- Първо, предприятието получател трябва действително да има задължения за предоставянето на обществена услуга и тези задължения трябва да са ясно дефинирани.
 - Второ, параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, трябва да бъдат установени предварително по обективен и прозрачен начин.
 - Трето, компенсацията не може да надвишава това, което е необходимо за покриване изцяло или частично на разходите, възникнали при изпълнението на задълженията, свързани с предоставянето на обществената услуга, като се отчитат съответните приходи и разумна печалба.
 - Четвърто и накрая, когато предприятието, което трябва да изпълнява задължения за обществена услуга, в конкретен случай не е избрано вследствие на процедура за възлагане на обществена поръчка, която би позволила да бъде избран оферентът, който е в състояние да предостави тези услуги на най-ниската цена за общността, равнището на нужната компенсация трябва да се определи въз основа на анализ на разходите, които би направило едно типично предприятие, добре управлявано и снабдено с достатъчно оборудване⁽⁸⁸⁾.
- (155) Органът ще разгледа първо четвъртия критерий, а именно дали компенсацията се основава на оферта или на разходите на ефикасно и добре управлявано дружество.
- (156) Преди 1994 г. община Осло плаща годишна компенсация на AS Oslo Sporveier за услуги за редовен автобусен транспорт, която от 1997 г. се предава на AS Sporveisbussene. При все това по отношение на маршрутите, обслужвани съгласно концесията за област, нито AS Oslo Sporveier, нито AS Sporveisbussene са избрани вследствие на процедура за възлагане на обществена поръчка. Следователно нито компенсацията от община Осло за AS Oslo Sporveier, нито компенсацията, която впоследствие се предава от AS Oslo Sporveier на AS Sporveisbussene, са основани на цени в резултат от обществени търгове.
- (157) В допълнение, норвежките органи не са предоставили на Органа достатъчно подробна информация, която да позволи проверяване на това, дали разходите, понесени от AS Oslo Sporveier или AS Sporveisbussene, съответстват на разходите на типично предприятие, добре управлявано и снабдено с достатъчно оборудване, нито, както е посочено по-горе, не са изтъкнали, че този критерий е изпълнен. Докладът на Asplan Viak, оставен от норвежките органи, обхваща само компенсацията, предоставена за две години дейности (1999 и 2002 г.) от съответните 15 години, през които на дружеството е предоставяна компенсация (1994—2008 г.). Органът смята, че втората алтернатива от четвъртия критерий от делото *Altmark* изисква, че трябва да се докаже, че въпросната компенсация е определена въз основа на разходите, които типично предприятие, добре управлявано и снабдено с достатъчно оборудване, би понесло за целия период. Дори ако се сметне, че докладът на Asplan Viak показва, че AS Sporveisbussene изпълнява това изискване за двете години, той все пак не отчита тринадесет години. Следователно мнението на Органа е, че четвъртият критерий от делото *Altmark* не е изпълнен.
- (158) Въз основа на горепосоченото, Органът смята, че услугите за редовен автобусен транспорт, извършвани съгласно концесията за област в Осло, не са изпълнени в съответствие с четвъртия критерий от решението по делото *Altmark* както в случая на AS Oslo Sporveier, така и на AS Sporveisbussene. Следователно, тъй като всички критерии от делото *Altmark* трябва да са изпълнени, за да може компенсация за обществена услуга да не представлява държавна помощ⁽⁸⁹⁾, заключението на Органа е, че годишната компенсация, включително вливането на капитал за обществена услуга, предоставя икономическо предимство на AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene.

⁽⁸⁸⁾ Дело C-280/00 *Altmark* [2003] ECR I-7747, параграфи 89—93.

⁽⁸⁹⁾ Дело C-280/00 *Altmark* [2003] ECR I-7747, параграфи 94—95.

1.3.5. *Поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки*

- (159) За да представлява държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП, мярката за помощ трябва да бъде селективна като поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки.
- (160) Съдът на Европейския съюз постанови, че за да определи дали една мярка е селективна, въпросът е дали въпросното(ите) предприятие(я) са в сходно правно и фактическо положение като други предприятия предвид целта, за която е предназначена мярката⁽⁹⁰⁾.
- (161) В настоящия случай годишната компенсация и вливането на капитал за обществена услуга поставят в по-благоприятно положение AS Oslo Sporveier и/или AS Sporveisbussene, изключвайки други оператори на автобусен транспорт. Тези други автобусни оператори извършват услуги за редовен автобусен транспорт в Норвегия или навсякъде другаде в ЕИП и следователно са в сходно правно и фактическо положение в сравнение с AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene. Поради тези причини Органът заключава, че тези две мерки са селективни.

1.3.6. *Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията между договарящите се страни*

- (162) За да представлява държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП, мярката за помощ трябва да нарушава конкуренцията или да заплашва да наруши конкуренцията и да засегне търговията между договарящите се страни. Съгласно съдебната практика на Съда на ЕАСТ това налага Органът да разгледа дали тази помощ може да засегне търговията и да наруши конкуренцията⁽⁹¹⁾.
- (163) Редица предприятия предоставят услуги за редовен автобусен транспорт в Осло от преди влизането в сила на Споразумението за ЕИП. Следователно Органът стига до извода, че годишната компенсация и вливането на капитал за обществена услуга могат оттогава да нарушат конкуренцията⁽⁹²⁾.
- (164) По отношение на въздействието върху търговията и факта, че настоящото дело се отнася за местен пазар за автобусен транспорт в Осло, Органът припомня, че в решението по делото *Altmark*, което също се отнася за регионални услуги за автобусен транспорт, Съдът на Европейския съюз постанови, че:

„публична субсидия, предоставена на предприятие, което осъществява само местни или регионални транспортни услуги и не осъществява транспортни услуги извън своята държава по произход, да може въпреки това да има въздействие върху търговията между държави членки ... Второто условие за прилагането на член 92, параграф 1 от Договора, а именно, че помощта трябва да засяга търговията между държавите членки, следователно не зависи от местния или регионалния характер на предоставяните транспортни услуги или от мащаба на въпросната сфера на дейност.“⁽⁹³⁾

- (165) Това означава, че дори – както е в настоящия случай – да става въпрос само за местен пазар на автобусен транспорт (Осло), публично финансиране, предоставено на един оператор в такъв местен пазар, може да засегне търговията между договарящите се страни⁽⁹⁴⁾. Следователно Органът смята, че годишната компенсацията и вливането на капитал за обществена услуга могат да засегнат търговията между договарящите се страни.

1.3.7. *Заключение относно годишната компенсация и вливането на капитал за обществена услуга*

- (166) Въз основа на гореизложената оценка Органът заключава, че годишната компенсация за AS Oslo Sporveier и (след това) за AS Sporveisbussene и вливането на капитал за обществена услуга с цел покриване на недостига на средства в пенсионния фонд представляват държавна помощ по смисъла на член 61 от Споразумението за ЕИП.

2. КЛАСИФИКАЦИЯ НА МЕРКИТЕ ЗА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ КАТО СЪЩЕСТВУВАЩА ПОМОЩ ИЛИ НОВА ПОМОЩ – ГОДИШНАТА КОМПЕНСАЦИЯ И ВЛИВАНЕТО НА КАПИТАЛ ЗА ОБЩЕСТВЕНА УСЛУГА

2.1. **Въведение – решението на Съда на ЕАСТ по Дело Е-14/10**

- (167) В член 1, буква б), i) в част II от протокол 3 се предвижда, че „съществуваща помощ“ означава:

„всички помощи, които са съществували преди влизането в сила на Споразумението за ЕИП в съответните държави от ЕАСТ, тоест схемите за отпускане на помощ и индивидуалната помощ, които са били реализирани преди това и които са приложими и след влизането в сила на Споразумението за ЕИП.“

- (168) Органът отбелязва, че в момента на влизане в сила на Споразумението за ЕИП в Норвегия (1 януари 1994 г.) AS Oslo Sporveier е компенсирани за извършване на редовен автобусен транспорт в Осло в съответствие с

⁽⁹⁰⁾ Дело C-143/99 *Adria-Wien Pipeline u Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* ECR [2001] I-8365, параграф 41.

⁽⁹¹⁾ Съединени дела E-5/04, E-6/04 и E-7/04, *Fesil u Finnjord* и други срещу *Надзорен орган на ЕАСТ* [2005] Доклад на Съда на ЕАСТ 117, параграф 93.

⁽⁹²⁾ Освен това в решението по делото *Altmark* Съдът на Европейския съюз отбелязва, че от 1995 г. насам няколко държави — членки на ЕС, доброволно са отворили градските, извънградските или регионални транспортни пазари за конкуренция от предприятия, установени в други държави — членки на ЕС. По този начин рискът за търговията в рамките на държава членки не е хипотетичен, а действителен, тъй като пазарът е отворен за конкуренция (параграф 69 и 79).

⁽⁹³⁾ Параграфи 77 и 82 от решението по делото *Altmark*.

⁽⁹⁴⁾ Вж. също Дело 102/87 *Франция срещу Колумбия* [1988] ECR 4067, параграф 19; Дело C-305/89 *Италия срещу Колумбия* [1991] ECR I-1603, параграф 26.

разпоредбите в транспортното законодателство и установената административна практика (предшестваща Споразумението за ЕИП), както е описано подробно по-горе.

- (169) В решението си по Дело E-14/10 за отменяне на Решение № 254/10/COL на Органа Съдът на ЕАСТ посочва следното:

„Дали предоставена помощ [...] представлява „съществуваща помощ“ [...] зависи от тълкуването на разпоредбите от протокол 3 от Споразумението за ЕИП, както е описано подробно по-горе.“

[...] за да бъде определена като „мярка за съществуваща помощ“ съгласно правилата за държавна помощ на ЕИП, тя трябва да е част от схема за помощ, реализирана преди влизане в сила на Споразумението за ЕИП.“⁽⁹⁵⁾

2.2. Дефиниция на схема за помощ

- (170) В член 1, буква г) в част II от протокол 3 се предвижда, че „схема за помощ“:

„означава всеки акт, на базата на който и без да се изискват допълнителни мерки за прилагане, може да се предостави индивидуална помощ на предприятията, определени в акта по общ и абстрактен начин и всеки акт, на базата на който помощ, която не е свързана с конкретен проект, може да бъде предоставена на едно или няколко предприятия за неопределен период от време и/или в неопределен размер;“

- (171) В член 1, буква д) в част II от протокол 3 се предвижда, че „индивидуална помощ“:

„означава помощ, която не се предоставя на базата на схема за помощи и предоставяне на помощ на базата на схема за помощ, което подлежи на уведомяване;“

- (172) Това разграничаване е от особено значение в условията на съществуваща помощ, тъй като протокол 3 предоставя на Органа компетенцията да преразглежда постоянно съществуващите системи за помощ⁽⁹⁶⁾. По същия начин дял V в част II от протокол 3 се прилага единствено за съществуващи схеми за помощ⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁵⁾ Параграфи 50 и 53.

⁽⁹⁶⁾ Вж. член 1.1 в част I от протокол 3.

⁽⁹⁷⁾ Според Органа термините „схеми за помощ“ и „системи на помощ“ трябва да се третираат като синоними. Вж. Sinnaeve/Slot, новият Регламент относно процедурите за държавна помощ, *Common Market Law Review*, 36/1999, стр. 1153, бележка 28.

- (173) Органът отбелязва, че тази дефиниция е включена в Споразумението за ЕИП през 2001 г. с вмъкването на част II от протокол 3. Преди 2001 г. когато протокол 3 е приведен в съответствие с процедурния регламент⁽⁹⁸⁾, в правото на ЕИП не е съществувала толкова точна дефиниция, определяща какво е схема за помощ. В допълнение, според Органа трябва да се има предвид обособеността за понятието на съществуваща помощ – по принцип това, че на държавите в ЕИП и на бенефициерите на държавна помощ се предоставя известна правна сигурност по отношение на договореностите, които предшават влизането в сила на контрола на държавната помощ в правните им системи, като същевременно предоставят на Органа възможността да приведе тези системи в съответствие с правото на ЕИП.

- (174) В допълнение Органът отбелязва, че съдебната практика на европейските съдилища не предвижда подробни насоки по отношение на тълкуването на тази дефиниция. Затова Органът прегледа собствената си съдебна практика и тази на Европейската комисия и установи, че съществуващи „схеми за помощ“ са разглеждани като включващи нерегламентирано обичайно право⁽⁹⁹⁾ и административна практиката, свързана с прилагането на регламентираното⁽¹⁰⁰⁾ и нерегламентираното право⁽¹⁰¹⁾. По едно дело Европейската комисия установи, че схемата за помощ,

⁽⁹⁸⁾ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО (ОВ L 83 27.3.1999 г., стр.1).

⁽⁹⁹⁾ Вж. Решение на Органа № 405/08/COL HFF (ОВ L 79 25.3.2010 г., стр. 40 и притурката за ЕИП № 14, 25.3.2010 г., стр. 20), глава II.2.3.1, стр. 23: „Държавната гаранция за всички държавни институции по отношение на всички техни задължения следва от общоприетите неписани правила на исландското публично право, които предхождат влизането в сила на Споразумението за ЕИП. Гаранцията е приложима за всички държавни институции, независимо кога са създадени и независимо от тяхната дейност или промени в тази дейност. Тази предполагаема мярка за помощ трябва да се смята за схема, която отговаря на определението, дадено в част II, член 1, буква г) от Протокол 3 към Споразумението за надзор и съд.“

⁽¹⁰⁰⁾ Вж. Решение на Комисията по Дело E-45/2000 (Нидерландия) *Данъчно освобождаване в полза на Schiphol Group* (ОВ C 37 11.2.2004 г., стр. 13).

⁽¹⁰¹⁾ От Решение на Органа № 491/09/COL *Norsk Film group* (ОВ C 174 1.7.2010 г., стр. 3), глава II.2 стр. 8: „ранните плащания, правени от норвежката държава от 70-те години на XX век за Norsk FilmStudio AS/Filmparken AS за производството на пълнометражни филми и за поддържане на инфраструктурата, необходими за производството на филми, се основават на съществуваща система за помощ. В този случай Органът смята, че когато редовни плащания са извършвани последователно през дълъг период от време, тази практика показва, че държавната подкрепа е основен елемент във финансирането на дружеството. Органът смята въз основа на това, че годишните безвъзмездни средства са отпуснати съгласно съществуваща система за държавна помощ по смисъла на член 62 от ЕИП.“ В този случай Органът откри официално разследване на плащане на 36 милиона NOK, осъществено в допълнение към редовните плащания и предполагаема мярка за преференциални данъци. С Решение № 204/11/COL (ОВ L 287 18.10.2012 г., стр. 14 и Притурката за ЕИП № 58, 18.10.2012 г., стр.1) Органът закри процедурата въз основа на това, че плащането в размер на 36 милиона NOK е осъществено на базата на съществуваща схема за помощ и че данъчната мярка не представлява държавна помощ.

свързана с *Anstaltslast* и *Gewährträgerhaftung*, се основава на комбинация от неписани стари правни принципи и широко разпространена практика в цяла Германия ⁽¹⁰²⁾.

2.3. Разследваните мерки

- (175) Органът припомня, че норвежкото транспортно законодателство по същество очертава следните ключови параметри, които се отнасят за дадените мерки за помощ: i) система за съфинансиране на услугите за редовен автобусен транспорт (от държавата и окръга), ii) това, че окръзите са отговорни да управляват услугите за редовен автобусен транспорт, да контролират концесиите, маршрутите, разписанията и цените на билетите и iii) подробна система за концесии.
- (176) Освен това според норвежките органи член 22 от ЗТТ води до това, че община Осло има задължението да компенсира операторите за предоставянето на транспортна услуга по непечеливши маршрути, когато приходите, генерирани от продажбата на билети, не покриват разходите за извършването на услугата. Член 22 от ЗТТ прави възможно компенсацията да покрива разходите за обществената услуга минус приходите от билети.
- (177) Преди влизането в сила на Споразумението за ЕИП община Осло избира да предоставя услуги за редовен автобусен транспорт съгласно съответните разпоредби от ЗТТ и РТТ, като компенсира непечелившите маршрути в съответствие с гореописаната административна практика. Това продължава без прекъсване докато последната пряко възложена концесия изтича на 30 март 2008 г.
- (178) С цел да се преустанови съществуването на схемата за помощ е необходимо да се разгледа дали правната рамка за финансирането на редовния автобусен транспорт в Осло може да се смята за „акт, на базата на който и без да се изискват допълнителни мерки за прилагане, може да се предостави индивидуална помощ на предприятията, определени в акта по общ и абстрактен начин“ ⁽¹⁰³⁾. Тази дефиниция включва три критерия: i) акт, на базата на който може да се предостави помощ, ii) актът не изисква допълнителни мерки за прилагане и iii) актът дефинира потенциалните бенефициери на помощта по общ и абстрактен начин.
- (179) По отношение на първия критерий Органът отбелязва, че ЗТТ и РТТ са актове, на базата на които община Осло е предоставила компенсация.
- (180) По отношение на втория критерий се отбелязва, че администрирането на която и да било схема за помощ изисква определен процес на вземане на решение, който да позволява индивидуално предоставяне на помощ без да приемат допълнителни мерки за прилагане.
- (181) Както е посочено по-горе, само „техническо прилагане“ на разпоредбите, предвиждащи схемата, следователно няма да е мярка за прилагане ⁽¹⁰⁴⁾. Освен това самият факт, че решение за предоставяне на помощ съгласно схема за помощ има отражение върху бюджета на органа, управляващ схемата, не може, според Органа, да означава, че тези решения трябва да се разглеждат като мерки за прилагане ⁽¹⁰⁵⁾.
- (182) По подобен начин, като се разгледат актове на възлагане, като например възлагане на концесия, това, както всяко възлагане, уточнява едно конкретно предприятие и по този начин по дефиниция не може да се отнася за група от предприятия „определени по общ и абстрактен начин“ (да се сравни с третия критерий).
- (183) Органът е на мнение, че „мерките за прилагане“ следва да се разбират като водещи до определена степен на преценка, която повлиява значително върху размера, характеристиките или условията, при които се отпуска помощта. По-специално изглежда, че всяка схема определя целта, за която може да се предостави помощ. По този начин когато например публичен орган има правомощията да използва различни инструменти, за да насърчи местната икономика и осъществява редица вливания на капитал в нея, това предполага използването

⁽¹⁰²⁾ Вж. Решение на Комисията по Дело Е-10/2000 (Германия) *Държавни гаранции за публични банки в Германия* (ОВ С 150 22.6.2002 г., стр. 6).

⁽¹⁰³⁾ Член 1, буква г) в част II от протокол 3.

⁽¹⁰⁴⁾ Вж. Решение на Комисията по Дело Е 4/2007 (Франция) *Charges aéroportuaires*, параграф 56 (ОВ С 83 7.4.2009 г., стр. 16).

⁽¹⁰⁵⁾ Вж. за тази цел решението на Съда на ЕАСТ по Дело Е-14/10 *Konkurrenten*, параграфи 74-75, когато Съдът на ЕАСТ постановява следното:

„В дадения случай град Осло има правото, съгласно разпоредбите в Закона за транспорта от 1976 г. и регламентите за прилагане, да предоставя финансова подкрепа, за да обезпечи извършването на непечеливши услуги за редовен автобусен транспорт. Фактът, че равнището на компенсацията е „договорено“, не означава сам по себе си, че плащанията не покриват действителните загуби, понесени при извършването на тези услуги и не са рег се покрити от схемата. Съдът смята, че доколкото плащанията на компенсацията наистина са използвани, за да финансират осъществяването на непечелившите услуги за редовен автобусен транспорт, ответникът правилно е класифицирал тези плащания като съществуваща помощ.

Аргументът, че помощта трябва да се смята за нова помощ, защото е предоставяна на годишна основа и по усмотрение съгласно градския бюджет, трябва (...) да бъде отхвърлен.“

на значителна преценка относно размера, характеристиките или условията и целта, за които се отпуска помощта и следователно не трябва да се разглежда като схема за помощ⁽¹⁰⁶⁾.

(184) В разглеждания случай е ясно, че не е нужно приемането на никакви допълнителни законодателни мерки за плащанията на компенсацията за AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene. Така Органът е на мнение, че ЗТТ и РТТ са ограничили преценката на община Осло и през цялото време административната практика на общината изглежда съобразена с това.

(185) В допълнение, компенсацията не е основана на средства по бюджета по преценка. Община Осло, след като избира да запази обществената услуга, няма свободата да решава дали да покрие загубите на AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene. Задължена е да го прави ежегодно до 2008 г. Също така е очевидно, че компенсацията е и е можела да бъде предоставена с цел финансиране на местния редовен автобусен транспорт в Осло. Общината не би могла да отпусне помощ за различни цели въз основа на гореописаните разпоредби.

(186) Държавата и Министерството на транспорта са отговорни за координирането и развитието на обществения транспорт в Норвегия, и за упражняването на този прерогатив по начин, който ограничава правомощията на окръзите. Както е посочено по-горе, размерът на предоставяната компенсация е ограничен от националните насоки съгласно РТТ и административната практика, свързана с метода на изчисление, е останала непроменена от началото на 80-те години на XX век насам.

(187) По отношение на *третия* критерий системата за компенсация в Осло се прилага за всички концесионери, на които е възложено предоставянето на автобусни услуги по непечеливши маршрути.

(188) Предвид по-горното Органът заключава, че в Осло е имало схема за помощ. Разпоредбите, предвиждащи тази схема, са ЗТТ, РТТ и съответната административна практика в Осло.

2.4. Дефиниция на съществуваща помощ

(189) В член 1, буква б), i) в част II от протокол 3 се предвижда, че съществуваща помощ включва всички помощи, които са съществували преди влизането в сила на Споразумението за ЕИП в съответните държави в ЕАСТ, тоест схемите за отпускане на помощ и индивидуалната помощ, които са били реализирани преди това и които са приложими и след влизането в сила на Споразумението за ЕИП.

(190) Както е описано по-горе, разпоредбите, предвиждащи схемата, съществуват от преди влизането в сила на Споразумението за ЕИП в Норвегия на 1 януари 1994 г. Тъй като изглежда, че пазарът за местен автобусен транспорт вече е бил изложен на конкуренция към тази дата, Органът е на мнение, че мярката представлява съществуваща схема за помощ, съществуваща преди януари 1994 г. и прилагана и след това.

(191) Освен това в член 1, буква в) в част II от протокол 3 се предвижда, че „нова помощ“ е:

„всяка помощ, т.е. схеми за помощ или индивидуална помощ, които не са съществуваща помощ, включително измененията на съществуваща помощ;“

(192) В делото *Namur* Съдът постановява следното:

„[...] появата на нова помощ или изменението на съществуваща помощ не може да се оценява според мащаба на помощта или, по-специално, нейния размер във финансово изражение във всеки един момент от живота на едно предприятие, ако помощта се предоставя съгласно предишни регулаторни разпоредби, които остават непроменени. Дали дадена помощ може да бъде класифицирана като нова помощ или като изменение на съществуваща помощ трябва да бъде определено чрез позоваване на разпоредбите, които я уреждат.“⁽¹⁰⁷⁾

(193) Освен това, както изтъква генералният адвокат Trabucchi в заключението си по делото *Van der Hulst*, измененията са значителни, ако са променени основните елементи в системата, като например характерът на предимството, целта на мярката, правното основание, бенефициерите или източника на финансиране⁽¹⁰⁸⁾.

(194) Както е посочено в описанието на фактите по делото по-горе, съществуват редица събития, които може да се смятат за изменящи схемата и превръщащи я в нова помощ. Тези събития са оценени в следното.

2.4.1. Вътрешна реорганизация през 1997 г.

(195) През 1997 г. поради вътрешна реорганизация отговорността за извършване на услугите за редовен автобусен транспорт се прехвърля от предишния доставчик AS Oslo Sporveier на новосъздадения субект AS Sporveisbussene.

(196) Чисто формалните или административни промени в схемата за помощ не водят до прекласификация на съществуваща помощ като нова⁽¹⁰⁹⁾. Въпросът е дали тази реорганизация е довела до промяна в съществуващата схема за помощ, включваща нова помощ.

⁽¹⁰⁷⁾ Дело C-44/93 *Namur-Les Assurances du Cr dit* [1994] ECR I-3829, параграф 28.

⁽¹⁰⁸⁾ Заключение на генералния адвокат Trabucchi по дело 51/74 *Van der Hulst* [1975] ECR 79.

⁽¹⁰⁹⁾ Вж. член 4, параграф 1 от консолидираната версия на Решение на Органа № 195/04/COL от 14.7.2004 г. относно разпоредбите за прилагане, посочени в член 27 в част II от протокол 3 (намира се на: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>). Вж. също заключението на генералния адвокат Lenz в делото *Namur*.

⁽¹⁰⁶⁾ Вж. Дело SA.21654 (ex NN-69/2007 и C-6/2008) *Обществена търговска собственост  land Industrihus* (ОВ L 125 12.5.2012 г., стр. 33), по-специално параграфи 107—109.

(197) Норвежките органи обясниха, че по същество промяната от AS Oslo Sporveier към AS Sporveibussene за доставчик на услугата е с формален характер. Като установява AS Sporveibussene, AS Oslo Sporveier създава дъщерно дружество за извършване на обществените автобусни услуги, които преди е осъществявало. AS Oslo Sporveier – в позицията си на дружество майка – остава обаче основният получател на компенсация и притежател на концесията, и просто преминава през вътрешна реорганизация, довела до това AS Sporveibussene да отговаря за предоставянето на услугите в съответствие с концесията. За това дружеството получава компенсация от дружеството майка. Административната практика, свързана с финансирането на транспортната услуга, остава по същество непроменена съгласно споразумението за транспорт, сключено през 1997 г. В допълнение, реорганизацията не налага промени в ЗТТ или РТТ.

(198) В дело относно трансфера на гарантирани кредити между дружества Комисията постановява следното:

„гаранциите, предоставени във връзка с кредитите, поети преди 1 май 2004 г. (присъединяване на Унгария към Европейския съюз) са предоставени преди присъединяването и за тях е постъпило уведомление в Комисията в съответствие с приложение IV.3 от договора за присъединяване. Въпреки че са прехвърлени на ново предприятие, Комисията смята, че това е чисто административен акт, тъй като съществуващи кредити, обезпечени с вече одобрени гаранции, са прехвърлени в ново предприятие. Трансферът е последствие само от реорганизация на MAV Zrt. без никаква промяна в свързаните дейности или в съдържанието на мерките за помощ. Така Комисията стига до заключението, че въпреки трансфера, гаранциите още се смятат за съществуваща помощ.“⁽¹¹⁰⁾

(199) Въз основа на гореизложеното, Органът смята, че реорганизацията от 1997 г. не може да се смята за включваща значителна промяна в схемата за помощ. Следователно според Органа схемата остава съществуваща схема за помощ след реорганизацията.

2.4.2. Подновяване на концесията

(200) Както е посочено по-горе, от законовите разпоредби, предвиждащи схемата за помощ, следва, че доставчикът на услуги за редовен автобусен транспорт се нуждае както от обща, така и от специална концесия. Освен това член 27 от ЗТТ предвижда, че по това време специалните концесии могат да се предоставят за период от 10 години. Също както е споменато по-горе, съответните разпоредби от ЗТТ и РТТ не са изменени съществено в сравнение със Закона за транспорта и регламентите,

приложими по това време. Така регулаторните разпоредби, уреждащи схемата, не са променени съществено по отношение на концесиите след влизането в сила на Споразумението за ЕИП.

(201) Индивидуалните концесии, отпуснати в съответствие с гореспомнатите регулаторни разпоредби, представляват актове на възлагане съгласно съществуващата схема за помощ. Възлаганията по същество определят маршрута(ите), за които концесионерът има право и задължение да предоставя редовна услуга срещу компенсация за обществена услуга. Следователно възлаганията не са част от разпоредбите, предвиждащи схемата за помощ. Така съществуващата схема за компенсация на обществена услуга няма да се смята за изменена от възлагането на нова концесия. По-скоро такива нови концесии просто прилагат разпоредбите от правен акт – ЗТТ и РТТ – на базата на който са възложени.

(202) В дело по отношение на плащания на компенсация за обществена телевизия RTP в Португалия Комисията посочи:

„В допълнение, сключването на нови споразумения за концесии, не променя определянето на годишния режим на финансиране като съществуваща помощ и предвид това, те само прилагат разпоредби по отношение на финансирането на RTP, както е установено дотогава, включително изменения от технически характер.“⁽¹¹¹⁾

(203) С изключение на временното продължаване не са правени никакви продължения по отношение на мисията за обществена услуга или възнаграждението за нея в подновената концесия в сила от 1 януари 2000 г. AS Sporveibussene само продължи при същите условия да извършва обществената услуга от името на AS Oslo Sporveier въз основа на концесията, което само представлява административен акт за прилагане на разпоредбите от ЗТТ относно извършването и финансирането на редовни обществени услуги и което не включва никакви промени в начина на извършване на тези услуги. Така подновяването на концесията не е променила съществуващата схема за помощ.

2.4.3. Въвеждане на система за качество бонус/малус

(204) AS Oslo Sporveier въвежда нова система бонус/малус през 2004 г. Норвежките органи обясниха, че тази система представлява част от компенсацията за обществена услуга за предоставянето на местен редовен автобусен транспорт в Осло. Тя цели увеличаване на качеството на предоставяните услуги и е приложена по силата на ЗТТ от 1 януари 2008 г. Както е обяснено по-горе, за периода 1994—2005 г. средната годишна възвращаемост за

⁽¹¹⁰⁾ Държавна помощ NN 73/2008 (ex N 240/08) – Унгария – Споделяне на кредити между MAV Zrt. и MAV-TRAKCIO Zrt. (ОВ С 109 13.5.2009 г., стр. 5) параграфи 59—60.

⁽¹¹¹⁾ Дело Е 14/2005 (Португалия) Обезщетения за обществена телевизия RTP, параграф 79 (неофициален превод).

обществената услуга е 1,98 %. Въвеждането на бонуса предоставя допълнителни стимули за увеличаване максимално на годишната възвращаемост в направлението с разумна печалба.

- (205) Така заключението е, че такава система за бонуси не засяга по същество предоставяната компенсация и представлява неделима част от съществуващата схема за помощ.

2.5. Помощ, отпускана въз основа на разпоредбите, предвиждащи схемата

2.5.1. Решение по Дело E-14/10

- (206) В решението по Дело E-14/10 Съдът на ЕАСТ постанови следното по въпроса дали помощта е съществуваща или нова:

„(...) това, което е относимо, е дали помощта е отпусната в съответствие с разпоредбите, които я предвиждат.

(...) доколкото плащанията на компенсацията наистина са използвани за финансиране на дейността на непечеливши редовни автобусни услуги, ответникът (Органа) може правилно да е класифицирал тези плащания като съществуваща помощ.

При все това, (...) всяка помощ, отпусната на Oslo Sporveier, която надхвърля действително понесените загуби във връзка с въпросните услуги, не може да се смята за представляваща, въз основа на схемата за помощ, съществуваща помощ (...).“⁽¹¹²⁾

- (207) От решението на Съда на ЕАСТ следва, че само плащанията, осъществени въз основа на съществуващата схема за помощ, могат да се смятат за съществуваща помощ, предоставяна съгласно тази схема. Плащанията, осъществени въз основа на разпоредбите, предвиждащи схемата, не могат да бъдат защитени от характера на съществуваща помощ на тази схема⁽¹¹³⁾.

- (208) Следователно, за да определи дали отпуснатата помощ е съществуваща или нова, Органът трябва да оцени дали е отпусната в съответствие с предвиждащата я схема.

- (209) Схемата се основава на ЗТТ и на РТТ; и в Осло е установена административна практика в съответствие с правилата, заложи в ЗТТ и РТТ. Схемата предвижда само покриване на разходите (разликата между разходи и приходи) в непечелившите услуги за редовен автобусен транспорт, предоставяни от доставчика.

⁽¹¹²⁾ Параграфи 73, 74 и 76.

⁽¹¹³⁾ Логиката е същата и при схемите, одобрени от Органа или от Европейската комисия. Вж. например Дело C-47/91 *Италия срещу Комисията* [1994] ECR-4635, параграфи 25-26.

- (210) В следното Органът оценява дали i) годишната компенсация и ii) вливането на капитал за обществена услуга са предоставени въз основа на разпоредбите, предвиждащи системата за компенсация.

2.5.2. Годишна компенсация

- (211) Както е посочено по-горе, съгласно член 22 от ЗТТ компенсацията може да покрие разходите за обществената услуга минус приходите от билети. За да гарантира, че компенсацията се ограничава до покриване на разходите за обществената услуга, тази схема изглежда предполага разделяне на счетоводствата, подходящо разпределение на общите разходи и равнопоставеност на трансакциите в групата за предприятията, които предоставят обществени услуги, но и се занимават с търговски дейности. Така съобразяването с тези принципи изглежда необходимо, за да се избегне отпускане на помощта извън схемата.

- (212) Органът оцени цялата информация, предоставена от норвежките органи, и провери, че се водят отделни счетоводства за дейностите за обществената услуга през целия период (1994—2008 г.). В допълнение, Органът установи, че печалбата, осъществена чрез извършването на обществената услуга, е сравнително ниска и не води до плащане на свръхкомпенсация.

- (213) Преди 2004 г. общите разходи са споделяни посредством трансакции в рамките на групата, разходите за които са основани на пазарни цени. Системата за разпределяне на общите разходи за услугите между AS Sporveisbussene и дъщерните ми дружества е променена през 2003 г. и нова система, основана на режийните разходи, е въведена в действие през 2004 г. Съгласно тази система автобусните дружества поемат пропорционален дял от общите разходи въз основа на оборота си.

- (214) Органът смята, че това гарантира, че не се отпуска помощ извън схемата.

- (215) Така въз основа на информацията, предоставена от норвежките органи, може да се направи заключение, че годишните плащания са ограничени до покриване само на разходи, които са могли да бъдат покрити в съответствие с правната рамка на схемата.

2.5.3. Вливане на капитал за обществената услуга

- (216) Още през средата на 90-те години на XX век е ясно, че има недостиг на средства в пенсионния фонд на AS Oslo Sporveier. Затова е приложен план за плащания, за да се коригира недостигът във фонда до 2020 г. В съответствие с този план община Осло увеличава компенсацията за

обществена услуга на AS Oslo Sporveier, за да покрие всички разходи, понесени при предоставянето на обществената услуга.

- (217) През 2004 г. оставащият недостиг е покрит от вливането на капитал за обществената услуга. Въпреки че то не е направено като част от годишното еднократно плащане за AS Sporveisbussene, а е изплатено пряко на пенсионния фонд от AS Oslo Sporveier, плащането е направено въз основа на съществуващата схема за помощ, тъй като е използвано, за да покрие разходи, понесени при предоставянето на обществената услуга.
- (218) Както е посочено по-горе, в ЗТТ и РТТ няма конкретни разпоредби за това, как да бъде компенсиран концесионерът за обществената услуга. На практика компенсацията просто е предоставяна ежегодно във вид на еднократно платими суми в съответствие с установената административна практика. Съдът на ЕАСТ постанови⁽¹¹⁴⁾, че когато съществуваща схема за помощ няма конкретни разпоредби за това, как се предоставя помощта, отклоняване от обичайната процедура не може само по себе си да доведе до извода, че помощта не е предоставена въз основа на тази схема. Фактът, че вливането на капитал за обществената услуга не е осъществено в съответствие с процедурата за годишната еднократно платима помощ следователно не означава, че не е осъществено въз основа на схемата.
- (219) Разходите за пенсия, покрити от вливането на капитал за обществената услуга, са свързани с предоставянето на обществената услуга, която община Осло е била задължена да покрие в съответствие със задължението им да покрият разходите за обществената услуга. Вместо да се продължат годишните плащания до 2020 г. е взето решение, че вливането на капитал за обществената услуга следва да покрие останалата част от недостига на средства, като по този начин премахне нуждата следващите годишни плащания да покриват стария недостиг на средства.
- (220) Въз основа на това Органът е на мнение, че вливането на капитал за обществената услуга е осъществено в съответствие с разпоредбите, предвиждащи помощта.

2.5.4. Заключение

- (221) Въз основа на оценката по-горе Органът заключава, че годишната компенсация и вливането на капитал за обществената услуга са направени на основата на съществуваща схема за помощ. Така по отношение на годишната компенсация и на вливането на капитал за обществената услуга, не са извършвани плащания извън дейността на съществуващата схема за помощ.

⁽¹¹⁴⁾ Параграф 87 от решението на съда на ЕАСТ по Дело E-14/10 *Konkurrenten*.

2.6. Период след 30 март 2008 г.

- (222) В началото на XXI век община Осло решава да отдаде на търг всички поръчки за обществената услуга за редовния автобусен транспорт в област Осло. До 30 март 2008 г. гореописаната система е прекратена и така концесията на AS Oslo Sporveier е безпредметна, тъй като всички услуги са предоставяни въз основа на поръчки, възложени след търг. Следователно от 30 март 2008 г. нататък новите концесионери са получавали възнаграждение на основата на поръчки, възложени след търг.

2.7. Заключение относно характера на съществуваща или нова помощ на помощта

- (223) Въз основа на по-горното, Органът стига до заключението, че годишната компенсация и вливането на капитал за обществената услуга са изцяло предоставени въз основа на неизменена съществуваща схема за помощ. Следователно тези марки представляват изцяло съществуваща помощ.
- (224) Както е посочено по-горе, Органът заключава, че i) прилагането на правилата за данъчно облагане на група и ii) вливането на капитал за търговските дейности не са довели до държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП.
- (225) В допълнение, Органът заключава, че останалите мерки, i) годишната компенсация и ii) вливането на капитал за обществената услуга представляват помощ, която е отпускана изцяло на основата на съществуваща схема за помощ. По отношение на тези две мерки не е предоставяна компенсация, надхвърляща действително понесените загуби за изпълнението на задължението за обществената услуга⁽¹¹⁵⁾. Считано от 30 март 2008 г. последните две мерки за държавна помощ са преустановени. Следователно не е необходимо Органът да разглежда тяхната съвместимост с функционирането на Споразумението за ЕИП.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (226) В светлината на по-горното Органът стигна до заключението, че правилата за данъчно облагане на група не са предоставили предимство на AS Sporveisbussene и че

⁽¹¹⁵⁾ За по-голяма яснота, Органът отбелязва, че вливането на капитал за търговските дейности не е извършено въз основа на съществуващата схема за помощ. Ако то представляваше държавна помощ, щеше следователно да бъде нова помощ. В оценката по-горе обаче Органът заключава, че мярката не представлява държавна помощ, тъй като е осъществена в съответствие с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика.

прилагането на тези правила не е довело до получаване от AS Sporveisbussene на държавна помощ по смисъла на член 61 от Споразумението за ЕИП.

- (227) Органът също стигна до заключението, че вливането на капитал за търговските дейности не е предоставило преимущество на AS Sporveisbussene и че следователно не представлява държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП.
- (228) Органът стигна до заключението, че годишната компенсация и вливането на капитал за обществената услуга представляват държавна помощ по смисъла на член 61 от Споразумението за ЕИП. При все това Органът заключава, че тази помощ е отпусната изцяло въз основа на съществуваща схема за помощ, която към момента е прекратена и следователно според Органа няма необходимост от други действия.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Прилагането на правилата за данъчно облагане на група за Oslo Sporveier Group не представлява държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП. Следователно официалното разследване на мярката се закрива.

Член 2

Вливането на капитал за търговските дейности не представлява държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП. Следователно официалното разследване на мярката се закрива.

Член 3

Официалната процедура по разследване по отношение на годишната компенсация е безпредметна, тъй като мярката представлява съществуваща помощ, която към момента е прекратена. Следователно официалното разследване на мярката се закрива.

Член 4

Официалната процедура по разследване по отношение на вливането на капитал за обществена услуга е безпредметна, тъй като мярката представлява съществуваща помощ, която към момента е прекратена. Следователно официалното разследване на мярката се закрива.

Член 5

Адресат на настоящото решение е Норвегия.

Член 6

Само текстът на английски език на настоящото решение е автентичен.

Съставено в Брюксел на 19 декември 2012 година.

За Надзорния орган на ЕАСТ

Oda Helen SLETNES
Председател

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON
Член на колегията

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) предлага директен безплатен достъп до законодателството на Европейския съюз. Този интернет сайт дава възможност за справка с *Официален вестник на Европейския съюз* и включва договорите, законодателството, юриспруденцията и подготвителните законодателни актове.

За подробна информация за Европейския съюз посетете интернет сайта: <http://europa.eu>



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG