



Съдържание

II *Незаконодателни актове*

МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ

- ★ Решение (ЕС) 2016/1888 на Съвета от 24 юни 2016 година за подписване, от името на Съюза, и временно прилагане на Споразумението между Европейския съюз и Соломоновите острови за премахване на визите за краткосрочно пребиваване 1
- Споразумение между Европейския съюз и Соломоновите острови за премахване на визите за краткосрочно пребиваване 3

РЕГЛАМЕНТИ

- Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1889 на Комисията от 26 октомври 2016 година за установяване на стандартни стойности при внос с цел определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци 10

III *Други актове*

ЕВРОПЕЙСКО ИКОНОМИЧЕСКО ПРОСТРАНСТВО

- ★ Решение на Надзорния орган на ЕАСТ № 179/15/COL от 7 май 2015 година относно помощ за обществен автобусен транспорт в окръг Aust Agder (Норвегия) [2016/1890] 12

- ★ Решение на Надзорния орган на ЕАСТ № 94/16/COL от 11 май 2016 година да поиска от Норвегия да не приеме мярката, за която е отправено уведомление, въз основа на член 4, параграф 2 от Акта, посочен в точка 56ж от приложение XIII към Споразумението за ЕИП (Директива 97/70/ЕО на Съвета относно установяване на хармонизиран режим на безопасност на риболовни кораби с дължина, равна или по-голяма от 24 метра) за кораби, използващи замразявани резервоари с морска вода, за да отговорят те на изискванията за стабилност [2016/1891] 47

Поправки

- ★ Поправка на Делегиран регламент (ЕС) 2016/1237 на Комисията от 18 май 2016 година за допълнение на Регламент (ЕС) № 1308/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на правилата за прилагане на системата на лицензии за внос и износ и за допълнение на Регламент (ЕС) № 1306/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на правилата за освобождаване и задържане на обезпечения, внесени във връзка с тези лицензии, и за изменение на регламенти (ЕО) № 2535/2001, (ЕО) № 1342/2003, (ЕО) № 2336/2003, (ЕО) № 951/2006, (ЕО) № 341/2007 и (ЕО) № 382/2008 на Комисията и за отмяна на регламенти (ЕО) № 2390/98, (ЕО) № 1345/2005, (ЕО) № 376/2008 и (ЕО) № 507/2008 на Комисията (ОВ L 206, 30.7.2016 г.) 50

II

(Незаконодателни актове)

МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2016/1888 НА СЪВЕТА

от 24 юни 2016 година

за подписване, от името на Съюза, и временно прилагане на Споразумението между Европейския съюз и Соломоновите острови за премахване на визите за краткосрочно пребиваване

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 77, параграф 2, буква а) във връзка с член 218, параграф 5 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕС) № 509/2014 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ вписването относно Соломоновите острови беше прехвърлено от приложение I в приложение II към Регламент (ЕО) № 539/2001 на Съвета ⁽²⁾.
- (2) Вписването относно Соломоновите острови се придружава от бележка под линия, в която се посочва, че освобождаването от изискването за виза се прилага от датата на влизане в сила на споразумение за освобождаване от изискването за виза, което се сключва с Европейския съюз.
- (3) На 9 октомври 2014 г. Съветът прие решение, с което упълномощи Комисията да започне преговори със Соломоновите острови за сключване на споразумение между Европейския съюз и Соломоновите острови за премахване на визите за краткосрочно пребиваване („Споразумението“).
- (4) Преговорите по Споразумението започнаха на 19 ноември 2014 г. и приключиха успешно с парафирането му на 13 ноември 2015 г.
- (5) Споразумението следва да бъде подписано и декларациите, приложени към Споразумението, следва да бъдат одобрени от името на Съюза. Споразумението следва да се прилага временно, считано от деня след подписването му, до приключване на процедурите, необходими за сключването му.
- (6) Настоящото решение представлява развитие на разпоредбите на достиженията на правото от Шенген, в които Обединеното кралство не участва в съответствие с Решение 2000/365/ЕО на Съвета ⁽³⁾; следователно Обединеното кралство не участва в неговото приемане и не е обвързано от него, нито от неговото прилагане.
- (7) Настоящото решение представлява развитие на разпоредбите на достиженията на правото от Шенген, в които Ирландия не участва в съответствие с Решение 2002/192/ЕО на Съвета ⁽⁴⁾; следователно Ирландия не участва в неговото приемане и не е обвързана от него, нито от неговото прилагане,

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) № 509/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 539/2001 на Съвета за определяне на третите страни, чиито граждани трябва да притежават виза, когато преминават външните граници на държавите членки, както и тези, чиито граждани са освободени от това изискване (ОВ L 149, 20.5.2014 г., стр. 67).

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 539/2001 на Съвета от 15 март 2001 г. за определяне на третите страни, чиито граждани трябва да притежават виза, когато преминават външните граници на държавите членки, както и тези, чиито граждани са освободени от това изискване (ОВ L 81, 21.3.2001 г., стр. 1).

⁽³⁾ Решение 2000/365/ЕО на Съвета от 29 май 2000 г. относно искането на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия да участва в някои разпоредби от достиженията на правото от Шенген (ОВ L 131, 1.6.2000 г., стр. 43).

⁽⁴⁾ Решение 2002/192/ЕО на Съвета от 28 февруари 2002 г. относно искането на Ирландия да участва в някои разпоредби от достиженията на правото от Шенген (ОВ L 64, 7.3.2002 г., стр. 20).

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Разрешава се подписването, от името на Съюза, на Споразумението между Европейския съюз и Соломоновите острови за премахване на визите за краткосрочно пребиваване, при условие на сключването на посоченото споразумение.

Текстът на Споразумението е приложен към настоящото решение.

Член 2

Декларациите, приложени към настоящото решение, се одобряват от името на Съюза.

Член 3

Председателят на Съвета е оправомощен да посочи лицето(ата), упълномощено(и) да подпише(ат) Споразумението от името на Съюза.

Член 4

Споразумението се прилага временно, считано от деня след подписването му ⁽¹⁾, до приключване на процедурите, необходими за сключването му.

Член 5

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

Съставено в Люксембург на 24 юни 2016 година.

За Съвета
Председател
A.G. KOENDERS

⁽¹⁾ Датата на влизането в сила на Споразумението ще бъде публикувана в Официален вестник Европейския съюз от Генералния секретариат на Съвета.

СПОРАЗУМЕНИЕ**между Европейския съюз и Соломоновите острови за премахване на визите за краткосрочно пребиваване**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ СЪЮЗ, наричан по-долу „Съюзът“ или „ЕС“, и

СОЛОМОНОВИТЕ ОСТРОВИ,

заедно наричани по-долу „договарящите страни“,

С ЦЕЛ по-нататъшно развиване на приятелските отношения между договарящите страни и като желаят да улеснят пътуванията чрез осигуряване на безвизово влизане и кратък престой за своите граждани,

КАТО ВЗЕХА ПРЕДВИД Регламент (ЕС) № 509/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 539/2001 на Съвета за определяне на третите страни, чиито граждани трябва да притежават виза, когато преминават външните граници на държавите членки, както и тези, чиито граждани са освободени от това изискване⁽¹⁾, чрез — *inter alia* — прехвърляне на 19 трети държави, включително Соломоновите острови, в списъка с трети държави, чиито граждани са освободени от изискването за виза за краткосрочно пребиваване в държавите членки,

КАТО ОТЧИТАТ, че в член 1 от Регламент (ЕС) № 509/2014 се предвижда, че за тези 19 държави освобождаването от изискването за виза се прилага от датата на влизане в сила на споразумение за освобождаване от изискването за виза, което се сключва със Съюза,

КАТО ЖЕЛАЯТ да защитят принципа на еднакво третиране на всички граждани на ЕС,

КАТО ИМАТ ПРЕДВИД, че лицата, пътуващи с цел упражняване на доходоносна дейност по време на своя кратък престой, не попадат в приложното поле на настоящото споразумение и следователно за тази категория продължават да се прилагат съответните правила на правото на Съюза и националното право на държавите членки, както и на националното право на Соломоновите острови във връзка със задължението за виза или освобождаването от изискването за виза и във връзка с достъпа до трудова заетост,

КАТО ВЗЕМАТ ПРЕДВИД Протокола относно позицията на Обединеното кралство и Ирландия по отношение на пространството на свобода, сигурност и правосъдие и Протокола относно достиженията на правото от Шенген, включени в рамките на Европейския съюз, приложени към Договора за Европейския съюз и към Договора за функционирането на Европейския съюз, и като потвърждават, че разпоредбите на настоящото споразумение не се прилагат по отношение на Обединеното кралство и Ирландия,

СЕ СПОРАЗУМЯХА ЗА СЛЕДНОТО:

Член 1**Цел**

С настоящото споразумение се предвижда безвизово пътуване за гражданите на Съюза и за гражданите на Соломоновите острови, когато пътуват до територията на другата договаряща страна за срок до 90 дни в рамките на всеки период от 180 дни.

Член 2**Определения**

За целите на настоящото споразумение:

- а) „държава членка“ означава всяка държава — членка на Съюза, с изключение на Обединеното кралство и Ирландия;
- б) „гражданин на Съюза“ означава гражданин на държава членка съгласно определението в буква а);
- в) „гражданин на Соломоновите острови“ означава всяко лице, което притежава гражданство на Соломоновите острови;
- г) „Шенгенско пространство“ означава пространството без вътрешни граници, обхващащо териториите на държавите членки съгласно определението в буква а), които прилагат изцяло достиженията на правото от Шенген.

⁽¹⁾ OBL 149, 20.5.2014 г., стр. 67.

Член 3

Приложно поле

1. Гражданите на Съюза, които притежават валиден обикновен, дипломатически, служебен, официален или специален паспорт, издаден от държава членка, могат да влизат и престояват без виза на територията на Соломоновите острови за срока на престой, определен в член 4, параграф 1.

Гражданите на Соломоновите острови, които притежават валиден обикновен, дипломатически, служебен, официален или специален паспорт, издаден от Соломоновите острови, могат да влизат и престояват без виза на територията на държавите членки за срока на престой, определен в член 4, параграф 2.

2. Параграф 1 от настоящия член не се прилага за лицата, пътуващи с цел упражняване на доходоносна дейност.

За тази категория лица всяка държава членка може самостоятелно да реши да наложи изискването за виза за гражданите на Соломоновите острови или да го отмени в съответствие с член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 539/2001 на Съвета ⁽¹⁾.

За тази категория лица Соломоновите острови могат да решат да наложат изискването за виза или да премахнат визите за гражданите на всяка държава членка поотделно в съответствие със своето национално право.

3. Премахването на визите, предвидено с настоящото споразумение, се прилага, без да се засяга правото на договарящите страни във връзка с условията за влизане и кратък престой. Държавите членки и Соломоновите острови си запазват правото да откажат влизане и кратък престой на своята територия, ако едно или повече от тези условия не са изпълнени.

4. Премахването на визите се прилага независимо от вида транспорт, използван за преминаване на границите на договарящите страни.

5. Необхванатите от настоящото споразумение въпроси се уреждат от правото на Съюза, националното право на държавите членки и националното право на Соломоновите острови.

Член 4

Продължителност на престоя

1. Гражданите на Съюза могат да престояват на територията на Соломоновите острови за срок до 90 дни в рамките на всеки период от 180 дни.

2. Гражданите на Соломоновите острови могат да престояват на територията на държавите членки, прилагащи изцяло достиженията на правото от Шенген, за срок до 90 дни в рамките на всеки период от 180 дни. Този срок се изчислява независимо от всякакъв престой в държава членка, която все още не прилага изцяло достиженията на правото от Шенген.

Гражданите на Соломоновите острови могат да престояват за срок до 90 дни в рамките на всеки период от 180 дни на територията на всяка от държавите членки, които все още не прилагат изцяло достиженията на правото от Шенген, независимо от продължителността на престоя, изчислена за територията на държавите членки, които прилагат изцяло достиженията на правото от Шенген.

3. Настоящото споразумение не засяга възможността Соломоновите острови и държавите членки да удължат срока на престой над 90 дни в съответствие със своето съответно национално право и с правото на Съюза.

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 539/2001 на Съвета от 15 март 2001 г. за определяне на третите страни, чиито граждани трябва да притежават виза, когато преминават външните граници на държавите членки, както и тези, чиито граждани са освободени от това изискване (ОВ L 81, 21.3.2001 г., стр. 1).

Член 5

Териториално приложение

1. По отношение на Френската република настоящото споразумение се прилага само за европейската територия на Френската република.
2. По отношение на Кралство Нидерландия настоящото споразумение се прилага само за европейската територия на Кралство Нидерландия.

Член 6

Съвместен комитет за управление на Споразумението

1. Договарящите страни създават Съвместен комитет от експерти (наричан по-долу „Комитетът“), съставен от представители на Съюза и представители на Соломоновите острови. Съюзът се представлява от Европейската комисия.
2. Комитетът има, *inter alia*, следните задачи:
 - a) наблюдение на прилагането на настоящото споразумение;
 - b) представяне на предложения за изменения или допълнения на настоящото споразумение;
 - v) уреждане на спорове, възникнали при тълкуването или прилагането на настоящото споразумение.
3. Комитетът се свиква при необходимост по искане на една от договарящите страни.
4. Комитетът приема свой процедурен правилник.

Член 7

Връзка на настоящото споразумение със съществуващи двустранни споразумения за премахване на визите между държавите членки и Соломоновите острови

Настоящото споразумение има предимство пред всички двустранни споразумения или договорености, сключени между отделните държави членки и Соломоновите острови, доколкото те уреждат въпроси, попадащи в приложното поле на настоящото споразумение.

Член 8

Заклучителни разпоредби

1. Настоящото споразумение се ратифицира или одобрява от договарящите страни в съответствие с техните съответни вътрешни процедури и влиза в сила на първия ден от втория месец след датата на по-късната от двете нотификации, чрез които договарящите страни се уведомяват една друга относно приключването на тези процедури.

Настоящото споразумение се прилага временно от деня след неговото подписване.

2. Настоящото споразумение се сключва за неопределен срок, освен ако действието му бъде прекратено в съответствие с параграф 5.
3. Настоящото споразумение може да бъде изменяно с писменото съгласие на договарящите страни. Измененията влизат в сила, след като договарящите страни се уведомят една друга за приключването на своите вътрешни процедури, необходими за тази цел.

4. Всяка договаряща страна може да спре изцяло или частично прилагането на настоящото споразумение, поспециално по причини, свързани с обществения ред, защитата на националната сигурност или защитата на общественото здраве и незаконната имиграция, или при повторното въвеждане на изискването за виза от някоя от договарящите страни. Другата договаряща страна се уведомява за решението за спиране на прилагането не по-късно от два месеца преди планираната дата на неговото влизане в сила. Договарящата страна, която е спряла прилагането на настоящото споразумение, незабавно информира другата договаряща страна, ако причините за това спиране отпаднат, и възобновява прилагането.
5. Всяка договаряща страна може да прекрати настоящото споразумение с писмено уведомление на другата страна. Настоящото споразумение престава да бъде в сила 90 дни след това.
6. Соломоновите острови могат да спрат прилагането на настоящото споразумение или да го прекратят само по отношение на всички държави членки.
7. Съюзът може да спре прилагането на настоящото споразумение или да го прекрати само по отношение на всички свои държави членки.

Съставено в два еднообразни екземпляра на английски, български, гръцки, датски, естонски, испански, италиански, латвийски, литовски, малтийски, немски, нидерландски, полски, португалски, румънски, словашки, словенски, унгарски, фински, френски, хърватски, чешки и шведски език, като текстовете на всички езици са еднакво автентични.

Съставено в Брюксел на седми октомври през две хиляди и шестнадесета година.

Hecho en Bruselas, el siete de octubre de dos mil dieciséis.

V Bruselu dne sedmého října dva tisíce šestnáct.

Udfærdiget i Bruxelles den syvende oktober to tusind og seksten.

Geschehen zu Brüssel am siebten Oktober zweitausendsechzehn.

Kahe tuhande kuueteistkümnenda aasta oktoobrikuu seitsmendal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις εφτά Οκτωβρίου δύο χιλιάδες δεκαέξι.

Done at Brussels on the seventh day of October in the year two thousand and sixteen.

Fait à Bruxelles, le sept octobre deux mille seize.

Sastavljeno u Bruxellesu sedmog listopada godine dvije tisuće šesnaeste.

Fatto a Bruxelles, addì sette ottobre duemilasedici.

Briselē, divi tūkstoši sešpadsmitā gada septītajā oktobrī.

Priimta du tūkstančiai šešioliktą metų spalio septintą dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétézer-tizenhatodik év október havának hetedik napján.

Magħmul fi Brussell, fis-seba jum ta' Ottubru fis-sena elfejn u sittax.

Gedaan te Brussel, zeven oktober tweeduizend zestien.

Sporządzono w Brukseli dnia siódmego października roku dwa tysiące szesnastego.

Feito em Bruxelas, em sete de outubro de dois mil e dezasseis.

Întocmit la Bruxelles la șapte octombrie două mii șaisprezece.


V Bruseli siedmeho oktobra dvetisícšestnásť.

V Bruslju, dne sedmega oktobra leta dva tisoč šestnajst.

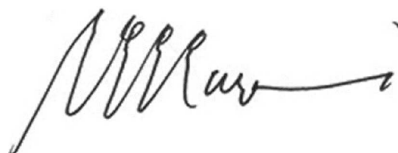
Tehty Brysselissä seitsemäntenä päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakuusitoista.

Som skedde i Bryssel den sjunde oktober år tjugohundrasexton.

За Европейския съюз
 Por la Unión Europea
 Za Evropskou Unii
 For Den Europæiske Union
 Für die Europäische Union
 Euroopa Liidu nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
 For the European Union
 Pour l'Union européenne
 Za Europsku uniju
 Per l'Unione europea
 Eiropas Savienības vārdā –
 Europos Sąjungos vardu
 Az Európai Unió részéről
 Għall-Unjoni Ewropea
 Voor de Europese Unie
 W imieniu Unii Europejskiej
 Pela União Europeia
 Pentru Uniunea Europeană
 Za Európsku úniu
 Za Evropsko unijo
 Euroopan unionin puolesta
 För Europeiska unionen

За Соломоновите острови
 Por las Islas Salomón
 Za Šalamounovy ostrovy
 For Salomonøerne
 Für die Salomonen
 Saalomoni Saarte nimel
 Για της Νήσους Σολομώντα
 For Solomon Islands
 Pour les Îles Salomon
 Za Salomonove Otoke
 Per le Isole Salomone
 Zālamana salu vārdā –
 Saliamono Salu vardu
 A Salamon-szigetek részéről
 Ghall-Gzejjer Solomon
 Voor de Salomonseilanden
 W imieniu Wysp Salomona
 Pela Ilhas Salomão
 Pentru Insulele Solomon
 Za Šalamúnove ostrovy
 Za Salomonove otoke
 Salomonsaarten puolesta
 För Salomonöarna



СЪВМЕСТНА ДЕКЛАРАЦИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ИСЛАНДИЯ, НОРВЕГИЯ, ШВЕЙЦАРИЯ И ЛИХТЕНЩАЙН

Договарящите страни отбелязват съществуващите тесни връзки между Европейския съюз и Норвегия, Исландия, Швейцария и Лихтенщайн, по-специално въз основа на споразуменията от 18 май 1999 г. и 26 октомври 2004 г. относно асоциирането на тези държави към процеса на изпълнение, прилагане и развитие на постиженията на правото от Шенген.

При тези обстоятелства е желателно властите на Норвегия, Исландия, Швейцария и Лихтенщайн, от една страна, и на Соломоновите острови, от друга страна, незабавно да сключат двустранни споразумения за премахване на визите за краткосрочно пребиваване при условия, подобни на тези на настоящото споразумение.

СЪВМЕСТНА ДЕКЛАРАЦИЯ ОТНОСНО ТЪЛКУВАНЕТО НА КАТЕГОРИЯТА ЛИЦА, ПЪТУВАЩИ С ЦЕЛ УПРАЖНЯВАНЕ НА ДОХОДОНОСНА ДЕЙНОСТ, СЪГЛАСНО ПРЕДВИДЕНОТО В ЧЛЕН 3, ПАРАГРАФ 2 ОТ НАСТОЯЩОТО СПОРАЗУМЕНИЕ

В желанието си да осигурят общо тълкуване договарящите страни се съгласяват, че за целите на настоящото споразумение категорията лица, упражняващи доходоносна дейност, обхваща лицата, които влизат на територията на другата договаряща страна с цел упражняване на доходоносно занятие или платена дейност като наето лице или като доставчик на услуги.

Тази категория следва да не обхваща:

- представителите на деловите среди, т.е. лицата, пътуващи с делова цел (без да са наети в държавата на другата договаряща страна),
- спортистите и хората на изкуството, извършващи дейност по конкретен повод,
- журналистите, изпратени от медиите на своята държава по пребиваване, и
- стажантите в рамките на едно и също предприятие.

Прилагането на настоящата декларация се наблюдава от Съвместния комитет в рамките на отговорностите му съгласно член 6 от настоящото споразумение, като той може да предложи изменения, когато въз основа на опита на договарящите страни счита това за необходимо.

СЪВМЕСТНА ДЕКЛАРАЦИЯ ОТНОСНО ТЪЛКУВАНЕТО НА СРОКА ДО 90 ДНИ В РАМКИТЕ НА ВСЕКИ ПЕРИОД ОТ 180 ДНИ СЪГЛАСНО ЧЛЕН 4 ОТ НАСТОЯЩОТО СПОРАЗУМЕНИЕ

Договарящите страни приемат, че срокът до 90 дни в рамките на всеки период от 180 дни, предвиден в член 4 от настоящото споразумение, означава или непрекъснато посещение, или няколко последователни посещения, чиято обща продължителност не надвишава 90 дни в рамките на всеки период от 180 дни.

Понятието „всеки“ предполага прилагането на „подвижен“ референтен период от 180 дни, като се гледа назад всеки ден от престоя за последния период от 180 дни, за да се провери дали продължава да бъде изпълнявано изискването за 90 дни в рамките на всеки период от 180 дни. Наред с другото това означава, че липсата на непрекъснат период от 90 дни позволява нов престой до 90 дни.

СЪВМЕСТНА ДЕКЛАРАЦИЯ ОТНОСНО ИНФОРМИРАНЕТО НА ГРАЖДАНИТЕ ЗА СПОРАЗУМЕНИЕТО ЗА ПРЕМАХВАНЕ НА ВИЗИТЕ

Като признават значението на прозрачността за гражданите на Европейския съюз и гражданите на Соломоновите острови, договарящите страни се съгласяват да гарантират пълно разпространение на информацията за съдържанието на Споразумението за премахване на визите, за последиците от това споразумение и за свързаните с него въпроси, като условията за влизане.

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2016/1889 НА КОМИСИЯТА

от 26 октомври 2016 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 (ЕС) № 1308/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 922/72, (ЕИО) № 234/79, (ЕО) № 1037/2001 и (ЕО) № 1234/2007 ⁽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 26 октомври 2016 година.

За Комисията,
от името на председателя,

Jerzy PLEWA

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

⁽¹⁾ OBL 347, 20.12.2013 г., стр. 671.

⁽²⁾ OBL 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	115,0
	ZZ	115,0
0707 00 05	TR	147,1
	ZZ	147,1
0709 93 10	TR	152,0
	ZZ	152,0
0805 50 10	AR	55,1
	CL	67,0
	TR	94,7
	UY	34,4
	ZA	65,7
	ZZ	63,4
	0806 10 10	BR
0808 10 80	PE	317,9
	TR	142,9
	US	261,8
	ZA	228,5
	ZZ	248,3
	AR	260,6
	AU	218,6
0808 30 90	BR	119,9
	CL	144,7
	NZ	136,0
	ZA	120,2
	ZZ	166,7
	CN	58,1
	TR	154,5
0808 30 90	ZA	164,5
	ZZ	125,7

⁽¹⁾ Номенклатура на държавите, определена с Регламент (ЕС) № 1106/2012 на Комисията от 27 ноември 2012 година за прилагане на Регламент (ЕО) № 471/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно статистиката на Общността за външната търговия с трети страни по отношение на актуализиране на номенклатурата на държавите и териториите (ОВ L 328, 28.11.2012 г., стр. 7). Код „ZZ“ означава „с друг произход“.

III

(Други актове)

ЕВРОПЕЙСКО ИКОНОМИЧЕСКО ПРОСТРАНСТВО

РЕШЕНИЕ НА НАДЗОРНИЯ ОРГАН НА ЕАСТ

№ 179/15/COL

от 7 май 2015 година

относно помощ за обществен автобусен транспорт в окръг Aust Agder (Норвегия) [2016/1890]

НАДЗОРНИЯТ ОРГАН НА ЕАСТ („ОРГАНЪТ“),

Като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство („Споразумението за ЕИП“), и по-специално членове 49, 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 от него,

Като взе предвид Протокол 3 към Споразумението за Надзорен орган и Съд („Протокол 3“), и по-специално част I, член 1, параграфи 1—3, както и част II, член 7, параграф 5 и член 14 от него,

като има предвид, че:

I. ФАКТИ

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) С писмо от 23 март 2011 г. Органът получи първа жалба от норвежкото автобусно предприятие *Konkurrenten.no* — частен оператор на автобусен транспорт, което твърди, че договорите за доставка на услуги за местен автобусен транспорт в Aust Agder, възложени от окръг Aust Agder, Норвегия (наричан по-нататък също така „Aust Agder“ или „Окръгът“) на няколко автобусни оператори, включват неправомерна държавна помощ.
- (2) С писмо от 10 ноември 2011 г. Органът изпрати жалбата до норвежките органи и поиска допълнителна информация.
- (3) С Решение № 60/13/COL от 6 февруари 2013 г. Органът откри официална процедура по разследване на потенциална неправомерна държавна помощ, включена във възлагането на договори за услуги за местен автобусен транспорт в Aust Agder (наричано по-нататък „решението за откриване“). Решението за откриване беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* и в притурката за ЕИП към него ⁽¹⁾. Норвежките органи, жалбоподателят и две други трети страни — *Nettbuss Sør AS* и *Setesdal Bilruter L/L*, представиха мнения по решението за откриване. Норвежките органи изразиха мнения и по мненията, изпратени от жалбоподателя и другите трети страни.
- (4) С писмо от 17 декември 2013 г. Органът поиска повече информация от норвежките органи.
- (5) Допълнителна информация беше изпратена от норвежките органи с писмо от 30 януари 2014 г., а от *Nettbuss Sør AS* — с писмо от 20 февруари 2014 г.

⁽¹⁾ ОВ С 118, 25.4.2013 г., стр. 4 и Притурка за ЕИП № 24, 25 април 2013 г., стр. 1.

- (6) С писмо от 8 юли 2014 г. норвежките органи предоставиха допълнителна информация относно производството на Nettbuss Sør AS. С оглед на тази информация Органът поиска разяснения и допълваща информация с писмо от 14 август 2014 г.
- (7) Норвежките органи отговориха с писма от 15 октомври 2014 г. и 19 декември 2014 г., а Nettbuss Sør AS — с писмо от 6 ноември 2014 г. На 25 ноември 2014 г. беше проведена и среща с представители на Nettbuss Sør AS и Aust Agder.
- (8) Освен това на 9 декември 2013 г. Органът получи втора жалба от дружество Agder Flyekspres, което управлява конкурентна на Nettbuss Sør AS летишна автобусна линия. Според жалбоподателя Nettbuss Sør AS е получавало поне от 2013 г. насам неправомерна държавна помощ чрез кръстосано субсидиране на своите търговски дейности.
- (9) С писмо от 18 март 2014 г. Органът изпрати жалбата на норвежките органи и поиска допълнителна информация.
- (10) Норвежките органи предоставиха поисканата информация с писмо от 22 април 2014 г. Nettbuss Sør AS също отговори по електронна поща с писмо от 9 април 2014 г.
- (11) С писмо от 10 октомври 2014 г. Органът приключи разглеждането на делото по втората жалба, като информира жалбоподателя, че с оглед на предоставената информация и като е взел под внимание факта, че двете жалби се отнасят до обществени поръчки, възложени в Aust Agder, и до въпроси, включени в обхвата на решението за откриване, Органът е решил да разгледа повдигнатите въпроси в настоящото решение. Жалбоподателят не възрази на това, нито предостави никаква допълнителна информация.

2. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ — ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО ОТНОСНО МЕСТЕН РЕДОВЕН И УЧИЛИЩЕН АВТОБУСЕН ТРАНСПОРТ

2.1 Местен редовен автобусен транспорт ⁽¹⁾

2.1.1 Централизирана държавна отговорност

- (12) В момента на влизане в сила на Закона за транспорта от 1976 г. ⁽²⁾ норвежката държава (Министерството на транспорта) е отговаряла за услугите за местен редовен транспорт. Държавните транспортни агенции са управлявали местния редовен транспорт във всеки окръг.

2.1.2 Процес на децентрализация

2.1.2.1 Въведение

- (13) 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 равнище окръг. В същото време държавните транспортни агенции са превърнати в окръжни административни органи.
- (14) 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 ⁽³⁾.

2.1.2.2 Регламентът от 1980 г.

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

⁽¹⁾ Настоящият раздел е част от Решение на Надзорния орган на ЕАСТ № 519/12/COL от 19 декември 2012 г. за закриване на официалната процедура по разследване на потенциална помощ за AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene (Норвегия) (ОВ L 276, 17.10.2013 г., стр. 8) и притурка за ЕИП № 57, 17 октомври 2013 г., стр. 1.

⁽²⁾ Закон от 4 юни 1976 г. № 63 (в сила от 1 юли 1977 г.).

⁽³⁾ Вж. подготовителните работи за изменението на Закона за транспорта от 1976 г. — От.prp. nr. 16 (1980—81), стр. 2.

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

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

- (17) На 1 януари 1983 г. Регламентът от 1980 г. е заменен от Регламент от 2 декември 1982 г. относно компенсация за предоставяне на местен редовен транспорт („Регламентът от 1982 г.“). Член 4 от Регламента от 1982 г. налага задължение на окръзите да сключват споразумения с концесионерите за компенсация за предоставянето на редовен обществен транспорт. Въз основа на това Норвежкото сдружение на местните и регионални органи („KS“) и Норвежката асоциация на автобусните дружества („НААД“) ⁽¹⁾ са сключили 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 местните автобусни транспортни услуги и други търговски услуги.

2.1.2.4 Регламентът от 1985 г.

- (18) С приемането на нова система за приходите на окръзите през 1985 г. е приет нов Регламент относно компенсация на местния транспорт („Регламент 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. от нов регламент ⁽²⁾, който остава в сила до 30 април 2003 г., когато на свой ред е заменен от Регламента за търговския транспорт (вж. по-долу).

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

- (19) Понастоящем секторът на местния редовен автобусен транспорт се регулира от Закона за търговския транспорт от 2002 г. („ЗТТ“) ⁽³⁾ и Регламента за търговския транспорт от 2003 г. („РТТ“) ⁽⁴⁾. ЗТТ отмени и замени Закона за транспорта от 1976 г. ⁽⁵⁾. РТТ отмени и замени два регламента ⁽⁶⁾.
- (20) Норвежките органи обясниха, че съответните разпоредби не са били изменени значително след влизането в сила на Споразумението за ЕИП през 1994 г.

2.1.4 Съфинансиране на местни транспортни услуги от държавата и окръзите

- (21) Окръзите финансират частично местните транспортни услуги от постъпленията от данъци. В допълнение, съгласно ЗТТ окръзите получават държавно финансиране посредством годишни пакети от безвъзмездни средства ⁽⁷⁾. 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 ⁽⁸⁾.

2.1.5 Концесии

2.1.5.1 Въведение

- (22) 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) ⁽⁹⁾.

⁽¹⁾ На норвежки език: *Norsk Rutebileierforbund*.

⁽²⁾ Регламент от 12 август 1986 г. № 2170 (в сила от 1 януари 1987 г.).

⁽³⁾ Закон от 21 юни 2002 г. № 45 (в сила от 1 януари 2003 г.).

⁽⁴⁾ Регламент от 26 март 2003 г. № 401 (в сила от 1 април 2003 г.).

⁽⁵⁾ Закон от 4 юни 1976 г. № 63 (в сила от 1 юли 1977 г.). Отменен и заменен от ЗТТ на 1 януари 2003 г.

⁽⁶⁾ Регламент от 12 август 1986 г. № 2170 (в сила от 1 януари 1987 г.) и Регламент от 4 декември 1992 г. № 1013 (в сила от 1 януари 1994 г.). И двата отменени и заменени от РТТ на 1 април 2003 г.

⁽⁷⁾ Член 22, параграф 3 от ЗТТ.

⁽⁸⁾ Член 22, параграф 4 от ЗТТ.

⁽⁹⁾ Членове 4 и 6 от ЗТТ.

- (23) За операторите на услуги за редовен пътнически автобусен транспорт срещу възнаграждение са необходими както обща, така и специална концесия.

2.1.5.2 Обща концесия за пътнически транспорт

- (24) Предприятията, предоставящи услуги за пътнически транспорт срещу възнаграждение, трябва да имат обща концесия⁽¹⁾. 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⁽²⁾. Общите концесии не са ограничени във времето⁽³⁾.

2.1.5.3 Специални концесии за редовен пътнически транспорт

- (25) В допълнение към общата концесия всяко предприятие, което желае да извършва редовен пътнически транспорт срещу възнаграждение, трябва да притежава специална концесия⁽⁴⁾. 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 доколкото, 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.
- (26) Специалната концесия предоставя на концесионера право и задължение да извършва транспортната услуга, както е посочено в концесията⁽⁵⁾. При кандидатстване за специална концесия трябва да се подадат предложение за разписанието за превоз и тарифи⁽⁶⁾. Разписанията и тарифите подлежат на контрол от окръзите⁽⁷⁾. Окръзите могат да разпоредят да се направят промени в разписанията и тарифите⁽⁸⁾.
- (27) Специалните концесии могат да се възлагат за периоди до 10 години: i) посредством тръжни процедури и предоставяни за периода, посочен в тръжната процедура⁽⁹⁾, което при всички случаи няма да надвиши период от 10 години⁽¹⁰⁾, или ii) пряко, т.е. без тръжна процедура за период от 10 години⁽¹¹⁾.

2.1.5.4 Договори

- (28) За да допълнят концесиите, окръзите сключват договори с концесионерите за предоставянето на обществени услуги. Окръзите имат свободата да определят вида на тези договори⁽¹²⁾.

2.1.5.5 Компенсация

- (29) Окръзите са отговорни за предоставянето на компенсация за концесионерите⁽¹³⁾. Окръзите могат да изберат дали да използват брутни или нетни договори. При брутни договори концесионерите получават компенсация за свързаните с предоставянето на услугата разходи от окръга, а не прихода от продажбата на билети на пътниците. При нетни договори концесионерите получават приходите от билети и компенсация от окръга, доколкото постъпленията от билети са недостатъчни да покриват разходите, свързани с услугата, и разумна печалба.

⁽¹⁾ Член 4, параграф 1 от ЗТТ.

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

⁽³⁾ Член 27, параграф 1 от ЗТТ.

⁽⁴⁾ Член 6, параграф 1 от ЗТТ.

⁽⁵⁾ Член 25 от РТТ.

⁽⁶⁾ 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 и известен брой други подробни изисквания за специална концесия.

⁽⁷⁾ Министерството на транспорта е делегирало правомощията си за определяне на тарифите на окръзите. При все това някои отстъпки се определят на национално равнище. В действителност Министерството е дало инструкции на всички окръзи да гарантират, че операторите на местен редовен автобусен транспорт, извършващи обществена услуга, предлагат 50 % намаление на цената за деца, възрастни граждани и граждани с увреждания.

⁽⁸⁾ Член 28 и член 29, параграф 2 от РТТ. Въз основа на член 28, параграф 3 от РТТ Министерството на транспорта има правомощие да дава насоки във връзка със съдържанието и публикуването на транспортни разписания. В циркулярно 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 до ново нареждане изискванията на старата разпоредба се смятат за насока за съдържанието на разписанието на маршрута.

⁽⁹⁾ Член 27, параграф 2 от РТТ.

⁽¹⁰⁾ Както е посочено в подготовителните работи, глава 10.1 от Предложение 113 L (2009—2010).

⁽¹¹⁾ 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 юни 1993 г. № 85 (в сила от 1 януари 1994 г.).

⁽¹²⁾ Член 22, параграф 5 от ЗТТ.

⁽¹³⁾ Член 22, параграф 1 от ЗТТ.

- (30) В съответствие с член 22 от ЗТТ окръзите трябва да компенсират операторите за предоставянето на транспортна услуга по непечелившите маршрути, които окръзите искат да пуснат или поддържат на своята територия. ⁽¹⁾.
- (31) Окръзите имат свободата да определят начина, по който ще бъдат компенсирани концесионерите; ЗТТ и РТТ не съдържат конкретни разпоредби за това как ще се предоставя компенсацията.
- (32) Органът разбира, че съгласно член 22 от ЗТТ компенсацията може да покрие разходите за обществената услуга (минус постъпленията от билети за нетни договори), включително разумна печалба.

2.2 Училищен транспорт

- (33) От периода преди влизането в сила на Споразумението за ЕИП в Норвегия на 1 януари 1994 г. норвежките окръзи са били отговорни за предоставянето на училищен превоз за началното и гимназиалното или средното училище за деца, живеещи на определено разстояние от училището (обикновено четири километра). Понастоящем тази отговорност е предвидена в Закона за образованието от 1998 г. („Закон за образованието“) ⁽²⁾. Този закон е предшестван от Закона за началните училища от 1969 г. ⁽³⁾ и Закона за средните училища от 1974 г. ⁽⁴⁾. В средата на 80-те години на XX в. на основание закон за изменение на Закона за началните училища и Закона за средните училища ⁽⁵⁾ на окръзите е вменена отговорността за предоставянето на училищен превоз. С цел яснота в настоящото решение изразът „Закон за образованието“ ще се използва навсякъде в текста като позоваване на относимите правни разпоредби в сила преди влизането в сила на Закона за образованието.
- (34) Съгласно Закона за образованието общините са задължени да плащат на окръга за училищен превоз в началното училище. След това окръгът заплаща на автобусния оператор за предоставянето на услугата. За училищен превоз в гимназиалното или средното училище окръзите плащат за месечни карти на учениците по силата на договори, сключени с автобусните оператори.

3. ПОЛУЧАТЕЛИ НА ПРЕДПОЛАГАЕМА ПОМОЩ

- (35) От влизането в сила на Споразумението за ЕИП в Норвегия Aust Agder предоставя специални концесии на следните седем дружества, като сключва с тях договори за местен редовен и училищен автобусен транспорт:
1. Birkeland Busser AS, собственост на Setesdal Bilruter L/L;
 2. Frolandsruta Frode Oland, собственост на Frode Stoltenberg Oland;
 3. Høyvågruta AS до сливането му с Nettbuss Sør AS през 2009 г.;
 4. Nettbuss Sør AS, което е част от групата Nettbuss и е собственост на автобусното транспортно предприятие Nettbuss AS, собственост на Norges Statsbaner AS ⁽⁶⁾;
 5. Risør og Tvedestrand Bilruter AS (RTB) до сливането му с Nettbuss Sør AS през 2008 г.;
 6. L/L Setesdal Bilruter, чиито трима основни акционери са Sigmund Aune, Brøvig Holding AS и община Bykle. Освен това акционери са няколко други общини в Aust Agder и няколко в Vest Agder; както и
 7. Telemark Bilruter, чиито основни акционери са общините Vinje и Seljord, както и Seljord Sparebank, като акции в дружеството притежават и няколко общини в окръг Telemark.

⁽¹⁾ В мненията си по решението за откриване по дело 71524 относно предполагаема помощ за AS Oslo Sporveier и AS Sporveibussene 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.rechtsdata.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“.

⁽²⁾ Закон от 17 юли 1998 г. № 61 (в сила от 1 август 1999 г.).

⁽³⁾ Закон от 13 юли 1969 г. № 24.

⁽⁴⁾ Закон от 21 юни 1974 г. № 55.

⁽⁵⁾ Закон от 31 май 1985 г. № 41.

⁽⁶⁾ Norges Statsbaner AS (NSB) е оператор за влакови пътнически превози в Норвегия. Дружеството е собственост на Министерството на транспорта и съобщенията. Освен предоставянето на влакови или автобусни транспортни услуги дружеството се занимава и с влакови товарни превози, международен влаков транспорт и недвижими имоти.

- (36) Тези дружества са били оператори на местен редовен и училищен автобусен транспорт в Aust Agder отпреди влизането в сила на Споразумението за ЕИП в Норвегия на 1 януари 1994 г. От 2009 г. и след сливането на Nettbuss Sør AS с Høyvåggruta AS и RTB остават пет оператори, които осъществяват транспортни услуги по договорите с Aust Agder⁽¹⁾. След изтичането на договора за концесия с Nettbuss Sør AS на 31 декември 2014 г. има само четири оператори, които понастоящем предоставят съответните услуги съгласно съществуващата правна рамка.
- (37) Правото и задължението за предоставяне на местен редовен и училищен автобусен транспорт е възлагано чрез концесии, както и, на по-късен етап, в съчетание с възлагането на отделни договори на автобусни транспортни оператори. Двете последно възложени концесии обхващат периоди от около десет години (1993—2003 г. и 2004—2012 г.). Удължаването на възложените концесии и договори на същите автобусни транспортни оператори е било обичайно през двата концесионни периода.
- (38) Всички оператори извършват търговски дейности извън обхвата на обществените услуги. Тези дейности включват товарен транспорт, туристически автобусни услуги, таксиметрови услуги и експресни автобусни превози.
- (39) По-специално Nettbuss Sør AS е оператор от 60-те години на XX в., а от 2014 г. — чрез своето дъщерно дружество Nettbuss Ekspres AS, на директна летишна автобусна линия в района. Тя се счита за търговски маршрут, за който не съществува право на компенсация за обществена услуга от Aust Agder. Чрез дъщерното си дружество Sørlandsekspressen дружеството е оператор също така на експресни автобусни маршрути извън обхвата на обществената услуга, както и на нощни автобусни маршрути също извън обхвата на обществената услуга (nattbuss).
- (40) Норвежките органи заявяват, че Telemark Bilruter AS е започнало да води разделно счетоводство от 2012 г.
- (41) Frolandsruta Frode Oland не е водило разделно счетоводство.
- (42) Birkeland Busser AS, Nettbuss Sør AS и Setesdal Bilruter L/L са въвели разделно счетоводство през 2009 г.
- (43) По отношение на RTB и Høyvåggruta AS норвежките органи не са в състояние да предоставят информация за това дали дружествата са водили разделно счетоводство. От сливането им с Nettbuss Sør AS съответно през 2008 и 2009 г. тяхното счетоводство е обединено със счетоводството на Nettbuss Sør AS.

4. ВЪЗЛАГАНЕ НА ДОГОВОРИ

4.1 Възлагане на договори от 1988 до 2003 г.

- (44) От 1988 г. до края на 2003 г. Aust Agder сключва споразумения с всеки автобусен оператор, притежаваш специална концесия. Продължителността на тези споразумения е за една година с възможност за автоматично подновяване с по една година.
- (45) Тези споразумения не предвиждат формула за изчисление на компенсацията за обществена услуга. Компенсацията се основава на преговори. Договорите обаче предвиждат задължение за всяко автобусно предприятие, притежавашо специална концесия, да изготви производствен план и предложение за бюджет, като посочва очакваните приходи и разходи. Това предложение следва, доколкото е възможно, да се основава на счетоводни и статистически данни, а също и на прогнози за предвидими разходи и приходи плюс изменението на трафика. Освен това предложените производствени разходи следва да съответстват на разходите на обичаен и добре управляван оператор. Това представлява основата за преговори.

4.2 Възлагане на договори от 2004 до 2008 г. — въвеждане на метода ALFA

- (46) След решението на Окръжния съвет от декември 2002 г. Aust Agder сключва нови индивидуални договори. Според норвежките органи въвеждането на тези договори не представлява съществена промяна в сравнение с предходната система. Всички договори продължават да се възлагат пряко на съществуващите оператори.

⁽¹⁾ Уведомления за сливанията са подадени в норвежкия Търговски регистър на 10 и 11 юни 2009 г. и дружествата Høyvåggruta AS и RTB са заличени от регистъра на 3 и 5 септември 2009 г. Навсякъде в текста Органът ще използва израза „пет автобусни оператори“, за да назовава съответните дружества, където е необходимо.

- (47) От 2004 г. размерът на компенсацията продължава да се решава въз основа на преговори между Aust Agder и автобусните предприятия, но основата за тези преговорите е променена с въвеждането на нова система за изчисление на компенсацията — т.нар. „метод ALFA“⁽¹⁾.
- (48) Според норвежките органи методът ALFA е разработен като обективен и прозрачен модел за изчисление на разходите, свързани с автобусния транспорт. Основният принцип е, че транспортните предприятия няма да изчисляват компенсацията си въз основа на своите собствени действителни разходи, а съобразно представителни допускания за своя тип предприятия. Този метод симулира разходите на добре управлявано автобусно предприятие. Изчислението на нормализираните разходи за автобусните операции по метода ALFA включва следните главни елементи:
- а) изчисление на производството: пробегът километри за производствения период за превозно средство; всеки редовен маршрут е регистриран с изминаването разстояние, изразходваното време, броя дни за период и вида на използвания автобус. Включено е изчислението на пробега километри за превозно средство и часове в движение, както и средната скорост за периода;
 - б) изчисление на разходите: разходите за единица се умножават по пробега километри за превозно средство; методът ALFA взема под внимание разходи като гориво, гуми, резервни части, обслужване, поддръжка, автомивка, разходи за превозното средство, разходи за персонал (шофьори), бюджетни разходи (разходи, свързани с движението, като фериботи, пътни такси и т.н.), административни разходи и други общи разходи. Разходите за всяко перо се изчисляват частично въз основа на цените на производствените фактори, умножени по потреблението им за километър, което дава нормализирано число за километър;
 - в) постъпления от транспортните операции през производствения период, както и
 - г) изчисление на нуждата от субсидии. Изчислението на субсидиите се базира на изчислението на нормализираните разходи плюс бюджетните разходи минус постъпленията от транспорт.
- (49) Изчислението се основава на производството на транспортни услуги (т.е. пробега километри, изминат от превозните средства в различните групи превозни средства и групи за редовни услуги) от всяко от дружествата; после на средните разходи по метода ALFA за различните разходни пера и накрая, на някои корекции, основани на разходи, които са специфични за отделното предприятие поради географски и топографски условия, транспортни условия и законодателство, както и тарифно определени условия.
- (50) Новите индивидуални договори първоначално са в сила от 1 януари 2004 г. до 31 декември 2006 г. и са удължени с две години до 31 декември 2008 г.

4.3 Възлагане на договори от 2009 г. нататък — индексация

- (51) На 12 юни 2007 г. Окръжният съвет на Aust Agder решава да възложи нови договори пряко на съществуващите автобусни предприятия за следващия период 2009—2012 г. След преговори с автобусните транспортни предприятия на 9 декември 2008 г. Окръжният съвет одобрява новите договори.
- (52) Предишните договори остават до голяма степен непроменени. Методът ALFA обаче е допълнен от нова система за индексация, свързана с някои производствени фактори в съответствие със следната формула:
- $$0,55 \times L + 0,30 \times K + 0,15 \times D$$
- L = промяна в разходите за заплати (НСИ на Норвегия, статистически данни за заплатите в транспорта)
- K = промяна в индекса на потребителските цени (НСИ на Норвегия)
- D = промяна в разходите за гориво (индекс Platts Oilgram).
- (53) Компенсацията, предоставяна за новите договори от 2009 г. нататък, вече не е обект на преговори.
- (54) Новите договори първоначално действат от 1 януари 2009 г. до 31 декември 2012 г. и са удължени до края на 2016 г., с изключение на договора с Nettbuss Sør AS, който е удължен само за две години до 31 декември 2014 г.

⁽¹⁾ Има две успоредно прилагани системи за изчисление на компенсацията за автобусните транспортни услуги в Норвегия, които имат много общи характеристики. Едната система, прилагана от Aust Agder, се нарича ALFA, докато алтернативната се нарича BUSSKOST. И двете системи се основават на същите главни елементи, но BUSSKOST е разработена и управлявана ексклузивно (срещу такса) от консултантското дружество Asplan-VIAK.

- (55) Окръг Aust Agder вече е започнал организирането на търг за нови договори за периода от януари 2015 г. нататък.

5. ПРОЕКТЪТ АТР И ЛЕТИЩНИЯТ АВТОБУСЕН ТРАНСФЕР

- (56) Жалбоподателят твърди, че Aust Agder е отпуснал 1 млн. NOK годишно за „научноизследователски и екологични мерки“ на автобусните оператори.
- (57) Според информацията, предоставена от норвежките органи, общините Kristiansand, Songdalen, Søgne, Vennesla, Lillesand, Birkenes и Iveland и окръзите Vest Agder и Aust Agder са започнали изпълнението на проект за сътрудничество, наричан проект АТР.
- (58) Въз основа на проекта АТР от 2004 г. нататък само на Nettbuss Sør AS пряко от проекта е предоставяна годишна сума от 800 000 NOK за увеличаване на честотата на автобусите, пътуващи по маршрута Lillesand — Kristiansand, основно от един автобус на час на два автобуса на час. Това плащане е правено чрез окръг Vest Agder през 2005, 2006 и 2007 г. и чрез Agder Kollektivtrafikk AS (АКТ), публично дружество с ограничена отговорност, през 2008 и 2009 г. От 2010 г. тази сума е увеличена на 2 млн. NOK и е предоставяна на Nettbuss Sør AS пряко от Aust Agder като част от договора между тях за местен редовен и училищен автобусен транспорт, за да се запазят подобрените автобусни връзки до Aust Agder, както и да се подобрят допълнително автобусните услуги по маршрута Kristiansand — Arendal (маршрут 5). Поръчката за увеличено производство е направена от Aust-Agder, а плащането — от окръг Vest Agder, чрез АКТ, на окръг Aust Agder, който извършва плащането на Nettbuss Sør AS. От 2011 г. сумата е намалена на 1,5 млн. NOK.
- (59) Освен това заедно с гореспомнатата увеличена честота на автобусите на Nettbuss Sør AS през 2004 г. е пусната съответна услуга за летищен автобусен трансфер, осигуряваща връзка между маршрут 5 на местната редовна автобусна линия до Kristiansand и летище Kjevik, използващ един билет, валиден за местната редовна автобусна линия и за летищния автобус. Този летищен автобусен трансфер не е възложен като обществена услуга. За да компенсира местния редовен автобус за транспортната услуга по маршрут 5, Nettbuss Sør AS закупува 60 000 места годишно на цена от 65 NOK за билет, възлизащи на обща стойност 3,9 млн. NOK. Цената на билета е изчислена въз основа на цената на билета на търговски управленията от Nettbuss Sør AS директен маршрут до летището. Сумата е използвана за финансиране на увеличената честота на автобусите по маршрут 5.
- (60) През 2009 г. поради малкия брой пътници, използващи маршрут 5, между Nettbuss Sør AS и Aust Agder е постигнато съгласие, че сумата за годишно закупуване на места следва да бъде определена в размер на 2,1 млн. NOK. Това намаление на приходите е покрито от съответно увеличение от 2 млн. NOK към проекта АТР, както беше споменато по-горе.
- (61) През 2013 г. поради по-нататъшно намаляване на броя на пътниците на летището и факта, че годишната сума, плащана от Nettbuss Sør AS за места, прави икономически неизгодно да се поддържа услугата за летищен автобусен трансфер, е било постигнато споразумение с Aust Agder да се намали задължението на Nettbuss Sør AS по два маршрута, изпълнявани като обществена услуга, а именно маршрути 39 и 40, за да се финансира съответното намаление на приходите по проекта АТР. Във финансово изражение това намаление е оценено от норвежките органи като икономия от преки разходи за Nettbuss Sør AS, възлизаща на 1 020 000 NOK.
- (62) Според информацията, предоставена от норвежките органи, летищният автобус е спрял закупуването на места по маршрут 5, считано от 20 януари 2014 г. Летищният автобус и маршрут 5 вече не се предлагат на пазара като пакет и пътниците на летищния автобус, които вземат линия 5, трябва да купуват отделно билети за нея. Също така от 2014 г. летищният автобус вече не се обслужва от Nettbus Sør AS, а от предприятието Nettbuss Ekspress AS.

6. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНА ПРОЦЕДУРА ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ

- (63) Органът изрази съмнения относно това дали компенсацията, предоставяна от 2004 г. за задълженията за местна редовна и училищна автобусна транспортна услуга в Aust Agder, представлява държавна помощ по смисъла на член 61 от Споразумението за ЕИП, и в частност във връзка с прилагането на условията по делото *Altmark* ⁽¹⁾, по-специално от второ до четвърто условие.

⁽¹⁾ Решение от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans GmbH и Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft* (C-280/00, EU:C:2003:415).

- (64) Органът имаше съмнения дали е изпълнен вторият критерий предвид факта, че са провеждани преговори с цел установяване на точния размер на компенсацията, която трябва да бъде предоставена, след като е приложен методът ALFA. Освен това Органът имаше съмнения дали третият критерий е изпълнен предвид факта, че съответните предприятия не са водили разделно счетоводство от 2004 г. и нито едно от тях не е спазвало точно разпределение на общите разходи, за да докаже, че окончателно определената компенсация е покривала единствено разходите за обществената услуга. Накрая, Органът не можа да стигне до заключение относно приложимостта на четвъртия критерий по делото *Altmark* и съпоставителния анализ и изрази съмнение относно това дали методът ALFA и преговорите за определяне на окончателната компенсация са гарантирали, че компенсацията е ограничена до покриването на разходите на оператор с подходящо оборудване и добро управление.
- (65) По отношение на проекта АТР Органът изрази съмнения поради липсата на достатъчно информация относно това дали сумите, отпуснати на *Nettbuss Sør AS*, са свързани с предоставянето на компенсация от *Aust Agder*, или те представляват или са част от отделна схема.
- (66) Освен това Органът не можа да стигне до заключение дали измененията, направени в съществуващата схема за помощ (която е въведена в *Aust Agder* на основание ЗТГ, РТТ, Закона за образованието и административната практика) с метода ALFA от 1 януари 2004 г. и нейната индексация от 2009 г., са променили съществено схемата, превръщайки я в нова помощ. Въпреки че въвеждането на този нов метод изглежда не променя правното основание и целта на предоставянето на компенсация или включените бенефициери, Органът изрази съмнения относно това дали същността на схемата е останала незасегната предвид факта, че основните характеристики за изчисление на компенсацията може да са били изменени значително.
- (67) След като стигна да заключението, че поне до края на 2003 г. в *Aust Agder* е била въведена схема за съществуваща помощ, Органът имаше съмнения, предвид липсата на разделно счетоводство и точно разпределение на общите разходи между обществената услуга и търговските дейности на съответните бенефициери, относно това дали сумите за компенсация са били отпуснани на основата на тази схема. Съгласно най-новата съдебна практика на Съда на ЕАСТ Органът прие, че плащанията, които не са извършени въз основа на разпоредбите, предвиждащи схемата, не могат да бъдат защитени от същността на съществуваща схема⁽¹⁾. Органът подчерта и в решението за откриване, че в съответствие с горесцитираното решение всяка помощ, която не е отпусната въз основа на съществуващата схема за помощ, ще трябва да бъде определена като нова помощ.
- (68) Що се отнася до съвместимостта на засегнатите мерки, Органът посочи, че всяка потенциална свръхкомпенсация, отпусната извън съществуващата схема за помощ, няма да бъде съвместима със Споразумението за ЕИП. По същия начин, относно потенциалната нова помощ, отпусната след 2004 г. с въвеждането на метода ALFA, Органът не можа да стигне до заключение относно това дали отпуснатата компенсация е съобразена със Споразумението за ЕИП предвид изразените съмнения относно параметрите, въз основа на които трябва да се изчисли плащането за компенсация, както и договореността за разпределение на разходите с цел избягване на свръхкомпенсация.
- (69) Накрая, по отношение на проекта АТР при липсата на достатъчно информация Органът не беше в състояние да прецени съвместимостта на тази мярка със Споразумението за ЕИП.

7. КОМЕНТАРИ НА НОРВЕЖКИТЕ ОРГАНИ

- (70) Норвежките органи предоставиха мнения по решението за откриване, както и след това, като първоначално възприеха общ подход по отношение на оценката за държавна помощ за всички транспортни оператори, посочени в настоящото решение.
- (71) По-късно в процеса обаче норвежките органи установиха и съобщиха на Органа с писма от 8 юли, 15 октомври и 19 декември 2014 г. допълнителна информация относно производството на *Nettbuss Sør AS*. Въз основа на тази нова информация изглежда, че становището на норвежките органи относно предоставената компенсация на *Nettbuss Sør AS* и преценката за нейната съвместимост са се променили съществено (вж. раздел 7.1.6 по-долу).

⁽¹⁾ Дело E-14/10, *Konkurrenten.no AS/Надзорния орган на ЕАСТ* [2011 г.] Доклад на Съда на ЕАСТ 266, точки 74 и 76.

7.1 Компенсация за автобусен транспорт в Aust Agder

7.1.1 Нова или съществуваща помощ

- (72) Норвежките органи твърдят, че въвеждането на метода ALFA не е довел до съществена промяна в съществуващата система за компенсация, въведена в Aust Agder. Целта, основанието и принципите за компенсиране на автобусните предприятия са еднакви преди и след 2004 г.
- (73) Важно е също така и следва да е достатъчно според норвежките органи, че законодателството (т.е. ЗТТ, РТТ и Законът за образованието) са останали непроменени през целия относим период. Норвежките органи заявяват още, че административната практика в Aust Agder не се е променила през годините и през целия период компенсацията е включвала същите елементи (т.е. компенсация за автобусни операции, плащане за училищен превоз и компенсация за разходи на подизпълнители).
- (74) Сумата на компенсацията винаги е представлявала разликата между очакваните разходи за изпълнение на задълженията за предоставяне на обществена услуга минус очакваните приходи. Тя е определяна въз основа на известни фактори, които не са променяни през целия относим период (т.е. разходи за автобусни операции, разходи за подизпълнители, приход от началните училища, приход от гимназиите, други приходи, цени на билетите и намаления, транспортно производство). Окончателната сума е установявана чрез преговори и е определяна преди изпълнението на задълженията за обществена услуга.
- (75) Както се споменава по-горе, факторите за определяне на компенсацията са вземани под внимание независимо от вида на споразумението, прилагано за установяване на компенсацията. Следователно според норвежките органи методът ALFA е бил въведен тъкмо като инструмент за по-точно съгласуване на един от факторите (а именно разходите за автобусни операции). Поради това той не е променил системата за компенсация като такава, нито е въвел отделима нова мярка за помощ.
- (76) В резултат на това норвежките органи заявяват, че въведената в Aust Agder схема за помощ остава съществуващата по своята същност и че следователно Органът следва да приключи официалната процедура по разследване, тъй като не трябва да се разглежда никаква потенциална помощ по процедурата за съществуваща помощ, предвидена в част II, членове 17—19 от Протокол 3 към Споразумението за Надзорен орган и Съд.

7.1.2 Методът ALFA и условията по делото Altmark

- (77) Доколкото методът ALFA се счита за нова мярка, норвежките органи отново изразяват своето становище, че сегашната схема за компенсация в Aust Agder от 2004 г. с изключение на помощта, отпускана на Nettbuss Sør AS, не включва държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП, тъй като тя отговаря на условията, предвидени в решението по делото *Altmark*.
- (78) Норвежките органи заявяват, че въвеждането на метода ALFA от 2004 г. е съобразено с първото условие по делото *Altmark* ⁽¹⁾. Автобусните оператори изпълняват местен редовен транспорт и училищен автобусен транспорт в съответствие с концесиите, договорите и съответните закони и регламенти.
- (79) По отношение на второто условие по делото *Altmark* норвежките органи заявяват, че разходите, постъпленията и компенсацията от Aust Agder са определяни предварително по обективен и прозрачен начин, като са посочвани всички различни елементи от формулата, които са от значение за изчислението. Изчислението се основава на производството на транспортни услуги (т.е. пробег километри, изминати от превозните средства в различните групи превозни средства и групи за редовни услуги) от всяко от дружествата; после на средните разходи по метода ALFA за различните разходни пера и накрая, на някои корекции, основани на разходи, които са специфични за отделното дружество поради географски и топографски условия, пътни условия и законодателство, както и тарифно определени условия.

⁽¹⁾ Норвежките органи не разглеждат условията по делото *Altmark* за периода преди 2004 г., тъй като в своето решение за откриване Органът заключи, че всяка помощ, отпусната преди 2004 г., е съществуваща помощ.

- (80) По отношение на третото условие по делото *Altmark* норвежките органи твърдят, че изчислението на компенсацията по метода ALFA и неговата индексация не надхвърля необходимото за покриване на разходите за изпълнение на задълженията за предоставяне на обществена услуга, като се вземат под внимание съответният приход и разумна печалба. Те посочват, че компенсацията в този случай е изчислена да покрива разликата между очакваните приходи и очакваните разходи на дружеството, отнасяни по обективен и прозрачен начин. Оперативната печалба също е относително ниска и ограничена за повечето от дружествата. Според норвежките органи, въз основа на наличната информация, нормалната печалба в сектора на обществения автобусен транспорт изглежда е около 3—5 %.
- (81) Норвежките органи представиха данни по дружества, за да покажат, че компенсацията, отпусната от 2004 до 2011 г. не е надвишила очакваните разходи плюс разумна печалба. Тъй като оценките на разходите, а с това и на компенсацията, се основават на обективни методи, норвежките органи твърдят, че няма причина да се смята, че автобусните предприятия са били свръхкомпенсирани по договорите.
- (82) Освен това според норвежките органи фактът, че не е водено разделно счетоводство от всички дружества през относимите периоди, не означава, че е налице свръхкомпенсация. Ако методът за компенсиране на доставчиците на обществени услуги гарантира, че няма свръхкомпенсация, посочват те, съгласно настоящата съдебна практика относно условията по делото *Altmark* не съществува допълнително задължение за дружествата получатели освен това да водят разделно счетоводство.
- (83) Заявява се също така, че преговорите, въз основа на които се определя окончателният размер на компенсацията за всяка година от 2004 до 2008 г., са имали много малко въздействие върху размера на компенсацията, плащана от Aust Agder на автобусните предприятия. Имало е няколко незначителни увеличения на размера на компенсацията след преговори. Норвежките органи твърдят обаче, че по-общата картина показва, че размерът на компенсацията след провеждането на преговори е бил същият или по-нисък и че преговорите изглеждат са действали като вид предпазен клапан в полза на Aust Agder.
- (84) Във връзка с четвъртото условие по делото *Altmark* норвежките органи заявяват, че методът ALFA и по-късно въведената система за индексация от 2009 г. се основават на съпоставителен анализ. Компенсацията е изчислявана въз основа на разходите и приходите на добре управлявано предприятие, а не само на средните в съответния сектор.
- (85) С оглед на това методът ALFA дава основание за предположението, че разходите ще съответстват на по-нисък праг. Например, нормализираното потребление на гориво за определен брой операции ще съответства на равнище, което ще означава, че 33 % от измерените стойности ще бъдат под нормата, а 67 % — над нея. Това означава, че системата не се основава на средните разходи, а на разходите на 33 % от най-добре управляваните дружества.

7.1.3 Компенсация извън схемата

- (86) Норвежките органи изразиха мнения и относно това, което е направено, за да се гарантира, че с изключение на помощта, отпускана на Nettbuss Sør AS, не е отпускана компенсация за местен редовен автобусен транспорт и училищен транспорт в Aust Agder над допустимото по схемата.
- (87) Те заявяват, че въвеждането на метода ALFA не е довело до съществена промяна в системата за компенсация. В резултат на това системата за компенсация (преди и след 2004 г.) е включвала същите елементи, като компенсацията се е основавала на действителните данни за разходите на дружествата. Според становището на норвежките органи тази практика е гарантирала, че няма свръхкомпенсация и компенсацията за извършване на обществена услуга се изчислява единствено за разходите, свързани със задълженията за предоставяне на обществена услуга.
- (88) Изхождайки от това, според норвежките органи, за да получат компенсацията по метода ALFA, всички други транспортни оператори с изключение на Nettbuss Sør AS, са отчитали в таблици само производството и прихода от изпълнението на обществената услуга. Следователно няма причина да се счита, че тези оператори са били компенсирани за друго освен за изпълнението на обществената услуга за транспорт.

7.1.4 Съвместимост

- (89) Норвежките органи заявяват също така, че с изключение на помощта, предоставена на Nettbuss Sør AS, схемата за компенсация за обществени автобусни транспортни услуги, в случай че промените през 2004 и 2009 г. трябва да се разглеждат като изменящи класификацията на схемата като нова помощ, при всички случаи е съобразена с изискванията на Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета ⁽¹⁾. Твърди се, че Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾ (наричан по-долу общо „регламенти за транспорта“) е неприложим, тъй като последният все още не е влязъл в сила в ЕИП, когато тези промени са били въведени. Норвежките органи се позовават на решението по дело *Andersen/Комисията*, в което Общият съд е приел, че не може да се счита, че регламентът действа със задна дата ⁽³⁾.
- (90) По-специално норвежките органи твърдят, че не е налице нарушение на разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 1191/69. Това е подкрепено от фактите, тъй като параметрите на компенсацията са определяни предварително за целия период от 2004 г. до днес, а след 2009 г. не е било възможно да се водят преговори за коригиране на размера на компенсацията. Следователно нито едно предприятие с изключение на Nettbuss Sør AS не е било свръхкомпенсирано от 2004 г. до днес.

7.1.5 Проектът АТР

- (91) По отношение на проекта АТР норвежките органи са посочили, че сумата, плащана годишно на Nettbuss Sør AS, е била компенсация за увеличение на производството по маршрутите Kristiansand — Lillesand и Kristiansand — Arendal. При отчитане на 253 дни в годината увеличението на производството е било приблизително 100 000 километра на година. При цена на час от 200 NOK се получават приблизително 350 000 NOK допълнителни разходи. Следователно обединените разходи ще бъдат приблизително 950 000 NOK. При очаквани приходи от 150 000 NOK нетните разходи ще възлязат на около 800 000 NOK.
- (92) Предвид факта, че разпределените средства от проекта АТР са били използвани за увеличаване на производството по съществуващи договори с Aust Agder, норвежките органи твърдят, че това производство не се различава от всяко друго увеличение на производството в рамките на договора (тъй като маршрутите вече са били обслужвани). В резултат на това увеличеното производство съставлява част от съществуваща схема за помощ.

7.1.6 Допълнителна информация относно производството на Nettbuss Sør AS

- (93) Норвежките органи освен това са представили допълнителна информация относно производството на Nettbuss Sør AS.
- (94) Според норвежките органи производството, отчетено от Nettbuss Sør AS, изглежда се отклонява от онова, което следва да се отчита като производство за компенсация за извършване на обществена услуга и в производствените таблици са налице съществени грешки, анализирани по-долу в съображения 237—246, които може да са довели до твърде висока компенсация за Nettbuss Sør AS през периода от 2004 г. нататък.
- (95) По-конкретно, норвежките органи са установили в таблиците много примери на грешки за производството на Nettbuss Sør AS, свързани с: нощни автобуси (nattbuss), услуги за училищен автобусен транспорт (midtskyss) ⁽⁴⁾, превоз на ученици до и от уроци по плуване (badekjøring), дейности през учебната година и „дублиране през учебната година“, дейност на експресни автобуси, отмяна или ограничаване на маршрути и някои определени маршрути, които не са част от договора за обществена услуга.

⁽¹⁾ Регламент (ЕИО) № 1191/69 от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите-членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ L 156, 28.6.1969 г., стр. 1), включен в Споразумението за ЕИП в приложение XIII.

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1), включен в Споразумението за ЕИП в приложение XIII; Регламент (ЕО) № 1370/2007 влезе в сила в Норвегия на 1 януари 2011 г. (вж. Регламент от 17 декември 2010 г. № 1673).

⁽³⁾ Решение от 14 юли 1994 г. по дело *Rustica Semences SA/Finanzamt Kehl* (T-92/11, EU:T:2013:143, точки 44—48) (обжалвано решение, вж. дело *Комисията/Andersen*, C-303/13 P, висящо).

⁽⁴⁾ Понятието „Midtskyss“ се е използвало в миналото за описание на всички училищни автобусни услуги, с които децата се прибират от училище в края на техния учебен ден, с изключение на последния училищен автобус за деня и превоза на ранени деца и деца с увреждания, които се нуждаят от специализиран транспорт.

- (96) Норвежките органи са представили таблицата по-долу, която показва, че отклоненията в километри извън обхвата на договора за обществена услуга в рамките на схемата за периода 2004—2009 г. възлизат на малко над 1,7 милиона километра:

Таблица 1

Обобщение на отклоненията

Вид производство/отклонение	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Kitron	0	0	0	19 176	0	0
Експресен автобус	0	0	0	406	19 737	19 737
Ношни автобуси	47 561	51 966	52 533	62 833	65 243	65 243
Badekjøring	31 184	29 620	27 027	14 754	29 449	29 449
Midtskyss	82 485	80 311	142 608	54 905	95 272	95 272
Midtskyss или badekjøring ⁽¹⁾	3 213	4 233	0	731	492	492
Karjolen	15 946	15 946	11 669	16 128	12 647	12 647
255 вместо 192 учебни дни	0	0	124 314	73 549	56 574	51 693
Производство, отменено считано от 18 август 2008 г.	0	0	0	0	51 125	137 210
Общо отклонения/километри, които не са обхванати от договора	180 389	182 076	358 151	242 480	330 538	411 742

⁽¹⁾ Според норвежките органи тук се включват случаи, при които е трудно да се определи дали отчетеният транспорт е „midtskyss“ или „badekjøring“.

- (97) Норвежките органи освен това твърдят, че такива грешки и отклонения в производствените таблици на Nettbuss Sør AS са имали икономическо отражение до изтичането на договора на 31 декември 2014 г.

8. КОМЕНТАРИ ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ

8.1 Жалбоподателят — Konkurrenten.no

- (98) Жалбоподателят, Konkurrenten.no, поддържа твърдението си, че Nettbuss Sør AS е получило значителна свръхкомпенсация за своите услуги и че окръг Aust Agder не е предоставил концесиите въз основа на състезателна процедура ⁽¹⁾. Жалбоподателят твърди, че всяка помощ, предоставена от окръга под формата на неправомерни концесии или във връзка с такива концесии, съставлява държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП, която жалбоподателят твърди, че е несъвместима с член 49 от Споразумението за ЕИП във връзка с регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕО) 1370/2007.
- (99) Освен това жалбоподателят поставя под съмнение връзката между администрацията на окръг Aust Agder и Nettbuss Sør AS, съпоставена с отношенията между несвързани лица при справедливи пазарни условия, които обичайно съществуват между професионален доставчик и професионален купувач на голяма поръчка за обществен транспорт.

⁽¹⁾ Вж. съображения 6—11 от решението за откриване.

8.2 Nettbuss Sør AS

- (100) Nettbuss Sør AS твърди, че въвеждането през 2004 г. на нова система за финансиране чрез метода ALFA и нейната по-късно въведена индексация са само незначителни административни промени в схемата. По негово мнение новият метод за изчисление не променя правното основание, на което Nettbuss Sør AS получава компенсация, и следователно сам по себе си не представлява нова помощ.
- (101) Що се отнася до проекта ATP, Nettbuss Sør AS твърди, че това е част от съществуващата схема за помощ, въведена в Aust Agder, предвид факта, че не са били подписани нови договори, а вместо това Aust Agder се е възползвал от съществуващите клаузи в договора, отнасящи се до изменения в производството по време на срока на договора.
- (102) Дори ако методът ALFA и неговата последваща индексация следва да се разглеждат като мерки за нова помощ, Nettbuss Sør AS твърди във връзка с наличието на държавна помощ, че компенсацията, която му е била предоставена от Aust Agder, покрива само разходите, като включва в най-добрия случай незначителна печалба.
- (103) Във връзка с първото и четвъртото условие по делото *Altmark* Nettbuss Sør AS подкрепя мненията, представени от норвежките органи, както е посочено по-горе.
- (104) По отношение на второто условие по делото *Altmark* Nettbuss Sør AS подчертава факта, че подписаните договори са „нетни договори“, т.е. те покриват разходите за изпълнение на задължението за обществена услуга след приспадане на всички приходи, свързани с това задължение, като отчитат и незначителна печалба.
- (105) В допълнение Nettbuss Sør AS твърди, че действителната компенсация, която то е получило за периода 2004—2008 г. в резултат на корекции след преговорите, е по-малка от прогнозните изчисления по метода ALFA и че във всички случаи, считано от 2009 г., окончателният размер на компенсацията не е бил договорен, а тя е била индексирана въз основа на обществено достъпни източници.
- (106) Що се отнася до прилагането на третото условие по делото *Altmark*, Nettbuss Sør AS твърди, че е трудно да се оцени необходимото ниво на компенсация, без да се разгледат реалните резултати от дейността на доставчика на услуги по договора, въз основа на които маржът на печалбата за периода 2009—2011 г. е отрицателен или незначителен. Освен това то твърди, че при определянето на разумната печалба в договорите трябва да бъде взето под внимание споделянето на риска, особено през периода 2009—2011 г., както и различните видове договори, които са включени, т.е. нетните договори спрямо брутните договори, размерът и различните дейности на операторите. Nettbuss Sør AS твърди, че печалба от порядъка на 3—5 %, както е докладвано от норвежките органи, е доста ниска и не взема под внимание отделните пазарни сегменти за автобусните операции. Nettbuss Sør AS твърди, че една разумна норма на възвръщаемост в пазарния сегмент, където развива дейност предприятието, ще бъде по-скоро близо [7—13 %].
- (107) По отношение на аспекта на делото, свързан със съвместимостта, Nettbuss Sør AS твърди, че до степеня, в която Органът заключи, че чрез годишната компенсация или проекта ATP на предприятието е било предоставено икономическо предимство по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП, това ще бъде съвместимо с член 49 от Споразумението за ЕИП и приложимия Регламент (ЕИО) № 1191/69. Според Nettbuss Sør AS Регламент (ЕО) № 1370/2007 не може да бъде приложен, защото промените, въведени с метода ALFA, и индексацията съответно през 2004 и 2009 г. са се състояли в момент, когато този регламент все още не е бил в сила.
- (108) По отношение на допълнителната информация, предоставена от норвежките органи във връзка с отклонения в производството на Nettbuss Sør AS предприятието твърди, че представените факти до известна степен са погрешни и подвеждащи и не вземат под внимание обстоятелството, че окончателно определената компенсация се основава на преговори между предприятието и Aust Agder, както и че методът ALFA е бил просто инструмент за окръг Aust Agder.
- (109) Тези преговори са включвали също корекции през годината на реалното годишно производство (т.е. брой реализирани километри), което зависи от наличния бюджет на Aust Agder и търсенето на транспортни услуги. В този контекст Aust Agder е можел да отмени, намали или добави нови маршрути през производствената година, което е изисквало нови преговори между страните относно нивото на предоставената компенсация. Направени са

също така последващи изменения на производството и разходите въз основа на резултатите от дейността на предприятието в рамките на договора. Ето защо според Nettbuss Sør AS производството, отчетено пред окръга с изминатите километри за целите на изчисляване на разходите, може да се разглежда като отправна точка за преговорите между страните, а не като действителната база за компенсацията, платена в края на годината ⁽¹⁾.

- (110) По-нататък Nettbuss Sør AS се позовава на конкретните уговорки и преговори между предприятието и окръга, които довеждат до прихващането на плащания от страна на окръга от компенсацията на Nettbuss Sør AS за производството през 2010 г. По-специално предприятието твърди, че размерът на изплатената компенсация за производството през 2010 г. е с 3,55 млн. NOK по-малко, предвид това, че тази сума е била използвана, за да се компенсират следващите промени в производствената програма (нова транспортна схема за RTV) и да се отчете повишаването на ефективността, произтичащо от сливането с RTV.
- (111) По отношение на приходите, генерирани от търговската дейност на Nettbuss Sør AS, и факта, че Органът е установил, че части от тези приходи действително са били включени в изчисляването на приходите в рамките на обществената поръчка, мнението на Nettbuss Sør AS е, че това не е довело до по-висока степен на компенсация от онази, която би дал методът ALFA. Напротив, тъй като при изчисляването на компенсацията, която ще се предоставя, всички приходи (т.е. приходите, получени както от обществените, така и от търговските дейности) се приспадат, в резултат е получена по-ниска компенсация за Nettbuss Sør AS, независимо от факта, че някои търговски маршрути са били включени като част от производството за компенсация за извършване на обществена услуга.
- (112) Действително Nettbuss Sør AS признава, че определена част от производството (например експресен автобус, превоз на ученици до и от уроци по плуване и по маршрута Karjolen) не е трябвало да се отчита като производство за компенсация за извършване на обществена услуга. Въпреки това с включването на тези маршрути е бил облагодетелстван окръгът, тъй като това всъщност означава по-ниска компенсация за предприятието.
- (113) На последно място, по отношение на броя на учебните дни Nettbuss Sør AS твърди, че предоставените от Aust Agder данни за компенсиране на предприятието за 51 вместо за 38,4 седмици през нормална учебна година са некоректни.

8.3 Други транспортни оператори

- (114) Setesdal Bilruter L/L се присъединява към мненията на норвежките органи. То твърди, че компенсацията не представлява държавна помощ, тъй като четирите условия по делото *Altmark* са изпълнени.
- (115) Предприятието твърди, че ако Органът установи, че компенсацията представлява държавна помощ, тя в своята цялост би била отпусната въз основа на съществуваща система за помощ и че помощта би била съвместима с функционирането на Споразумението за ЕИП въз основа на член 49 от него и Регламент (ЕИО) № 1191/69.
- (116) Предприятието специално изтъква, че въвеждането на метода ALFA не е довело до съществена промяна в системата за компенсация. Освен това предприятието подчертава, че неправилно се твърди, че компенсацията, определена въз основа на индексация, се е основавала на преговори, предвид това, че всяка година до 2009 г. окръгът и операторите на автобусни линии са преглеждали промените в годишното производство, за да се въведат коректни данни в метода ALFA. Тъй като промените между отделните години са незначителни, незначителни са и промените в компенсацията. Setesdal Bilruter L/L твърди, че методът ALFA гарантира, че не се допуска свръхкомпенсация за предоставяне на автобусните услуги и че разходите за търговски дейности не се включват в метода ALFA. Birkeland Busser AS, Frolandsruta Frode Oland и Telemark Bilruter AS всички се присъединяват към това становище.

⁽¹⁾ По-конкретно Nettbuss Sør AS се позовава на производствените години 2008 и 2009, когато при изчисляване на окончателния размер на компенсацията са направени няколко изменения както на разходната, така и на приходната част. Например поради увеличените производствени разходи, надвишаващи нивото на компенсация, предвидено в първоначалния бюджет (38,5 млн. NOK), по време на производствената година 2008 страните се договарят, както твърди Nettbuss Sør AS, че окръгът ще компенсира предприятието с допълнителна сума от 550 000 NOK. Nettbuss Sør AS е било компенсирано с 39,05 млн. NOK, въпреки че то твърди, че е имало право да адаптира производството, като намали трафика със стойност в размер до 1 млн. NOK.

9. МНЕНИЯ ОТ НОРВЕЖКИТЕ ОРГАНИ ОТНОСНО МНЕНИЯТА, ИЗРАЗЕНИ ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (117) Норвежките органи насочват вниманието към доводите на жалбоподателите, че „всяка нова помощ“, предоставена на Nettbuss Sør AS, трябва да се приеме за несъвместима със Споразумението за ЕИП и подлежи на възстановяване, и посочват, че жалбоподателят не е разгледал въпроса за нова или съществуваща помощ, нито е посочил как всяка потенциална помощ (например въвеждането на метода ALFA през 2004 г.) следва да бъде категоризирана в настоящия случай. Норвежките органи отново посочват, че с въвеждането на метода ALFA не настъпва съществена промяна на съществуващата схема за помощ и че с изключение на Nettbuss Sør AS не е установена свръхкомпенсация.
- (118) Във връзка с мнението, представено от Nettbuss Sør AS по въпроса какво би могло да представлява разумна печалба в сектора на автобусния транспорт, норвежките органи подчертават, че посочването на цифрата 3—5 % като нормална печалба в сектора не означава, че всяко по-високо ниво на печалбата (например печалба, доближаваша се до [7—13 %], посочена от Nettbuss Sør AS) би представлявало свръхкомпенсация. Цитирането на тези обществено достъпни цифри се прави само с цел да се покаже, че не е била установена свръхкомпенсация.
- (119) По отношение на мненията, представени от Nettbuss Sør AS във връзка с подадената от норвежките органи допълнителна информация относно отклоненията в производството на Nettbuss Sør AS, норвежките органи твърдят, че ролята на метода ALFA за изчисляване на компенсацията не може да бъде омаловажена от факта, че окончателно определената компенсация се основава на преговори и са били направени също последващи изменения на производството и разходите. Оценките на разходите, получени по метода ALFA, са били жизненоважни и предоставената компенсация никога не се отклонява много при съпоставка с резултатите от метода ALFA. Освен това изменения, направени по време на производствената година, представляват обичайна практика в транспортния сектор и такава възможност е предвидена и в разпоредбите на договорите с транспортните оператори. Във всеки случай тези изменения следва да са довели или до увеличение, в случай на допълнително производство, или до намаление, в случай на ограничаване на производството, на предоставената компенсация. Те обаче никога не биха могли да се разглеждат отделно и да се приспадат от разходи, които нямат връзка, при изчисляването на компенсацията по метода ALFA.
- (120) Норвежките органи твърдят, че отчитането на неверни производствени данни има пряко отражение върху точността на изчислението на компенсацията и следователно окръгът е започвал преговори въз основа на неверни допускания.
- (121) Твърди се също така, че тъй като предоставената компенсация се основава на производството от предходната година, всяко намаление, направено от предприятието след месец август 2008 г., следва да се отрази в предоставената компенсация за 2009 г., което не е било така. Според норвежките органи същата логика важи и в случая когато предприятието е получило допълнителна сума от 550 000 NOK за 2008 г. предвид това, че компенсацията за 2008 г. се е основавала на неверни данни, предоставени от 2007 г. Като се има предвид, че договорът, подписан с Nettbuss Sør AS, е концесионен договор за обществена услуга, търговският риск се носи от предприятието.
- (122) Що се отнася до направените уговорки и корекции във връзка с договорите с Nettbuss Sør AS и RTB — с оглед на продължаващия процес на сливане между двете предприятия — за производството на нова транспортна схема, управлявана от RTB, норвежките органи са на мнение, че те са резултат от едностранно решение от страна на Nettbuss Sør AS, което е довело до отчитане на производството на повече километри, за да бъде получена по-висока компенсация от вече изчислената и отчетената по метода ALFA. Вместо това договорите е трябвало да бъдат изменени след юридическите промени, за да се отразят всички тези корекции. В този контекст норвежките органи не споделят мнението, че окръгът е предоставил компенсация, намалена с 3,55 NOK, за намаленията на производството, произтичащи от промени в транспортната схема през 2008 и 2009 г. Напротив, това намаление на компенсацията следва логиката на метода ALFA и по-късно въведената индексация, като отразява производството на по-малко километри от очакваните от окръга поради включването от страна на Nettbuss Sør AS на нова транспортна схема за RTB.
- (123) По отношение на приходите, генерирани от търговската дейност на Nettbuss Sør AS, норвежките органи не са съгласни с твърденията на Nettbuss Sør AS, че окръгът е кредитиран с приходи от приходната част, които коригират грешки в разходната част. Предвид липсата на разделно счетоводство рискът се носи от Nettbuss Sør AS и то не може просто да твърди, че в полза на окръга са приспаднали приходи, които нямат връзка, без да представи никаква документирана обосновка. Освен това според норвежките органи не е имало документирана обосновка по отношение на разпределението на разходите между търговските дейности и дейностите за обществена услуга на предприятието. С оглед на казаното може да се окаже, че търговските дейности са получили кръстосано субсидиране от дейностите за обществена услуга, а не обратното.

- (124) И накрая, норвежките органи твърдят, че икономическото въздействие на отклоненията се оценява на 80 437 962 NOK за периода 2004—2014 г., без лихви и сложни лихви. Това са данни от проучване, чието изготвяне е възложено от норвежките органи на Asplan Viak AS, за да предоставят оценки на свърхкомпенсацията, платена от окръга поради отклоненията.

II. ОЦЕНКА

1. ОБХВАТ НА ОЦЕНКАТА НА ПОМОЩТА

- (125) В решението за откриване Органът заключава, че в Aust Agder е била налице съществуваща схема за помощ за местна редовна и училищна автобусна транспортна услуга, обхващаща периода преди 2004 г.
- (126) С оглед на съмненията, изразени в решението за откриване, в обхвата на настоящата оценка на помощта ще бъдат разгледани следните аспекти:
- методът ALFA и неговата индексация, като част от съществуващата схема за помощ в Aust Agder или като отделна нова мярка за помощ (раздел 3 по-долу);
 - характерът на твърдяната помощ, която е налице в проекта АТР, и това дали тя е част от същата съществуваща схема за помощ (раздел 3 по-долу);
 - установяване на всяка нова помощ, която може да е отпусната извън съществуващата схема за помощ (раздел 4 по-долу).
- (127) В решението за откриване Органът изразява съмнения относно характера на метода ALFA и неговата индексация като потенциална мярка, която не е помощ. В този контекст норвежките органи и заинтересованите страни предоставиха информация относно прилагането на условията по делото *Altmark*.
- (128) Решението за откриване не задължава Органа да разгледа в контекста на настоящата оценка характера на помощта по отношение на метода ALFA и неговата индексация. Това, с изключение на всяка помощ, включена в проекта АТР, вече е било оценено по време на предварителното разглеждане, където се стигна до заключението, че публичната компенсация за местни редовни и училищни автобусни транспортни услуги остава съществуваща помощ най-малко до 2004 г., както и че това, което остава да се оцени, е въпросът дали тази вече установена съществуваща схема за помощ е съществено променена.

2. ДЪРЖАВНА ПОМОЩ ПО СМИСЪЛА НА ЧЛЕН 61, ПАРАГРАФ 1 ОТ СПОРАЗУМЕНИЕТО ЗА ЕИП

- (129) Член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП гласи следното:

„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.“

2.1 Наличие на държавни ресурси

- (130) Органът отбелязва, че компенсацията за местен редовен и училищен автобусен транспорт се изплаща от публичния бюджет на Aust Agder. В контекста на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП местните и регионалните органи се смятат за еквивалент на държавата ⁽¹⁾. Следователно Aust Agder е еквивалент на държавата за целите на правилата на ЕИП за държавна помощ. Въз основа на това Органът заключава, че мярката за компенсация е финансирана чрез използването на държавни ресурси.
- (131) Същите съображения се прилагат и по отношение на проекта АТР, тъй като той се заплаща от безвъзмездни средства за сметка на бюджета на общините и окръзите Aust Agder и Vest Agder. Поради това Органът констатира, че са използвани държавни ресурси.

⁽¹⁾ Член 2 от Директива 2006/111/ЕО на Комисията от 16 ноември 2006 г. относно прозрачността на финансовите отношения между държавите-членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия (ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17), включена в точка 1а от приложение XV към Споразумението за ЕИП.

2.2 Предприятие

- (132) Както е предвидено в член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП, трябва също така да се установи дали компенсацията за обществена услуга за петте оператори, както и финансирането от проекта АТР, предоставят изборително икономическо предимство в полза на определени предприятия или производството на някои стоки.
- (133) Получателите по настоящото дело са автобусни оператори, които извършват икономическа дейност, в това число редовен и училищен автобусен транспорт, срещу възнаграждение (вж. съображения 35—38 по-горе). Следователно всички те са предприятия по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП.

2.3 Изборителност

- (134) Мярката за компенсация е ограничена до автобусни предприятия, извършващи услуги на територията на окръг Aust Agder. По-специално компенсацията за обществена услуга е била ограничена до предприятията, изброени в съображение 35 по-горе. Поради това Органът заключава, че отпускането на компенсация за обществена услуга е изборително.
- (135) Освен това финансирането в размер на 1 млн. NOK (2 млн. NOK, считано от 2010 г. и 1,5 млн. NOK, считано от 2011 г.) от проекта АТР, както и намалението през 2013 г. на разходите, свързани с обслужването на маршрутите за обществени услуги 39 и 40 с цел финансиране на летищния автобус, както и съответното намаление на приходите по проекта АТР, са предоставени само на Nettbuss Sør AS. Следователно мярката е изборителна.

2.4 Предимство — компенсация за задължение за обществена услуга за местен редовен и училищен автобусен транспорт

2.4.1 Условия по делото *Altmark*

- (136) За да представлява държавна помощ, дадена мярка трябва да предоставя и предимство, освобождаващо предприятието от такси, които по принцип трябва да бъдат поети от неговия собствен бюджет.
- (137) По отношение на предоставянето на изборително икономическо предимство от решението по делото *Altmark* следва, че когато една държавна мярка трябва да се разглежда като компенсация за услугите, предоставяни от предприятията получатели, за да изпълняват задължения за предоставяне на обществена услуга, тази мярка не попада в обхвата на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП. В решението си по делото *Altmark* Съдът на Европейския съюз („Съдът“) е приел, че компенсацията за задължение за предоставяне на обществена услуга не представлява държавна помощ, ако са изпълнени четири кумулативни условия:
- „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.“⁽¹⁾

2.4.2 Периодът 1994—2003 г.

- (138) Органът вече е заключил в решението за откриване, че преди 2004 г. условията по делото *Altmark* не са били изпълнени кумулативно⁽²⁾.
- (139) Нито норвежките органи, нито някоя от другите страни, които са подали становища по време на официалното разследване, са оспорили това мнение. Поради това Органът поддържа своите съответни констатации въз основа на мотивите, посочени в решението за откриване.

⁽¹⁾ Решение по делото *Altmark*, точки 87—93.

⁽²⁾ Вж. съображения 84 и 85.

2.4.3 От 2004 г. нататък

2.4.3.1 Първото условие по делото *Altmark*

- (140) Съответните автобусни оператори продължават да бъдат натоварени със задължения за обществени услуги за предоставяне на местен редовен и училищен автобусен транспорт в Aust Agder.
- (141) Задълженията за предоставяне на обществена услуга се основават на 1) ЗТТ и РТТ, както и на разпоредбите в Закона за образованието, в които се посочва, че предоставянето на концесия включва задължение за извършване на транспортните услуги, предвидени в концесията; 2) концесиите, предоставени на съответните оператори, които обхващат предоставянето на услуги за местен редовен и училищен автобусен транспорт в Aust Agder; и 3) индивидуалните договори между Aust Agder и операторите.
- (142) Освен това в съответните договори могат да бъдат установени доставчиците на услуги, продължителността на периода на обслужване, естеството на задълженията за обществена услуга за управление на услуги за колективен транспорт в местната мрежа. Така Органът заключава, че първото условие от решението по делото *Altmark* е изпълнено.

2.4.3.2 Четвъртото условие по делото *Altmark*

- (143) Компенсацията на автобусните оператори не е определена въз основа на процедура за обществена поръчка. Според насоките на Органа относно прилагане на правилата за държавните помощи по отношение на компенсацията, отпуснатата за предоставянето на услуги от общ икономически интерес, в отсъствието на тръжна процедура най-добър съпоставим показател за компенсацията дава общоприетото пазарно възнаграждение за дадените услуги ⁽¹⁾. Норвежките органи обаче не твърдят, че съществува такова възнаграждение за въпросната услуга. Вместо това те твърдят, че схемата за компенсация в Aust Agder се основава на съпоставителен анализ, който гарантира, че предоставената компенсация покрива разходите на оператор с добро управление. Следователно Органът трябва да провери втората възможност, предвидена в четвъртото условие от решението по делото *Altmark*.
- (144) В съответствие с представената информация норвежките органи са сравнили структурите на разходите на всички предприятия в сектора на автобусния транспорт и са отделили 33 % най-добре управлявани автобусни предприятия от среден мащаб (т.е. разходите за гориво, разходите за поддръжка, разходите за шофьори и административните разходи). Въпреки че това може да представлява доказателство за добри резултати в сравнение с други предприятия, то не може да се приема като база за средните разходи на предприятие, добре управлявано и снабдено с достатъчно оборудване.
- (145) В насоките на Органа относно прилагане на правилата за държавните помощи по отношение на компенсацията, отпуснатата за предоставянето на услуги от общ икономически интерес, се посочва, че „целта е да се гарантира, че като база за сравнение не се вземат високите разходи на неефективно предприятие“. Органът отбелязва, че в метода ALFA и неговата индексация не се уточнява в детайли извадката от предприятия, които са били взети предвид за целите на съпоставителния анализ. Затова, въпреки че 67 % от автобусните предприятия са били оценени от норвежките органи като неефективни, това само по себе си не води до заключението, че останалите предприятия следва да се считат за добре управлявани оператори за целите на оценката по делото *Altmark*. Няма доказателства, че средната стойност на техните разходи съответства на разходите на ефективно предприятие. Норвежките органи не са предоставили достатъчно информация по тази точка.
- (146) В допълнение това не дава пълна картина на структурата на разходите на представително предприятие, добре управлявано и снабдено с достатъчно оборудване, тъй като не са обхванати по-високите разходи (например по-висок разход на гориво при морфологично недостъпни зони). По същия начин норвежките органи не са предоставили представителни за производителността (например оборот спрямо вложения капитал, общи разходи спрямо оборота, оборот на заето лице, добавена стойност на заето лице или разходи за персонал спрямо добавена стойност) или качеството на доставките аналитични коефициенти ⁽²⁾. Поради това Органът не е в състояние да направи оценка на всички количествено измерими цели по отношение на възвращаемостта на собствения капитал или повишаването на производителността.

⁽¹⁾ Вж. <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>), параграф 69.

⁽²⁾ Пак там., параграфи 72 и 73.

- (147) Във всеки случай фактът, че окончателната компенсация е определена въз основа на преговори, дава възможност за корекции на разходите по усмотрение, които не могат да отразяват разходите на ефективен оператор. В някои случаи Органът отбелязва, че преговорите са довели до намаляване на компенсацията в сравнение с резултата, даден от метода ALFA. В други случаи компенсацията е по-висока. Във всеки случай наличието на преговори за изчисляване на окончателната компенсация не дава информация за това дали предприятията, опериращи на пазара, се считат непременно за добре управлявани оператори.
- (148) Освен това, тъй като производството на превози е било обект на изменения от страна на окръга през годината, като маршрути са били отменени, ограничавани или добавяни, това закономерно е дало отражение върху разходната част на договора. Често на транспортните оператори е била предлагана възможността да намалят своя трафик, за да бъдат покрити реалните им разходи. Или пък те са били компенсирани допълнително, за да бъдат в състояние да запазят съществуващото равнище на производство. По този начин окончателният размер на компенсацията, която следва да бъде отпусната, е бил обект на преговори между страните.
- (149) Следователно Органът не може да заключи, че размерът на предоставената компенсация се е определял въз основа на анализ на разходите на предприятие, добре управлявано и снабдено с достатъчно оборудване.
- (150) Поради това Органът заключава, че четвъртото условие по делото *Altmark* не е изпълнено.

2.4.3.3 Заключение въз основа на теста *Altmark*

- (151) Тъй като четирите условия, установени от Съда в решението по делото *Altmark*, трябва да бъдат изпълнени кумулативно, не е необходимо да се проверява дали другите две условия са изпълнени.
- (152) Въз основа на предоставената информация Органът заключава, че компенсацията, предоставена от 2004 г. нататък за задълженията за предоставяне на услуга за местен редовен и училищен автобусен транспорт в Aust Agder, не отговаря на всички условия по делото *Altmark*. Следователно компенсацията е предоставила предимство на предприятията получатели по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП.

2.5 Предимство — проектът АТР

- (153) В решението за откриване Органът не изключва възможността проектът АТР (вж. съображения 56—58) да предоставя на Nettbuss Sør AS икономическо предимство, което е малко вероятно предприятието да получи при нормални пазарни условия.
- (154) По отношение на условията по делото *Altmark* Органът отбелязва, че проектът АТР засяга маршрути на обществена услуга за транспорт и следователно се ръководи от същите правни разпоредби като компенсацията за местен редовен и училищен автобусен транспорт. Следователно може да се каже, че първото условие по делото *Altmark* е изпълнено. Органът обаче не е получил никаква допълнителна информация по отношение на прилагането на останалите условия по делото *Altmark*.
- (155) Като прилага служебно четвъртото условие по делото *Altmark*, Органът взема под внимание факта, че Nettbuss Sør AS е осигурил транспортните маршрути, предвидени по проекта АТР, без да е проведена каквато и да било процедура за обществена поръчка. Освен това норвежките органи не са представили никаква информация, за да покажат, че предоставената компенсация е основана на анализ на разходите на типични предприятия, добре управлявани и снабдени с достатъчно оборудване. Дори и ако оценката, спомената по-горе в съображения 143—150, трябва да бъде приложена *mutandis mutandis*, заключението ще бъде същото, а именно, че четвъртото условие по делото *Altmark* не е изпълнено.
- (156) Поради това Органът заключава, че годишните суми от 800 000 NOK (от 2004 г.), увеличени до 2 млн. NOK (от 2010 г.) и намалени отново до 1,5 млн. NOK (от 2011 г.), които са били предоставени за увеличаване на честотата на автобусите, пътуващи по маршрута Lillesand — Kristiansand и Kristiansand — Arendal, предоставят предимство на Nettbuss Sør AS.

2.6 Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията между договарящите се страни

- (157) Органът трябва да провери дали оспорваните мерки за помощ са в състояние да засегнат търговията и да нарушат конкуренцията ⁽¹⁾.
- (158) Получателите на помощта се конкурират с други транспортни оператори на пазари, отворени за конкуренция ⁽²⁾. Съответно Органът заключава, че годишната компенсация е била в състояние да наруши конкуренцията чрез засилване на търговската позиция на получателите на помощта на разглежданите пазари.
- (159) По отношение на въздействието върху търговията и факта, че настоящото дело се отнася за местен пазар за редовен и училищен автобусен транспорт в Aust Agder, Органът припомня, че в решението по делото *Altmark*, което също се отнася за регионални услуги за автобусен транспорт, Съдът е постановил, 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.“ ⁽³⁾.

- (160) Това означава, че дори — както е в настоящия случай — да става въпрос само за местен или регионален пазар на автобусен транспорт (Aust Agder), публично финансиране, предоставено на един оператор на този пазар, все пак може да засегне търговията между договарящите се страни ⁽⁴⁾. Следователно Органът смята, че годишната компенсацията може да засегне търговията между договарящите се страни.
- (161) Освен това Органът счита, че същите съображения са валидни, с необходимите изменения, както за дейностите по училищен транспорт ⁽⁵⁾, така и за проекта АТР.

2.7 Заключение относно наличието на държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП

- (162) В решението за откриване Органът отбелязва, че компенсацията, предоставена преди 2004 г. от Aust Agder на петте автобусни оператори за местен редовен и училищен автобусен транспорт, представлява държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП.
- (163) Освен това Органът заключава, че компенсацията, предоставена от Aust Agder от 2004 г. до днес на петте автобусни оператори за местен редовен и училищен автобусен транспорт, представлява държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП.
- (164) Накрая Органът заключава, че държавното финансиране на Nettbuss Sør AS от 2004 г. нататък на базата на проекта АТР представлява държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП.

3. КЛАСИФИЦИРАНЕ НА МЕТОДА ALFA И НЕГОВАТА ИНДЕКСАЦИЯТА И НА ПРОЕКТА АТР КАТО НОВА ИЛИ СЪЩЕСТВУВАЩА ПОМОЩ

- (165) В решението за откриване Органът заключава, че в Aust Agder е била налице съществуваща схема за помощ за местен редовен и училищен автобусен транспорт до края на 2003 г.

⁽¹⁾ Вж. решение по съединени дела *Fesil и Finnfiord и други/Надзорен орган на ЕАСТ* (Е-5/04, Е-6/04 и Е-7/04, [2005 г.] Доклад на Съда на ЕАСТ 117, точка 93); решение от 14 януари 2015 г. по дело *Eventech Ltd/The Parking Adjudicator* (С-518/13, ЕУ:С:2015:9, точки 64—70, и цитираната в него съдебна практика).

⁽²⁾ Освен това в своето решение по делото *Altmark* Съдът отбелязва, че от 1995 г. насам няколко държави — членки на ЕС, доброволно са отворили градските, извънградските или регионалните транспортни пазари за конкуренция от предприятия, установени в други държави — членки на ЕС. По този начин рискът за търговията между държавите членки не е хипотетичен, а действителен, тъй като пазарът е отворен за конкуренция (точки 69 и 79).

⁽³⁾ Точки 77 и 82 от решението по делото *Altmark*.

⁽⁴⁾ Вж. също решение от 13 юли 1988 г. по дело *Френска република/Комисия на Европейските общности* (102/87, ЕУ:С:1988:391, точка 19); решение от 21 март 1991 г. по дело *Италианска република/Комисия на Европейските общности* (С-305/89, ЕУ:С:1991:142, точка 26).

⁽⁵⁾ Вж. решение на Комисията за откриване на разследването по дело С54/2007 (Германия) *Държавна помощ за Emsländische Eisenbahn GmbH* (ОВ С 174, 9.7.2008 г., стр. 13), съображение 119.

- (166) Въпреки това Органът изразява съмнения относно това дали въвеждането на метода ALFA и неговата индексация са довели до това предоставената компенсация от Aust Agder на петте автобусни оператори за местен редовен и училищен автобусен транспорт от 2004 г. до днес да внесе съществено изменение в съществуващата схема за помощ.
- (167) Органът изразява съмнения също така дали може да е налице нова помощ по отношение на потенциалната компенсация на услугите за местен редовен и училищен автобусен транспорт извън това, което е предвидено по съществуващата схема за помощ (до 2004 г., или алтернативно, до днес, ако естеството на помощта не е било променено чрез въвеждането на метода ALFA и неговата индексация).
- (168) Също така Органът изразява съмнение дали сумите, свързани с проекта АТР, са свързани с отпускането на компенсация от Aust Agder, или дали те представляват или са част от отделна схема.

3.1 Правните разпоредби

- (169) Съгласно част II, член 1, буква в) от Протокол 3 „нова помощ“ означава:

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

- (170) В съответните разпоредби, част II, член 1, буква б), точки i) и v) 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 [...]“.

както и

„помощ, която се счита за съществуваща помощ поради това, че може да се установи, че в момента на въвеждането ѝ в действие не е представлявала помощ и впоследствие е станала помощ поради еволюцията на Европейското икономическо пространство и без да е била изменяна от държавата от ЕАСТ [...]“.

3.2 Процедурен режим за съществуваща помощ

- (171) Органът първо ще изясни своята позиция по отношение на процедурата, следвана по силата на Споразумението за ЕИП и Протокол 3, за мерки, за които е установено, че представляват съществуваща помощ.
- (172) В Споразумението за ЕИП са установени различни процедури в зависимост от това дали помощта е съществуваща, или нова. Съгласно част I, член 1, параграф 1 от Протокол 3 „Надзорният орган на ЕАСТ, в сътрудничество с държавите от ЕАСТ, постоянно наблюдава всички системи за предоставяне на помощ, съществуващи в тези държави. Той предлага на последните всички подходящи мерки, които са необходими за последователното развитие или функционирането на Споразумението за ЕИП“. Следователно съществуваща помощ може да бъде правомерно приведена в действие, доколкото Органът не е установил, че тя е несъвместима с функционирането на Споразумението за ЕИП ⁽¹⁾.
- (173) От друга страна, по силата на част II, член 2, параграф 1 от Протокол 3 „[...] всякакви планове за предоставянето на нова помощ трябва да бъдат съобщавани на Надзорния орган на ЕАСТ в разумен срок от заинтересованата държава от ЕАСТ“. Следователно Органът трябва да бъде уведомен предварително за всяка нова помощ и тя не може да бъде приведена в действие без окончателно решение на Органа.
- (174) Освен това съществуваща помощ може да бъде предмет на решение, което я определя като несъвместима, само с оглед на бъдещето. Следователно Органът „[...] е упълномощен, като част от дейността му по постоянно наблюдение на съществуваща помощ, да изисква само премахването или изменението на такава помощ в рамките на срок, който той следва да определи“ ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Решение от 15 юни 2000 г. по съединени дела *Alzetta and Others v Commission* (T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 до 607/97, T-1/98, T-3/98 до T-6/98 и T-23/98, EU:T:2000:151, точка 148).

⁽²⁾ Пак там., параграфи 147 и 148.

- (175) Също така, според установената съдебна практика, когато предвижда извършването на постоянно наблюдение и надзор върху помощта от страна на Органа, целта на Споразумението за ЕИП „[...]“ е това до заключение, което подлежи на контрол от страна на Съда, че помощта може да е несъвместима с общия пазар, да се достига чрез следване на подходяща процедура, чието привеждане в действие е отговорност на Комисията“⁽¹⁾.
- (176) Следователно с оглед на гореизложеното Органът заключава, че само в рамките на процедурата за съществуваща помощ, предвидена в част II, членове 17—19 от Протокол 3, Органът може да оцени дали съществуваща мярка за помощ е съвместима с функционирането на Споразумението за ЕИП.
- (177) В разделите по-долу ще бъде анализиран въпросът за нова или съществуваща помощ по отношение на метода ALFA и неговата индексацията, както и на проекта АТР.

3.3 Дефиниция на схема за помощ

- (178) В част II, член 1, буква г) от Протокол 3 е предвидено, 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;“

- (179) В част II, член 1, буква д) от Протокол 3 е предвидено, 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;“

- (180) Това разграничаване е от особено значение в условията на съществуваща помощ, тъй като Протокол 3 към Споразумението за Надзорен орган и Съд предоставя на Органа компетенцията да преразглежда постоянно съществуващите системи за помощ⁽²⁾. По същия начин раздел V в част II от Протокол 3 към Споразумението за Надзорен орган и Съд се прилага единствено за съществуващи схеми за помощ⁽³⁾.
- (181) В решението за откриване Органът е предоставил повече информация по обосновката на концепцията за съществуваща схема за помощ и това как тя е тълкувана в собствената му съдебна практика, както и в тази на Европейската комисия⁽⁴⁾.
- (182) Органът е заключил в решението за откриване, че схема за помощ е била налице в Aust Agder от 1994 г. нататък⁽⁵⁾. Разпоредбите, предвиждащи тази схемата за помощ, са ЗТТ, РТТ и Законът за образованието във връзка със съответната административна практика в Aust Agder.
- (183) Органът е отбелязал, че компенсацията за извършване на местен редовен автобусен транспорт в Aust Agder е била предвидена отпреди влизането в сила на Споразумението за ЕИП в Норвегия на 1 януари 1994 г. на основание на ЗТТ и РТТ (и съответното законодателство, което ги предхожда). Освен това в периода преди влизането в сила на Споразумението за ЕИП компенсацията за предоставяне на услуги за училищен транспорт е била отпускана въз основа на Закона за образованието (и съответното законодателство, което го предхожда).
- (184) В решението за откриване Органът е проверил дали правната рамка за финансиране на редовен и училищен автобусен транспорт в Aust Agder отговаря на трите критерия, предвидени в част II, член 1, буква г) от Протокол 3: i) акт, на базата на който може да се предостави помощ, ii) акт, който не изисква допълнителни мерки за прилагане и iii) акт, който дефинира потенциалните получатели на помощта по общ и абстрактен начин⁽⁶⁾.
- (185) Независимо от това, по отношение на проекта АТР в решението за откриване Органът изразява съмнение дали той е свързан с предоставянето на компенсация от Aust Agder, или представлява, или е част от, отделна схема.

⁽¹⁾ Решение от 17 март 1993 г. по съединени дела *Firma Sloman Neptun Schiffahrts AG/Seebetriebsrat Bodo Ziesemer der Sloman Neptun Schiffahrts AGn* (C-72/91 и C-73/91, EU:C:1993:97, точка 11); решение от 18 юли 2013 г. по дело *P Oy* (C-6/12, EU:C:2013:525, точка 36). Вж. също решение по съединени дела *The Principality of Liechtenstein and others/Надзорен орган на ЕАСТ* (E-4/10, E-6/10 и E-7/10 [2011 г.], Доклад на Съда на ЕАСТ, стр. 16, точка 113).

⁽²⁾ Вж. част II, член 1.1 от Протокол 3 към Споразумението за Надзорен орган и Съд.

⁽³⁾ Органът счита, че понятията „схема за помощ“ и „система за помощ“ са синоними.

⁽⁴⁾ Вж. решението за откриване, съображение 121.

⁽⁵⁾ Вж. решението за откриване, съображения 133 и 162.

⁽⁶⁾ Вж. решението за откриване, параграфи 123—133.

- (186) Независимо от факта, че проектът АТР е резултат от сътрудничеството между различни общини и окръзите Vest Agder и Aust Agder, както и от факта, че плащанията са произтичали от различни източници, операциите по проекта попадат в обхвата на схемата в Aust Agder.
- (187) Органът отбелязва, че автобусните маршрути, включени в проекта АТР, т.е. Kristiansand — Lillesand и Kristiansand — Arendal, описани по-горе в съображения 57 и 58, вече са обслужвани в текущата схема в Aust Agder.
- (188) Увеличеното производство чрез проекта АТР по тези маршрути се компенсира в съответствие със същите правни разпоредби, както местният редовен и училищен автобусен транспорт.
- (189) Изчисляването на компенсацията за увеличеното производство по проекта се основава на абсолютно същите принципи, както местният редовен и училищен автобусен транспорт, т.е. разходите за предоставяне на обществената услуга минус постъпленията от билети за нетни договори плюс разумна печалба.
- (190) Въз основа на гореизложеното Органът заключава, че проектът АТР е част от схемата, за която Органът вече е констатирал в решението за откриване, че съществува в Aust Agder от 1994 г. нататък.

3.4 Дефиниция на съществуваща помощ

- (191) В част II, член 1, буква б), точка i) от Протокол 3 е предвидено, че съществуваща помощ включва 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 приведени в действие преди това и които са приложими и след влизането в сила на Споразумението за ЕИП.
- (192) В настоящия случай разпоредбите, уреждащи схемата, съществуват от влизането в сила на Споразумението за ЕИП в Норвегия на 1 януари 1994 г. Тъй като към тази дата пазарът на местен автобусен транспорт вече е бил изложен на известна конкуренция, Органът е на мнение, че финансирането на местен редовен и училищен автобусен транспорт въз основа на ЗТГ, РТТ и Закона за образованието представлява съществуваща схема за помощ, която е съществувала през януари 1994 г. и е останала приложима след това.
- (193) В своето решение по делото *Namur* Съдът посочва 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.“⁽¹⁾

- (194) 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, получателите или източникът на финансиране⁽²⁾. Такива промени могат да повлияят на оценката на съвместимостта на тази схема и за тях трябва да се подава отделно уведомление като нова помощ, за да се оцени тяхната съвместимост със Споразумението за ЕИП⁽³⁾.
- (195) Чисто формалните или административни промени в схемата за помощ не водят до прекласификация на съществуваща помощ като нова⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Решение от 9 август 1994 г. по дело *Namur-Les assurances du crédit SA/Office national du ducroire* и Белгийска държава (C-44/93, EU:C:1994:311, точка 28).

⁽²⁾ Заключение на генералния адвокат Trabucchi от 4 декември 1974 г. по дело *P.J. van der Hulst's Zonen/Produktschap voor Siergewassen* (51/74, EU:C:1975:9).

⁽³⁾ Решение от 13 юни 2013 г. по съединени дела *HGA Srl и др./Европейска комисия* (C-630/11 P—C-633/11 P, EU:C:2013:387, точки 92—94).

⁽⁴⁾ Вж. член 4, параграф 1 от консолидираната версия на Решение на Органа № 195/04/COL от 14 юли 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 по делото *Namur*.

- (196) Както беше показано по-горе, финансирането на автобусни транспортни услуги в Aust Agder е предоставено въз основа на схема за помощ, която се състои от ЗТТ, РТТ, Закона за образованието и административната практика в Aust Agder. През 2004 г. е въведен методът ALFA и въз основа на него са сключени нови договори за периода 2004—2008 г. Методът ALFA е бил допълнен от въвеждането на нова система за индексация, въз основа на която са подписани нови договори със същите оператори, които да обхващат периода 2009—2012 г. с възможност за удължаване на срока с до четири допълнителни години (вж. съображение 53). Въпросът е дали въвеждането на метода ALFA и по-късната му индексация могат да се разглеждат като характеристики, които променят съществуващата схема за помощ в нова помощ.
- (197) Методът ALFA, описан в съображения 46—50 по-горе, е система, която се използва за изчисляване на разходите, свързани с автобусен транспорт. Системата на индексация, описана в съображения 51—53 по-горе, допълва метода чрез въвеждането на няколко параметри, свързани с разходите, като например разходи за гориво или разходи за заплати, въз основа на които се индексира компенсацията.
- (198) Въвеждането на тази система по същество не е променило правното основание и целта на отпускане на компенсацията.
- (199) Разпоредбите на ЗТТ, РТТ и Закона за образованието, както и административната практика, са тълкувани и прилагани по еднакъв начин. Тези разпоредби и практиката са останали непроменени през целия разглеждан период, т.е. дори преди влизането в сила на Споразумението за ЕИП.
- (200) Целта винаги е била компенсиранието на транспортните оператори (на местен редовен транспорт или на училищен автобусен транспорт) за предоставянето на услуги, които окръг Aust Agder се стреми да създава или поддържа.
- (201) Отпусканата компенсация винаги е покривала разходите за предоставяне на обществената услуга минус постъпленията от билети за нетни договори плюс разумна печалба. Всяка компенсация извън приложното поле на посочените по-горе правни разпоредби и административната практика не е разрешена.
- (202) От гледна точка на правото в областта на държавната помощ методът ALFA не предвижда никакви съществени промени по отношение на получателите на помощта, които участват в схемата. Той се прилага и продължава да се прилага за всички концесионери, които са били натоварени с предоставянето на услуги за местен редовен и училищен автобусен транспорт в Aust Agder. Най-важното е, че системата не променя правото на получателите на помощта по схемата. Следователно в това отношение обхватът на схемата не е бил разширен.
- (203) Въвеждането на метода ALFA и индексацията е имало за цел просто по-голямо прецизиране на разходите за транспортни услуги, въз основа на които се отпуска компенсацията. Размерът на отпусканата компенсация се основава на същите фактори през целия период, например разходи за автобусни операции, разходи за подизпълнители, приходи от билети и т.н. Следователно методът ALFA и индексацията предвиждат по-добър механизъм за предоставяне на компенсация на същите получатели по схемата, както и въз основа на същото правно основание.
- (204) Поради това Органът заключава, че методът ALFA и индексацията не са променили съществено съществуващата схема за помощ.
- (205) По същия начин не може да се твърди, че увеличеното производство, предоставено от проекта АТР по маршрутите Lillesand — Kristiansand и Kristiansand — Arendal, е променило съществено схемата. Целта на проекта АТР е била просто да се увеличи дейността на Nettbuss Sør AS в рамките на същите концесионни договори.
- (206) Промените са направени по вече съществуващи маршрути без изменение на схемата за помощ, така, както е установена от законодателството. В следствие на това увеличеното производство по проекта АТР не представлява изменение на схема, което води до помощ за нови дейности и което се счита за нова помощ.
- (207) Освен това плащанията, извършени по проекта АТР, са в съответствие с принципа на компенсация, установен в рамките на схемата, тъй като те покриват разходите за предоставяне на обществената услуга минус постъпленията от билети за нетни договори плюс разумна печалба.

- (208) Освен това фактът, че съставът на публичните субекти, посочени по-горе в съображение 58, които са допринесли за компенсаторните плащания или са ги извършвали, е различен от състава на публичните субекти по съществуващата схема за помощ, не е променил съществено схемата. Услугите, за които е заплащано, са били в обхвата на тази схема и плащанията са извършени в съответствие с правните и финансовите правила, приложими за схемата, независимо от произхода на плащанията.
- (209) Посочените по-горе промени, въведени от проекта АТР, не поставят под съмнение естеството на схемата като съществуваща схема за помощ. Поради това Органът заключава, че проектът АТР не е променил съществено съществуващата схема за помощ.

3.5 Заключение

- (210) Органът заключава, че в Aust Agder е налице схема за помощ, която се основава на ЗТТ, РТТ, Закона за образованието и административната практика. Органът е на мнение, че по своя характер схемата е съществуваща, тъй като не са въведени съществени промени нито чрез прилагането на метода ALFA или индексацията, нито чрез увеличеното производство по съществуващите автобусни маршрути, предвидени в проекта АТР.
- (211) Протокол 3 към Споразумението за Надзорен орган и Съд предоставя на Органа компетенцията да преразглежда постоянно съществуващите системи за помощ⁽¹⁾. Въпреки това, само когато се установи, че дадена съществуваща помощ е несъвместима с функционирането на Споразумението за ЕИП, тази помощ следва да бъде предмет на подходящи мерки в съответствие с разпоредбите, предвидени в част II, членове 17—19 от Протокол 3, за отмяна или изменение на схемата.
- (212) При тези обстоятелства Органът не счита, че настоящата ситуация изисква той да насочи към Кралство Норвегия подходящи мерки във връзка с бъдещи промени в съществуващата схема за помощ. В този контекст Органът отбелязва следното.
- (213) Първо, Органът отчита факта, че договорът за концесия с Nettbuss Sør AS вече е изтекъл. В резултат на това всяка оценка за съвместимост на съществуващата схема за помощ по отношение на Nettbuss Sør AS е безпредметна.
- (214) Второ, Органът не е установил опасения по отношение на конкуренцията във връзка с прилагането на схемата от страна на другите транспортни оператори, посочени в съображение 35, чиито договори с Aust Agder все още са валидни. Органът счита, че по отношение на тези транспортни оператори методът ALFA е бил прилаган правилно, като са отчитани само разходите и приходите, произтичащи от обществените услуги, в съответствие с член 49 от Споразумението за ЕИП и разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 1191/69 или Регламент (ЕО) № 1370/2007.
- (215) Трето, Органът взема предвид своето висящо производство за нарушение срещу Норвегия във връзка с предполагаеми нарушения на правилата за възлагане на обществени поръчки на ЕИП. На 12 октомври 2011 г. Органът е издал официално уведомително писмо до Норвегия за неспазване на принципите на недискриминация и прозрачност, предвидени в членове 4 и 48 от Споразумението за ЕИП, тъй като е позволила на Aust Agder да възлага и да удължава срока на концесии за автобусен транспорт без никаква форма на публикуване. На същите основания на 22 юни 2012 г. Органът е издал на Норвегия мотивирано становище. Целта на тази досъдебна процедура е да се даде на съответната държава от ЕАСТ възможност, от една страна, да изпълни задълженията си, произтичащи от правото на ЕИП, а от друга страна, да се възползва от правото си да се защити срещу направените от Органа възражения. В настоящия случай норвежките органи са се ангажирали да приемат национално законодателство с оглед предотвратяване на бъдещи нарушения на правилата на ЕИП за обществените поръчки в областта на концесиите в транспортния сектор.
- (216) С оглед на тези фактори Органът упражнява своята свобода на преценка относно надзора в смисъл, че, както беше споменато по-горе, понастоящем той не вижда необходимост от откриване на процедурата за подходящи мерки, предвидена в част II, членове 17—19 от Протокол 3.
- (217) Освен това Органът закрива настоящата официалната процедура по разследване на потенциална нова помощ по отношение на съществуващата схема за помощ в Aust Agder. Независимо от това, в изпълнение на част I, член 1, параграф 1 от Протокол 3, Органът ще преразглежда постоянно схемата до изтичането на нейния срок и ще наблюдава прилагането ѝ.

⁽¹⁾ Вж. част II, член 1.1 от Протокол 3 към Споразумението за Надзорен орган и Съд.

4. НОВА ПОМОЩ ИЗВЪН СЪЩЕСТВУВАЩАТА СХЕМА ЗА ПОМОЩ

4.1 Общи съображения

- (218) По отношение на съществуващата помощ от установената съдебна практика ⁽¹⁾ следва, че всяка свръхкомпенсация трябва да бъде проверена първо в контекста на схемата за помощ. Ако съществуващата схема за помощ, поради своята структура или по друг начин, дава възможност за свръхкомпенсация, излишните или свръхкомпенсиращи суми следва да се считат за съществуваща помощ и следователно са предмет на процедурата за подходящи мерки, предвидена в част II, членове 17—19 от Протокол 3.
- (219) Ако, от друга страна, свръхкомпенсация е платена на получателя извън обхвата на съществуващата схема за помощ, излишните или свръхкомпенсиращи суми следва да се разглеждат съгласно процедурата за нова помощ.
- (220) Следователно само плащанията, осъществени въз основа на съществуваща схема за помощ, могат да се смятат за съществуваща помощ, предоставяна по тази схема. Обратно, плащания, които надхвърлят действително понесените загуби и които са били извършени извън обхвата на схемата за помощ, трябва да се третираат като нова помощ ⁽²⁾.

4.2 Помощ, отпусната извън съществуващата схема за помощ в Aust Agder

- (221) В решението за откриване Органът изразява съмнения относно потенциална нова помощ за операторите на местен редовен и училищен автобусен транспорт в Aust Agder, която не е била предоставена въз основа на съществуващата схема за помощ от 1994 г.
- (222) Съществуващата схема за помощ, въведена в Aust Agder, предвижда местен редовен и училищен автобусен транспорт в Aust Agder отпреди влизането в сила на Споразумението за ЕИП в Норвегия на 1 януари 1994 г. Предоставянето на тези услуги се извършва от следните транспортни оператори: Birkeland Busser AS, Frolandsruta Frode Oland, Høyvågruta AS, Nettbuss Sør AS, RTB, L/L Setesdal Bilruter и Telemark Bilruter. От 2009 г. и след сливанията на Nettbuss Sør AS с Høyvågruta AS и с RTB остават пет оператори, които да извършват транспортните услуги по договорите на Aust Agder. Концесияният договор с Nettbuss Sør AS изтече на 31 декември 2014 г. В момента има само четири транспортни оператори, които предоставят съответните услуги по съществуващата схема за помощ. Техните договори за концесия изтича на 31 декември 2016 г.
- (223) Органът отбелязва, че държавите от ЕАСТ се ползват с широка свобода на преценка при определянето на услугите от общ икономически интерес, както и условията за тяхното изпълнение, включително оценката на разходите и приходите от такава услуга и подходящата методика за разпределение на разходите и приходите в случаите на оператори, които извършват и търговска дейност. Обхватът и видът на контрола, които Органът има право да упражнява в това отношение, са ограничени до явни грешки ⁽³⁾.
- (224) В конкретния случай услугите за местен редовен и автобусен транспорт в Aust Agder са определени от норвежките органи като услуги от общ икономически интерес в съответствие с разпоредбите на ЗТТ, РТТ, Закона за образованието и административната практика. Органът се е съгласил с това определение, а сега е заключил също, че по своя характер схемата за помощ в Aust Agder е съществуваща.
- (225) Правните разпоредби в рамките на съществуващата схема за помощ позволяват компенсация за покриване на разходите на услугите за местен редовен и ученически автобусен транспорт в Aust Agder (минус приходите от билети за нетни договори) плюс разумна печалба.
- (226) Ето защо само компенсаторните плащания за предоставяне на споменатите услуги могат да бъдат част от съществуващата схема за помощ в Aust Agder, включително плащанията, надхвърлящи действително претърпените загуби, които са в обхвата на тази схема ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Решение от 5 октомври 1994 г. по дело *Италианска република/Колисия на Европейските общности* (C-47/91, EU:C:1994:358); Решение от по дело *Konkurrenten.no AS/Надзорния орган на ЕАСТ*, E-14/10, [2011 г.] Доклад на Съда на ЕАСТ 266, точки 74 и 76.

⁽²⁾ Логиката е същата при схемите, които са одобрени от Органа или от Европейската комисия. Вж. например решение по дело *Италианска република/Колисия на Европейските общности* (C-47/91) (пак там), точки 25—26.

⁽³⁾ Решение от по съединени дела *Hurtigruten ASA/Надзорен орган на ЕАСТ*, E-10/11 и E-11/11 [2012 г.] Доклад на Съда на ЕАСТ, стр. 758, точка 150.

⁽⁴⁾ В тази връзка решението на Органа не засяга прилагането на националните правила (например търговското право), в съответствие с които всяка изплатена свръхкомпенсация, която попада в обхвата на съществуващата схема за помощ, може да се наложи да бъде възстановена.

- (227) В контекста на настоящото дело следните плащания не могат да се основават на правните разпоредби и административната практика на схемата:
- директни плащания за транспортни услуги, които не са определени като услуги от общ икономически интерес (например търговски услуги);
 - директни плащания за други транспортни услуги, които не са предмет на подписаните концесионни договори (например някои маршрути); и
 - директни плащания за услуги за обществен транспорт, които са били част от съществуващата схема за помощ, но отдавна не съществуват.
- (228) Когато тези плащания са за сметка на държавни ресурси, както е описано по-горе, те предоставят изборително предимство на транспортните оператори, което не може да бъде обхванато от разпоредбите и административната практика на съществуващата схема за помощ в Aust Agder, тъй като те се отнасят или за услуги, които пазарът вече осигурява, или за транспортни услуги, които не се определят като услуги, за които се предоставя компенсация за обществена услуга, или на последно място за ситуации, които надхвърлят границите на първоначално построената схема за помощ. Във връзка с последния случай, не може да се счита, че компенсаторно плащане за обществена услуга, която повече не съществува, е направено въз основа на разпоредбите, уреждащи схемата, просто защото тези услуги вече не са предмет на въпросната схема.
- (229) Освен това се оказва, че тези плащания, които не са били направени въз основа на схемата, покриват разходи, които е трябвало да се поемат от самите транспортни оператори, както и разходи, които дори не са били направени. В резултат на това тези плащания представляват форма на оперативна помощ, която нарушава конкуренцията и засяга търговията между договарящите се страни.
- (230) В този контекст Органът е оценил информацията, предоставена от норвежките органи, засягаща различните дейности на всички транспортни предприятия, които участват в предоставянето на услугите за местен редовен и ученически автобусен транспорт в Aust Agder.
- (231) Според твърдяното от норвежките органи, с изключение на Nettbuss Sør AS, начинът за изчисляване на компенсацията е гарантирал, че автобусните оператори са били компенсирани само за обществените услуги, като се има предвид, че генерираните приходи съответстват на очакваните разходи за извършване на транспортните услуги.
- (232) За периода преди 2004 г. Органът не е установил, въз основа на информацията, предоставена от норвежките органи, каквито и да е плащания, за които може да се счита, че не попадат в обхвата на съществуващата схема за помощ.
- (233) Независимо от това за периода след 2004 г. и въвеждането на метода ALFA (и на неговата индексация от 2009 г.) Органът отбелязва, че някои плащания действително са били извършени извън съществуващата схема за помощ в полза на Nettbuss Sør AS.
- (234) Органът не е установил, за периода след 2004 г., такива плащания, извършени в полза на друг транспортен оператор в Aust Agder.

4.2.1 Извършени плащания извън схемата в полза на Nettbuss Sør AS за периода 2004—2014 г.

- (235) Предприятието въвежда разделно счетоводство през 2009 г., при което се прави разграничение между обществени и търговски дейности.
- (236) Както твърдят норвежките органи, по своята същност методът ALFA представлява основан на разходите модел и е бил система, основана на доверие. Преди всяка производствена година Nettbuss Sør AS е представляло очакваните разходи и приходи, свързани с обществените услуги. Aust Agder е приемало, че предприятието също така прави коректно разпределение на приходите между обществените и търговските услуги. Както норвежките органи признават въз основа на информацията, която те по-късно установяват, това изглежда не е било така.
- (237) Както бе споменато по-горе в съображения 93 и 94, въз основа на информацията, предоставена от норвежките органи във връзка с производството на Nettbuss Sør AS, отчетеното производство се отклонява от това, което е трябвало да бъде отчетено като производство за компенсация за извършване на обществена услуга.

- (238) Според представените производствени таблици Nettbuss Sør AS е било компенсирано също директно за търговската дейност на дружеството. Например таблиците показват, че Nettbuss Sør AS е получавало компенсация за ношни услуги, въпреки че те представляват част от търговската дейност на предприятието. Nettbuss Sør AS не е оспорило факта, че тези търговски маршрути действително са били включени в изчисленията за компенсация по метода ALFA.
- (239) От предоставената информация проличава също, че окръг Aust Agder е продължил да плаща компенсация за предоставяне на обществена услуга за някои маршрути (например Grimstad — Heggedalen и Heggedalen — Grimstad), въпреки че обслужването на тези маршрути е било преустановено.
- (240) Органът освен това отбелязва, че компенсация за предоставяне на обществена услуга е плащана за маршрути, които не са част от договора за обществена услуга (например отсечката Kilsund — Kitron, Tangen Hisøy — Kitron, Tangen Hisøy — Kilsund и транспортът без пътници до първата автобусна спирка за „Sørlandsekspressen“, който е експресният автобус от Kristiansand до Oslo).
- (241) Следователно всички тези компенсаторни плащания за дейности, които неправилно или погрешно са били включени в производствените таблици по метода ALFA, не са се основавали на правните разпоредби и административната практика на съществуващата схема за помощ в Aust Agder.
- (242) В таблицата по-долу са обобщени отчетеното производство, брутни разходи, корекции в резултат на отклонения и разлики в производството и разходите, изчислени от Asplan Viak с помощта на таблици по метода ALFA и неговата индексация ⁽¹⁾:

Таблица 2

Разлики в производството и разходите за периода 2004—2014 г.

Година	Отчетено производство (км)	Корекции на производството поради отклонения (км)	Брутни разходи (NOK)	Корекции на разходите поради отклонения (NOK)	Индексация %	Разлики в производството и разходите (NOK)
2004 г.	3 975 228	3 794 839	76 696 086	73 472 776		180 389 3 223 310
2005 г.	4 255 732	4 073 656	80 615 271	77 330 623		182 076 3 284 648
2006 г.	4 527 693	4 169 542	87 502 717	81 365 293		358 151 6 137 424
2007 г.	4 255 080	4 012 600	85 848 541	81 109 328		242 480 4 739 212
2008 г.	4 471 364	4 140 826	88 417 220	81 963 624		330 538 6 453 596
2009 г.	4 471 364	4 059 622	94 960 094	86 302 626	7,40 ⁽¹⁾	411 742 8 657 469
2010 г.					2,50	8 873 906

⁽¹⁾ Норвежките органи твърдят, че направеното изчисление не може да се счита за окончателно, като се има предвид, че отправните точки, използвани за всяка година, може да не са напълно точни. Въпреки това общата сума все пак е близо 80 млн. NOK.

Година	Отчетено производство (км)	Корекции на производството поради отклонения (км)	Брутни разходи (NOK)	Корекции на разходите поради отклонения (NOK)	Индексация %	Разлики в производството и разходите (NOK)
2011 г.					5,00	9 317 601
2012 г.					3,50	9 643 717
2013 г.					3,33	9 964 853
2014 г.					1,78	10 142 227
Сума						80 437 962

(¹) Тази цифра показва, че разходите през 2009 г. са били коригирани със 7,4 % в сравнение с 2008 г., като се вземат предвид корекциите на разходите и цените. От 2009 г. нататък установената система за индексация е била използвана, за да допълва резултатите от метода ALFA.

- (243) Норвежките органи са представили отклонения в производството също и по отношение на ясно определени задължения за предоставяне на обществена услуга. Органът следва да оцени дали тези отклонения са направени в рамките на или извън обхвата на съществуващата схема за помощ.
- (244) Органът отбелязва, че във връзка с таблица 1, показана в съображение (96) по-горе, горната таблица включва като част от отклоненията в производството примери на услуги за училищен автобусен транспорт. По конкретно, оказва се, както е отчетено от норвежките органи във връзка с превода на ученици до и от уроци по плуване и за конкретен автобусен маршрут, че Nettbuss Sør AS е получавало компенсация едновременно от два различни източника, окръг Aust Agder и общините (¹).
- (245) Също така, по отношение на производството във връзка с учебните години и дублирането през учебната година, както и за услугите за училищен автобусен транспорт, се съобщава, че Nettbuss Sør AS е получавало компенсация за по-дълъг период през годината, отколкото се изисква, т.е. за 51 учебни седмици (255 учебни дни), вместо за 38 (192 учебни дни).
- (246) Освен това норвежките органи твърдят, че някои отсечки от услугата за обществен транспорт (не са дадени примери за конкретни маршрути) са били съкратени без одобрението на окръга и без това да бъде отразено в производствените таблици за предоставяне на компенсацията. Органът е на мнение, че тези отклонения в производството се отнасят до транспортни услуги, за които е предоставяна компенсация въз основа на съществуващата схема за помощ. Следователно не може да се твърди, че тази предполагаема свръхкомпенсация представлява нова помощ, предоставена извън рамките на схемата. Самият факт, че схемата за помощ е зле проектирана и дава възможност за компенсация, които надхвърлят действително понесените загуби, които обаче са в обхвата на схемата за помощ, не прави тази свръхкомпенсация нова помощ. Следователно тези свръхкомпенсиращи плащания остават в обхвата на съществуващата схема за помощ.
- (247) Накрая, що се отнася до услугата за летищен автобусен трансфер на Nettbuss Sør AS, интегрирана в проекта АТР, посочена по-горе в съображения 56—62, Органът отбелязва, че с намаляването на разходите, свързани с обслужването на маршрутите за обществени услуги 39 и 40, Aust Agder е предоставил преки икономии на разходи за предприятието с очакван размер от 1 020 000 NOK, както посочват норвежките органи, като по този начин е дал възможност на Nettbuss Sør AS да запази своята услуга за летищен автобусен трансфер.

(¹) Според дело № 158 от 18 декември 2001 г. окръг Aust Agder решава да не поема отговорност за „midtskys“ за в бъдеще. От този момент нататък отговорността се прехвърля на общините и Nettbuss Sør AS започва да издава фактури за този транспорт на общините, вместо на Aust Agder. Общините плащат за „midtskys“ до 2013 г., когато отговорността се връща обратно на Aust Agder, който решава да покрие също разходите, вече направени от общините през 2011 и 2012 г. От 2013 г. Aust Agder получава фактури директно от Nettbuss Sør AS. Що се отнася до уроците по плуване, в Норвегия те са част от основното училищно образование, за което съгласно Закона за образованието отговорност носят общините. Освен това Nettbuss Sør AS е отчело пред Aust Agder производство за компенсация за извършване на обществена услуга във връзка с маршрут, наречен Karjolen. Според норвежките органи този маршрут от няколко години се финансира от община Arendal и не трябва да се отчита в таблиците. Nettbuss Sør AS признава, че това производство не е трябвало да фигурира в таблиците.

- (248) Горната сума първоначално е била включена в общата компенсация, предоставена на Nettbuss Sør AS за изпълнението на задължения за предоставяне на услуга за обществен транспорт в Aust Agder. Като се има предвид, че тези задължения престават да съществуват (т.е. маршрути 39 и 40) от октомври 2013 г. до 20 януари 2014 г., очакваната сума от 1 020 000 NOK е трябвало да бъде приспадната от общата компенсация, плащана годишно на Nettbuss Sør AS. Неприспадането на тази сума от общата компенсация, а използването ѝ вместо това за подпомагане на търговските дейности, представлява форма на свръхкомпенсация, която е платена извън обхвата на съществуващата схема за помощ. Тя също така се счита за нова помощ, която представлява оперативна помощ.

4.2.2 Процедурни изисквания

- (249) В съответствие с част I, член 1, параграф 3 от Протокол 3 „[Н]адзорният орган на ЕАСТ се уведомява своевременно за всякакви планове за предоставяне или изменение на помощ, за да му се даде възможност да направи своите коментари. Въпросната държава не прилага предложените мерки, докато процедурата не доведе до окончателно решение.“
- (250) Като не са подали уведомление за мерките за помощ, установени по-горе, норвежките органи не са спазили изискването за уведомяване. Освен това с приверждането в действие на мерките за помощ отлагателно задължение не е изпълнено.
- (251) Следователно Органът може да заключи, че норвежките органи не са спазили задълженията си съгласно част I, член 1, параграф 3 от Протокол 3.

4.2.3 Съвместимост на извършените плащания извън схемата в полза на Nettbuss Sør AS за периода 2004—2014 г.

- (252) Органът е извършил преценка дали разглежданите мерки за помощ могат да се считат за съвместими със Споразумението за ЕИП. Както е описано по-горе, помощта се състои във финансиране на услуги, които пазарът вече осигурява, или транспортни услуги, които правните разпоредби, уреждащи съществуващата схема за помощ в Aust Agder, не определят като услуги, за които се предоставя компенсация за обществена услуга, или на последно място транспортни услуги, които са престанали да съществуват. Това финансиране представлява оперативна помощ, която намалява текущите разходи на Nettbuss Sør AS.
- (253) Норвежките органи не са представили никакви доводи за разглеждането на тази помощ като съвместима със Споразумението за ЕИП. Напротив, самите те са докладвали отклоненията в производството като попадащи извън обхвата на съществуващата схема за помощ, по която Nettbuss Sør AS е имало право да получи компенсация за обществена услуга.
- (254) Nettbuss Sør AS по принцип твърди, че след конкретните уговорки и преговори, посочени в съображения 109 и 110 по-горе, в действителност не е настъпила свръхкомпенсация с оглед на това, че грешките, допуснати при отчитането на производствените разходи за предоставяне на компенсацията за обществена услуга, както и промените, въведени в производствената програма, са били „коригирани“ чрез прихващане на плащания от компенсацията на Nettbuss Sør AS. Също така, както е посочено в съображение 111 по-горе, приходите, получени от търговски дейности, са били приспаднати при изчисляването на компенсацията като последица от факта, че някои търговски маршрути са били включени в производствените таблици за изчисляване на компенсацията. Накрая Nettbuss Sør AS твърди, че действително предоставената компенсация е по-ниска от това, което би се получило по метода ALFA.
- (255) По отношение на аргументацията на Nettbuss Sør AS, методът ALFA, посочен по-горе в съображение 48, съдържа основните елементи за изчислението на нормализираните разходи за автобусни операции, например: i) изчисление на производството въз основа на пробега километри за производствения период за превозно средство; ii) изчисление на разходите въз основа на разходите за единица, умножени по пробега километри за превозно средство; и iii) изчисление на приходите през производствения период. Освен това очакваните приходи за следващата година се коригират, като се вземат предвид приходите на автобусните предприятия през текущата година, както и всички увеличения на цените на билетите, предложени от Aust Agder за следващата година. След това приходите се приспадат от предоставената компенсация.
- (256) Въпреки това е ясно, че в настоящия случай изчислението на компенсацията за обществена услуга за Nettbuss Sør AS с помощта на метода ALFA е включвало дейности, които не са били предмет на задължение за обществена услуга, или други дейности, които, на първо място, не са отговаряли на критериите за компенсация за обществена услуга по съществуващата схема за помощ. Също така, норвежките органи не са били в състояние да потвърдят и документират през годините след 2004 г. вида на производствените разходи, за които следва да бъде предоставена компенсация за обществена услуга, както и съответните приходи, които подлежат на приспадане. В резултат на

това Органът не може да установи, въз основа на предоставената информация, разликата между разходите, свързани с дейностите за обществената услуга, и съответните приходи ⁽¹⁾. Това само по себе си е доказателство, че всички извършени плащания в полза на Nettbuss Sør AS извън приложното поле на метода ALFA представляват нова помощ, която предоставя неправомерно предимство на транспортния оператор.

- (257) Аргументът, че вече са проведени преговори и уговорки за коригиране на компенсацията, платена на Nettbuss Sør AS, която според твърдяното от Nettbuss Sør AS е по-ниска от това, което би се получило по метода ALFA, не поставя спорните мерки в приложното поле на член 49 от Споразумението за ЕИП и регламентите за транспорта. Нещо повече, това не може да компенсира грешките в производството, които са били включени в производствените таблици, използвани като основа за изчисляване на компенсацията, която следва да бъде предоставена.
- (258) Методът ALFA (с неговата индексация от 2009 г.) е бил въведен за изчисляване на компенсацията по съществуващата схема за помощ; в настоящия случай обаче този метод е бил погрешно приложен, като е било включено производство на транспортни услуги на Nettbuss Sør AS, които е трябвало да бъдат пропуснати от норвежките органи при изчисляването на компенсацията за обществена услуга. Тъй като не е част от съществуващата схема за помощ в Aust Agder, последната представлява нова помощ, която не е отпусната въз основа на схемата и която Органът оценява самостоятелно. Ето защо опитите на Nettbuss Sør AS да направи връзка между тези две отделни процедури за помощ са безпредметни за целите на оценката на държавната помощ от страна на Органа по отношение на плащанията, които Nettbuss Sør AS е получило извън съществуващата схема за помощ за периода 2004—2014 г.
- (259) По същия начин по отношение на приходите Органът не може да приеме начина на разсъждение на Nettbuss Sør AS, че приходите от търговски дейности по метода ALFA са довели до съответно намаляване на действително предоставената компенсация като следствие от факта, че определена част от търговското производство е била включена в тях за целите на изчисляването, както признава Nettbuss Sør AS.
- (260) Nettbuss Sør AS е представило таблица с общ преглед на приходите от търговски дейности, приспаднати при изчисляването на компенсацията за периода 2007—2010 г. Въпреки че тази таблица показва приходи от търговски дейности, които действително са били приспаднати при изчисляване на компенсацията, която следва да бъде предоставена, Органът констатира, че тези приходи изобщо не е трябвало да бъдат част от метода ALFA, тъй като този метод е предназначен да включва разходите и приходите, произтичащи единствено от дейностите за обществената услуга. Както и по-горе, това не поставя спорните мерки в приложното поле на член 49 от Споразумението за ЕИП и регламентите за транспорта за целите на съвместимостта и всеки опит да се направи връзка между тези две отделни процедури за помощ е безпредметен за целите на оценката на държавната помощ от страна на Органа по отношение на плащанията, които Nettbuss Sør AS е получило извън съществуващата схема за помощ за периода 2004—2014 г.
- (261) В този контекст Органът не е в състояние да прецени основателността на спора, който изглежда продължава, между Nettbuss Sør AS и окръга относно реалните размери на помощта, дължими по схемата, по-специално тъй като не може да се установи без съмнение дали някаква помощ, изплатена на Nettbuss Sør AS извън обхвата на съществуващата схема за помощ, действително е била напълно или частично възстановена на окръга.
- (262) Предвид това, че дейностите по новата помощ не се отнасят до задължения за извършване на обществена услуга, възложена на транспортния оператор, член 49 от Споразумението за ЕИП и регламенти (ЕИО) 1191/69 и/или (ЕО) 1370/2007 не са приложими.
- (263) Освен това изключенията, предвидени в член 61, параграф 2 от Споразумението за ЕИП, които се отнасят за помощи със социален характер, предоставени на отделни потребители, помощи за преодоляване на щети, причинени от природни бедствия или извънредни събития, и помощи, отпуснати на някои области на Федерална република Германия, не са приложими в този случай.
- (264) Същото важи и за изключението, предвидено в член 61, параграф 3, буква а) от споразумението за ЕИП, по силата на което се разрешават помощи за подпомагане на икономическото развитие на областите, в които жизненото равнище е ненормално ниско или в които е налице висок процент на непълна заетост на работната ръка, тъй като мерките за помощ не зависят от осъществяването на какъвто и да било вид дейност в конкретни региони.
- (265) По същия начин не може да се счита, че плащанията, които Nettbuss Sør AS е получило извън съществуващата схема за помощ за периода 2004—2014 г., са предназначени за подпомагане осъществяването на проект от общ европейски интерес или за преодоляване на сериозно стърсене на икономиката на Норвегия, както е предвидено в член 61, параграф 3, буква б) от Споразумението за ЕИП.

⁽¹⁾ Решение от 7 май 2009 г. по дело *Antrop и др./Conselho de Ministros и др.* (С-504/07, ЕУ:С:2009:290, точки 26 и 27).

- (266) На последно място, плащанията, които Nettbuss Sør AS е получило извън съществуващата схема за помощ за периода 2004—2014 г., не могат да се считат за съвместими в светлината на член 61, параграф 3, буква в) от Споразумението за ЕИП, който предвижда разрешаването на помощи за улесняване на развитието на определени икономически дейности или на определени икономически области, когато такива помощи не оказват неблагоприятно въздействие на условията за търговия до степен, която противоречи на общия интерес. В това отношение следва да се подчертае, че разглежданите преки безвъзмездни средства не попадат в обхвата на никоя от насоките на Органа, които постановяват условията за определяне на някои видове помощ като съвместими с функционирането на Споразумението за ЕИП.
- (267) Следователно плащанията, които Nettbuss Sør AS е получило извън съществуващата схема за помощ за периода 2004—2014 г., представляват оперативна помощ, която изкуствено засилва конкурентната позиция на Nettbuss Sør AS спрямо други подобни предприятия, като го освобождава от разходи, които обикновено се поемат от подобни транспортни оператори.
- (268) Съгласно съдебната практика такава оперативна помощ по принцип е несъвместима с функционирането на Споразумението за ЕИП и не попада в приложното поле на член 61, параграф 3, буква в), тъй като нарушава конкуренцията в секторите, в които се отпуска, и същевременно поради своята същност не може да постигне нито една от целите, предвидени в тази разпоредба ⁽¹⁾.
- (269) В светлината на гореизложеното Органът заключава, че плащанията, които Nettbuss Sør AS е получило извън съществуващата схема за помощ за периода 2004—2014 г., са несъвместими с функционирането на Споразумението за ЕИП.

4.3 Заключение относно помощта, предоставена на Nettbuss Sør AS извън съществуващата схема за помощ в Aust Agder за периода 2004—2014 г.

- (270) Органът заключава, че норвежките органи са предоставили на Nettbuss Sør AS държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП в периода 2004—2014 г., която попада извън обхвата на съществуващата схема за помощ в Aust Agder. Тази нова помощ представлява оперативна помощ, която е несъвместима с функционирането на Споразумението за ЕИП.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОТ НАСТОЯЩОТО ОФИЦИАЛНО РАЗСЛЕДВАНЕ

- (271) Органът счита, че компенсацията за местен редовен автобусен транспорт (включително финансирането по проекта АТР) и училищен автобусен транспорт в Aust Agder в периода от 1994 г. до днес представлява държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП.
- (272) Органът е на мнение, че помощта за местен редовен автобусен транспорт, посочена по-горе, е предоставяна въз основа на съществуваща схема за помощ, която се основава на ЗТГ, РТТ и административната практика. Органът освен това счита, че помощта за училищен автобусен транспорт, посочена по-горе, е предоставяна въз основа на съществуваща схема за помощ, която се основава на Закона за образованието.
- (273) С оглед на посоченото в съображения 211—215 Органът реши да закрие официалната процедура по разследване по отношение на съществуващата схема за помощ в Aust Agder.
- (274) Органът допълнително заключава, че норвежките органи са предоставили на Nettbuss Sør AS държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП в периода 2004—2014 г., която попада извън обхвата на съществуващата схема за помощ в Aust Agder. Норвежките органи неправомерно са привели в действие тази помощ в нарушение на част I, член 1, параграф 3 от Протокол 3. Тази помощ представлява оперативна помощ, която е несъвместима с функционирането на Споразумението за ЕИП, и се възстановява от получателя.

6. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ

- (275) В съответствие със Споразумението за ЕИП Органът е компетентен да реши, че съответната държава трябва да отмени помощта, когато е установил, че тя е несъвместима с функционирането на Споразумението за ЕИП. Съдът на ЕАСТ също така нееднократно е постановявал, че задължението на дадена държава да отмени помощ, счетена за несъвместима с вътрешния пазар, цели да възстанови съществуващото преди това положение ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Решение от 4 септември 2009 г. по дело *Италия/Комисия* (Т-211/05, ЕУ:Т:2009:304, точка 173).

⁽²⁾ Решение по съединени дела Е-4/10, Е-6/10 и Е-7/10, *Княжество Лихтенщайн и др./Надзорния орган на ЕАСТ* [2011 г.] Съдебен доклад, стр. 16, точка 142; Решение по съединени дела Е-10/11 и Е-11/11, *Hurtigruten ASA./Надзорния орган на ЕАСТ* [2012 г.] Съдебен доклад на ЕАСТ, стр. 758, точка 286.

- (276) Освен това според установената съдебна практика целта е постигната, след като получателят е изплатил сумите, предоставени посредством неправомерна помощ, като така се е отказал от предимството, което е имал пред своите конкуренти на пазара, и положението, съществувало преди предоставянето на помощта, е възстановено ⁽¹⁾.
- (277) Поради причините, изложени по-горе, Органът счита, че норвежките органи са предоставили компенсаторни плащания, които надхвърлят действително понесените загуби и които са извън обхвата на съществуващата схема за помощи в Aust Agder. Плащанията представляват нови мерки за държавни помощи, които са несъвместими с функционирането на Споразумението за ЕИП. Тъй като тези мерки не са били съобщени на Органа, от част II, член 14 от Протокол 3 следва, че Органът взема решение дадена неправомерна помощ, която е несъвместима с правилата за държавна помощ, съдържащи се в Споразумението за ЕИП, да бъде възстановена от получателя.
- (278) Освен това Органът разпорежда възстановяване на несъвместима нова помощ в рамките на давностен срок от десет години преди датата, когато за първи път е предприел действия. В настоящия случай Органът е предприел действия за първи път, като е изпратил искане на информация до норвежките органи, на 10 ноември 2011 г. ⁽²⁾. Органът е установил наличието на несъвместима нова помощ през периода 2004—2014 г. Следователно всяка несъвместима помощ, предоставена по време на този период, подлежи на възстановяване.
- (279) Норвежките органи се приканват да предоставят подробна и точна информация за размера на помощта, предоставена на Nettbuss Sør AS през периода 2004—2014 г.
- (280) По-специално Органът желае да предостави на норвежките органи следната информация и насоки относно процеса на възстановяване:
- a) с намаляването на разходите, свързани с обслужването на маршрутите за обществени услуги 39 и 40, на Nettbuss Sør AS са предоставени преки икономии на разходите в размер на 1 020 000 NOK, както е оценено от норвежките органи. Тази сума, която не представлява компенсация за обществена услуга, трябва да бъде възстановена със сложна лихва, изчислена от датата, на която сумата е била предоставена на разположение на предприятието, за да се подпомогне услугата за летищен автобусен трансфер, т.е. октомври 2013 г.;
 - b) нарежда се възстановяване само от производството, което се отклонява от това, което е трябвало да бъде отчетено като производство за компенсация за извършване на обществена услуга по метода ALFA. С оглед на горното в обхвата на разпореждането за възстановяване попадат следните случаи:
 - i) директни плащания за транспортни услуги, които не са определени като услуги от общ икономически интерес (например търговски услуги);
 - ii) директни плащания за други транспортни услуги, които не са предмет на подписаните концесионни договори (например някои маршрути); и
 - iii) директни плащания за услуги за обществен транспорт, които са били част от съществуващата схема за помощ, но отдавна не съществуват.
 - v) Органът заключава, че сумите, подлежащи на възстановяване, отразяват броя на действителните отклонени километри за периода от 1 януари 2004 г. до изтичането на договора на 31 декември 2014 г., като се взема предвид принципът за изчисление на разходите, определен по метода ALFA. Всички приходи от обществени, както и от търговски дейности, които са били възстановени на окръга, се приспадат от общата възстановима стойност. Сложната лихва се прилага от датата, на която помощта е изплатена на Nettbuss Sør AS.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Компенсацията за местен редовен автобусен транспорт (включително финансирането по проекта АТР) и училищен автобусен транспорт в Aust Agder в периода от 1994 г. до днес представлява държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП, която е била отпусната в рамките на съществуваща схема за помощ; поради това официалното разследване във връзка с нея се закрива.

⁽¹⁾ Решение от 17 юни 1999 г. по дело *Кралство Белгия/Комисия на Европейските общности* (C-75/97, EU:C:1999:311, точки 64 и 65). Вж. решение по съединени дела E-5/04, E-6/04 и E-7/04, *Fesil and Finnford, PIL and others and Norway/Надзорния орган на ЕАСТ* [2005 г.] Съдебен доклад на ЕАСТ 121, точка 178, и решение от 7 март 2002 г. по дело *Италианска република/Комисия на Европейските общности* (C-310/99, EU:C:2002:143, точка 98). Вж. също глава 2.2.1 от Насоките на Органа относно възстановяване на неправомерна и несъвместима помощ, достъпни на: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽²⁾ Член 15 от част II на протокол 3 към Споразумението за Надзорен орган и Съд. Вж. също така решение от 6 октомври 2005 г. по дело *Scott SA/Комисия на Европейските общности* (C-276/03, EU:C:2005:590).

Член 2

Плащанията, които Nettbuss Sør AS е получило извън рамките на съществуващата схема за помощ, посочена в член 1, през периода 2004—2014 г., представляват държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП, която е несъвместима с функционирането на Споразумението за ЕИП.

Член 3

Норвежките органи взимат всички необходими мерки, за да възстановят от Nettbuss Sør AS помощта, посочена в член 2, която му е била предоставена неправомерно.

Помощта, която трябва да бъде възстановена, включва лихва и сложна лихва, начислени от датата, на която помощта е била на разположение на получателя, до датата на нейното възстановяване. Лихвата се изчислява въз основа на член 9 от Решение на Надзорния орган на ЕАСТ № 195/04/COL, изменено с Решение на Надзорния орган на ЕАСТ № 789/08/COL от 17 декември 2008 г.

Член 4

Възстановяването се извършва без забавяне и в съответствие с процедурите на националното законодателство, при условие че те позволяват незабавното и ефективно изпълнение на решението.

Норвежките органи трябва да предприемат необходимите мерки събирането на помощта да бъде извършено в срок от четири месеца от датата на уведомяването за настоящото решение.

Член 5

В срок от два месеца от датата на уведомяването за настоящото решение норвежките органи предоставят на Органа следната информация:

1. общата сума (главница и лихви), която следва да бъде възстановена от Nettbuss Sør AS;
2. доколкото е възможно, датите, на които сумите, подлежащи на възстановяване, са били предоставени на разположение на Nettbuss Sør AS;
3. подробен доклад за постигнатия напредък и мерките, които вече са предприети за изпълнение на настоящото решение; и
4. документи, доказващи извършването на събирането на неправомерната и несъвместима помощ от Nettbuss Sør AS (например циркулярни писма, издадени разпореждания за събиране и т.н.).

Член 6

Адресат на настоящото решение е Кралство Норвегия.

Член 7

Само текстът на английски език на това решение е автентичен.

Съставено в Брюксел на 7 май 2015 година.

За Надзорния орган на ЕАСТ

Oda Helen SLETNES

Председател

Frank BÜCHEL

Член на колегията

РЕШЕНИЕ НА НАДЗОРНИЯ ОРГАН НА ЕАСТ

№ 94/16/COL

от 11 май 2016 година

да поиска от Норвегия да не приеме мярката, за която е отправено уведомление, въз основа на член 4, параграф 2 от Акта, посочен в точка 5бж от приложение XIII към Споразумението за ЕИП (Директива 97/70/ЕО на Съвета относно установяване на хармонизиран режим на безопасност на риболовни кораби с дължина, равна или по-голяма от 24 метра) за кораби, използващи замразявани резервоари с морска вода, за да отговарят те на изискванията за стабилност [2016/1891]

НАДЗОРНИЯТ ОРГАН НА ЕАСТ,

като взе предвид акта, посочен в точка 5бж от глава V от приложение XIII към Споразумението за ЕИП (Директива 97/70/ЕО на Съвета от 11 декември 1997 г. относно установяване на хармонизиран режим на безопасност на риболовни кораби с дължина, равна или по-голяма от 24 метра ⁽¹⁾), с измененията („Акът“), адаптирана към Споразумението за ЕИП с протокол 1 към него, и по-специално член 4, параграф 4, буква б) от акта,

мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Транспортния комитет на ЕАСТ,

като действа в съответствие с процедурата по разглеждане,

като взе предвид Решение 103/13/COL на Надзорния орган на ЕАСТ („Органа“) от 13 март 2013 г., с което се упълномощава членът на колегията, отговарящ за транспорта, да взема определени решения (Док. № 578349),

като има предвид, че:

На 21 април 2015 г. от Норвежкия морски орган беше представено уведомление за освобождаване, с позоваване на член 4, параграф 2 от Закона по отношение на риболовни кораби, използващи замразявани резервоари с морска вода като баласт (Док. № 754705).

На 16 септември 2015 г. Органът информира Норвегия, че счита, че представеното уведомление не е подкрепено с достатъчно доказателства (Док. № 773295) и прикани Норвегия или да оттегли уведомлението си, или да представи допълнителни документи в подкрепа на съществуващото уведомление. С електронно писмо от 25 септември 2015 г. Норвегия уведоми Органа, че допълнителна информация ще бъде изпратена (Док. № 774042).

На 23 ноември 2015 г. Органът получи допълнителната информация, предоставена от Норвежкия морски орган (док. № 781516). По този начин, едва от тази дата Надзорният орган счита, че уведомлението е надлежно подадено и, освен това, от тази дата започва да тече срокът от шест месеца, установен от член 4, параграф 4, буква б) от акта.

Според норвежките уведомление, Норвегия възнамерява да измени националното си законодателство, за да приеме следното освобождаване:

„В Регламент № 660 от 13 юни 2000 г. относно изграждането, експлоатацията, оборудването и проучванията на риболовни кораби с обща дължина („LOA“) 15 m и повече, алинея 3—2, параграф 4, следният текст се добавя след думите „кораби със стационарно оборудване“:

използващи замразявана морска вода (RSW) за съхранение и охлаждане на улова, могат да използват тези резервоари, за да отговарят на изискванията за стабилност. Тези кораби следва да се екипират със система за мониторинг на точния обем вода във всеки резервоар за замразявана морска вода. Ако нивото на водата е под минималните изисквания съгласно одобрените изчисления за стабилността, алармен сигнал, визуален и звуков, се задейства от рулевата рубка.“

Правило 2 (критерии за стабилност), глава III, параграф 3 от приложение I от Акта гласи, че при кораби с дължина по-малко от 45 m баластът трябва да е постоянен, и когато е постоянен, той трябва да е солиден и безопасно закрепен в кораба. Течен баласт може да бъде приет единствено от администрацията на държавите от ЕИП, ако е съхраняван в напълнени резервоари, които не са свързани с никоя помпена система на кораба. Според норвежкото описание на освобождаването, случаят не е такъв.

⁽¹⁾ OBL 34, 9.2.1998 г., стр. 1.

Член 4, параграф 2 от Закона гласи, че държавите от ЕИП прилагат разпоредбите на правило 3, параграф 3 от глава I от приложението към Протокола за приемане на мерки, които съдържат освобождаване, предмет на процедурата, установена в параграф 4 от същия член. Съгласно параграф 3 от правило 3, корабите, които могат да бъдат освободени, трябва да се занимават с риболов в близост до крайбрежието, докато в норвежкото уведомление се посочва, че това не е така („голяма част от риболовния флот се включва в пелагичен риболов на големи разстояния от пристанищата“).

Освен това, както е предвидено и в рамките на правило 3, параграф 3 от глава I от приложението към Протокола от Торемолинос, във връзка с член 4, параграф 4 от Акта, Норвегия предоставя доказателства, свързани с неразумното и непрактично прилагане на изискванията на Протокола от Торемолинос, с оглед на разстоянието между района на действие на кораба и основното пристанище в собствената му страна, вида на кораба, метеорологичните условия и липсата на навигационни опасности от общ характер.

Въпреки че Норвегия представи няколко довода, за да обоснове освобождаването като например „по-тежки и с по-голям разход на гориво кораби, с увеличено клатушкане встрани, намален радиус на действие, с намалена товароносимост и собственици на кораби, строящи по-големи кораби от необходимото“ и също така твърди, че липсват инциденти с кораби с резервоари за замразявана морска вода, тези доводи се разглеждат предимно като оперативни и изглежда не отговарят на условията за освобождаване, предоставени в съответствие с правило 3, параграф 3 от глава I от приложението към Протокола от Торемолинос.

В рамките на сътрудничеството на Органа с Европейската агенция за морска безопасност („ЕАМБ“), създадена с Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁾, Органът поиска помощ във връзка с настоящото уведомление.

В оценката на ЕАМБ от 8 октомври 2015 г. (Док. № 776081) се стига до заключението, че от техническа гледна точка актът е много специфичен по отношение на това, че баластът трябва да е постоянен и че когато става дума за освобождавания, администрациите на държавите от ЕИП може да приемат и течен баласт, съхраняван в изцяло напълнени контейнери, които не са свързани с никоя помпена система на кораба. Това не се отнася за мярката, предмет на уведомлението. От друга страна, ЕАМБ подчертава, че правило 3, параграф 3 от глава I от приложението към Протокола от Торемолинос, се прилага за кораби, намиращи се в близост до брега, докато Норвегия възнамерява да поиска освобождаването за корабите, извършващи „пелагични риболовни дейности на големи разстояния от пристанищата“.

След като липсващата информация беше получена от Норвегия на 23 ноември 2015 г., с ЕАМБ отново беше осъществена връзка през декември 2015 г., за да актуализира тя своите становища. Последното становище от ЕАМБ, въз основа на допълнителната информация, предоставена от Норвегия, потвърждава изцяло оперативния характер на мерките, предмет на уведомлението, и следователно ЕАМБ потвърждава, че нейната оценка, предоставена през октомври 2015 г., остава валидна.

Органът счита, че мярката, представена от Норвегия, не спазва материалноправните изисквания за освобождаване, както се изисква от акта, тъй като i) помпената система, предложена от Норвегия, не е допустима за освобождаване съгласно текста на закона, ii) корабите, за които може да бъде приложимо потенциалното освобождаване, не се занимават с риболов в близост до крайбрежието, както и iii) Норвегия не е предоставила доказателства защо прилагането на акта е неразумно и непрактично. Поради това Органът е на мнение, че освобождаването, за което е постъпило уведомление, не е оправдано.

Вследствие на това, Органът изисква от Норвегия да не приема предложената мярка.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

1. Предложената мярка по отношение на кораби, използващи замразявани резервоари с морска вода, за да се изпълнят изискванията за стабилност, за която е постъпило уведомление от Норвегия на 23 ноември 2015 г., съгласно член 4, параграф 2 от Акта, посочен в точка 56ж от глава V от приложение XIII към Споразумението за ЕИП (Директива 97/70/ЕО), не е оправдана.
2. Норвегия не следва да приема мярката по отношение на кораби, използващи замразявани резервоари с морска вода, за да се отговори на изискванията за стабилност, за която е постъпило уведомление на 23 ноември 2015 г.

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 година за създаване на Европейска агенция за морска безопасност (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1).

3. Адресат на настоящото решение е Норвегия.

Съставено в Брюксел на 11 май 2016 година.

За Надзорния орган на ЕАСТ

Helga JÓNSDÓTTIR

Член на колегията

Carsten ZATSCHLER

Директор

ПОПРАВКИ

Поправка на Делегиран регламент (ЕС) 2016/1237 на Комисията от 18 май 2016 година за допълнение на Регламент (ЕС) № 1308/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на правилата за прилагане на системата на лицензии за внос и износ и за допълнение на Регламент (ЕС) № 1306/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на правилата за освобождаване и задържане на обезпечения, внесени във връзка с тези лицензии, и за изменение на регламенти (ЕО) № 2535/2001, (ЕО) № 1342/2003, (ЕО) № 2336/2003, (ЕО) № 951/2006, (ЕО) № 341/2007 и (ЕО) № 382/2008 на Комисията и за отмяна на регламенти (ЕО) № 2390/98, (ЕО) № 1345/2005, (ЕО) № 376/2008 и (ЕО) № 507/2008 на Комисията

(Официален вестник на Европейския съюз L 206 от 30 юли 2016 г.)

На страница 10 в член 14 последното изречение

вместо: „Член 11, параграф 1, буква а) се прилага обаче от 1 октомври 2017 г.“

да се чете: „Член 11, параграф 1, буква г) се прилага обаче от 1 октомври 2017 г.“.

ISSN 1977-0618 (електронно издание)
ISSN 1830-3617 (печатно издание)



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG