



Leidimas
lietuvių kalba

Teisės aktai

59 tomas
2016 m. spalio 27 d.

Turinys

II *Ne teisėkūros procedūra priimami aktai*

TARPTAUTINIAI SUSITARIMAI

- ★ 2016 m. birželio 24 d. Tarybos sprendimas (ES) 2016/1888 dėl Europos Sąjungos ir Saliamono Salų susitarimo dėl bevizio režimo trumpalaikio buvimo atveju pasirašymo Sąjungos vardu ir laikino taikymo 1
- Europos Sąjungos ir Saliamono Salų susitarimas dėl bevizio režimo trumpalaikio buvimo atveju 3

REGLAMENTAI

- 2016 m. spalio 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/1889, kuriuo nustatomos standartinės importo vertės, skirtos tam tikrų vaisių ir daržovių įvežimo kainai nustatyti 10

III *Kiti aktai*

EUROPOS EKONOMINĖ ERDVĖ

- ★ 2015 m. gegužės 7 d. ELPA priežiūros institucijos sprendimas Nr. 179/15/COL dėl pagalbos viešajam autobusų transportui Rytų Agderio apskrityje (Norvegija) [2016/1890] 12

LT

Aktai, kurių pavadinimai spausdinami paprastu šriftu, yra susiję su kasdieniu žemės ūkio reikalų valdymu ir paprastai galioja ribotą laikotarpį.

Visų kitų aktų pavadinimai spausdinami ryškesniu šriftu ir prieš juos dedama žvaigždutė.

- ★ 2016 m. gegužės 11 d. ELPA priežiūros institucijos sprendimas Nr. 94/16/COL, kuriuo reikalaujama, kad Norvegija nepriimtų priemonės dėl laivų, kurie naudoja atšaldyto jūros vandens talpyklas, kad atitiktų stabilumo reikalavimus, apie kurią pranešta remiantis EEE susitarimo XIII priedo 56g punkte nurodyto teisės akto (Tarybos direktyvos 97/70/EB, nustatančios suderintus saugumo reikalavimus 24 metrų ilgio ir ilgesniems žvejybos laivams) 4 straipsnio 2 dalimi [2016/1891] 47
-

Klaidų ištaisymas

- ★ 2016 m. rugsėjo 8 d. Komisijos deleguotojo reglamento (ES) 2016/1613, kuriuo pieno gamintojams ir kitų gyvulininkystės sektorių ūkininkams skiriama išimtinė sureguliuojamo pagalba, klaidų ištaisymas (OL L 242, 2016 9 9) 50

II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

TARPTAUTINIAI SUSITARIMAI

TARYBOS SPRENDIMAS (ES) 2016/1888

2016 m. birželio 24 d.

dėl Europos Sąjungos ir Saliamono Salų susitarimo dėl bevizio režimo trumpalaikio buvimo atveju pasirašymo Sąjungos vardu ir laikino taikymo

EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 77 straipsnio 2 dalies a punktą kartu su 218 straipsnio 5 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 509/2014 ⁽¹⁾ nuoroda į Saliamono Salas perkelta iš Tarybos reglamento (EB) Nr. 539/2001 ⁽²⁾ I priedo į jo II priedą;
- (2) po tos nuorodos į Saliamono Salas pateikiama išnaša, kurioje nustatyta, kad vizų reikalavimas netaikomas nuo tos dienos, kai įsigalioja su Europos Sąjunga sudarytinus susitarimas dėl bevizio režimo;
- (3) 2014 m. spalio 9 d. sprendimu Taryba priėmė sprendimą, įgaliojantį Komisiją pradėti derybas su Saliamono Salomis dėl Europos Sąjungos ir Saliamono Salų susitarimo dėl bevizio režimo trumpalaikio buvimo atveju (toliau – Susitarimas) sudarymo;
- (4) derybos dėl Susitarimo pradėtos 2014 m. lapkričio 19 d. ir sėkmingai baigtos 2015 m. lapkričio 13 d. parafavus Susitarimą;
- (5) Sąjungos vardu Susitarimas turėtų būti pasirašytas, o prie jo pridedamos deklaracijos turėtų būti patvirtintos. Susitarimas turėtų būti laikinai taikomas nuo kitos dienos po jo pasirašymo, kol bus užbaigtos jo sudarymui būtinos procedūros;
- (6) šis sprendimas yra Šengeno *acquis* nuostatų, kurias įgyvendinant Jungtinė Karalystė nedalyvauja pagal Tarybos sprendimą 2000/365/EB ⁽³⁾, plėtojimas; todėl Jungtinė Karalystė nedalyvauja priimant šį sprendimą ir jis nėra jai privalomas ar taikomas;
- (7) šis sprendimas yra Šengeno *acquis* nuostatų, kurias įgyvendinant Airija nedalyvauja pagal Tarybos sprendimą 2002/192/EB ⁽⁴⁾, plėtojimas; todėl Airija nedalyvauja priimant šį sprendimą ir jis nėra jai privalomas ar taikomas,

⁽¹⁾ 2014 m. gegužės 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 509/2014, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EB) Nr. 539/2001, nustatantis trečiųjų šalių, kurių piliečiai, kirsdami išorines sienas, privalo turėti vizas, ir trečiųjų šalių, kurių piliečiams toks reikalavimas netaikomas, sąrašus (OL L 149, 2014 5 20, p. 67).

⁽²⁾ 2001 m. kovo 15 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 539/2001, nustatantis trečiųjų šalių, kurių piliečiai, kirsdami išorines sienas, privalo turėti vizas, ir trečiųjų šalių, kurių piliečiams toks reikalavimas netaikomas, sąrašus (OL L 81, 2001 3 21, p. 1).

⁽³⁾ 2000 m. gegužės 29 d. Tarybos sprendimas 2000/365/EB dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės prašymo dalyvauti įgyvendinant kai kurias Šengeno *acquis* nuostatas (OL L 131, 2000 6 1, p. 43).

⁽⁴⁾ 2002 m. vasario 28 d. Tarybos sprendimas 2002/192/EB dėl Airijos prašymo dalyvauti įgyvendinant kai kurias Šengeno *acquis* nuostatas (OL L 64, 2002 3 7, p. 20).

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Igaliojama Sąjungos vardu pasirašyti Europos Sąjungos ir Saliamono Salų susitarimą dėl bevizio režimo trumpalaikio buvimo atveju su sąlyga, kad jis bus sudarytas.

Susitarimo tekstas pridedamas prie šio sprendimo.

2 straipsnis

Sąjungos vardu patvirtinamos prie šio sprendimo pridedamos deklaracijos.

3 straipsnis

Tarybos pirmininkas įgaliojamas paskirti asmenį (-is), įgaliotą (-us) Sąjungos vardu pasirašyti Susitarimą.

4 straipsnis

Susitarimas laikinai taikomas nuo kitos dienos po jo pasirašymo ⁽¹⁾, kol bus užbaigtos jo sudarymui būtinos procedūros.

5 straipsnis

Šis sprendimas įsigalioja jo priėmimo dieną.

Priimta Liuksemburge 2016 m. birželio 24 d.

Tarybos vardu
Pirmininkas
A.G. KOENDERS

⁽¹⁾ Susitarimo pasirašymo datą *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbs Tarybos Generalinis sekretoriatas.

**Europos Sąjungos ir Saliamono Salų
SUSITARIMAS
dėl bevizio režimo trumpalaikio buvimo atveju**

EUROPOS SAJUNGA (toliau – Sąjunga arba ES) ir

SALIAMONO SALOS,

toliau kartu – Susitariančiosios Šalys,

SIEKDAMOS toliau plėtoti draugiškus tarpusavio santykius ir sudaryti savo piliečiams palankesnes sąlygas keliauti užtikrinant bevizį atvykimą ir trumpalaikį buvimą,

ATSIŽVELGDAMOS į 2014 m. gegužės 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 509/2014, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EB) Nr. 539/2001, nustatantis trečiųjų šalių, kurių piliečiai, kirsdami išorines sienas, privalo turėti vizas, ir trečiųjų šalių, kurių piliečiams toks reikalavimas netaikomas, sąrašus⁽¹⁾, ir kuriuo, *inter alia*, į sąrašą, kuriame nurodomos trečiosios šalys, kurių piliečiams trumpalaikio buvimo valstybėse narėse atveju netaikomas reikalavimas turėti vizą, įtraukta 19 trečiųjų šalių, įskaitant Saliamono Salas,

ATSIŽVELGDAMOS į tai, kad Reglamento (ES) Nr. 509/2014 1 straipsnyje nurodoma, kad toms 19 šalių vizų reikalavimas netaikomas nuo tos dienos, kai įsigalioja su Sąjunga sudarytinus susitarimas dėl bevizio režimo,

TROKŠDAMOS užtikrinti, kad būtų laikomasi vienodo požiūrio į visus ES piliečius principo,

ATSIŽVELGDAMOS į tai, kad asmenims, vykstantiems vykdyti apmokamą veiklą, trumpalaikio buvimo metu šis susitarimas netaikomas, todėl tos kategorijos asmenims toliau taikomos atitinkamos Sąjungos teisės bei valstybių narių nacionalinės teisės ir Saliamono Salų nacionalinės teisės taisyklės, susijusios su reikalavimo turėti vizą taikymu ar netaikymu bei galimybe įsidarbinti,

ATSIŽVELGDAMOS į prie Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo pridėtus Protokolą dėl Jungtinės Karalystės ir Airijos pozicijos dėl laisvės, saugumo ir teisingumo erdvės ir Protokolą dėl į Europos Sąjungos sistemą integruotos Šengeno *acquis*, ir patvirtindamos, kad šio susitarimo nuostatos Jungtinei Karalystei ir Airijai netaikomos,

SUSITARĖ:

1 straipsnis

Tikslas

Šiuo susitarimu nustatomas bevizis režimas Sąjungos ir Saliamono Salų piliečiams, vykstantiems į kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją ne ilgiau kaip 90 dienų per bet kurią 180 dienų laikotarpį.

2 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame susitarime:

- a) valstybė narė – bet kuri Sąjungos valstybė narė, išskyrus Jungtinę Karalystę ir Airiją;
- b) Sąjungos pilietis – a punkte apibrėžtos valstybės narės pilietis;
- c) Saliamono Salų pilietis – bet kuris Saliamono Salų pilietybę turintis asmuo;
- d) Šengeno erdvė – erdvė be vidaus sienų, kurią sudaro a punkte apibrėžtų valstybių narių, taikančių visą Šengeno *acquis*, teritorijos.

⁽¹⁾ ES OL L 149, 2014 5 20, p. 67.

3 straipsnis

Taikymo sritis

1. Sąjungos piliečiai, turintys valstybės narės išduotus galiojančius paprastus, diplomatinčius, tarnybinius, pareiginius arba specialiuosius pasus, gali neturėdami vizos atvykti į Saliamono Salų teritoriją ir joje būti 4 straipsnio 1 dalyje apibrėžtą laikotarpį.

Saliamono Salų piliečiai, turintys Saliamono Salų išduotus galiojančius paprastus, diplomatinčius, tarnybinius, pareiginius arba specialiuosius pasus, gali neturėdami vizos atvykti į valstybių narių teritoriją ir joje būti 4 straipsnio 2 dalyje apibrėžtą laikotarpį.

2. Šio straipsnio 1 dalis netaikoma asmenims, vykstantiems vykdyti apmokamą veiklą.

Tos kategorijos asmenims, kurie yra Saliamono Salų piliečiai, kiekviena valstybė narė gali pati nuspręsti taikyti reikalavimą turėti vizą arba jo netaikyti pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 539/2001 ⁽¹⁾ 4 straipsnio 3 dalį.

Tos kategorijos asmenims – atskirai kiekvienos valstybės narės piliečiams – Saliamono Salos gali nuspręsti taikyti reikalavimą turėti vizą arba bevizį režimą pagal savo nacionalinę teisę.

3. Šiuo susitarimu nustatytas bevizis režimas taikomas nedarant poveikio Susitariančiųjų Šalių teisės aktams, susijusiems su atvykimo ir trumpalaikio buvimo sąlygomis. Jeigu nesilaikoma vienos ar kelių iš šių sąlygų, valstybės narės ir Saliamono Salos pasilieka teisę neleisti asmeniui atvykti į savo teritoriją ir trumpai joje būti.

4. Bevizis režimas taikomas nepriklausomai nuo to, kokia transporto priemone kertamos Susitariančiųjų Šalių sienos.

5. Šiuo susitarimu nereglamentuojami klausimai sprendžiami vadovaujantis Sąjungos teise, valstybių narių nacionaline teise ir Saliamono Salų nacionaline teise.

4 straipsnis

Buvimo trukmė

1. Sąjungos piliečiai gali būti Saliamono Salų teritorijoje ne ilgiau kaip 90 dienų per bet kurią 180 dienų laikotarpį.

2. Saliamono Salų piliečiai gali būti valstybių narių, taikančių visą Šengeno *acquis*, teritorijoje ne ilgiau kaip 90 dienų per bet kurią 180 dienų laikotarpį. Tas laikotarpis apskaičiuojamas neatsižvelgiant į buvimą valstybėje narėje, kuri dar netaiko visos Šengeno *acquis*.

Saliamono Salų piliečiai kiekvienos valstybės narės, kuri dar netaiko visos Šengeno *acquis*, teritorijoje gali būti ne ilgiau kaip 90 dienų per bet kurią 180 dienų laikotarpį neatsižvelgiant į apskaičiuotą buvimo valstybių narių, kurios taiko visą Šengeno *acquis*, teritorijoje laikotarpį.

3. Šis susitarimas nedaro poveikio Saliamono Salų ir valstybių narių galimybei praėjus 90 dienų pratęsti buvimo laikotarpį pagal savo atitinkamus nacionalinės teisės aktus ir Sąjungos teisę.

⁽¹⁾ 2001 m. kovo 15 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 539/2001, nustatantis trečiųjų šalių, kurių piliečiai, kirsdami išorines sienas, privalo turėti vizas, ir trečiųjų šalių, kurių piliečiams toks reikalavimas netaikomas, sąrašus (ES OL L 81, 2001 3 21, p. 1).

5 straipsnis

Teritorinis taikymas

1. Prancūzijos Respublikos atveju šis susitarimas taikomas tik europinėje Prancūzijos Respublikos teritorijoje.
2. Nyderlandų Karalystės atveju šis susitarimas taikomas tik europinėje Nyderlandų Karalystės teritorijoje.

6 straipsnis

Jungtinis susitarimo valdymo komitetas

1. Susitariančiosios Šalys įsteigia Jungtinį ekspertų komitetą (toliau – Komitetas), sudarytą iš Sąjungos ir Saliamono Salų atstovų. Sąjungai atstovauja Europos Komisija.
2. Komiteto uždaviniai, *inter alia*, yra:
 - a) stebėti, kaip įgyvendinamas šis susitarimas;
 - b) siūlyti šio susitarimo pakeitimus arba papildymus;
 - c) spręsti ginčus dėl šio susitarimo aiškinimo ar taikymo.
3. Prireikus Komiteto posėdis sušaukiamas vienos iš Susitariančiųjų Šalių prašymu.
4. Komitetas nustato savo darbo tvarkos taisykles.

7 straipsnis

Šio susitarimo ryšys su esamais dvišaliais valstybių narių ir Saliamono Salų bevizio režimo susitarimais

Šis susitarimas turi viršenybę atskirų valstybių narių ir Saliamono Salų sudarytų bet kokių dvišalių susitarimų ar sutarčių atžvilgiu, jeigu jie apima šio susitarimo taikymo sričiai priklausančius klausimus.

8 straipsnis

Baigiamosios nuostatos

1. Šį susitarimą Susitariančiosios Šalys ratifikuoja arba tvirtina pagal atitinkamas savo vidaus procedūras ir jis įsigalioja pirmą kito mėnesio dieną praėjus vienam mėnesiui po to, kai išsiunčiamas vėlesnis iš dviejų pranešimų, kuriais Susitariančiosios Šalys praneša viena kitai, kad tos procedūros yra baigtos.

Šis susitarimas laikinai taikomas nuo kitos dienos po jo pasirašymo.

2. Šis susitarimas yra neterminuotas, nebent būtų nutrauktas pagal 5 dalį.
3. Šis susitarimas gali būti iš dalies keičiamas raštišku Susitariančiųjų Šalių susitarimu. Pakeitimai įsigalioja po to, kai Susitariančiosios Šalys praneša viena kitai apie šiam tikslui būtinų jų vidaus procedūrų užbaigimą.

4. Bet kuri Susitariančioji Šalis visų pirma viešosios tvarkos, nacionalinio saugumo užtikrinimo arba visuomenės sveikatos apsaugos sumetimais, taip pat dėl neteisėtos imigracijos ar dėl kurios nors Susitariančiosios Šalies pakartotinai nustatyto reikalavimo turėti vizą gali visiškai arba iš dalies sustabdyti šio susitarimo taikymą. Apie sprendimą sustabdyti šio susitarimo taikymą kitai Susitariančiai Šaliai pranešama iki jo planuojamo įsigaliojimo likus ne mažiau kaip dviem mėnesiams. Jei priežasčių, dėl kurių sustabdytas šio susitarimo taikymas, nebelieka, taikymą sustabdžiusi Susitariančioji Šalis nedelsdama informuoja apie tai kitą Susitariančiąją Šalį ir panaikina tą sustabdymą.
5. Bet kuri Susitariančioji Šalis gali nutraukti šį susitarimą raštu pranešdama apie tai kitai Susitariančiai Šaliai. Šis susitarimas netenka galios po 90 dienų nuo tokio pranešimo dienos.
6. Saliamono Salos gali sustabdyti šio susitarimo taikymą arba jį nutraukti tik visų valstybių narių atžvilgiu.
7. Sąjunga gali sustabdyti šio susitarimo taikymą arba jį nutraukti tik visų savo valstybių narių atžvilgiu.

Priimta dviem egzemplioriais anglų, bulgarų, čekų, danų, estų, graikų, ispanų, italų, kroatų, latvių, lenkų, lietuvių, maltiečių, nyderlandų, portugalų, prancūzų, rumunų, slovakų, slovėnų, suomių, švedų, vengrų ir vokiečių kalbomis; visi tekstai yra vienodai autentiški.

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 šešioliktų 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.

Íntocmit la Bruxelles la șapte octombrie două mii șaisprezece.


V Bruseli siedmeho oktobra dvetisícšestnásť.

V Bruslju, dne sedmega oktobra leta dva tisoč šestnajst.

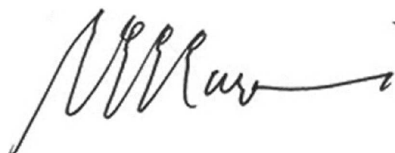
Tehty Brysselissä seitsemäntenä päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakuusitoista.

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



BENDRA DEKLARACIJA DĖL ISLANDIJOS, NORVEGIJOS, ŠVEICARIJOS IR LICHTENŠTEINO

Susitariančiosios Šalys atkreipia dėmesį į glaudžius Europos Sąjungos ir Norvegijos, Islandijos, Šveicarijos ir Lichtenšteino santykius, visų pirma į 1999 m. gegužės 18 d. ir 2004 m. spalio 26 d. susitarimus dėl tų šalių asociacijos įgyvendinant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis*.

Tokiomis aplinkybėmis pageidautina, kad Norvegijos, Islandijos, Šveicarijos bei Lichtenšteino valdžios institucijos ir Saliarono Salų valdžios institucijos nedelsdamos sudarytų dvišalius susitarimus dėl bevizio režimo trumpalaikio buvimo atveju, kurių sąlygos būtų panašios į nustatytąsias šiame susitarime.

BENDRA DEKLARACIJA DĖL ŠIO SUSITARIMO 3 STRAIPSNIO 2 DALYJE NURODYTOS ASMENŲ, KURIE VYKSTA VYKDYTI APMOKAMOS VEIKLOS, KATEGORIJOS AIŠKINIMO

Siekdamos užtikrinti vienodą aiškinimą, Susitariančiosios Šalys sutaria, kad šiame susitarime apmokamą veiklą vykdančių asmenų kategorijai priklauso asmenys, kurie kaip darbuotojai ar paslaugų teikėjai atvyksta į kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją vykdyti mokamos arba atlyginamos veiklos.

Šiai kategorijai neturėtų priklausyti:

- verslininkai, t. y. verslo reikalais atvykstantys asmenys (neįdarbinti kitoje Susitariančiojoje Šalyje),
- sportininkai arba menininkai, atliekantys *ad hoc* veiklą,
- žurnalistai, kuriuos siunčia jų gyvenamosios šalies žiniasklaidos organizacijos, ir
- bendrovių stažuotojai.

Jungtinis komitetas, vadovaudamasis šio susitarimo 6 straipsniu jam suteikta atsakomybe, stebi, kaip įgyvendinama ši deklaracija ir, atsižvelgdamas į Susitariančiųjų Šalių patirtį, prireikus gali pasiūlyti ją pakeisti.

BENDRA DEKLARACIJA DĖL ŠIO SUSITARIMO 4 STRAIPSNYJE NUSTATYTO 90 DIENŲ LAIKOTARPIO PER BET KURĮ 180 DIENŲ LAIKOTARPĮ AIŠKINIMO

Susitariančiosios Šalys sutaria, kad ne ilgesnis kaip 90 dienų laikotarpis per bet kurį 180 dienų laikotarpį, kaip nustatyta šio susitarimo 4 straipsnyje, reiškia nepertraukiamą buvimo laikotarpį arba kelis buvimo laikotarpius iš eilės, kurių bendra trukmė neviršija 90 dienų per bet kurį 180 dienų laikotarpį.

Sąvoka „per bet kurį“ reiškia, kad taikomas „slenkantis“ 180 dienų ataskaitinis laikotarpis, kai, siekiant patikrinti, ar ir toliau tenkinamas 90 dienų per bet kurį 180 dienų laikotarpį reikalavimas, atsižvelgiama į kiekvieną buvimo dieną per pastarąsias 180 dienų. *Inter alia*, tai reiškia, kad naujas buvimo iki 90 dienų laikotarpis leidžiamas, jei šalyje nebūta nepertraukiamą 90 dienų laikotarpį.

BENDRA DEKLARACIJA DĖL PILIEČIŲ INFORMAVIMO APIE BEVIZIO REŽIMO SUSITARIMĄ

Pripažindamos skaidrumo svarbą Europos Sąjungos ir Saliamono Salų piliečiams, Susitariančiosios Šalys sutaria užtikrinti visapusišką informacijos apie bevizio režimo susitarimo turinį ir padarinius bei susijusius klausimus, kaip antai apie atvykimo sąlygas, sklaidą.

REGLAMENTAI

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2016/1889

2016 m. spalio 26 d.

kuriuo nustatomos standartinės importo vertės, skirtos tam tikrų vaisių ir daržovių įvežimo kainai nustatyti

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2013 m. gruodžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1308/2013, kuriuo nustatomas bendras žemės ūkio produktų rinkų organizavimas ir panaikinami Tarybos reglamentai (EEB) Nr. 922/72, (EEB) Nr. 234/79, (EB) Nr. 1037/2001 ir (EB) Nr. 1234/2007 ⁽¹⁾,

atsižvelgdama į 2011 m. birželio 7 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 543/2011, kuriuo nustatomos išsamios Tarybos reglamento (EB) Nr. 1234/2007 taikymo vaisių bei daržovių ir perdirbtų vaisių bei daržovių sektoriuose taisyklės ⁽²⁾, ypač į jo 136 straipsnio 1 dalį,

kadangi:

- (1) Įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 543/2011, atsižvelgiant į daugiašalių derybų dėl prekybos Urugvajaus raunde rezultatus, nustatomi kriterijai, pagal kuriuos Komisija nustato standartinės importo iš trečiųjų šalių vertes produktams ir laikotarpiams, nurodytiems jo XVI priedo A dalyje;
- (2) remiantis Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 543/2011 136 straipsnio 1 dalimi, standartinė importo vertė apskaičiuojama kiekvieną darbo dieną atsižvelgiant į kintančius kasdinius duomenis. Todėl šis reglamentas turėtų įsigalioti jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dieną,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 543/2011 136 straipsnyje minimos standartinės importo vertės yra nustatytos šio reglamento priede.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dieną.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2016 m. spalio 26 d.

Komisijos vardu

Pirmininko pavedimu

Jerzy PLEWA

Žemės ūkio ir kaimo plėtros generalinio direktorato generalinis
direktorius

⁽¹⁾ OLL 347, 2013 12 20, p. 671.

⁽²⁾ OLL 157, 2011 6 15, p. 1.

PRIEDAS

Standartinės importo vertės, skirtos kai kurių vaisių ir daržovių įvežimo kainai nustatyti

(EUR/100 kg)

| KN kodas | Trečiosios šalies kodas ⁽¹⁾ | Standartinė importo vertė |
|------------|--|---------------------------|
| 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 |
| | PE | 317,9 |
| | TR | 142,9 |
| | US | 261,8 |
| | ZA | 228,5 |
| | ZZ | 248,3 |
| 0808 10 80 | AR | 260,6 |
| | AU | 218,6 |
| | BR | 119,9 |
| | CL | 144,7 |
| | NZ | 136,0 |
| | ZA | 120,2 |
| | ZZ | 166,7 |
| | 0808 30 90 | CN |
| | TR | 154,5 |
| | ZA | 164,5 |
| | ZZ | 125,7 |

⁽¹⁾ Šalių nomenklatūra nustatyta 2012 m. lapkričio 27 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1106/2012, kuriuo dėl šalių ir teritorijų nomenklatūros atnaujinimo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 471/2009 dėl Bendrijos statistikos, susijusios su išorės prekyba su ES nepriklausančiomis šalimis (OL L 328, 2012 11 28, p. 7). Kodas „ZZ“ atitinka „kitas šalis“.

III

(Kiti aktai)

EUROPOS EKONOMINĖ ERDVĖ

ELPA PRIEŽIŪROS INSTITUCIJOS SPRENDIMAS

Nr. 179/15/COL

2015 m. gegužės 7 d.

dėl pagalbos viešajam autobusų transportui Rytų Agderio apskrityje (Norvegija) [2016/1890]

ELPA PRIEŽIŪROS INSTITUCIJA (TOLIAU – INSTITUCIJA),

Atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą (toliau – EEE susitarimas), ypač į jo 49, 61–63 straipsnius ir 26 protokolą,

Atsižvelgdama į ELPA valstybių susitarimą dėl Priežiūros institucijos ir Teisingumo Teismo įsteigimo (toliau – PTS), ypač į jo 24 straipsnį,

Atsižvelgdama į Priežiūros ir teismo susitarimo 3 protokolą (toliau – 3 PTS protokolą), ypač į jo I dalies 1 straipsnio 1, 2 ir 3 dalis ir II dalies 7 straipsnio 5 dalį ir 14 straipsnį,

kadangi:

I. FAKTAI

1. PROCEDŪRA

- (1) 2011 m. kovo 23 d. raštu Institucija gavo pirmą Norvegijos autobusų bendrovės „Konkurrenten.no“, privačios autobusų transporto operatorės, skundą, kad pagal sutartis dėl vietos autobusų transporto paslaugų teikimo Rytų Agderyje, kurias Rytų Agderio (Norvegija) apskritis (toliau taip pat vadinama Rytų Agderis arba apskritis) skyrė keliems autobusų operatoriams, teikiama neteisėta valstybės pagalba.
- (2) 2011 m. lapkričio 10 d. raštu Institucija persiuntė skundą Norvegijos valdžios institucijoms ir paprašė išsamesnės informacijos.
- (3) 2013 m. vasario 6 d. sprendimu Nr. 60/13/COL Institucija pradėjo oficialų galimai neteisėtos valstybės pagalbos, susijusios su sutarčių dėl vietos autobusų transporto paslaugų teikimo Rytų Agderyje skyrimu, tyrimą (toliau – sprendimas pradėti tyrimą). Sprendimas pradėti tyrimą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir jo EEE priede ⁽¹⁾. Norvegijos valdžios institucijos, skundo pateikėjas ir dvi kitos trečiosios šalys, bendrovės „Nettbuss Sør AS“ ir „Setesdal Bilruter L/L“, pateikė pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimą. Norvegijos valdžios institucijos taip pat atsakė į skundo pateikėjo ir kitų trečiųjų šalių pateiktas pastabas.
- (4) 2013 m. gruodžio 17 d. raštu Institucija paprašė Norvegijos valdžios institucijų išsamesnės informacijos.
- (5) Norvegijos valdžios institucijos papildomą informaciją atsiuntė 2014 m. sausio 30 d. raštu, o bendrovė „Nettbuss Sør AS“ – 2014 m. vasario 20 d. raštu.

⁽¹⁾ OL C 118, 2013 4 25, p. 4 ir EEE priedas Nr. 24, 2013 m. balandžio 25 d., p. 1.

- (6) 2014 m. liepos 8 d. raštu Norvegijos valdžios institucijos pateikė išsamesnės informacijos apie bendrovės „Nettbuss Sør AS“ paslaugų kiekį. Atsižvelgdama į šią informaciją, Institucija 2014 m. rugpjūčio 14 d. raštu paprašė paaiškinti ir papildyti šią informaciją.
- (7) Norvegijos valdžios institucijos atsakė 2014 m. spalio 15 d. ir 2014 m. gruodžio 19 d. raštais, o bendrovė „Nettbuss Sør AS“ – 2014 m. lapkričio 6 d. raštu. 2014 m. lapkričio 25 d. taip pat įvyko susitikimas su bendrovės „Nettbuss Sør AS“ ir Rytų Agderio atstovais.
- (8) Be to, 2013 m. gruodžio 9 d. Institucija gavo antrą bendrovės „Agder Flyekspres“, kuri teikia oro uosto autobusų paslaugas ir šių paslaugų srityje konkuruoja su bendrove „Nettbuss Sør AS“, skundą. Pasak skundo pateikėjos, bendrovė „Nettbuss Sør AS“ bent nuo 2013 m. gauna neteisėtą valstybės pagalbą, nes naudojasi kryžminiu savo komercinės veiklos subsidijavimu.
- (9) 2014 m. kovo 18 d. raštu Institucija persiuntė skundą Norvegijos valdžios institucijoms ir paprašė išsamesnės informacijos.
- (10) Norvegijos valdžios institucijos prašytą informaciją pateikė 2014 m. balandžio 22 d. raštu. Bendrovė „Nettbuss Sør AS“ taip pat atsakė 2014 m. balandžio 9 d. e. laišku.
- (11) 2014 m. spalio 10 d. raštu Institucija užbaigė bylą pagal antrą skundą ir informavo skundo pateikėją, kad remiantis pateikta informacija ir atsižvelgiant į tai, kad abu skundo pateikėjai skundžia Rytų Agderyje skirtas viešąsias sutartis ir kelia klausimus, patenkančius į sprendimo pradėti tyrimą taikymo sritį, Institucija nusprendė išnagrinėti šiame sprendime iškeltus klausimus. Skundo pateikėjas tam neprieštaravo, bet nepateikė ir jokios išsamesnės informacijos.

2. PAGRINDINIAI FAKTAI. TEISĖS AKTAI DĖL VIETOS REGULIARUS AUTOBUSŲ TRANSPORTO IR MOKYKLOS AUTOBUSŲ TRANSPORTO

2.1. Vietos reguliarus autobusų transportas ⁽¹⁾

2.1.1. Centralizuota valstybės atsakomybė

- (12) Įsigaliojant 1976 m. Transporto įstatymui ⁽²⁾, už vietos reguliaraus transporto paslaugas buvo atsakinga Norvegijos valstybė (Susisiekimo ministerija). Vietos reguliaraus transporto paslaugas kiekvienoje apskrityje administravo valstybės transporto agentūros.

2.1.2. Decentralizavimas

2.1.2.1. Įvadas

- (13) Netrukus po to, kai įsigaliojo 1976 m. Transporto įstatymas, buvo pradėtas decentralizavimas. Nuo 1979 m. sausio 1 d. buvo numatyta galimybė Susisiekimo ministerijos įgaliojimus perduoti apskritims. Tuo pačiu metu valstybės transporto agentūros tapo apskričių administraciniais vienetais.
- (14) 1981 m., į 1976 m. Transporto įstatymą įtraukus 24a straipsnį, skirdama apskritims finansavimą valstybė joms galėjo perduoti atsakomybę už vietos reguliaraus transporto finansavimą ⁽³⁾.

2.1.2.2. 1980 m. reglamentas

- (15) Kitas svarbus decentralizavimo etapas – 1980 m. gruodžio 19 d. priimtas Kompensavimo už vietos reguliaraus transporto paslaugas reglamentas (toliau – 1980 m. reglamentas). Reglamento 1 straipsnyje nustatyta, kad už vietos reguliaraus transporto paslaugų finansavimą yra atsakinga apskritis. Remiantis 3 straipsniu, kompensacijos suma turėtų būti nustatoma kiekvienais metais, atsižvelgiant į skirtumą tarp numatytų pajamų pagal nustatytus tarifus bei nuolaidas ir pagrįstų išlaidų.

⁽¹⁾ Šis skirsnis yra ELPA priežiūros institucijos 2012 m. gruodžio 19 d. sprendimo Nr. 519/12/COL užbaigti oficialią galimos pagalbos įmonėms „AS Oslo Sporveier“ ir „AS Sporveisbussene“ tyrimo procedūrą (Norvegija) (OL L 276, 2013 10 17, p. 8) ir EEE priedo Nr. 57, 2013 m. spalio 17 d., p. 1, ištrauka.

⁽²⁾ 1976 m. birželio 4 d. Įstatymas Nr. 63 (įsigaliojo 1977 m. liepos 1 d.).

⁽³⁾ Žr. 1976 m. Transporto įstatymo pakeitimo parengiamuosius dokumentus – Pasiūlymą Nr. 16 (1980–1981 m.), p. 2.

- (16) 1980 m. reglamente taip pat nustatytos kontrolės ir susipažinimo su informacija taisyklės, išaiškintos Susisiekimo ministerijos ir apskričių funkcijos. 7 straipsnyje nustatytas teisinis pagrindas, kuriuo remdamasi ministerija gali priimti kitas kompensavimo už vietos reguliaraus transporto paslaugas taisykles ir gaires.

2.1.2.3. 1982 m. reglamentas ir KS bei NABC standartinis pagrindinis susitarimas

- (17) 1980 m. reglamentas buvo pakeistas 1983 m. sausio 1 d., įsigaliojus 1982 m. gruodžio 2 d. Reglamentui dėl kompensavimo už vietos reguliaraus transporto paslaugų teikimą (toliau – 1982 m. reglamentas). 1982 m. reglamento 4 straipsnyje apskritims nustatyta pareiga sudaryti susitarimus su koncesioninkais dėl kompensavimo už reguliaraus viešojo transporto paslaugų teikimą. Tuo remdamosi, Norvegijos vietos ir regionų valdžios institucijų asociacija (toliau – KS) ir Norvegijos autobusų bendrovių asociacija (toliau – NABC) ⁽¹⁾ sudarė standartinį pagrindinį susitarimą (toliau – KS ir NABC standartinis pagrindinis susitarimas) ir standartinį metinės kompensacijos susitarimą, kuriuo turėjo naudotis kiekviena apskritis sudarydama susitarimus dėl vietos reguliaraus autobusų transporto paslaugų teikimo. Kompensacija pagal standartinį susitarimą buvo apskaičiuojama remiantis tokiais pačiais principais, kaip nurodyta 1980 m. reglamento 3 straipsnyje. Be to, standartiniame pagrindiniame susitarime numatytas vietos autobusų transporto paslaugų išlaidų atskyrimas nuo kitų komercinių paslaugų išlaidų.

2.1.2.4. 1985 m. reglamentas

- (18) Patvirtinus naują apskričių pajamų sistemą, 1985 m. buvo priimtas naujas Vietos transporto paslaugų kompensavimo reglamentas (toliau – 1985 m. reglamentas). Pagal naująją apskričių (ir savivaldybių) pajamų sistemą centrinės valdžios įnašas į vietos transporto paslaugas buvo mokamas kaip vienkartinė išmoka. 1985 m. reglamente pagrindinis dėmesys skirtas Susisiekimo ministerijos ir apskričių santykiams. 1985 m. reglamentas panaikintas 1987 m. sausio 1 d. nauju reglamentu ⁽²⁾, kuris galiojo iki 2003 m. balandžio 30 d., kai, savo ruožtu, buvo pakeistas Komercinio transporto reglamentu (žr. toliau).

2.1.3. 2002 m. Komercinio transporto įstatymas ir 2003 m. Komercinio transporto reglamentas

- (19) Šiuo metu vietos reguliarus autobusų transportas reglamentuojamas 2002 m. Komercinio transporto įstatymu (toliau – KTĮ) ⁽³⁾ ir 2003 m. Komercinio transporto reglamentu (toliau – KTR) ⁽⁴⁾. Komercinio transporto įstatymu buvo panaikintas ir pakeistas 1976 m. Transporto įstatymas ⁽⁵⁾. Komercinio transporto reglamentu buvo panaikinti ir pakeisti du reglamentai ⁽⁶⁾.
- (20) Norvegijos valdžios institucijos paaiškino, kad atitinkamos nuostatos nuo EEE susitarimo įsigaliojimo 1994 m. nebuvo iš esmės pakeistos.

2.1.4. Bendras valstybės ir apskričių vykdomas vietos transporto paslaugų finansavimas

- (21) Apskritys vietos transporto paslaugų dalį finansuoja iš mokestinių pajamų. Be to, remiantis KTĮ, apskritys valstybės finansavimą gauna kaip metines bendrąsias dotacijas ⁽⁷⁾. Dotacijų suma nustatoma pagal tai, kiek apskritims yra būtinas valstybės įnašas. Dėl to apskritys turi pateikti Susisiekimo ministerijai biudžetus, sąskaitas ir kitą informaciją, reikalingą įnašų būtinybei įvertinti ⁽⁸⁾.

2.1.5. Koncesijos

2.1.5.1. Įvadas

- (22) Remiantis KTĮ, koncesijos yra būtinos teikiant mokamas reguliaraus keleivinių autobusų transporto paslaugas (t. y. už kurias sumoka transporto paslaugų naudotojai (keleiviai) ⁽⁹⁾).

⁽¹⁾ Norvegų kalba: *Norsk Rutebileierforbund*.

⁽²⁾ 1986 m. rugpjūčio 12 d. Reglamentas Nr. 2170 (įsigaliojo 1987 m. sausio 1 d.).

⁽³⁾ 2002 m. birželio 21 d. Įstatymas Nr. 45 (įsigaliojo 2003 m. sausio 1 d.).

⁽⁴⁾ 2003 m. kovo 26 d. Reglamentas Nr. 401 (įsigaliojo 2003 m. balandžio 1 d.).

⁽⁵⁾ 1976 m. birželio 4 d. Įstatymas Nr. 63 (įsigaliojo 1977 m. liepos 1 d.). Panaikintas ir pakeistas 2003 m. sausio 1 d. KTĮ.

⁽⁶⁾ 1986 m. rugpjūčio 12 d. Reglamentas Nr. 2170 (įsigaliojo 1987 m. sausio 1 d.) ir 1992 m. gruodžio 4 d. Reglamentas Nr. 1013 (įsigaliojo 1994 m. sausio 1 d.). Abu panaikinti ir pakeisti KTR 2003 m. balandžio 1 d.

⁽⁷⁾ KTĮ 22 straipsnio 3 dalis.

⁽⁸⁾ KTĮ 22 straipsnio 4 dalis.

⁽⁹⁾ KTĮ 4 ir 6 straipsniai.

- (23) Mokamų reguliaraus keleivinių autobusų transporto paslaugų teikėjams būtina ir bendroji, ir specialioji koncesija.

2.1.5.2. Bendroji koncesija keleiviniam transportui

- (24) Įmonės, teikiančios mokamas keleivinio transporto paslaugas, turi turėti bendrąją koncesiją⁽¹⁾. Kad gautų bendrąją koncesiją, pareiškėjas turi i) pateikti neteistumo pažymą, ii) turėti pakankamai finansinių lėšų ir pajėgumų ir iii) turėti būtiną profesinę kvalifikaciją⁽²⁾. Bendrųjų koncesijų galiojimas yra neterminuotas⁽³⁾.

2.1.5.3. Specialiosios koncesijos reguliariam keleiviniam transportui

- (25) Be bendrosios koncesijos, bet kuri įmonė, norinti teikti mokamas reguliaraus keleivinio transporto paslaugas, turi turėti specialiąją koncesiją⁽⁴⁾. Specialiosios koncesijos būna dviejų rūšių: i) teritorinės koncesijos ir ii) koncesijos tam tikriems maršrutams. Teritorinė koncesija yra liekamojo pobūdžio, nes koncesininkas, kuriam ji suteikta, gali teikti reguliaraus autobusų transporto paslaugas visoje teritorijoje, kurioje nėra suteikta koncesijų tam tikriems maršrutams. Koncesininkas, kuriam suteikta koncesija tam tikram maršrutui, yra vienintelis subjektas, turintis teisę teikti reguliaraus autobusų transporto paslaugas tuo maršrutu.
- (26) Specialioji koncesija koncesininkui suteikia ir teisę, ir pareigą teikti koncesijoje nustatytas transporto paslaugas⁽⁵⁾. Kreipiantis dėl specialiosios koncesijos, turi būti pateiktas pasiūlymas dėl transporto tvarkaraščio ir tarifų⁽⁶⁾. Tvarkaraščius ir tarifus kontroliuoja apskritis⁽⁷⁾. Jos gali nurodyti pakeisti tvarkaraščius ir tarifus⁽⁸⁾.
- (27) Specialiosios koncesijos gali būti suteiktos laikotarpiams iki 10 metų: i) konkurso tvarka per konkurso procedūrą nustatytam laikotarpiui⁽⁹⁾, kuris bet kuriuo atveju bus ne ilgesnis negu 10 metų,⁽¹⁰⁾ arba ii) tiesiogiai, t. y. nerengiant konkurso, 10 metų laikotarpiui⁽¹¹⁾.

2.1.5.4. Sutartys

- (28) Be koncesijų, apskritis gali sudaryti sutartis su koncesininkais dėl viešųjų paslaugų teikimo. Apskritis gali savo nuožiūra nustatyti šių sutarčių formą⁽¹²⁾.

2.1.5.5. Kompensacija

- (29) Apskritis turi atlyginti koncesininkams⁽¹³⁾. Apskritis gali pasirinkti, ar naudoti bruto, ar neto sutartis. Pagal bruto sutartis apskritis kompensuoja koncesininkams paslaugos teikimo sąnaudas, koncesininkai negauna pajamų iš bilietų pardavimo keleiviams. Pagal neto sutartis koncesininkai gauna pajamas iš bilietų, o apskritis jiems kompensuoja paslaugų sąnaudų dalį, kuriai padengti pajamų iš bilietų nepakanka, ir papildomai sumoka pagrįstą pelną.

⁽¹⁾ KTĮ 4 straipsnio 1 dalis.

⁽²⁾ KTĮ 4 straipsnio 2 dalis ir KTR I skyrius.

⁽³⁾ KTĮ 27 straipsnio 1 dalis.

⁽⁴⁾ KTĮ 6 straipsnio 1 dalis.

⁽⁵⁾ KTR 25 straipsnis.

⁽⁶⁾ KTR 28 ir 29 straipsniai. Šie reikalavimai, Institucijos nuomone, yra svarbiausi apibūdinant nacionalinę sistemą, tačiau KTR išdėstyti ir kiti išsamūs su specialiąja koncesija susiję reikalavimai.

⁽⁷⁾ Susisiekimo ministerija perdavė apskritims savo įgaliojimus nustatyti tarifus. Tačiau tam tikri sumažinti tarifai nustatomi nacionaliniu lygmeniu. Ministerija visoms apskritims pavedė užtikrinti, kad viešąją paslaugą teikiantys vietos reguliaraus autobusų transporto operatoriai vaikams, vyresniems ir neigaliems piliečiams kainą sumažintų 50 %

⁽⁸⁾ KTR 28 straipsnis ir 29 straipsnio 2 dalis. Remiantis KTR 28 straipsnio 3 dalimi, Susisiekimo ministerijai suteikta kompetencija nustatyti gaires dėl transporto tvarkaraščių turinio ir jų skelbimo. Papildomos gairės dėl maršrutų tvarkaraščių skelbimo pateiktos Susisiekimo ministerijos aplinkraštyje Nr. N-1/2006. Iki 2006 m. tam tikri maršrutų tvarkaraščių skelbimo aspektai buvo reglamentuojami KTR 28 straipsniu. Šie aspektai buvo panaikinti 2006 m. Aplinkraštyje Nr. N-1/2006 daroma nuoroda į iki pakeitimo galiojusią nuostatą (KTR 28 straipsnis) ir teigiama, kad kol nebus papildomai pranešta, maršrutų tvarkaraščių turiniui taikomi senojoje nuostatoje išdėstyti reikalavimai.

⁽⁹⁾ KTR 27 straipsnio 2 dalis.

⁽¹⁰⁾ Kaip nurodyta parengiamuosiuose dokumentuose, Pasiūlymo 113 L 10.1 skyrius (2009–2010 m.).

⁽¹¹⁾ KTĮ 8 straipsnis. Galimybė suteikti koncesiją konkurso tvarka buvo numatyta 1993 m. birželio 11 d. Įstatyme Nr. 85, pakeitusiame 1976 m. Transporto įstatymą (įsigaliojo 1994 m. sausio 1 d.).

⁽¹²⁾ KTĮ 22 straipsnio 5 dalis.

⁽¹³⁾ KTĮ 22 straipsnio 1 dalis.

- (30) Pagal KTĮ 22 straipsnį apskritys turi atlyginti operatoriams už nepelningais maršrutais, kuriuos apskritys nori sukurti arba išsaugoti savo teritorijoje, teikiamas transporto paslaugas ⁽¹⁾.
- (31) Apskritys gali savo nuožiūra nustatyti, kaip bus atlyginama koncesininkams; KTĮ ir KTR nėra konkrečių nuostatų dėl to, kaip suteikti kompensaciją.
- (32) Institucijos nuomone, pagal KTĮ 22 straipsnį leidžiama atlyginti viešosios paslaugos teikimo sąnaudas, įskaitant pagrįstą pelną (atėmus pajamas iš bilietų pagal neto sutartis).

2.2. Mokyklos transportas

- (33) Dar iki 1994 m. sausio 1 d., kai Norvegijoje įsigaliojo EEE susitarimas, Norvegijos apskritys buvo atsakingos už tam tikru atstumu nuo mokyklos (paprastai už keturių kilometrų) gyvenančių pradinių ir aukštųjų arba vidurinių mokyklų mokinių pervežimą. Šiuo metu ši atsakomybė įtvirtinta 1998 m. Švietimo įstatyme (toliau – Švietimo įstatymas) ⁽²⁾. Iki šio įstatymo galiojo 1969 m. Pradinių mokyklų įstatymas ⁽³⁾ ir 1974 m. Vidurinių mokyklų įstatymas ⁽⁴⁾. XX a. 9-ojo dešimtmečio viduryje, keičiant Pradinių mokyklų įstatymą ir Vidurinių mokyklų įstatymą ⁽⁵⁾ atsakomybė už mokyklos transporto paslaugas perduota apskritims. Kad būtų aiškiau, visame šio sprendimo tekste sąvoka „švietimo įstatymas“ taip pat bus žymimos atitinkamos teisinės nuostatos, galiojusios iki Švietimo įstatymo įsigaliojimo.
- (34) Pagal Švietimo įstatymą už pradinių mokyklų transporto paslaugas savivaldybės įpareigos mokėti apskričiai tam tikro tarifo mokesť. Tada apskritis už teikiamas paslaugas sumoka autobusų operatoriui. Aukštųjų arba vidurinių mokyklų transporto paslaugų atveju apskritis pagal sutartis, sudarytas su autobusų operatoriais, apmoka už mokinių mėnesinius bilietus.

3. TARIAMI PAGALBOS GAVĖJAI

- (35) Nuo EEE susitarimo įsigaliojimo Norvegijoje Rytų Agderis skyrė specialiąsias koncesijas šioms septynioms bendrovėms ir sudarė sutartis dėl vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugų teikimo:
1. „Birkeland Busser AS“, priklausančia „Setesdal Bilruter L/L“;
 2. „Frolandsruta Frode Oland“, priklausančia „Frode Stoltenberg Oland“;
 3. „Høyvågruta AS“ iki 2009 m. įvykusio jos susijungimo su „Nettbuss Sør AS“;
 4. „Nettbuss Sør AS“, kuri yra „Nettbus“ grupės dalis ir priklauso autobusų transporto bendrovei „Nettbus AS“, kuri priklauso „Norges Statsbaner AS“ ⁽⁶⁾;
 5. „Risør and Tvedestrand Bilruter AS“ (RTB) iki 2008 m. įvykusio jos susijungimo su „Nettbuss Sør AS“;
 6. „L/L Setesdal Bilruter“, kurios trys pagrindiniai akcininkai yra Sigmundas Aune, „Brøvig Holding AS“ ir Biuklės savivaldybė. Be to, akcijų turi keletas kitų Rytų Agderio ir keletas Vakarų Agderio savivaldybių; ir
 7. „Telemark Bilruter“, kurios pagrindiniai akcininkai yra Vinjės savivaldybė, Seljordo savivaldybė ir bankas „Seljord Sparebank“; be to, bendrovės akcijų turi keletas Telemarko apskrities savivaldybių.

⁽¹⁾ Norvegijos valdžios institucijos savo pastabose dėl sprendimo pradėti tyrimą byloje 71524 dėl galimos pagalbos bendrovėms „AS Oslo Sporveier“ ir „AS Sporveisbussene“ tai patvirtino ir paaiškino, kad remiantis teisės šaltiniais (norv. *Norsk Lovkommentar*) ankstesnės nuostatos – 1976 m. transporto įstatymo 24a straipsnis – aiškintos taip pat. Šiuo atžvilgiu *Norsk Lovkommentar* dėl 1976 m. Transporto įstatymo (paskelbtas <http://www.retsdata.no/>) (prisijungti galima tik įsigijus mokamą abonementą) kompensavimo klausimu nurodoma (43 dalis) (norvegų kalba): *I rutettransporten 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.* Institucijos vertimas: „Tačiau reguliaraus transporto atveju dažnai tikslinga prašyti, kad transporto operatorius teiktų visapusiškesnę paslaugą, kurią teikti, atsižvelgiant į nustatytas didžiausias galimas kainas, nebūtų pagrįsto finansinio intereso. Tokiomis aplinkybėmis įpareigojimą teikti viešąją paslaugą galima išlaikyti tik mokant kompensaciją, plg. su 24a straipsniu“.

⁽²⁾ 1998 m. liepos 17 d. Įstatymas Nr. 61 (įsigaliojo 1999 m. rugpjūčio 1 d.).

⁽³⁾ 1969 m. liepos 13 d. Įstatymas Nr. 24.

⁽⁴⁾ 1974 m. birželio 21 d. Įstatymas Nr. 55.

⁽⁵⁾ 1985 m. gegužės 31 d. Įstatymas Nr. 41.

⁽⁶⁾ Bendrovė „Norges Statsbaner AS“ (NSB) yra Norvegijos keleivinių traukinių operatorė. Ji priklauso Susisiekimo ir ryšių ministerijai. Be to, kad teikia traukinių ir autobusų transporto paslaugas, bendrovė taip pat teikia krovinių traukinių, tarpvalstybinių traukinių paslaugas ir užsiima nekilnojamojo turto veikla.

- (36) Šios bendrovės dar iki 1994 m. sausio 1 d., kai Norvegijoje įsigaliojo EEE susitarimas, teikė vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas Rytų Agderyje. Nuo 2009 m., po to, kai bendrovė „Nettbuss Sør AS“ susijungė su bendrovėmis „Høyvågruta AS“ ir RTB, liko penki transporto paslaugas pagal sutartis su Rytų Agderiu teikę operatoriai ⁽¹⁾. 2014 m. gruodžio 31 d. pasibaigus koncesijos sutarties su bendrove „Nettbuss Sør AS“ galiojimo laikotarpiui, liko tik keturi operatoriai, kurie šiuo metu teikia aptariamas paslaugas pagal galiojančius teisės aktus.
- (37) Teisė ir pareiga teikti vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas skirta pagal koncesijas, o vėliau autobusų transporto operatoriams dar buvo skiriamos atskiros sutartys. Paskutinį kartą dvi koncesijos skirtos maždaug dešimties metų laikotarpiams (1993–2003 ir 2004–2012 m.). Koncesijos ir sutartys abiem koncesijos laikotarpiams standartiškai skirtos tiems patiems autobusų transporto operatoriams.
- (38) Visi operatoriai verčiasi viešosios paslaugos sričiai nepriklausančia komercine veikla. Šią veiklą sudaro krovininio transporto, ekskursijų autobusų, taksi paslaugos ir greitųjų autobusų maršrutais teikiamos paslaugos.
- (39) Bendrovė „Nettbuss Sør AS“ nuo XX a. 7-ojo dešimtmečio, o nuo 2014 m. per savo patronuojamąją įmonę „Nettbuss Ekspress AS“ šiame regione teikia tiesioginio oro uosto autobuso paslaugas. Šis maršrutas laikomas komerciniu, už jį Rytų Agderis negali skirti kompensacijos už viešąją paslaugą. Bendrovė per savo patronuojamąją įmonę „Sørlandsekspressen“ dar valdo viešosios paslaugos sričiai nepriklausančius greitųjų autobusų maršrutus bei viešosios paslaugų sričiai taip pat nepriklausančius naktinių autobusų (norv. *nattbuss*) maršrutus.
- (40) Norvegijos valdžios institucijos nurodė, kad bendrovė „Telemark Bilruter AS“ nuo 2012 m. pradėjo vesti atskirą apskaitą.
- (41) Bendrovė „Frolandsruta Frode Oland“ atskiros apskaitos nevedė.
- (42) Bendrovės „Birkeland Busser AS“, „Nettbuss Sør AS“ ir „Setesdal Bilruter L/L“ apskaitą atskyrė 2009 m.
- (43) Norvegijos valdžios institucijos negalėjo pateikti informacijos, ar bendrovės RTB ir „Høyvågruta AS“ vedė atskirą apskaitą. Nuo susijungimo su bendrove „Nettbuss Sør AS“ atitinkamai 2008 ir 2009 m. jų apskaita įtraukta į bendrovės „Nettbuss Sør AS“ apskaitą.

4. SUTARČIŲ SKYRIMAS

4.1. Sutarčių skyrimas nuo 1988 iki 2003 m.

- (44) Nuo 1988 iki 2003 m. pabaigos Rytų Agderis sudarė susitarimus su kiekvienu specialiąją koncesiją turinčiu autobusų operatoriumi. Šie susitarimai sudaryti vieniems metams su galimybe savaimė juos atnaujinti vienu metu vieniems metams.
- (45) Šiuose susitarimuose nepateikta kompensacijos už viešąją paslaugą apskaičiavimo formulė. Kompensacija buvo nustatoma per derybas. Tačiau susitarimuose nustatytas įpareigojimas kiekvienai specialiąją koncesiją turinčiai autobusų bendrovei parengti paslaugų kiekio planą ir pasiūlymą dėl biudžeto bei nurodyti numatomas pajamas ir sąnaudas. Šis pasiūlymas, kiek įmanoma, turėtų būti pagrįstas sąskaitomis, statistiniais duomenimis, sąnaudų ir pajamų, kurias galima numatyti, bei eismo raidos prognozėmis. Be to, pasiūlytos paslaugų teikimo sąnaudos turėtų atitikti eilinio, gerai valdomo operatoriaus sąnaudas. Tai sudarė derybų pagrindą.

4.2. Sutarčių skyrimas nuo 2004 iki 2008 m. ALFA metodo įdiegimas

- (46) Vadovaudamasis 2002 m. gruodžio mėn. apskrities tarybos sprendimu, Rytų Agderis sudarė dvi naujas atskiras sutartis. Pasak Norvegijos valdžios institucijų, šiose sutartyse jokių esminių pokyčių, palyginti su ankstesne sistema, nenustatyta. Visos sutartys ir toliau buvo skiriamos tiesiogiai esamiems operatoriams.

⁽¹⁾ Apie susijungimą Norvegijos įmonių registruui pranešta 2009 m. birželio 10 ir 11 d.; bendrovės „Høyvågruta AS“ ir RTB išbrauktos iš registro 2009 m. rugsėjo 3 ir 5 d. Visame tekste, kai bus nurodomos atitinkamos bendrovės, kur reikia, Institucija vartos sąvoką „penki autobusų operatoriai“.

- (47) Nuo 2004 m. kompensacijos dydis ir toliau buvo nustatomas per Rytų Agderio ir autobusų bendrovių derybas, bet įvedus naują kompensacijos skaičiavimo sistemą, vadinamąją ALFA metodą ⁽¹⁾, pakito derybų pagrindas.
- (48) Pasak Norvegijos valdžios institucijų, sukurtas ALFA metodas yra objektyvus ir skaidrus su autobusų transportu susijusių sąnaudų apskaičiavimo modelis. Pagrindinis principas tas, kad transporto bendrovės joms priklausančią kompensaciją turi skaičiuoti ne pagal savo pačių faktines sąnaudas, bet pagal reprezentatyvias prielaidas dėl jų pobūdžio įmonių. Šiuo metodu modeliuojamos gerai valdomos autobusų bendrovės sąnaudos. Normalizuotų autobusų eksploataavimo sąnaudų apskaičiavimą pagal ALFA metodą sudaro šie pagrindiniai etapai:
- apskaičiuojamas paslaugų kiekis: vienai transporto priemonei paslaugų teikimo laikotarpiu tenkantis kilometrų skaičius; kiekvienas reguliarus maršrutas užregistruojamas pagal nuvažiuotą atstumą, sugaištą laiką, laikotarpio dienų skaičių ir naudoto autobuso tipą. Dar apskaičiuojamas vienai transporto priemonei tenkančių kilometrų skaičius ir kelyje praleistų valandų skaičius bei laikotarpio vidutinis greitis;
 - apskaičiuojamos sąnaudos: vieneto sąnaudos padauginamos iš transporto priemonei tenkančių kilometrų skaičiaus; pagal ALFA metodą atsižvelgiama į tokias sąnaudas kaip: kuras, padangos, atsarginės dalys, aptarnavimas, techninė priežiūra, automobilio plovimas, transporto priemonės sąnaudos, darbuotojų (vairuotojų) sąnaudas, biudžeto sąnaudos (eismo sąnaudos, pavyzdžiui, keltai, kelių mokesčiai ir kt.), administracinės sąnaudos ir kitos bendros sąnaudos. Kiekvienos rūšies sąnaudos iš dalies apskaičiuojamos gamybos veiksnių kainas padauginus iš vienam kilometrui sunaudoto jų kiekio, taip gaunamas normalizuotas skaičius vienam kilometrui;
 - pajamos iš eismo paslaugų teikimo laikotarpiu ir
 - apskaičiuojamas subsidijų poreikis. Subsidijos apskaičiuojamos normalizuoto skaičiavimo principu, pridėjus biudžeto sąnaudas ir atėmus eismo pajamas.
- (49) Apskaičiuojamas kiekvienos bendrovės suteiktų transporto paslaugų kiekis (t. y. įvairioms transporto priemonių grupėms ir reguliarių paslaugų grupėms priskirtų transporto priemonių nuvažiuotas kilometrų skaičius); tada apskaičiuojamas įvairių sąnaudų straipsnių vidurkis pagal ALFA metodą ir, galiausiai, atliekamos tam tikros korekcijos pagal atskiroms bendrovėms dėl geografinių, topografinių, eismo sąlygų, teisės aktų ir nuo tarifų priklausančių sąlygų būdingas sąnaudas.
- (50) Naujosios atskiros sutartys iš pradžių galiojo nuo 2004 m. sausio 1 d. iki 2006 m. gruodžio 31 d., tada pratęstos dvejimėms metams, iki 2008 m. gruodžio 31 d.

4.3. Sutarčių skyrimas nuo 2009 m. Indeksavimas

- (51) 2007 m. birželio 12 d. Rytų Agderio taryba nusprendė kitam laikotarpiui, 2009–2012 m., naujas sutartis skirti tiesiogiai esamoms autobusų bendrovėms. Po derybų su autobusų transporto bendrovėmis apskrities taryba 2008 m. gruodžio 9 d. patvirtino naująsias sutartis.
- (52) Ankstesnės sutartys liko iš esmės nepakitusios. Tačiau ALFA metodas papildytas nauja indeksavimo sistema, susieta su tam tikrais gamybos veiksniais, pagal šią formulę:
- $$0,55 \times L + 0,30 \times K + 0,15 \times D$$
- L = atlyginimų sąnaudų pokytis (Norvegijos statistikos biuras, atlyginimų transporto sektoriuje statistika);
- K = vartotojų kainų indekso pokytis (Norvegijos statistikos biuras);
- D = kuro sąnaudų pokytis („Platts Oilgram“ indeksas).
- (53) Dėl kompensacijų, mokėtų pagal naująsias sutartis nuo 2009 m., daugiau nebebuvo deramasi.
- (54) Naujosios sutartys iš pradžių galiojo nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2012 m. gruodžio 31 d., tada pratęstos iki 2016 m. pabaigos, išskyrus sutartį su bendrove „Nettbuss Sør AS“, kuri buvo pratęsta tik dvejimėms metams, iki 2014 m. gruodžio 31 d.

⁽¹⁾ Norvegijoje veikė dvi lygiagrečios kompensacijos už autobusų transporto paslaugas apskaičiavimo sistemos, kurioms būdinga daug bendrų požymių. Viena sistema vadinama ALFA, ją taiko Rytų Agderis; kita sistema vadinama BUSSKOST. Abi sistemos sudaro tie patys pagrindiniai elementai, tik sistemą BUSSKOST sukūrė ir valdo (už atlygį) konsultacinė bendrovė „Asplan-VIAK“.

- (55) Rytų Agderio apskritis jau pradėjo rengti konkursus dėl naujų sutarčių, kurios bus sudaromos nuo 2015 m. sausio mėn.

5. ATP PROJEKTAS IR SPECIALAUS ORO UOSTO AUTOBUSO PASLAUGA

- (56) Skundo pateikėja tvirtina, kad Rytų Agderis autobusų transporto operatoriams kasmet skiria 1 mln. Norvegijos kronų (NOK) *mokslinių tyrimų ir aplinkos apsaugos priemonėms įgyvendinti*.
- (57) Remiantis Norvegijos valdžios institucijų pateikta informacija, Kristiansando, Songdaleno, Sioinės, Veneslos, Lilesando, Birkeneso ir Ivelando savivaldybės bei Vakarų ir Rytų Agderio apskritys sukūrė bendradarbiavimo projektą, vadinamą ATP projektu.
- (58) Pagal ATP projektą nuo 2004 m. tik bendrovei „Nettbuss Sør AS“ tiesiogiai iš projekto kasmet buvo skiriama 800 000 NOK, kad būtų vykdomi dažnesni – daugiausia nuo vieno autobuso per valandą iki dviejų autobusų per valandą – reisai maršrutu Lilesandas–Kristiansandas. Ši išmoka 2005, 2006 ir 2007 m. skirta per Vakarų Agderio apskritį, o 2008 ir 2009 m. – per viešąją ribotos turtinės atsakomybės bendrovę „Agder Kollektivtrafikk AS“ (toliau – AKT). Nuo 2010 m. ši suma padidinta iki 2 mln. NOK ir buvo skiriama bendrovei „Nettbuss Sør AS“ tiesiogiai iš Rytų Agderio biudžeto pagal sutartį dėl vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugų, siekiant pagerinti susisiekimą autobusais su Rytų Agderiu, taip pat pagerinti autobusų paslaugas maršrutu Kristiansandas–Arendalis (5 maršrutas). Didesnį paslaugų kiekį teikti užsakė Rytų Agderis, už tai Vakarų Agderio apskritis per bendrovę AKT mokėjo Rytų Agderio apskričiai, o ši mokėjo bendrovei „Nettbuss Sør AS“. Nuo 2011 m. ši suma sumažinta iki 1,5 mln. NOK.
- (59) Be to, ne tik padažnėjo bendrovės „Nettbuss Sør AS“ vykdomi pirmiau nurodyti reisai, bet 2004 m. pradėta teikti atitinkama specialaus oro uosto autobuso paslauga, kuria užtikrintas susisiekimas tarp 5 maršruto, kuriuo vietos reguliariai kursuojantys autobusai veža iki Kristiansando, ir Kjeviko oro uosto; ir vietos reguliariai kursuojančiuose autobusuose, ir specialiam oro uosto autobuse galiojo bendras autobusų bilietas. Šio specialaus oro uosto autobuso paslaugą nebuvo pavesta teikti kaip viešąją paslaugą. Kad vietos reguliaraus autobusų transporto bendrovei atlygintų už transporto paslaugas, teikiamas 5 maršrutu, bendrovė „Nettbuss Sør AS“ kasmet pirkdavo 60 000 vietų po 65 NOK už vieną bilietą, iš viso už 3,9 mln. NOK. Bilieto mokestis apskaičiuotas pagal bendrovės „Nettbuss Sør AS“ bilieto kainas komerciniame tiesioginiame oro uosto maršrute. Ši suma panaudota dažnesniems reisams 5 maršrutu finansuoti.
- (60) 2009 m. dėl mažo keleivių, kurie naudojami 5 maršrutu, skaičiaus, bendrovė „Nettbuss Sør AS“ ir Rytų Agderis susitarė, kad suma už kasmet perkamas vietas turėtų būti fiksuota ir sudaryti 2,1 mln. NOK. Šis pajamų sumažėjimas padengtas atitinkamai iki 2 mln. NOK padidinus ATP projekto biudžetą, kaip paminėta anksčiau.
- (61) Kadangi oro uosto keleivių ir toliau mažėjo, ir pripažinta, kad su metine suma, kurią bendrovė „Nettbuss Sør AS“ moka už vietas, komerciškai neįmanoma išsaugoti specialaus oro uosto autobuso paslaugos, 2013 m. su Rytų Agderiu susitarta sumažinti bendrovės „Nettbuss Sør AS“ įsipareigojimus dviejuose viešosios paslaugos maršrutuose, būtent 39 ir 40, siekiant finansuoti atitinkamą pajamų iš ATP projekto sumažėjimą. Norvegijos valdžios institucijos apskaičiavo, kad, vertinant ekonominiais rodikliais, dėl šio sumažinimo bendrovė „Nettbuss Sør AS“ tiesiogiai sutaupo 1 020 000 NOK.
- (62) Remiantis Norvegijos valdžios institucijų pateikta informacija, specialaus oro uosto autobuso bendrovė nustojo pirkti 5 maršruto vietas nuo 2014 m. sausio 20 d. Nuo to laiko specialaus oro uosto autobuso ir 5 maršruto transporto paslaugos nebesiūlomos kaip vienas produktas, specialaus autobuso keleiviai, kurie vyksta 5 maršrutu, bilietus turi pirkti atskirai. Be to, specialaus oro uosto autobuso paslaugas nuo 2014 m. teikia ne bendrovė „Nettbuss Sør AS“, bet bendrovė „Nettbuss Ekspress AS“.

6. PAGRINDAS PRADĖTI OFICIALŲ TYRIMŲ

- (63) Institucija išreiškė abejonių, kad nuo 2004 m. skiriama kompensacija už įpareigojimą Rytų Agderyje teikti vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas pagal EEE susitarimo 61 straipsnį galbūt yra valstybės pagalba, ypač vertinant pagal Sprendime *Altmark*⁽¹⁾ nustatytas (pirmiausia antrą–ketvirtą) sąlygas.

⁽¹⁾ Sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg prieš Nahverkehrsgesellschaft*, C-280/00, ECLI:ES:C:2003:415.

- (64) Institucija abejojo, ar įvykdytas antrasis kriterijus, turint omenyje tai, kad pritaikius ALFA metodą, tiksliai kompensacijos sumai, kurią reikia skirti, nustatyti buvo vedamos derybos. Institucija taip pat abejojo, ar įvykdytas trečiasis kriterijus, turint omenyje tai, kad atitinkamos bendrovės nuo 2004 m. nenuosekliai vedė atskirą apskaitą, ir tai, kad nė viena bendrovė nesilaikė tinkamos bendrųjų sąnaudų paskirstymo tvarkos, kuria įrodytų, jog iš galutinės kompensacijos buvo dengiamos tik viešosios paslaugos sąnaudos. Galiausiai Institucija negalėjo padaryti išvados dėl Sprendime *Altmark* nustatyto ketvirtojo kriterijaus taikymo ir palyginimo, taip pat išreiškė abejonių, ar ALFA metodu ir derybomis, vestomis galutinei kompensacijai nustatyti, užtikrinta, kad iš kompensacijos lėšų būtų dengiamos tik pakankamai priemonių turinčio ir gerai valdomo operatoriaus sąnaudos.
- (65) Kalbant apie ATP projektą, kadangi nepakanka informacijos, Institucija abejojo, ar bendrovei „Nettbuss Sør AS“ skirtos sumos yra susijusios su Rytų Agderio mokamos kompensacijos skyrimu, ar sudaro atskirą schemą arba atskiros schemos dalį.
- (66) Be to, Institucija negalėjo padaryti išvados, ar dėl esamos pagalbos schemos (kuri įgyvendinama Rytų Agderyje pagal KTĮ, KTR, Švietimo įstatymą ir administracinę praktiką) pakeitimų, nuo 2004 m. sausio 1 d. įvedus ALFA metodą, o nuo 2009 m. – jo indeksavimo sistemą, toji schema nebuvo pakeista iš esmės ir netapo nauja pagalba. Nors šio naujo metodo įvedimas, regis, nepakeitė kompensacijos teisinio pagrindo, kompensacijos skyrimo tikslo arba jos gavėjų, Institucija išreiškė abejonių, ar schemos esmė išliko nepakitusi, turint omenyje tai, kad pagrindiniai kompensacijos apskaičiavimo kriterijai galėjo iš esmės pakisti.
- (67) Institucija padarė išvadą, kad esamos pagalbos schema Rytų Agderyje buvo įgyvendinama bent iki 2003 m. pabaigos, tačiau, atsižvelgdama į tai, kad apskaita buvo nepakankamai atskirta, ir tai, kad bendrosios sąnaudos nebuvo tinkamai paskirstomos tarp viešosios paslaugos ir atitinkamų gavėjų komercinės veiklos, abejojo, ar kompensacija buvo skirta pagal tą schemą. Remdamasi naujausia ELPA Teismo praktika, Institucija laikėsi nuomonės, kad išmokų, sumokėtų ne pagal nuostatas, pagal kurias įgyvendinama schema, negalima pateisinti tuo, kad pagal pobūdį jos priklauso esamai schemei ⁽¹⁾. Sprendime pradėti tyrimą Institucija taip pat pabrėžė, kad pagal pirmiau cituotą sprendimą, visa pagalba, suteikta ne pagal esamos pagalbos schemą, turėtų būti laikoma nauja pagalba.
- (68) Dėl atitinkamų priemonių suderinamumo Institucija pažymėjo, kad jokia per galimai didelė kompensacija, skirta ne pagal esamos pagalbos schemą, nebūtų suderinama su EEE susitarimu. Dėl galimai naujos pagalbos, suteiktos po 2004 m. įvedus ALFA metodą, taip pat pažymėtina, kad Institucija negalėjo padaryti išvados, ar skirta kompensacija atitinka EEE susitarimą, turint omenyje abejones, išreikštas dėl parametų, pagal kuriuos reikia apskaičiuoti kompensacijos išmoką, ir sąnaudų paskirstymo tvarkos, kuria būtų išvengta kompensacijos permokos.
- (69) Galiausiai dėl ATP projekto pažymėtina, kad Institucija negalėjo įvertinti tos priemonės suderinamumo su EEE susitarimu, nes neturėjo pakankamai informacijos.

7. NORVEGIJOS VALDŽIOS INSTITUCIJŲ PASTABOS

- (70) Norvegijos valdžios institucijos pateikė pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimą, taip pat teikė pastabas ir vėliau, ir iš pradžių laikėsi vienos nuomonės dėl valstybės pagalbos vertinimo visų šiame sprendime nurodytų transporto operatorių atžvilgiu.
- (71) Tačiau vėliau Norvegijos valdžios institucijos surinko ir 2014 m. liepos 8 d., spalio 15 d. ir gruodžio 19 d. raštais Institucijai pateikė papildomos informacijos apie bendrovės „Nettbuss Sør AS“ paslaugų kiekį. Remiantis šia nauja informacija, paaiškėjo, kad Norvegijos valdžios institucijų nuomonė dėl bendrovei „Nettbuss Sør AS“ skirtos kompensacijos ir jos suderinamumo vertinimo iš esmės pasikeitė (žr. 7.1.6 skirsnį).

⁽¹⁾ 2011 m. rugpjūčio 22 d. Sprendimo *Konkurrenten.no AS prieš ELPA priežiūros instituciją*, E-14/10, ELPA Teismo pranešimas p. 266, 74 ir 76 punktai.

7.1. Kompensacija už autobusų transporto paslaugas Rytų Agderyje

7.1.1. Nauja arba esama pagalba

- (72) Norvegijos valdžios institucijos tvirtina, kad dėl ALFA metodo įvedimo Rytų Agderyje galiojanti kompensacijų sistema iš esmės nepakito. Kompensacijų autobusų bendrovėms tikslas, pagrindas ir principai išliko tie patys ir iki, ir po 2004 m.
- (73) Pasak Norvegijos valdžios institucijų, svarbu tai (ir to turėtų pakakti), kad teisės aktai (t. y. KTĮ, KTR ir Švietimo įstatymas) visą nagrinėjamą laikotarpį išliko nepakitę. Norvegijos valdžios institucijos taip pat teigia, kad Rytų Agderio administracinė praktika metams bėgant ir per aptariamą laikotarpį nekito, kompensaciją sudarė tie patys elementai (t. y. kompensuojama už autobusų eksploatavimą, apmokama už mokyklos autobusų transporto paslaugas, kompensuojamos subrangovo sąnaudos).
- (74) Kompensacijos suma visada buvo apskaičiuojama iš apskaičiuotųjų įpareigojimo teikti viešąją paslaugą vykdymo sąnaudų atėmus apskaičiuotąsias pajamas. Ji buvo nustatoma pagal tam tikrus veiksnius, kurie nekito visą atitinkamą laikotarpį (t. y. autobusų eksploatavimo, subrangovų sąnaudas, pradinį mokyklų pajamas, aukštųjų mokyklų pajamas, kitas pajamas, bilietų įkainius ir sumažintus įkainius, paslaugų tam tikru maršrutu kiekį). Galutinė suma buvo nustatoma per derybas, prieš pradėdant vykdyti įpareigojimus teikti viešąją transporto paslaugą.
- (75) Į pirmiau minėtus veiksnius nustatant kompensaciją buvo atsižvelgiama, nepaisant to, kokio pobūdžio susitarimas naudotas kompensacijai įtvirtinti. Todėl, pasak Norvegijos valdžios institucijų, ALFA metodas įvestas tik kaip vieno iš veiksnių (būtent autobusų eksploatavimo sąnaudų) tikslesnio nustatymo priemonė. Todėl juo pati kompensavimo sistema nepakeista ir atskira nauja pagalbos priemonė taip pat neįdiegta.
- (76) Dėl to Norvegijos valdžios institucijos nurodo, kad Rytų Agderyje įgyvendinta pagalbos schema pagal pobūdį išlieka esama schema, todėl Institucija turėtų baigti oficialią tyrimo procedūrą, nes visą galimai teikiamą pagalbą reikėtų vertinti pagal esamai pagalbai skirtą procedūrą, nustatytą 3 PTS protokolo II dalies 17–19 straipsniuose.

7.1.2. ALFA metodas ir Sprendime *Altmark* nustatytos sąlygos

- (77) Norvegijos valdžios institucijos pakartoja savo nuomonę, kad ta apimtimi, kuria ALFA metodas laikomas nauja priemone, dabartinė Rytų Agderyje nuo 2004 m. įgyvendinama kompensacijų schema pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalį valstybės pagalbos neapima, išskyrus bendrovei „Nettbuss Sør AS“ skirtą pagalbą, nes schema atitinka Sprendime *Altmark* nustatytas sąlygas.
- (78) Norvegijos valdžios institucijos teigia, kad ALFA metodo įvedimas nuo 2004 m. atitinka pirmąją Sprendime *Altmark* nustatytą sąlygą⁽¹⁾. Autobusų operatoriai teikia vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas pagal koncesijas, sutartis, atitinkamus įstatymus ir reglamentus.
- (79) Dėl antrosios Sprendime *Altmark* nustatytos sąlygos Norvegijos valdžios institucijos teigia, kad sąnaudos, pajamos ir Rytų Agderio mokama kompensacija nustatomos iš anksto, objektyviai ir skaidriai, nurodant visus įvairius formulės elementus, kurie svarbūs šiam skaičiavimui. Apskaičiuojamas kiekvienos bendrovės suteiktų transporto paslaugų kiekis (t. y. įvairioms transporto priemonių grupėms ir reguliarių paslaugų grupėms priskirtų transporto priemonių nuvažiuotas kilometrų skaičius); tada apskaičiuojamas įvairių sąnaudų straipsnių vidurkis pagal ALFA metodą ir, galiausiai, atliekamos tam tikros korekcijos pagal atskiroms bendrovėms dėl geografinių, topografinių, eismo sąlygų, teisės aktų ir nuo tarifų priklausančių sąlygų būdingas sąnaudas.

⁽¹⁾ Norvegijos valdžios institucijos Sprendime *Altmark* nustatytų sąlygų netaiko laikotarpiui iki 2004 m., nes Institucija savo sprendime pradėti tyrimą padarė išvadą, kad visa iki 2004 m. suteikta pagalba būtų esama pagalba.

- (80) Dėl trečiosios Sprendime *Altmark* nustatytos sąlygos Norvegijos valdžios institucijos tvirtina, kad pagal ALFA metodą ir jo indeksavimo sistemą apskaičiuota kompensacija neviršija to, kas būtina įpareigojimų teikti viešąją paslaugą vykdymo sąnaudoms padengti, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir pagrįstą pelną. Jos pažymi, kad šiuo atveju kompensacija apskaičiuojama taip, kad padengtų skirtumą tarp apskaičiuotųjų pajamų ir apskaičiuotųjų bendrovės sąnaudų, o šios taikomos objektyviai ir skaidriai. Daugumos bendrovių veiklos pelnas taip pat yra palyginti mažas ir ribotas. Pasak Norvegijos valdžios institucijų, remiantis turima informacija, įprastas pelnas viešojo autobusų transporto sektoriuje yra apie 3–5 %.
- (81) Norvegijos valdžios institucijos pateikė duomenis pagal kiekvieną bendrovę, kad parodytų, jog nuo 2004 iki 2011 m. skirta kompensacija neviršijo apskaičiuotųjų sąnaudų ir pagrįsto pelno sumos. Kadangi sąnaudos, taigi, ir kompensacija apskaičiuojamos objektyviais metodais, Norvegijos valdžios institucijos tvirtina, jog nėra priežasties manyti, kad autobusų bendrovėms pagal sutartis skirta kompensacijos permoka.
- (82) Be to, pasak Norvegijos valdžios institucijų, tai, kad ne visos bendrovės atitinkamai laikotarpiams vedė atskirą apskaitą, nereiškia, kad skirta kompensacijos permoka. Jos nurodo, kad jeigu kompensacijos viešosios paslaugos teikėjams metodu užtikrinama, kad nebūtų skirta kompensacijos permoka, pagal susiklosčiusią teismų praktiką, susijusią su Sprendime *Altmark* nustatytais sąlygomis, papildomas įpareigojimas bendrovėms gavėjoms vesti atskirą apskaitą nenumatytas.
- (83) Taip pat pažymima, kad derybos, per kurias kiekvienais metais nuo 2004 iki 2008 m. buvo nustatoma galutinė kompensacijos suma, turėjo labai nedaug poveikio Rytų Agderio autobusų bendrovėms mokėtos kompensacijos sumai. Po derybų kompensacijos keletą kartų nežymiai padidintos. Tačiau Norvegijos valdžios institucijos tvirtina, kad žvelgiant plačiau, matyti, jog kompensacijos dydis po derybų išlikdavo toks pat arba kompensacija sumažėdavo, ir kad derybas Rytų Agderis, regis, naudojo kaip tam tikrą saugiklį.
- (84) Dėl ketvirtosios Sprendime *Altmark* nustatytos sąlygos Norvegijos valdžios institucijos pažymi, kad ir ALFA metodas, ir vėlesnė indeksavimo sistema, taikoma nuo 2009 m., yra grindžiami palyginimo principu. Kompensacija apskaičiuojama pagal gerai valdomos įmonės sąnaudas ir pajamas, ne tik pagal atitinkamo sektoriaus vidurkį.
- (85) Tačiau taikant ALFA metodą, atsiranda pagrindas daryti prielaidą, kad sąnaudos turi atitikti žemesnę ribą. Pavyzdžiui, normalizuotas per tam tikrą skaičių operacijų suvartotas kuras turi atitikti tam tikrą lygį, pagal kurį 33 % apskaičiuotų verčių bus mažesnės už normą, o 67 % – didesnės už normą. Tai reiškia, kad sistema grindžiama ne sąnaudų vidurkiu, bet 33 % geriausiai valdomų bendrovių sąnaudomis.

7.1.3. Kompensacija ne pagal schemą

- (86) Norvegijos valdžios institucijos taip pat pateikė pastabų dėl to, kas padaryta, siekiant užtikrinti, kad, išskyrus pagalbą, skirtą bendrovei „Nettbuss Sør AS“, Rytų Agderyje nebūtų skiriama jokių kompensacijų už vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos transporto paslaugas, viršijančių tai, kas leidžiama pagal schemą.
- (87) Jos teigia, kad įvedus ALFA metodą, jokių reikšmingų kompensacijų sistemos pakeitimų nepadaryta. Todėl kompensacijų sistemą (ir iki, ir po 2004 m.) sudarė tie patys elementai, o kompensacija buvo grindžiama faktiniais įmonių sąnaudų rodikliais. Norvegijos valdžios institucijų nuomone, tokia praktika buvo užtikrinta, kad nebūtų skirta kompensacijos permoka ir kad kompensacija už viešąją paslaugą būtų skaičiuojama tik už sąnaudas, susijusias su įpareigojimais teikti tą viešąją paslaugą.
- (88) Tačiau, pasak Norvegijos valdžios institucijų, išskyrus bendrovę „Nettbuss Sør AS“, visi kiti transporto operatoriai pagal ALFA metodą lentelėse, pildomose kompensacijai gauti, nurodė tik suteiktų viešųjų paslaugų kiekį ir pajamas. Taigi, nėra priežasties manyti, kad šiems operatoriams kompensuota už ką nors kita nei už viešąją transporto paslaugą.

7.1.4. Suderinamumas

- (89) Norvegijos valdžios institucijos taip pat pažymi, kad, išskyrus pagalbą, skirtą bendrovei „Nettbuss Sør AS“, jeigu reikia laikyti, jog dėl 2004 arba nuo 2009 m. padarytų pakeitimų kompensacijų už viešąjį autobusų transporto paslaugą schema klasifikuojama kitaip ir priskiriama prie naujos pagalbos, ši schema bet kuriuo atveju atitinka Tarybos reglamento (EEB) Nr. 1191/69 ⁽¹⁾ reikalavimus. Teigiama, kad Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 ⁽²⁾ (toliau bendrai vadinama – transporto reglamentai) netaikytinas, nes tuo metu, kai padaryti šie pakeitimai, šis reglamentas dar nebuvo įsigaliojęs. Norvegijos valdžios institucijos pažymi Sprendimą *Andersen prieš Komisiją*, kuriame Bendrasis Teismas konstatavo, kad reglamento negalima aiškinti taip, lyg jis galiojotų atgaline data ⁽³⁾.
- (90) Norvegijos valdžios institucijos ypač tvirtina, kad Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 nuostatos nepažeidžiamos. Tačiau liudija tai, kad kompensacijos parametrai nuo 2004 m. iki šios dienos buvo nustatomi visam laikotarpiui iš anksto, ir po 2009 m. jokios derybos kompensacijos dydžiui koreguoti negalėjo vykti. Todėl jokiai bendrovei, išskyrus bendrovę „Nettbuss Sør AS“, nuo 2004 m. iki šios dienos nebuvo skirta kompensacijos permoka.

7.1.5. ATP projektas

- (91) Dėl ATP projekto Norvegijos valdžios institucijos nurodė, kad bendrovei „Nettbuss Sør AS“ kasmet mokėta suma buvo kompensacija už paslaugų maršrutais Kristiansandas–Lilesandas ir Kristiansandas–Arendalis kiekio padidinimą. Skaiciuojant už 253 dienas per metus, paslaugų kiekis padidėjo apie 100 000 kilometrų per metus. Jeigu vienos valandos įkainis yra 200 NOK, papildomos sąnaudos siekia apie 350 000 NOK. Taigi, sąnaudų suma sudarytų apie 950 000 NOK. Jeigu apskaičiuotosios pajamos yra 150 000 NOK, grynosios sąnaudos būtų apie 800 000 NOK.
- (92) Kadangi iš ATP skirtos lėšos panaudotos paslaugų kiekiui pagal esamas sutartis su Rytų Agderiu padidinti, Norvegijos valdžios institucijos nurodo, kad šis paslaugų kiekis niekuo nesiskiria nuo bet kurio kito paslaugų kiekio padidinimo pagal sutartį (nes maršrutai jau buvo eksploatuojami). Dėl to padidintas paslaugų kiekis yra esamos pagalbos schemos dalis.

7.1.6. Papildoma informacija apie bendrovės „Nettbuss Sør AS“ paslaugų kiekį

- (93) Norvegijos valdžios institucijos taip pat pateikė papildomos informacijos apie bendrovės „Nettbuss Sør AS“ paslaugų kiekį.
- (94) Pasak Norvegijos valdžios institucijų, paaiškėjo, kad bendrovės „Nettbuss Sør AS“ nurodytas paslaugų kiekis skiriasi nuo paslaugų kiekio, kurį reikėjo nurodyti kompensacijai už viešąją paslaugą gauti, ir kad paslaugų kiekio lentelėse yra reikšmingų klaidų (jos išanalizuotos 237–246 konstatuojamosiose dalyse), dėl to gali būti, kad bendrovei „Nettbuss Sør AS“ nuo 2004 m. buvo skiriama kompensacijos permoka.
- (95) Tiksliau, Norvegijos valdžios institucijos lentelėse nustatė daug bendrovės „Nettbuss Sør AS“ paslaugų kiekio klaidų, susijusių su naktinių autobusų (norv. *nattbus*), mokyklos autobusų (norv. *midtskyss*) paslaugomis ⁽⁴⁾, mokinių vežimu į plaukimo pamokas (norv. *badekjøring*) ir atgal, mokslo metais ir „mokslo metų dubliavimu“, greitojo autobuso paslaugomis, maršrutų panaikinimu arba sutrumpinimu ir kai kuriais specialiais maršrutais, kurie į sutartį dėl viešosios paslaugos neįtraukti.

⁽¹⁾ 1969 m. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių įsipareigojimais, neatskiriama nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos (OL L 156, 1969 6 28, p. 1), įtrauktas į EEE susitarimą pagal XIII priedą.

⁽²⁾ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir 1107/70 (OL L 315, 2007 12 3, p. 1), įtrauktas į EEE susitarimą pagal XIII priedą. Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 Norvegijoje įsigaliojo 2011 m. sausio 1 d. (žr. 2010 m. gruodžio 17 d. Reglamentą Nr. 1673).

⁽³⁾ Byla T-92/11, ES:T:2013:143, 44–48 punktai (apskustas sprendimas, žr. nagrinėjamą bylą *Komisija prieš Andersen*, C-303/13 P).

⁽⁴⁾ Sąvoka *midtskyss* anksčiau vartota apibūdinti mokyklos autobusų, kuriais mokiniai iš mokyklos pasibaigus pamokoms parvežami namo, išskyrus paskutinį tos dienos mokyklos autobusą, ir pervežami sužeisti bei neįgalūs vaikai, kuriems reikalinga iš anksto parengta transporto priemonė, paslaugas.

- (96) Norvegijos valdžios institucijos pateikė šią lentelę, kurioje parodyta, kad nuokrypis kilometrais, neįtrauktais į sutartį dėl viešosios paslaugos, pagal schemą 2004–2009 m. sudaro šiek tiek daugiau kaip 1,7 mln. kilometrų:

1 lentelė

Nuokrypių santrauka

| Paslaugų rūšis | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| „Kitron“ | 0 | 0 | 0 | 19 176 | 0 | 0 |
| Greitasis autobusas | 0 | 0 | 0 | 406 | 19 737 | 19 737 |
| Naktiniai autobusai | 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 arba badekjøring ⁽¹⁾ | 3 213 | 4 233 | 0 | 731 | 492 | 492 |
| „Karjolen“ | 15 946 | 15 946 | 11 669 | 16 128 | 12 647 | 12 647 |
| 255 mokslo metų dienos, ne 192 | 0 | 0 | 124 314 | 73 549 | 56 574 | 51 693 |
| Paslaugos nebeteikiamos nuo 2008 m. rugpjūčio 18 d. | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 125 | 137 210 |
| Nuokrypių suma arba kilometrų, neįtrauktų į sutartį skaičius | 180 389 | 182 076 | 358 151 | 242 480 | 330 538 | 411 742 |

(¹) Pasak Norvegijos valdžios institucijų, čia nurodomi atvejai, kuriais sunku įvertinti, ar nurodomas transportas yra *midtskyss* ar *badekjøring*.

- (97) Norvegijos valdžios institucijos taip pat pažymėjo, kad tokios klaidos ir nuokrypiai bendrovės „Nettbuss Sør AS“ paslaugų kiekio lentelėse turėjo ekonominio poveikio iki 2014 m. gruodžio 31 d., kai baigė galioti sutartis su bendrove.

8. SUINTERESUOTŪJŲ ŠALIŲ PASTABOS

8.1. Skundo pateikėja. Bendrovė „Konkurrenten.no“

- (98) Skundo pateikėja, bendrovė „Konkurrenten.no“ laikosi savo argumento, kad kompensacija bendrovei „Nettbuss Sør AS“ už paslaugas labai permokėta ir kad Rytų Agderio apskritis koncesijas skyrė ne konkurso tvarka (¹). Skundo pateikėja teigia, kad visa apskrities suteikta pagalba (ją sudaro neteisėtos koncesijos arba ji susijusi su tokiomis koncesijomis) pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalį yra valstybės pagalba, kuri, pasak skundo pateikėjos, yra nesuderinama su EEE susitarimo 49 straipsniu, taikomu kartu su reglamentais (EEB) Nr. 1191/69 ir (EB) Nr. 1370/2007.
- (99) Be to, skundo pateikėjas abejoja tuo, ar Rytų Agderio apskrities administracijos ir bendrovės „Nettbuss Sør AS“ ryšys yra panašus į nesusijusių šalių ryšį, koks dažniausiai užsimezga tarp profesionalaus tiekėjo ir profesionalaus pirkėjo pagal daugumą viešojo transporto paslaugų sutarčių.

(¹) Žr. sprendimo pradėti tyrimą 6–11 konstatuojamąsias dalis.

8.2. Bendrovė „Nettbus Sør AS“

- (100) Bendrovė „Nettbus Sør AS“ tvirtina, kad 2004 m. įvesta nauja finansavimo pagal ALFA metodą sistema ir vėlesnė šio metodo indeksavimo sistema yra tik smulkūs administraciniai schemas pakeitimai. Bendrovės nuomone, taikant naują skaičiavimo metodą nekeičiamas teisinis pagrindas, pagal kurį bendrovė „Nettbus Sør AS“ gauna kompensaciją, todėl tai nebūtų nauja pagalba.
- (101) Dėl ATP projekto bendrovė „Nettbus Sør AS“ tvirtina, kad šis projektas yra Rytų Agderyje įgyvendinamos esamos pagalbos schemos dalis, nes nepasirašyta jokių naujų sutarčių; Rytų Agderis kaip tik pasinaudojo esamomis sutarčių nuostatomis dėl paslaugų kiekio keitimo sutarties galiojimo laikotarpiu.
- (102) Komentuodama tai, ar valstybės pagalba teikiama, bendrovė „Nettbus Sør AS“ tvirtina, kad net jeigu ALFA metodas ir vėlesnė jo indeksavimo sistema būtų laikomi naujos pagalbos priemonėmis, Rytų Agderio jai skirta kompensacija tik padengiamos sąnaudos ir, daugiausia, nedidelis pelnas.
- (103) Dėl pirmosios ir ketvirtosios Sprendime *Altmark* nustatytų sąlygų bendrovė „Nettbus Sør AS“ pritaria pirmiau išdėstytoms Norvegijos valdžios institucijų pateiktoms pastaboms.
- (104) Dėl antrosios Sprendime *Altmark* nustatytos sąlygos bendrovė „Nettbus Sør AS“ pabrėžia, kad pasirašytos sutartys yra „neto sutartys“, tai reiškia, kad pagal jas padengiamos įpareigojimo teikti viešąją paslaugą vykdymo sąnaudos, atėmus visas su šiais įpareigojimais susijusias pajamas ir palikus nedidelį pelną.
- (105) Be to, bendrovė „Nettbus Sør AS“ tvirtina, kad faktinė kompensacija, kurią ji gavo 2004–2008 m. laikotarpiu, per derybas buvo pakoreguota ir buvo mažesnė už apskaičiuotąją pagal ALFA metodą, ir kad bet kuriuo atveju nuo 2009 m. dėl galutinės kompensacijos sumos derybos nebevyko, kompensacijos suma buvo indeksuojama, remiantis viešais informacijos šaltiniais.
- (106) Dėl trečiosios Sprendime *Altmark* nustatytos sąlygos taikymo bendrovė „Nettbus Sør AS“ tvirtina, kad sunku įvertinti, kokio dydžio kompensacija reikalinga, nesusipažinus su faktiniais paslaugos teikėjo veiklos pagal sutartį rezultatais, o iš jų matyti, kad 2009–2011 m. pelno marža buvo neigiama arba nedidelė. Ji taip pat pažymi, kad nustatant pagrįstą pelną, reikia atsižvelgti į dalijimąsi rizika pagal sutartį, ypač 2009–2011 m. laikotarpiu, taip pat į skirtingas naudojamų sutarčių rūšis, t. y. ar naudojama neto, ar bruto sutartis, operatorių dydį ir įvairią veiklą. Bendrovė „Nettbus Sør AS“ tvirtina, kad 3–5 % pelnas, kurį nurodo Norvegijos valdžios institucijos, yra gana mažas, jame neatsižvelgta į atskirus autobusų operatorių rinkos segmentus. Bendrovė „Nettbus Sør AS“ teigia, kad pagrįsta gražos norma rinkos segmente, kuriame veikia bendrovė, veikiau turėtų būtų artimesnė [7–13 %].
- (107) Dėl šio atvejo suderinamumo aspekto bendrovė „Nettbus Sør AS“ pažymi, kad jeigu Institucija padarys išvadą, kad skirta metinė kompensacija arba pagal ATP projektą bendrovei suteiktas ekonominis pranašumas, aptartas EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalyje, tai būtų suderinama su EEE susitarimo 49 straipsniu ir taikytinu Reglamentu (EEB) Nr. 1191/69. Pasak bendrovės „Nettbus Sør AS“, Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 negalima taikyti, nes pokyčiai, įvedus ALFA metodą ir indeksavimo sistemą, atsirado atitinkamai 2004 ir 2009 m., kai tas reglamentas dar negaliojo.
- (108) Dėl papildomos Norvegijos valdžios institucijų pateiktos informacijos apie bendrovės „Nettbus Sør AS“ paslaugų kiekio nuokrypius bendrovė pažymi, kad tam tikrais aspektais pateikti faktai yra neteisingi ir klaidinantys, juose neatsižvelgta į tai, kad galutinė kompensacija buvo nustatyta per bendrovės ir Rytų Agderio derybas, o ALFA metodas buvo tik Rytų Agderio apskrities priemonė.
- (109) Šios derybos apėmė ir per metus padaromas faktinio paslaugų kiekio (t. y. nuvažiuotų kilometrų skaičiaus) korekcijas; paslaugų kiekis priklausė nuo Rytų Agderio biudžeto ir transporto paslaugų paklausos. Tačiau Rytų Agderis per paslaugų teikimo metus galėjo atšaukti, sutrumpinti maršrutus arba įvesti naujus maršrutus, tokiu

atveju šalis turėjo iš naujo derėtis dėl skiriamos kompensacijos dydžio. Vėliau paslaugų kiekis ir sąnaudos taip pat būdavo keičiami, atsižvelgiant į bendrovės veiklos rezultatus pagal sutartį. Todėl, pasak bendrovės „Nettbuss Sør AS“, nuvažiuotų kilometrų skaičiumi išreikštas paslaugų kiekis, nurodomas apskričiai sąnaudoms apskaičiuoti, gali būti laikomas šalių derybų atskaitos tašku, o ne faktiniu metų pabaigoje mokamos kompensacijos pagrindu ⁽¹⁾.

- (110) Bendrovė „Nettbuss Sør AS“ taip pat pažymi tam tikrus bendrovės ir apskrities susitarimus ir derybas, dėl kurių padarytos kompensacijos išmokų bendrovei „Nettbuss Sør AS“ už 2010 m. suteiktas paslaugas korekcijos. Bendrovė ypač pabrėžia, kad už 2010 m. suteiktas paslaugas sumokėta kompensacija buvo 3,55 mln. NOK mažesnė, nes tokia suma susidarė dėl padarytų paslaugų teikimo tvarkaraščio pokyčių (naujo transporto tvarkaraščio bendrovei RTB) ir to, kad susijungus su bendrove RTB, veikla buvo vykdoma efektyviau.
- (111) Dėl pajamų, kurių bendrovė „Nettbuss Sør AS“ gavo iš komercinės veiklos, ir Institucijos nustatyto fakto, kad dalis šių pajamų iš tikrųjų įtrauktos apskaičiuojant pajamas pagal viešąją sutartį, bendrovė „Nettbuss Sør AS“ laikėsi nuomonės, kad dėl to kompensacija netapo didesnė už tą, kuri būtų buvusi apskaičiuota pagal ALFA metodą. Kaip tik, kadangi apskaičiuojant, kokią kompensaciją reikia skirti, atimamos visos pajamos (t. y. pajamos, gautos ir iš viešosios, ir iš komercinės veiklos), dėl to kompensacija bendrovei „Nettbuss Sør AS“ sumažėjo, nepaisant to, kad į paslaugų kiekį kompensacijai už viešąją paslaugą apskaičiuoti įtraukti kai kurie komerciniai maršrutai.
- (112) Iš tikrųjų bendrovė „Nettbuss Sør AS“ pripažįsta, kad kai kurių paslaugų (pvz., greitojo autobuso, mokinių vežimo į plaukimo pamokas ir atgal ir „Karjolen“ maršruto) nereikėjo įtraukti į paslaugų kiekį kompensacijai už viešąją paslaugą gauti. Vis dėlto šių maršrutų įtraukimas buvo naudingas apskričiai, nes tai faktiškai reiškė, kad bendrovei reikia mokėti mažesnę kompensaciją.
- (113) Galiausiai dėl mokslo metų dienų skaičiaus bendrovė „Nettbuss Sør AS“ pažymi, kad Rytų Agderio pateikti skaičiai, pažymint, kad bendrovei kompensacija skirta už 51, o ne už 38,4 savaitės, kiek trunka įprasti mokslo metai, yra neteisingi.

8.3. Kiti transporto operatoriai

- (114) Bendrovė „Setesdal Bilruter L/L“ sutinka su Norvegijos valdžios institucijų nuomone. Ji tvirtina, kad kompensacija nėra valstybės pagalba, nes įvykdytos keturios Sprendime *Altmark* nustatytos sąlygos.
- (115) Bendrovė tvirtina, kad, jeigu Institucija nustatytų, jog kompensacija yra valstybės pagalba, visa ši pagalba būtų buvusi suteikta pagal esamos pagalbos sistemą ir būtų suderinama su EEE susitarimo veikimu, remiantis šio susitarimo 49 straipsniu ir Reglamentu (EEB) Nr. 1191/69.
- (116) Bendrovė ypač pabrėžia, kad įvedus ALFA metodą, nepadaryta jokių reikšmingų kompensacijų sistemos pokyčių. Dar bendrovė pabrėžia, jog netiesa, kad kompensacija, apskaičiuota indeksavimo būdu, būdavo nustatoma per derybas, nes iki 2009 m. apskritis ir autobusų operatoriai kasmet keitė metinius paslaugų kiekius, kad pagal ALFA metodą galėtų įvesti teisingus duomenis. Kasmet padaromi pakeitimai būdavo nežymūs, tokie patys būdavo ir kompensacijos pakeitimai. Bendrovė „Setesdal Bilruter L/L“ tvirtina, jog ALFA metodu užtikrinama, kad už teikiamas autobusų paslaugas mokama kompensacija nebūtų permokėta ir kad komercinės veiklos sąnaudos nebūtų įtraukiamos į ALFA metodą. Bendrovės „Birkeland Busser AS“, „Frolandsruta Frode Oland“ ir „Telemark Bilruter AS“ sutiko su šia nuomone.

⁽¹⁾ Bendrovė „Nettbuss Sør AS“ ypač pažymi 2008 ir 2009 paslaugų teikimo metus, kuriais, apskaičiuojant galutinę kompensacijos sumą, keletą kartų keistos ir sąnaudos, ir pajamos. Pavyzdžiui, kadangi paslaugų teikimo sąnaudos padidėjo ir viršijo iš pradžių biudžete suplanuotą kompensaciją (38,5 mln. NOK), šalis susitarė, kaip teigia bendrovė „Nettbuss Sør AS“, kad 2008 paslaugų teikimo metais apskritis skirs bendrovei papildomą 550 000 NOK kompensaciją. Bendrovė „Nettbuss Sør AS“ gavo 39,05 mln. NOK kompensaciją, nors, kaip teigia, turėjo teisę koreguoti paslaugų kiekį ir iki 1 mln. NOK sumažinti eismo intensyvumą.

9. NORVEGIJOS VALDŽIOS INSTITUCIJŲ PASTABOS DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

- (117) Norvegijos valdžios institucijos atsako į skundo pateikėjų argumentą, kad „visa nauja pagalba“, skirta bendrovei „Nettbuss Sør AS“, turi būti laikoma nesuderinama su EEE susitarimu ir susigrąžinta, ir nurodo, kad skundo pateikėja nenagrinėjo naujos arba esamos pagalbos klausimo ir nenurodė, kaip šiuo atveju reikėtų klasifikuoti visą galimą pagalbą (pvz., ALFA metodo įvedimą 2004 m.). Norvegijos valdžios institucijos dar kartą pažymi, kad įvedus ALFA metodą, nepadaryta jokių esminių esamos pagalbos schemos pakeitimų ir kad, išskyrus bendrovę „Nettbuss Sør AS“, nenustatyta, kad kompensacija buvo permokėta.
- (118) Atsakydamos į bendrovės „Nettbuss Sør AS“ pastabą dėl to, koks pelnas autobusų transporto sektoriuje būtų pagrįstas, Norvegijos valdžios institucijos pabrėžia, jog pastaba, kad įprastas pelnas sektoriuje yra 3–5 %, nereiškia, kad bet koks didesnis pelnas (pvz., pelnas, artimesnis [7–13 %], kaip nurodo bendrovė „Nettbuss Sør AS“) reikėtų, kad kompensacija permokama. Pastaba dėl šio viešai žinomo skaičiaus pateikta tik siekiant parodyti, jog nenustatyta, kad kompensacija buvo permokėta.
- (119) Atsakydamos į bendrovės „Nettbuss Sør AS“ pateiktas pastabas dėl papildomos Norvegijos valdžios institucijų pateiktos informacijos apie bendrovės „Nettbuss Sør AS“ paslaugų kiekio nuokrypius, Norvegijos valdžios institucijos pažymėjo, jog tuo, kad galutinė kompensacija buvo nustatoma per derybas ir kad vėliau paslaugų kiekis ir sąnaudos taip pat buvo keičiami, neįmanoma sumažinti ALFA metodo funkcijos padėti apskaičiuoti kompensaciją. Pagal ALFA metodą parengtos sąnaudų prognozės buvo ypač svarbios, o skirta kompensacija niekada daug nesiskyrė nuo rezultatų, gautų pagal ALFA metodą. Be to, visi paslaugų teikimo metais padaryti pakeitimai atitinka įprastą transporto sektoriaus praktiką, tokia galimybė taip pat numatyta sutarčių su transporto operatoriais nuostatose. Bet kuriuo atveju skirta kompensacija dėl visų šių pakeitimų turėjo arba padidėti (jeigu suteiktas papildomas kiekis paslaugų), arba sumažėti (jeigu paslaugų kiekis sumažintas). Tačiau jų jokiais atvejais nebuvo galima nagrinėti atskirai ir pagal juos koreguoti neaktualias sąnaudas, į kurias atsižvelgta, kompensaciją apskaičiuojant pagal ALFA metodą.
- (120) Norvegijos valdžios institucijos pažymi, kad pateikus neteisingus duomenis apie paslaugų kiekį buvo daromas tiesioginis poveikis kompensacijos apskaičiavimui, taigi apskritis pradėdavo derybas remdamasi klaidingomis prielaidomis.
- (121) Taip pat pažymima, kad kompensacija buvo skiriama pagal praėjusiais metais suteiktų paslaugų kiekį, todėl visi sumažinimai, kuriuos bendrovė nustatė po 2008 m. rugpjūčio mėn., turėjo atsispindėti už 2009 m. skirtoje kompensacijoje, tačiau taip nebuvo. Norvegijos valdžios institucijos tvirtina, kad ta pati logika galioja ir bendrovės už 2008 m. papildomai gautai 550 000 NOK sumai, nes 2008 m. kompensacija buvo pagrįsta klaidingais 2007 m. pateiktais skaičiais. Kadangi su bendrove „Nettbuss Sør AS“ pasirašyta sutartis yra viešosios paslaugos koncesijos sutartis, komercinė rizika turi tekti bendrovei.
- (122) Kalbant apie susitarimus ir korekcijas, susijusius su bendrovių „Nettbuss Sør AS“ ir RTB sutartimis (atsižvelgiant į vykstantį dviejų bendrovių susijungimo procesą) dėl naujo RTB transporto tvarkaraščio parengimo, Norvegijos valdžios institucijos laikosi nuomonės, kad susitarimus ir korekcijas nulėmė vienašalis bendrovės „Nettbuss Sør AS“ sprendimas, dėl jo nurodytas per didelis kilometrų skaičius, siekiant gauti didesnę kompensaciją, negu jau buvo apskaičiuota ir nurodyta pagal ALFA metodą. Vietoj to, įvykus pokyčiams įmonėje, sutartis reikėjo iš dalies pakeisti, kad būtų išvengta visų šių korekcijų. Atsižvelgdamos į šias aplinkybes, Norvegijos valdžios institucijos nesutinka su nuomone, kad apskritis skyrė 3,55 mln. NOK mažesnę kompensaciją, nes, 2008 ir 2009 m., pakeitus transporto tvarkaraštį, sumažintas paslaugų kiekis. Šis kompensacijos sumažinimas kaip tik atitinka ALFA metodo ir vėlesnės jo indeksavimo sistemos logiką, nes bendrovei „Nettbuss Sør AS“ įtraukus naują RTB transporto tvarkaraštį, nuvažiuotų kilometrų skaičius buvo mažesnis, negu tikėjosi apskritis.
- (123) Dėl pajamų iš bendrovės „Nettbuss Sør AS“ komercinės veiklos Norvegijos valdžios institucijos nesutinka su bendrovės „Nettbuss Sør AS“ teiginiais, kad apskritis atėmė pajamas iš pajamų dalies ir taip ištaisė sąnaudų dalies klaidas. Kadangi nėra atskiros apskaitos, rizika tenka bendrovei „Nettbuss Sør AS“ ir ji negali paprastai, be išsamesnių tai pagrindžiančių dokumentų, teigti, kad neaktualios pajamos išskaičiuotos apskrities naudai. Be to, pasak Norvegijos valdžios institucijų, sąnaudų paskirstymas tarp komercinės bendrovės veiklos ir veiklos teikiant viešąją paslaugą nėra pagrįstas dokumentais. Taigi, gali būti ir taip, kad komercinė veikla buvo kryžminiu būdu subsidijuojama iš veiklos teikiant viešąją paslaugą, o ne *vice versa*.

- (124) Galiausiai Norvegijos valdžios institucijos pažymi, kad apskaičiuotoji 2004–2014 m. nuokrypių vertė sudaro 80 437 962 NOK, neįskaitant palūkanų ir sudėtinių palūkanų. Taip teigiama remiantis tyrimu, kurį „Asplan Viak AS“ parengė Norvegijos valdžios institucijų užsakymu, siekiant apskaičiuoti, kiek dėl šių nuokrypių apskritis sumokėjo per daug kompensacijos.

II. VERTINIMAS

1. PAGALBOS VERTINIMO MASTAS

- (125) Sprendime pradėti tyrimą Institucija padarė išvadą, kad Rytų Agderyje iki 2004 m. buvo įgyvendinama esamos pagalbos schema, skirta vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugoms.
- (126) Atsižvelgiant į sprendime pradėti tyrimą išreikštas abejones ir vertinant esamą pagalbą, reikia išnagrinėti šiuos aspektus:
- i) ar ALFA metodas ir jo indeksavimo sistema yra Rytų Agderyje įgyvendinamos esamos pagalbos schemos dalis, ar atskira naujos pagalbos priemonė (3 skirsnis);
 - ii) pagal ATP projektą esą teikiamos pagalbos pobūdį ir tai, ar ši pagalba yra tos pačios esamos pagalbos schemos dalis (3 skirsnis);
 - iii) nustatyti visą naują pagalbą, kuri galėjo būti suteikta ne pagal esamos pagalbos schemą (4 skirsnis).
- (127) Sprendime pradėti tyrimą Institucija išreiškė abejonių dėl ALFA metodo ir jo indeksavimo sistemos pobūdžio – ar gali būti, kad tai priemonė, kuria pagalba neteikiama. Atsižvelgdamos į šias aplinkybes, Norvegijos valdžios institucijos ir suinteresuotosios šalys pateikė informacijos apie Sprendime *Altmark* nustatytą sąlygų taikymą.
- (128) Sprendimu pradėti tyrimą Institucija neįpareigota per šį vertinimą išnagrinėti pagalbos, susijusios su ALFA metodu ir jo indeksavimo sistema, pobūdžio. Tai, išskyrus visą pagalbą, teikiamą pagal ATP projektą, jau įvertinta per pirminį tyrimą, ir padaryta išvada, kad viešojo kompensacija už vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas išlieka esama pagalba bent iki 2004 m. ir kad dar reikia įvertinti tai, ar ši jau įdiegta esamos pagalbos schema buvo iš esmės pakeista.

2. VALSTYBĖS PAGALBA PAGAL EEE SUSITARIMO 61 STRAIPSNIO 1 DALĮ

- (129) EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Išskyrus tuos atvejus, kai šiame susitarime nustatyta kitaip, EB valstybių narių, ELPA valstybių arba iš jų valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrą prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su šio Susitarimo veikimu, kai ji daro įtaką Susitariančiųjų Šalių tarpusavio prekybai.“

2.1. Valstybinių išteklių buvimas

- (130) Institucija pažymi, kad kompensacija ir už vietos reguliaraus autobusų transporto, ir už mokyklos autobusų transporto paslaugas mokama iš viešojo Rytų Agderio biudžeto. Pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalį ir vietos, ir regionų valdžios institucijos prilyginamos valstybei⁽¹⁾. Taigi, taikant EEE valstybės pagalbos taisykles, Rytų Agderis prilygsta valstybei. Tuo remdamasi Institucija daro išvadą, kad kompensacijos priemonė finansuojama iš valstybinių išteklių.
- (131) Tie patys argumentai taikomi ir ATP projektui, nes jis apmokamas iš savivaldybių ir Rytų Agderio bei Vakarų Agderio apskričių biudžetų dotacijų. Todėl Institucija mano, kad valstybiniai ištekliai naudojami.

⁽¹⁾ 2006 m. lapkričio 16 d. Komisijos direktyvos 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse (OL L 318, 2006 11 17, p. 17), įtrauktos į EEE susitarimą pagal XV priedo 1a punktą, 2 straipsnis.

2.2. Įmonė

- (132) Kaip numatyta EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalyje, taip pat reikia nustatyti, ar kompensacija už viešąją paslaugą, mokama penkiems operatoriams, taip pat finansavimu iš ATP projekto tam tikroms įmonėms arba tam tikrų prekių gamybai suteikiamas atrankusis ekonominis pranašumas.
- (133) Šiuo atveju gavėjai yra autobusų operatoriai, kurie verčiasi ekonomine veikla, *inter alia*, už užmokestį teikia reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas (žr. 35–38 konstatuojamąsias dalis). Taigi pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalį jie visi yra įmonės.

2.3. Atrankumas

- (134) Kompensacijos priemonė skirta tik Rytų Agderyje paslaugas teikiančioms autobusų bendrovėms. Tiksliau, kompensacija už viešąją paslaugą buvo skiriama tik 35 konstatuojamojoje dalyje išvardytoms bendrovėms. Todėl Institucija daro išvadą, kad kompensacija už viešąją paslaugą skirta atrankiai.
- (135) Be to, 1 mln. NOK (2 mln. NOK nuo 2010 m. ir 1,5 mln. NOK nuo 2011 m.) finansavimas iš ATP projekto, taip pat sąnaudų, susijusių su viešosios paslaugos teikimu 39 ir 40 maršrutais, sumažinimas 2013 m., siekiant finansuoti specialaus oro uosto autobuso paslaugas, ir atitinkamas pajamų pagal ATP projektą sumažinimas galiojo tik bendrovei „Nettbuss Sør AS“. Taigi, tai yra atranki priemonė.

2.4. Pranašumas. Kompensacija už įpareigojimą teikti vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto viešąją paslaugą

2.4.1. Sprendime *Altmark* nustatytos sąlygos

- (136) Kad priemonė būtų valstybės pagalba, ja taip pat turi būti suteikiama pranašumo, dėl kurio įmonei nereikia mokėti mokesčių, kuriuos ji paprastai dengia iš savo biudžeto.
- (137) Kalbant apie atrankiojo ekonominio pranašumo suteikimą, iš Sprendimo *Altmark* matyti, kad jeigu valstybės priemonę reikia laikyti kompensacija už įmonių gavėjų paslaugas, kurias šios suteikė, kad įvykdytų įpareigojimus teikti viešąją paslaugą, tokiai priemonei EEE 61 straipsnio 1 dalis netaikoma. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas (toliau – Teismas) Sprendime *Altmark* konstatavo, kad kompensacija už viešąją paslaugą nėra valstybės pagalba, jeigu ji atitinka keturis drauge taikomas sąlygas:
- Pirma, įmonė gavėja privalo faktiškai būti įpareigota vykdyti viešosios paslaugos įpareigojimus, o šie įpareigojimai turi būti aiškiai apibrėžti.
 - Antra, kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, turi būti nustatyti iš anksto objektyviu ir skaidriu būdu.
 - Trečia, kompensacija negali viršyti to, kas būtina, siekiant padengti visas ar dalį išlaidų, kurios patiriamos vykdant viešosios paslaugos įpareigojimus, atsižvelgiant į gautas atitinkamas įplaukas ir protingą pelną.
 - Ketvirta, paskutinė sąlyga, kai įmonė, vykdanči viešosios paslaugos įpareigojimus, nėra pasirinkta vadovaujantis viešųjų pirkimų procedūra, kuri leistų pasirinkti paraišką pateikusių organizaciją, galinčią teikti šias paslaugas mažiausiomis išlaidomis, reikalingos kompensacijos dydis turi būti nustatytas remiantis išlaidų analize, kurių tipinė įmonė, gerai valdoma ir turinti pakankamai priemonių, būtų patyrusi ⁽¹⁾.

2.4.2. 1994–2003 m.

- (138) Institucija sprendime pradėti tyrimą jau padarė išvadą, kad iki 2004 m. įvykdytos ne visos Sprendime *Altmark* nustatytos drauge taikomos sąlygos ⁽²⁾.
- (139) Nei Norvegijos valdžios institucijos, nei kitos pastabas per oficialų tyrimą pateikusios šalys to neginčijo. Todėl dėl sprendime pradėti tyrimą išdėstytų priežasčių Institucija palieka atitinkamas savo išvadas galioti.

⁽¹⁾ Sprendimo *Altmark* 87–93 punktai.

⁽²⁾ Žr. 84 ir 85 konstatuojamąsias dalis.

2.4.3. Nuo 2004 m.

2.4.3.1. Pirmoji Sprendime *Altmark* nustatyta sąlyga

- (140) Atitinkami autobusų operatoriai ir toliau buvo įpareigojami teikti viešąją paslaugą – vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas Rytų Agderyje.
- (141) Įpareigojimas teikti viešąją paslaugą buvo grindžiamas 1) KTĮ, KTR ir Švietimo įstatymo nuostatomis; remiantis visomis šiomis nuostatomis, skyrus koncesiją, duodamas ir įgaliojimas teikti koncesijoje nurodytas transporto paslaugas; 2) atitinkamiems operatoriams skirtomis koncesijomis, į kurias įeina vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugų teikimas Rytų Agderyje; ir 3) atskiromis Rytų Agderio ir operatorių sutartimis.
- (142) Be to, atitinkamose sutartyse galima nustatyti paslaugos teikėjus, laikotarpio, kurį bus teikiama paslauga, trukmę, įpareigojimų teikti viešąją paslaugą – teikti kolektyvinio transporto paslaugas vietos tinkle – pobūdį. Taigi, Institucija daro išvadą, kad pirmoji Sprendime *Altmark* nustatyta sąlyga įvykdyta.

2.4.3.2. Ketvirtoji Sprendime *Altmark* nustatyta sąlyga

- (143) Kompensacija autobusų operatoriams nustatyta ne viešojo pirkimo tvarka. Remiantis Institucijos gairėmis dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą, jei konkursas nerengiamas, apskaičiuojant kompensaciją, mokama ne konkurso tvarka, geriausia remtis bendrai rinkoje sutartu užmokesčiu už tam tikrą paslaugą⁽¹⁾. Tačiau Norvegijos valdžios institucijos nepateikė argumentų, kad aptariamoms paslaugoms atžvilgiu toks užmokestis yra. Jos kaip tik pažymi, kad Rytų Agderyje kompensacijos schema buvo grindžiama palyginimo principu, kuriuo užtikrinta, kad skirtos kompensacijos lėšomis būtų padengtos gerai valdomo operatoriaus sąnaudos. Vadinasi, Institucija turi išnagrinėti antrą ketvirtojoje *Altmark* sprendime nurodytoje sąlygoje nustatytą alternatyvą.
- (144) Remdamosi pateikta informacija, Norvegijos valdžios institucijos palygino visų autobusų transporto sektoriuje veikiančių bendrovių sąnaudų struktūrą ir išskyrė 33 % geriausiai valdomų bendrovių rodiklių (t. y. kuro sąnaudų, išlaikymo sąnaudų, vairuotojų sąnaudų ir administracinių sąnaudų) vidurkius. Nors šie rodikliai gali būti gerų rezultatų, palyginti su kitomis bendrovėmis, požymis, jais negalima remtis kaip pagrindu apskaičiuojant vidutines gerai valdomos ir pakankamai priemonių turinčios įmonės sąnaudas.
- (145) Institucijos gairėse dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už bendros ekonominės svarbos paslaugų teikimą, nurodoma, jog „siekiama užtikrinti, kad nebūtų remiamasi didelėmis neveiksmingos įmonės išlaidomis“. Institucija pažymi, kad pagal ALFA metodą ir jo indeksavimo sistemą konkrečiai ir išsamiai nenurodyta įmonių imtis, kuria remtasi palyginimo tikslais. Todėl, nors Norvegijos valdžios institucijos padarė išvadą, kad 67 % autobusų bendrovių yra neveiksmingos, tai savaime nėra pagrindas daryti išvada, kad likusias bendroves vertinimo pagal Sprendimą *Altmark* tikslais reikėtų laikyti tinkamai valdomais operatoriais. Nėra įrodymų, kad jų sąnaudų vidurkis atitinka veiksmingos įmonės sąnaudas. Norvegijos valdžios institucijos dėl to nepateikė pakankamai informacijos.
- (146) Be to, taip nesukuriamas visas reprezentatyvios gerai valdomos ir pakankamai priemonių turinčios įmonės sąnaudų struktūros paveikslas, nes neatsižvelgiama į didesnes sąnaudas (pvz., didesnę kuro suvartojimą morfologiškai neprieinamose vietovėse). Norvegijos valdžios institucijos taip pat nenurodė jokių paslaugų kiekį arba teikiamų paslaugų kokybę atspindinčių analitinių koeficientų (pavyzdžiui, apyvartos ir panaudoto kapitalo, bendrų sąnaudų ir apyvartos, vienam darbuotojui tenkančios apyvartos, vienam darbuotojui arba personalo nariui tenkančios pridėtinės vertės arba personalo sąnaudų ir pridėtinės vertės)⁽²⁾. Todėl Institucija negali įvertinti jokių kiekybinių tikslų, išreiškiamų nuosavo kapitalo grąža arba paslaugų kiekio padidėjimu.

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

⁽²⁾ Ten pat, 72 ir 73 punktai.

- (147) Bet kuriuo atveju tai, kad galutinė kompensacija nustatoma per derybas, leidžia savo nuožiūra koreguoti sąnaudas, o jos negali atspindėti veiksmingo operatoriaus sąnaudų. Institucija pažymi, kad kai kuriais atvejais per derybas kompensacija būdavo sumažinama, palyginti su rezultatu, gautu taikant ALFA metodą. Kitais atvejais kompensacija būdavo didesnė. Bet kuriuo atveju tai, kad galutinei kompensacijai apskaičiuoti vedamos derybos, nesuteikia jokios informacijos, ar rinkoje veikiančios įmonės tikrai laikomos gerai valdomais operatoriais.
- (148) Be to, kadangi per metus apskritis keitė transporto paslaugų kiekį, atšaukdama, trumpindama arba papildydama maršrutus, natūralu, kad tai turėjo didelės įtakos sąnaudoms pagal sutartį. Transporto operatoriams dažnai būdavo suteikiama galimybė sumažinti savo eismą, kad būtų padengtos jų faktinės sąnaudos. Arba operatoriams būdavo kompensuojama daugiau, kad jie galėtų išlaikyti tą patį teikiamų paslaugų kiekį. Todėl galutinė skirtinos kompensacijos suma buvo šalių derybų dalykas.
- (149) Todėl Institucija negali padaryti išvados, kad skirtos kompensacijos suma buvo nustatyta remiantis gerai valdomos ir pakankamai priemonių turinčios įmonės sąnaudų analize.
- (150) Taigi, Institucija daro išvadą, kad ketvirtoji Sprendime *Altmark* nustatyta sąlyga neįvykdyta.

2.4.3.3. Išvada dėl vertinimo pagal Sprendimą *Altmark*

- (151) Kadangi turi būti įvykdytos visos keturios Teismo Sprendime *Altmark* nustatytos sąlygos, analizuoti, ar įvykdytos kitos dvi sąlygos, nereikia.
- (152) Remdamasi pateikta informacija, Institucija daro išvadą, kad nuo 2004 m. skirta kompensacija už įpareigojimą teikti vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas Rytų Agderyje atitinka ne visas keturias Sprendime *Altmark* nustatytas sąlygas. Todėl pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalį kompensacija įmonėms gavėjoms suteiktas pranašumas.

2.5. Pranašumas. ATP projektas

- (153) Sprendime pradėti tyrimą Institucija neatmetė galimybės, kad ATP projektu (žr. 56–58 konstatuojamąsias dalis) bendrovei „Nettbuss Sør AS“ suteiktas ekonominis pranašumas, kurį ji vargu ar būtų igijusi įprastomis rinkos sąlygomis.
- (154) Dėl Sprendime *Altmark* nustatytų sąlygų Institucija pažymi, kad ATP projektas skirtas maršrutams, kuriais teikiama viešoji transporto paslauga, taigi projektui galioja tos pačios teisinės nuostatos, kaip kompensacijai už vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas. Todėl galima teigti, kad pirmoji Sprendime *Altmark* nustatyta sąlyga įvykdyta. Tačiau Institucija negavo jokios išsamesnės informacijos apie likusių Sprendime *Altmark* nustatytų sąlygų taikymą.
- (155) *Ex officio* taikydama ketvirtąją Sprendime *Altmark* nustatytą sąlygą, Institucija atsižvelgia į tai, kad bendrovė „Nettbuss Sør AS“ teikė paslaugas ATP projekte numatytais transporto maršrutais, nesurengus jokio viešojo pirkimo konkurso. Be to, Norvegijos valdžios institucijos nepateikė jokios informacijos, kuria įrodytų, kad skirta kompensacija buvo pagrįsta tipinės, gerai valdomos ir pakankamai priemonių turinčios įmonės sąnaudų analize. Net jei 143–150 konstatuojamosiose dalyse paminėtas vertinimas būtų taikomas *mutatis mutandis*, išvada būtų tokia pati, t. y. kad ketvirtoji Sprendime *Altmark* nustatyta sąlyga neįvykdyta.
- (156) Todėl Institucija daro išvadą, kad metinėmis sumomis: 800 000 NOK (nuo 2004 m.), padidintomis iki 2 mln. NOK (nuo 2010 m.) ir vėl sumažintomis iki 1,5 mln. NOK (nuo 2011 m.), kurios skirtos, siekiant, kad autobusai maršrutu Lilesandas–Kristiansandas ir Kristiansandas–Arendalis kursuotų dažniau, bendrovei „Nettbuss Sør AS“ suteiktas pranašumas.

2.6. Konkurencijos iškraipymas ir įtaka susitariančiųjų šalių tarpusavio prekybai

- (157) Institucija privalo išnagrinėti, ar ginčijamomis pagalbos priemonėmis gali būti padaryta įtakos prekybai ir iškraipyta konkurencija ⁽¹⁾.
- (158) Pagalbos gavėjai konkuruoja su kitais transporto operatoriais konkurencijai atvirose rinkose ⁽²⁾. Taigi, Institucija daro išvadą, kad metinė kompensacija galėjo iškraipyti konkurenciją, nes ja tam tikrose rinkose sustiprinta pagalbos gavėjų komercinė pozicija.
- (159) Dėl įtakos prekybai ir aplinkybės, kad ši byla yra susijusi su Rytų Agderio reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugų vietos rinka, Institucija primena, kad Sprendime *Altmark*, kuriame taip pat nagrinėtos regioninės autobusų transporto paslaugos, Teismas konstatavo, kad:

„<...> nėra neįmanoma, kad įmonei, teikiančiai tik vietos ir regiono transporto paslaugas ir neteikiančiai jokių kitų transporto paslaugų už kilmės šalies ribų, valstybės suteikta subsidija vis tiek gali daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai. <...> Taigi antroji sąlyga dėl Sutarties 92 straipsnio 1 dalies taikymo, kad pagalba turi galėti daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai, nepriklauso nei nuo vietinio ar regioninio teikiamų transporto paslaugų pobūdžio, nei nuo atitinkamos veiklos srities masto“ ⁽³⁾.

- (160) Tai reiškia, kad net jei tai, kaip šiuo atveju, aktualu tik vietos arba regioninei (Rytų Agderio) autobusų transporto rinkai, viešasis finansavimas, skirtas vienam tos rinkos operatoriui, vis tiek gali padaryti įtakos susitariančiųjų šalių tarpusavio prekybai ⁽⁴⁾. Dėl to Institucija mano, kad metinė kompensacija gali padaryti įtakos susitariančiųjų šalių tarpusavio prekybai.
- (161) Be to, Institucija laikosi nuomonės, kad tie patys argumentai, *mutatis mutandis*, taikomi ir mokyklos transporto veiklai ⁽⁵⁾, ir ATP projektui.

2.7. Išvada dėl valstybės pagalbos buvimo pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalį

- (162) Sprendime pradėti tyrimą Institucija laikėsi nuomonės, kad Rytų Agderio iki 2004 m. penkiems autobusų operatoriams skirta kompensacija už vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas pagal EEE Susitarimo 61 straipsnio 1 dalį yra valstybės pagalba.
- (163) Institucija taip pat daro išvadą, kad Rytų Agderio nuo 2004 m. iki šios dienos penkiems autobusų operatoriams skirta kompensacija už vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas pagal EEE Susitarimo 61 straipsnio 1 dalį yra valstybės pagalba.
- (164) Galiausiai Institucija daro išvadą, kad bendrovės „Nettbuss Sør AS“ finansavimas valstybės lėšomis nuo 2004 m. pagal ATP projektą pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalį yra valstybės pagalba.

3. ALFA METODO, JO INDEKSAVIMO SISTEMOS IR ATP PROJEKTO PRISKYRIMAS PRIE NAUJOS ARBA ESAMOS PAGALBOS

- (165) Sprendime pradėti tyrimą Institucija padarė išvadą, kad Rytų Agderyje iki 2003 m. pabaigos buvo įgyvendinama esamos pagalbos schema, skirta vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugoms.

⁽¹⁾ Žr. 2005 m. liepos 21 d. Sprendimo *Fesil and Finnfjord ir kt. prieš ELPA priežiūros instituciją*, sujungtos bylos E-5/04, E-6/04 ir E-7/04, ELPA Teismo pranešimas p. 117, 93 punktą; Sprendimo *Eventech Ltd*, C-518/13, ES:C:2015:9, 64–70 punktus ir juose cituojamą teismų praktiką.

⁽²⁾ Be to, Teismas Sprendime *Altmark* pažymėjo, kad nuo 1995 m. kelios ES valstybės narės savanoriškai atvėrė tam tikras miesto, priemiesčių ir regiono transporto rinkas konkurencijai įmonėms iš kitų ES valstybių narių. Taigi, rizika valstybių narių tarpusavio prekybai buvo ne numanoma, o tikra, nes rinka buvo atvira konkurencijai (69 ir 79 punktai).

⁽³⁾ Sprendimo *Altmark* 77 ir 82 punktai.

⁽⁴⁾ Taip pat žr. Sprendimo *Prancūzija prieš Komisiją*, byla 102/87, ES:C:1988:391, 19 punktą; Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-305/89, ECLI:ES:C:1991:142, 26 punktą.

⁽⁵⁾ Žr. Komisijos sprendimo pradėti tyrimą byloje C54/2007 (Vokietija) Valstybės pagalba *Emsländische Eisenbahn GmbH* (OL C 174, 2008 7 9, p. 13), 119 punktą.

- (166) Tačiau Institucija išreiškė abejonų, kad tai, jog įvestas ALFA metodas ir jo indeksavimo sistema, galbūt reikė, kad Rytų Agderio skiriama kompensaciją už vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas penkiems autobusų operatoriams nuo 2004 m. iki šios dienos esamos pagalbos schema buvo iš esmės pakeista.
- (167) Institucija taip pat abejojo, kad galima kompensacija už vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas, kurios viršija tai, kas leista pagal esamos pagalbos schemą, galbūt teikiama kokia nors nauja pagalba (iki 2004 m. arba iki šios dienos, jeigu pagalbos pobūdis, įvedus ALFA metodą ir jo indeksavimo sistemą, nebuvo pakeistas).
- (168) Institucija taip pat kėlė klausimą, ar pagal ATP projektą mokamos sumos yra susijusios su Rytų Agderio skirta kompensacija, ar tai yra atskira schema arba atskiros schemos dalis.

3.1. Teisinės nuostatos

- (169) Pagal 3 PTS protokolo II dalies 1 straipsnio c punktą „nauja pagalba“ yra:

„visa pagalba, t. y. pagalbos schemos ir individuali pagalba, kuri nėra esama pagalba, įskaitant esamos pagalbos pakeitimus.“

- (170) 3 PTS protokolo II dalies 1 straipsnio b punkto i ir v papunkčiuose nustatyta, kad „esama pagalba“ yra:

„visa pagalba, buvusi prieš įsigaliojant EEE susitarimui atitinkamose ELPA valstybėse, t. y. pagalbos schemos ir individuali pagalba, kurią buvo pradėta taikyti prieš įsigaliojant EEE susitarimui ir kuri tebėra taikytina jam įsigaliojus <...>“

ir

„pagalba, kuri yra laikoma esama pagalba, nes galima nustatyti, kad tuo metu, kai ji buvo pradėta taikyti, ji nebuvo pagalba, tačiau vėliau dėl Europos ekonominės erdvės plėtotės tapo pagalba, ir ELPA valstybė jos nekeitė <...>“

3.2. Esamai pagalba taikoma tvarka

- (171) Institucija pirmiausia paaiškins savo poziciją dėl procedūros, kurios reikia laikytis pagal EEE susitarimą ir 3 PTS protokolą, kai nustatoma, kad priemonės yra esama pagalba.
- (172) EEE susitarime nustatyta įvairi tvarka, kuri priklauso nuo to, ar pagalba yra esama, ar nauja. Pagal 3 PTS protokolo I dalies 1 straipsnio 1 dalį „ELPA priežiūros institucija, bendradarbiaudama su ELPA valstybėmis, nuolat peržiūri visas šiose valstybėse esamas pagalbos sistemas. Ji siūlo šioms valstybėms visas tinkamas priemones, kurios yra būtinos laipsniškai plėtojant arba igyvendinant EEE susitarimą“. Taigi, esama pagalba nustatyta tvarka gali būti teikiama, jeigu Institucija nenustato, kad ji nesuderinama su EEE susitarimo veikimu ⁽¹⁾.
- (173) Kita vertus, pagal 3 PTS protokolo II dalies 2 straipsnio 1 dalį „<...> atitinkama ELPA valstybė pakankamai iš anksto praneša Institucijai apie visus planus teikti naują pagalbą“. Taigi, apie visą naują pagalbą būtina iš anksto pranešti Institucijai, jos negalima teikti, kol Institucija nepriėmė galutinio sprendimo.
- (174) Be to, sprendimą, kad pagalba nesuderinama, esamos pagalbos atžvilgiu galima priimti tik dėl būsimo laikotarpio. Todėl Institucija <...> nuolat vykdydama esamos pagalbos peržiūrą, turi teisę tik nurodyti per tam tikrą jos nustatytą terminą panaikinti ar pakeisti tokią pagalbą ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Sprendimo Alzetta ir kiti prieš Komisiją, sujungtos bylos T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97-T-607/97, T-1/98, T-3/98-T-6/98 ir T-23/98, ES:T:2000:151, 148 punktas.

⁽²⁾ Ten pat, 147 ir 148 punktai.

- (175) Pagal nusistovėjusią teismų praktiką, EEE susitarimo nuostatomis, kuriomis numatyta, kad Institucija turi nuolat peržiūrėti ir prižiūrėti pagalbą, siekiama <...> kad išvada, jog pagalba gali būti nesuderinama su bendrąja rinka, būtų padaryta ir Teismo peržiūrėta, laikantis tinkamos tvarkos, kurią nustatyti yra Komisijos pareiga ⁽¹⁾.
- (176) Todėl, atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Institucija daro išvadą, kad gali vertinti, ar esamos pagalbos priemonė yra suderinama su EEE susitarimo veikimu, tik 3 PTS protokolo II dalies 17–19 straipsniuose nustatyta esamai pagalbai taikoma tvarka.
- (177) Tolesniuose skirsniuose analizuojama, ar ALFA metodas, jo indeksavimo sistema ir ATP projektas yra nauja ar esama pagalba.

3.3. Pagalbos schemos apibrėžtis

- (178) 3 PTS protokolo II dalies 1 straipsnio d punkte nustatyta, kad „pagalbos schema“:

„<...> tai kiekvienas aktas, pagal kurį bendrai ir abstrakčiai akte nurodytoms įmonėms galima teikti individualią pagalbą nereikalaujant kitų įgyvendinimo priemonių, ir kiekvienas aktas, pagal kurį vienai arba kelioms įmonėms gali būti teikiama su konkrečiu projektu nesusijusi bei neribotam laikotarpiui skiriama pagalba ir (arba) neriboto dydžio pagalba;“

- (179) 3 PTS protokolo II dalies 1 straipsnio e punkte nustatyta, kad „individuali pagalba“:

„<...> tai pagalba, skiriama ne pagal pagalbos schemą, ir pagalba, apie kurią reikia pranešti ir kuri skiriama pagal pagalbos schemą.“

- (180) Šis atskyrimas ypač svarbus nagrinėjant esamą pagalbą, nes 3 PTS protokole Institucijai suteikiama kompetencija nuolat peržiūrėti esamos pagalbos sistemas ⁽²⁾. Taip pat 3 PTS protokolo II dalies V skirsnis taikomas tik esamos pagalbos schemoms ⁽³⁾.
- (181) Sprendime pradėti tyrimą Institucija pateikė daugiau informacijos apie esamos pagalbos schemos loginę esmę ir tai, kaip ji buvo aiškinama pagal jos pačios ir Europos Komisijos praktiką ⁽⁴⁾.
- (182) Sprendime pradėti tyrimą Institucija padarė išvadą, kad pagalbos schema Rytų Agderyje buvo įgyvendinama nuo 1994 m. ⁽⁵⁾ Nuostatos, pagal kurias ši pagalbos schema įgyvendinta, įtvirtintos KTĮ, KTR, Švietimo įstatyme ir tam tikroje Rytų Agderio taikomoje administracinėje praktikoje.
- (183) Institucija pažymėjo, kad kompensacija už vietos reguliaraus autobusų transporto paslaugų teikimą Rytų Agderyje buvo skiriama pagal KTĮ ir KTR (ir atitinkamus iki jų galiojusius teisės aktus) dar iki 1994 m. sausio 1 d., EEE susitarimo įsigaliojimo Norvegijoje dienos. Be to, kompensacija už mokyklos transporto paslaugas buvo skiriama pagal Švietimo įstatymą (ir atitinkamus iki jo galiojusius teisės aktus) dar iki 1994 m. sausio 1 d., EEE susitarimo įsigaliojimo Norvegijoje dienos.
- (184) Sprendime pradėti tyrimą Institucija nagrinėjo, ar teisinė reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugų finansavimo Rytų Agderyje sistema atitinka 3 PTS protokolo II dalies 1 straipsnio d punkte nustatytus tris kriterijus: i) yra teisės aktas, pagal kurį pagalbą galima skirti; ii) teisės aktui taikyti nebūtinoms papildomos tolesnės priemonės ir iii) teisės akte potencialūs pagalbos gavėjai apibrėžti bendrai ir abstrakčiai ⁽⁶⁾.
- (185) Vis dėlto, kalbant apie ATP projektą, sprendime pradėti tyrimą Institucija abejojo, ar projektas susijęs su Rytų Agderio skiriama kompensacija, ar tai atskira schema arba jos dalis.

⁽¹⁾ Sprendimo *Slovan Neptun*, sujungtos bylos C-72/91 ir C-73/91, ES:C:1993:97, 11 punktas; Sprendimo *P Oy*, C-6/12, ES:C:2013:525, 36 punktas. Taip pat žr. 2011 m. gegužės 10 d. Sprendimo *Lichtenšteino Kunigaikštystė ir VTM Fundmanagement prieš ELPA priežiūros instituciją*, sujungtos bylos E-4/10, E-6/10 ir E-7/10, ELPA Teismo pranešimas p. 16, 113 punktą.

⁽²⁾ Žr. 3 PTS protokolo I dalies 1.1 straipsnį.

⁽³⁾ Institucija mano, kad sąvokos „pagalbos schemos“ ir „pagalbos sistemos“ yra sinoniminės.

⁽⁴⁾ Žr. sprendimo pradėti tyrimą 121 dalį.

⁽⁵⁾ Žr. sprendimo pradėti tyrimą 133 ir 162 dalis.

⁽⁶⁾ Žr. sprendimo pradėti tyrimą 123–133 dalis.

- (186) Nepaisant to, kad pagal ATP projektą bendradarbiauja įvairios Vakarų ir Rytų Agderio savivaldybės ir apskritys, ir to, kad išmokos mokėtos iš įvairių šaltinių, vykdoma veikla patenka į Rytų Agderio schemos taikymo sritį.
- (187) Institucija pažymi, kad autobusų maršrutai, kuriems skirtas ATP projektas, t. y. Kristiansandas–Lilesandas ir Kristiansandas–Arendalis, kaip aprašyta 57 ir 58 konstatuojamosiose dalyse, pagal esamą schemą Rytų Agderyje jau eksploatuojami.
- (188) Už didesnę paslaugų taisyti maršrutais kiekį pagal ATP projektą kompensuota pagal tas pačias teises nuostatas, kaip už vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas.
- (189) Kompensacija už didesnę paslaugų kiekį pagal projektą, apskaičiuota remiantis lygiai taisyti pačiais principais, kaip už vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas, t. y. iš viešosios paslaugos sąnaudų atėmus pajamas iš bilietų (pagal neto sutartis) ir pridėjus pagrįstą pelną.
- (190) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Institucija daro išvadą, kad ATP projektas yra schemos dalis; sprendime pradėti tyrimą Institucija jau padarė išvadą, kad ši schema Rytų Agderyje buvo įgyvendinama nuo 1994 m.

3.4. Esamos pagalbos apibrėžtis

- (191) 3 PTS protokolo II dalies 1 straipsnio b punkto i papunktyje nustatyta, kad esama pagalba – tai visa pagalba, kuri atitinkamose ELPA valstybėse buvo teikiama prieš įsigaliojant EEE susitarimui, t. y. pagalbos schemos ir individuali pagalba, kurią pradėta taikyti prieš įsigaliojant EEE susitarimui ir kuri tebėra taikytina jam įsigaliojus.
- (192) Nuostatos, pagal kurias schema įgyvendinta, galiojo iki 1994 m. sausio 1 d., EEE susitarimo įsigaliojimo Norvegijoje dienos. Kadangi iki tos dienos vietos autobusų transporto rinkoje jau vyko tam tikra konkurencija, Institucija laikosi nuomonės, kad vietos reguliaraus transporto ir mokyklos autobusų transporto finansavimas, remiantis KTĮ, KTR ir Švietimo įstatymu, yra esamos pagalbos schema, kuri buvo įgyvendinama iki 1994 m. sausio mėn. ir išliko taikytina vėlesniais metais.
- (193) Sprendime *Namur* Teismas konstatavo:
- „<...> naujos pagalbos skyrimas arba esamos pagalbos pakeitimas negali būti vertinamas pagal pagalbos mastą ar ypač pagal jos finansinį dydį kuriuo nors įmonės veiklos laikotarpiu, jeigu pagalba teikiama pagal ankstesnes teises nuostatas, kurios išlieka nepakeistos. Tai, ar pagalbą galima priskirti prie naujos pagalbos, ar prie pakeistos esamos pagalbos, reikia nustatyti pagal nuostatas, pagal kurias ta pagalba teikiama“⁽¹⁾.*
- (194) Be to, kaip pažymėjo generalinis advokatas R. H. Trabucchi savo išvadoje byloje *Van der Hulst*, pakeitimai yra reikšmingi, jeigu pasikeičia pagrindiniai schemos elementai, pavyzdžiui, pranašumo pobūdis, priemone siekiamas tikslas, teisinis pagrindas, gavėjai arba finansavimo šaltinis⁽²⁾. Dėl tokių pokyčių gali pakisti schemos suderinamumo įvertinimas ir apie juos reikia pranešti atskirai kaip apie naują pagalbą, kad būtų galima įvertinti jų suderinamumą su EEE susitarimu⁽³⁾.
- (195) Vien dėl formalių arba administracinių pagalbos schemos pakeitimų esama pagalba nėra perklasifikuojama į naują pagalbą⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Sprendimo *Namur-Les Assurances du Crédit*, C-44/93, ES:C:1994:311, 28 punktas.

⁽²⁾ Generalinio advokato R. H. Trabucchi išvada byloje *Van der Hulst*, 51/74, ES:C:1975:9.

⁽³⁾ Sprendimo *HGA srl a.o. prieš Komisiją*, sujungtos bylos C-630/11 P–C-633/11 P, ES:C:2013:387, 92–94 punktai.

⁽⁴⁾ Žr. 2004 m. liepos 14 d. Institucijos sprendimo Nr. 195/04/COL dėl įgyvendinimo nuostatų, nurodytų 3 protokolo II dalies 27 straipsnyje, 4 straipsnio 1 dalį (paskelbta: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>). Taip pat žr. generalinio advokato C. O. Lenz išvadą byloje *Namur*.

- (196) Kaip paaiškinta pirmiau, autobusų transporto paslaugos Rytų Agderyje finansuotos pagal pagalbos schemą, remiantis KTĮ, KTR, Švietimo įstatymu ir administracine Rytų Agderio praktika. 2004 m. buvo įvestas ALFA metodas, pagal jį naujos sutartys buvo sudarytos 2004–2008 m. laikotarpiui. Šis ALFA metodas papildytas nauja indeksavimo sistema, pagal ją naujos sutartys su tais pačiais operatoriais buvo pasirašytos 2009–2012 m. laikotarpiui su galimybe jas pratęsti dar ketveriems metams (žr. 53 konstatuojamąją dalį). Kyla klausimas, ar ALFA metodo įvedimą ir vėlesnę jo indeksavimo sistemą galima laikyti aspektais, dėl kurių esamos pagalbos schema tampa nauja pagalba.
- (197) 46–50 konstatuojamosiose dalyse aprašytas ALFA metodas – tai sąnaudų, susijusių su autobusų transporto paslaugomis, apskaičiavimo sistema. 51–53 konstatuojamosiose dalyse aprašyta indeksavimo sistema šis metodas papildytas, nes įvesta keletas sąnaudoms aktualių parametrų, pavyzdžiui, kuro sąnaudos, atlyginimų sąnaudos, pagal kuriuos kompensacija indeksuojama.
- (198) Įvedus šią sistemą, teisinis pagrindas ir kompensacijos skyrimo tikslas iš esmės nepakitė.
- (199) KTĮ, KTR ir Švietimo įstatymo nuostatos bei administracinė praktika aiškinta ir taikyta taip pat. Šios nuostatos ir praktika išliko nepakitusios visą atitinkamą laikotarpį, t. y. net iki EEE susitarimo įsigaliojimo.
- (200) Tikslas visada buvo kompensuoti transporto operatoriams (pavyzdžiui, vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto operatoriams) už teikiamas paslaugas, kurias Rytų Agderio apskritis nori įdiegti arba išlaikyti.
- (201) Iš skiriamos kompensacijos visada buvo dengiamos viešosios paslaugos sąnaudos, atėmus pajamas iš bilietų (pagal neto sutartis) ir pridėjus pagrįstą pelną. Jokios kompensacijos teikti ne pagal pirmiau minėtas teisinės nuostatas ir administracinę praktiką neleidžiama.
- (202) Valstybės pagalbos teisės požiūriu ALFA metodu nepadaryta jokių reikšmingų pokyčių, susijusių su schemeje dalyvaujančiais pagalbos gavėjais. Šis metodas taikytas ir toliau taikomas visiems koncesioninkams, kuriems pavesta teikti vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas Rytų Agderyje. Svarbiausia tai, kad šia sistema nepakeičiamos gavėjų teisės gauti pagalbą pagal schemą. Todėl schema šiuo atžvilgiu nebuvo išplėsta.
- (203) ALFA metodas ir jo indeksavimo sistema tik padėjo tiksliau apskaičiuoti transporto paslaugų sąnaudas, kuriomis remiantis skiriama kompensacija. Skiriamos kompensacijos suma visą laikotarpį buvo nustatoma pagal tuos pačius veiksnius, tokius kaip autobusų eksploatavimo sąnaudos, subrangovų sąnaudos, pajamos iš bilietų ir pan. Taigi, ALFA metodu ir indeksavimo sistema sukurtas geresnis kompensacijos skyrimo tiems patiems gavėjams pagal schemą ir tą patį teisinį pagrindą mechanizmas.
- (204) Todėl Institucija daro išvadą, kad ALFA metodu ir indeksavimo sistema esamos pagalbos schema iš esmės nepakeista.
- (205) Taip pat negalima teigti, jog dėl to, kad pagal ATP projektą maršrutais Lilesandas–Kristiansandas ir Kristiansandas–Arendalis teikta daugiau paslaugų, schema iš esmės pakeista. ATP projekto tikslas – tik suintensyvinti bendrovės „Nettbuss Sør AS“ veiklą pagal tas pačias koncesijos sutartis.
- (206) Pakeitimai buvo susiję su jau esančiais maršrutais, niekaip nekeičiant teisės aktuose nustatytos pagalbos schemos. Dėl to pagal ATP projektą paslaugų kiekio padidėjimas nėra schemos pakeitimas, dėl kurio pagalba naujai veiklai būtų laikoma nauja pagalba.
- (207) Be to, pagal ATP projektą mokėtos išmokos atitinka pagal schemą nustatytą kompensavimo principą, nes dengiamos tik viešosios paslaugos sąnaudos, atėmus pajamas iš bilietų (pagal neto sutartis) ir pridėjus pagrįstą pelną.

- (208) Be to, tuo, kad viešųjų subjektų, kurie prisidėjo prie kompensacijos mokėjimo arba mokėjo kompensacijos išmokas, kaip paminėta 58 konstatuojamojoje dalyje, struktūra buvo kitokia negu pagal esamos pagalbos schemą, schema iš esmės nepakeista. Paslaugos, už kurias buvo mokama, atitiko tos schemos taikymo sritį, išmokos buvo mokamos pagal schemai taikomas teises ir finansines taisykles, nepaisant išmokų kilmės.
- (209) Dėl pirmiau nurodytų pagal ATP projektą padarytų pakeitimų klausimų dėl to, ar schema pagal pobūdį yra esamos pagalbos schema, nekyla. Todėl Institucija daro išvadą, kad ATP projektu esamos pagalbos schema iš esmės nepakeista.

3.5. Išvada

- (210) Institucija daro išvadą, kad Rytų Agderyje pagalbos schema įgyvendinama pagal KTĮ, KTR, Švietimo įstatymą ir administracinę praktiką. Institucija laikosi nuomonės, kad schema pagal pobūdį yra esamos pagalbos schema, nes pradėjus taikyti ALFA metodą, indeksavimo sistemą arba padidinus ATP projekte numatytais maršrutais teikiamų paslaugų kiekį, ji iš esmės nepakeista.
- (211) Pagal 3 PTS protokolą Institucija įgaliojama nuolat peržiūrėti esamos pagalbos sistemas⁽¹⁾. Tačiau tik tada, jeigu esama pagalba pripažįstama nesuderinama su EEE susitarimo veikimu, tokiai pagalbai reikėtų taikyti atitinkamas priemones pagal 3 PTS protokolo II dalies 17–19 straipsnių nuostatas, kad schema būtų panaikinta arba pakeista.
- (212) Šiomis aplinkybėmis Institucija nemano, kad šiuo atveju Norvegijos Karalystei reikia skirti atitinkamas priemones dėl būsimų esamos pagalbos schemos pakeitimų. Šiuo atžvilgiu Institucija pateikia šias pastabas.
- (213) Pirma, Institucija atsižvelgia į tai, kad koncesijos sutarties su bendrove „Nettbuss Sør AS“ galiojimo laikotarpis baigėsi. Dėl to esamos schemos suderinamumo vertinimas bendrovės „Nettbuss Sør AS“ atžvilgiu neturi prasmės.
- (214) Antra, Institucija nenustatė jokių konkurencijos problemų, susijusių su tuo, kad schemą taiko kiti 35 konstatuojamojoje dalyje paminėti transporto operatoriai, kurių sutartys su Rytų Agderiu dar galioja. Institucija mano, kad tų transporto operatorių atžvilgiu, ALFA metodas buvo įgyvendintas tinkamai, atsižvelgiant tik į sąnaudas ir pajamas iš viešosios paslaugos, laikantis EEE susitarimo 49 straipsnio ir Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 arba (EB) Nr. 1370/2007 nuostatų.
- (215) Trečia, Institucija atsižvelgia į nagrinėjamą Norvegijai iškeltą pažeidimo bylą dėl kaltinimų pažeidus EEE pirkimo taisykles. 2011 m. spalio 12 d. Institucija išsiuntė Norvegijai oficialų pranešimą, kad Norvegija, leisdamą Rytų Agderiui skirti arba pratęsti autobusų transporto koncesijas apie jas jokia forma neskelbiant, nesilaiko nediskriminavimo ir skaidrumo principų, nustatytų EEE susitarimo 4 ir 48 straipsniuose. Tuo pačiu pagrindu 2012 m. birželio 22 d. Institucija pateikė Norvegijai pagrįstą nuomonę. Šios ikiteisminės procedūros tikslas – suteikti atitinkamai ELPA valstybei galimybę laikytis savo išpareigojimų pagal EEE teisę ir kartu pasinaudoti savo teise gintis, Institucijai pareiškus prieštaravimų. Šiuo atveju Norvegijos valdžios institucijos išpareigojo priimti nacionalinės teisės aktus, kad ateityje užkirstų kelią EEE viešojo pirkimo taisyklių pažeidimams transporto sektoriaus koncesijų srityje.
- (216) Atsižvelgdama į šiuos veiksnius, Institucija naudoja savo priežiūros diskrecija, ir, kaip paminėta pirmiau, kol kas nemato poreikio inicijuoti atitinkamų priemonių procedūros, nustatytos 3 protokolo II dalies 17–19 straipsniuose.
- (217) Be to, Institucija baigia šį oficialų Rytų Agderio esamos pagalbos schemos tyrimą dėl galimai naujos pagalbos. Vis dėlto, laikydama 3 PTS protokolo I dalies 1 straipsnio 1 dalies nuostatų, Institucija nuolat stebės schemą iki jos galiojimo pabaigos ir seks, kaip ji taikoma.

⁽¹⁾ Žr. 3 PTS protokolo I dalies 1.1 straipsnį.

4. NAUJA PAGALBA, TEIKIAMA NE PAGAL ESAMOS PAGALBOS SCHEMĄ

4.1. Bendrosios aplinkybės

- (218) Kalbant apie esamą pagalbą, remiantis teismų praktika ⁽¹⁾, kompensacijos permoką pirmiausia reikia analizuoti, atsižvelgiant į pagalbos schemą. Jeigu pagal esamos pagalbos schemą (dėl jos struktūros arba kitų priežasčių) kompensacijos permoka leidžiama, sumos, kuriomis kompensacija viršijama arba permokama, turi būti laikomos esama pagalba, taigi joms turi būti taikoma 3 PTS protokolo II dalies 17–19 straipsniuose nustatyta atitinkamų priemonių procedūra.
- (219) Kita vertus, jeigu kompensacijos permoka sumokama gavėjui ne pagal esamos pagalbos schemą, sumos, kuriomis kompensacija viršijama arba permokama, turėtų būti tvarkomos laikantis naujai pagalbai taikomos procedūros.
- (220) Vadinas, tik išmokos, sumokėtos pagal esamos pagalbos schemą, gali būti laikomos pagal tą schemą išmokėta esama pagalba. O išmokas, viršijančias faktiškai patirtus nuostolius ir sumokėtas ne pagal pagalbos schemą, reikia vertinti kaip naują pagalbą ⁽²⁾.

4.2. Pagalba, suteikta ne pagal Rytų Agderio esamos pagalbos schemą

- (221) Sprendime pradėti tyrimą Institucija išreiškė abejonių, kad kokia nors nauja pagalba vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų operatoriams nuo 1994 m. Rytų Agderyje galėjo būti suteikta ne pagal esamos pagalbos schemą.
- (222) Pagal Rytų Agderyje galiojančią esamos pagalbos schemą vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugos teiktos dar iki 1994 m. sausio 1 d., EEE susitarimo įsigaliojimo Norvegijoje dienos. Šias paslaugas teikia šie transporto operatoriai: „Birkeland Busser AS“, „Frolandsruta Frode Oland“, „Høyvågruta AS“, „Nettbuss Sør AS“, RTB, „L/L Setesdal Bilruter“ ir „Telemark Bilruter“. Nuo 2009 m., po to, kai susijungė bendrovės „Nettbuss Sør AS“, „Høyvågruta AS“ ir RTB, liko penki operatoriai, teikiantys transporto paslaugas pagal sutartis su Rytų Agderiu. Koncesijos sutarties su bendrove „Nettbuss Sør AS“ galiojimo laikotarpis baigėsi 2014 m. gruodžio 31 d. Šiuo metu yra tik keturi transporto operatoriai, kurie teikia atitinkamas paslaugas pagal esamos pagalbos schemą. Koncesijos sutarčių su jais galiojimo laikotarpis baigiasi 2016 m. gruodžio 31 d.
- (223) Institucija pažymi, kad ELPA valstybėms suteikta nemažai diskrecijos apibrėžiant visuotinės ekonominės svarbos paslaugas, jų įgyvendinimo sąlygas, taip pat vertinant tokių paslaugų sąnaudas ir pajamas bei nustatant tinkamą sąnaudų ir pajamų paskirstymo metodiką, kai operatoriai verčiasi ir komercine veikla. Šiuo atžvilgiu Institucija gali imtis veiksmų ir pritaikyti kontrolės priemones tik tada, jei padaroma kuri nors iš akivaizdžių klaidų ⁽³⁾.
- (224) Šiuo atveju Norvegijos valdžios institucijos apibrėžė, kad vietos reguliaraus transporto ir autobusų transporto paslaugos Rytų Agderyje, remiantis KTĮ, KTR, Švietimo įstatymu ir administracine praktika, yra visuotinės ekonominės svarbos paslaugos. Institucija sutiko su šia apibrėžtimi ir dabar taip pat padarė išvadą, kad Rytų Agderio pagalbos schema pagal pobūdį yra esamos pagalbos schema.
- (225) Pagal esamos pagalbos schemos teisinės nuostatas leidžiama kompensuoti vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugų Rytų Agderyje sąnaudas (atėmus pajamas iš bilietų pagal neto sutartis), pridėjus pagrįstą pelną.
- (226) Todėl tik kompensacijos išmokos už minėtų paslaugų teikimą, įskaitant išmokas, kuriomis viršijami faktiškai patirti ir į schemos taikymo sritį patenkantys nuostoliai, gali būti Rytų Agderio esamos pagalbos schemos dalis ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Sprendimas *Italija prieš Komisiją*, C-47/91, ES:C:1994:358; 2011 m. rugpjūčio 22 d. Sprendimo *Konkurrenten.no AS prieš ELPA priežiūros instituciją*, E-14/10, ELPA Teismo pranešimas p. 266, 74 ir 76 punktai.

⁽²⁾ Tokia pati logika taikoma schemoms, kurias patvirtino Institucija arba Europos Komisija. Žr., pavyzdžiui, Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-47/91 (ten pat), 25–26 punktus.

⁽³⁾ 2012 m. spalio 8 d. Sprendimo *Hurtigruten ASA prieš ELPA priežiūros instituciją*, sujungtos bylos E-10/11 ir E-11/11, ELPA Teismo pranešimas p. 758, 150 punktas.

⁽⁴⁾ Šiuo atžvilgiu Institucijos sprendimu nekeičiamas nacionalinių taisyklių (pvz., komercinės teisės), pagal kurias kompensacijos permoką, kuri patenka į esamos pagalbos schemos taikymo sritį, gali tekti susigrąžinti, taikymas.

- (227) Šiuo atveju teisinėmis schemas nuostatomis ir administracine praktika negalima grįsti šių išmokų:
- tiesioginių išmokų už transporto paslaugas, kurios nebuvo apibrėžtos kaip visuotinės ekonominės svarbos paslaugos (pvz., už komercines paslaugas);
 - tiesioginių išmokų už kitas transporto paslaugas, kurioms netaikomos pasirašytos koncesijos sutartys (pvz., tam tikrais maršrutais);
 - tiesioginių išmokų už viešojo transporto paslaugas, kurios anksčiau buvo esamos pagalbos schemas dalis, bet jau seniai nebeteikiamos.
- (228) Šiomis pirmiau aprašytais išmokomis iš valstybinių išteklių suteikiamas atrankusis pranašumas transporto operatoriams, kuriems negalima taikyti Rytų Agderio esamos pagalbos nuostatų ir administracinės praktikos, nes šios išmokos mokėtos už paslaugas, kurios rinkoje jau teikiamos, arba už transporto paslaugas, kurios nebuvo apibrėžtos kaip paslaugos, už kurias galima gauti kompensaciją už viešąją paslaugą, arba, galiausiai, mokėtos viršijant pradinės nustatytos pagalbos schemas ribas. Tačiau, kalbant apie paskutinį atvejį, kompensacijos išmoka už viešąją paslaugą, kuri nebeteikiama, negali būti laikoma sumokėta pagal nuostatas, pagal kurias schema įgyvendinama, nes šios paslaugos teikiamos ne pagal schemą.
- (229) Be to, paaiškėjo, kad išmokomis, sumokėtomis ne pagal schemą, buvo dengiamos sąnaudos, kurias transporto operatoriai turėjo dengti patys, ir sąnaudos, kurios net nebuvo patirtos. Dėl to tokios išmokos yra veiklos pagalba, kuria iškraipoma konkurencija ir daroma įtaka susitariančiųjų šalių tarpusavio prekybai.
- (230) Atsižvelgdama į šias aplinkybes, Institucija įvertino Norvegijos valdžios institucijų pateiktą informaciją apie įvairią visų transporto bendrovių, teikiančių vietos reguliaraus autobusų transporto ir mokyklos autobusų transporto paslaugas Rytų Agderyje, veiklą.
- (231) Norvegijos valdžios institucijos tvirtino, kad, išskyrus bendrovę „Nettbuss Sør AS“, kompensacijos apskaičiavimo būdu, atsižvelgiant į tai, kad uždirbtos pajamos atitinka apskaičiuotąsias transporto paslaugų teikimo sąnaudas, užtikrinta, kad autobusų operatoriams būtų kompensuojama tik už viešąsias paslaugas.
- (232) Institucija, remdamasi Norvegijos valdžios institucijų pateikta informacija, nenustatė jokių iki 2004 m. sumokėtų išmokų, kurias būtų galima laikyti sumokėtomis ne pagal esamos pagalbos schemą.
- (233) Vis dėlto Institucija pažymi, kad po 2004 m. ir įvedus ALFA metodą (ir jo indeksavimo sistemą nuo 2009 m.) kai kurios išmokos bendrovei „Nettbuss Sør AS“ iš tikrųjų sumokėtos ne pagal esamos pagalbos schemą.
- (234) Institucija nenustatė, kad po 2004 m. kokių nors tokio pobūdžio išmokų būtų sumokėta kuriam nors kitam Rytų Agderio transporto operatoriui.

4.2.1. Ne pagal schemą bendrovei „Nettbuss Sør AS“ 2004–2014 m. mokėtos išmokos

- (235) Bendrovė apskaitą atskyrė 2009 m., atskirdama viešąją ir komercinę veiklą.
- (236) Kaip pažymėjo Norvegijos valdžios institucijos, ALFA metodas iš esmės yra sąnaudomis grindžiamas modelis, jame vadovautasi pasitikėjimo principu. Prieš kiekvienus paslaugų teikimo metus bendrovė „Nettbuss Sør AS“ pateikdavo sąnaudų ir pajamų, susijusių su viešosiomis paslaugomis, sąmatą. Rytų Agderis darė prielaidą, kad bendrovė taip pat tinkamai paskirsto viešųjų ir komercinių paslaugų pajamas. Kaip Norvegijos valdžios institucijos pripažįsta, remiantis neseniai gauta informacija, paaiškėjo, kad taip nebuvo.
- (237) Kaip paminėta 93–94 konstatuojamosiose dalyse, remiantis Norvegijos valdžios institucijų pateikta informacija apie bendrovės „Nettbuss Sør AS“ paslaugų kieki, nurodytas paslaugų kiekis skiriasi nuo paslaugų kiekio, kurį reikėjo pranešti kompensacijai už viešąją paslaugą gauti.

- (238) Remiantis pateiktomis paslaugų kiekio lentelėmis, bendrovei „Nettbuss Sør AS“ tiesiogiai kompensuota ir už bendrovės komercinę veiklą. Pavyzdžiui, lentelėse parodyta, kad bendrovė „Nettbuss Sør AS“ gaudavo kompensaciją už naktį teiktas paslaugas, nors šios paslaugos yra bendrovės komercinės veiklos dalis. Bendrovė „Nettbuss Sør AS“ neneigė, kad šie komerciniai maršrutai iš tikrųjų įtraukti apskaičiuojant kompensaciją pagal ALFA metodą.
- (239) Iš pateiktos informacijos taip pat paaiškėjo, kad Rytų Agderis ir toliau mokėjo kompensacijas už viešąją paslaugą tam tikrais maršrutais (pvz., Grimstado–Hegedaleno ir Hegedaleno–Grimstado), nors transporto paslaugos šiais maršrutais nebeteikiamos.
- (240) Be to, Institucija pažymi, kad kompensacija už viešąją paslaugą mokėta už maršrutus, kurie nėra įtraukti į viešosios paslaugos sutartį (pvz., atkarpą Kilsundas–„Kitron“, Tangenas, Hisiojus–„Kitron“, Tangenas, Hisiojus–Kilsundas ir važiavimą be keleivių iki pirmosios „Sørlandsekspressen“ (greitojo autobuso, vykstančio iš Kristiansando į Oslą) autobusų stotelės).
- (241) Taigi, visos šios pirmiau išvardytos kompensacijos išmokos už veiklą, kuri neteisingai arba per klaidą įtraukta į paslaugų kiekio lenteles pagal ALFA metodą, nebuvo pagrįstos Rytų Agderio esamos pagalbos schemos teisinėmis nuostatomis ir administracine praktika.
- (242) Toliau pateiktoje lentelėje apibendrintas nurodytas paslaugų kiekis, bendrosios sąnaudos, korekcijos dėl nuokrypių, paslaugų kiekio ir sąnaudų skirtumai; juos apskaičiavo bendrovė „Asplan Viak“, naudodama ALFA lenteles ir indeksavimo sistemą ⁽¹⁾.

2 lentelė

Paslaugų kiekio ir sąnaudų skirtumai 2004–2014 m. laikotarpiu

| Metai | Nurodytas paslaugų kiekis (km) | Paslaugų kiekio korekcijos dėl nuokrypių (km) | Bendrosios sąnaudos (NOK) | Sąnaudų korekcijos dėl nuokrypių (NOK) | Indeksavimas, proc. | Paslaugų kiekio ir sąnaudų skirtumas (NOK) |
|-------|--------------------------------|---|---------------------------|--|---------------------|--|
| 2004 | 3 975 228 | 3 794 839 | 76 696 086 | 73 472 776 | | 180 389 3 223 310 |
| 2005 | 4 255 732 | 4 073 656 | 80 615 271 | 77 330 623 | | 182 076 3 284 648 |
| 2006 | 4 527 693 | 4 169 542 | 87 502 717 | 81 365 293 | | 358 151 6 137 424 |
| 2007 | 4 255 080 | 4 012 600 | 85 848 541 | 81 109 328 | | 242 480 4 739 212 |
| 2008 | 4 471 364 | 4 140 826 | 88 417 220 | 81 963 624 | | 330 538 6 453 596 |
| 2009 | 4 471 364 | 4 059 622 | 94 960 094 | 86 302 626 | 7,40 ⁽¹⁾ | 411 742 8 657 469 |
| 2010 | | | | | 2,50 | 8 873 906 |

⁽¹⁾ Norvegijos valdžios institucijos pažymi, kad skaičiavimų negalima laikyti galutiniais, nes kiekvienais metais naudojami atskaitos taškai gali nebūti visiškai tikslūs. Tačiau galutinė suma vis tiek būtų artima 80 mln. NOK.

| Metai | Nurodytas paslaugų kiekis (km) | Paslaugų kiekio korekcijos dėl nuokrypių (km) | Bendrosios sąnaudos (NOK) | Sąnaudų korekcijos dėl nuokrypių (NOK) | Indeksavimas, proc. | Paslaugų kiekio ir sąnaudų skirtumas (NOK) |
|-------------|--------------------------------|---|---------------------------|--|---------------------|--|
| 2011 | | | | | 5,00 | 9 317 601 |
| 2012 | | | | | 3,50 | 9 643 717 |
| 2013 | | | | | 3,33 | 9 964 853 |
| 2014 | | | | | 1,78 | 10 142 227 |
| Suma | | | | | | 80 437 962 |

(¹) Šis skaičius rodo, kad 2009 m. sąnaudos pakoreguotos 7,4 %, palyginti su 2008 m., atsižvelgiant į sąnaudų ir kainų korekcijas. Nuo 2009 m. pagal ALFA metodą gauti rezultatai buvo papildomi indeksavimo sistema.

- (243) Norvegijos valdžios institucijos taip pat pateikė informaciją apie paslaugų kiekio pagal tiksliai apibrėžtus įpareigojimus teikti viešąją paslaugą nuokrypius. Institucija turi įvertinti, ar šie nuokrypiai patenka, ar nepatenka į esamos pagalbos schemos taikymo sritį.
- (244) Institucija pažymi, kad kartu su 1 lentele, pateikta 96 konstatuojamojoje dalyje, viršuje pateiktoje lentelėje išdėstyta dalis mokyklos autobusų paslaugų kiekio nuokrypių. Pirmiausia Norvegijos valdžios institucijos, aptardamos mokinių vežimo į plaukimo pamokas paslaugas ir specialų autobusų maršrutą, nurodė, jog paaiškėjo, kad bendrovė „Nettbuss Sør AS“ vienu metu gavo kompensaciją iš dviejų skirtingų šaltinių, t. y. iš Rytų Agderio apskrities ir iš savivaldybių (¹).
- (245) Taip pat dėl paslaugų kiekio per mokslo metus ir „mokslo metų dubliavimo“ ir dėl mokyklos autobusų paslaugų nurodyta, kad bendrovė „Nettbuss Sør AS“ gavo kompensaciją už ilgesnį metų laikotarpį, negu reikia, t. y. už 51 mokslo metų savaitę (255 mokslo metų dienas), o ne už 38 savaites (192 mokslo metų dienas).
- (246) Norvegijos valdžios institucijos taip pat pažymėjo, kad kai kurios viešojo transporto maršrutų atkarpos (konkrečių maršrutų pavyzdžių nepateikta) buvo sutrumpintos negavus apskrities patvirtinimo, ir tai neatspindėta paslaugų kiekio lentelėse kompensacijai gauti. Institucija mano, kad šie paslaugų kiekio nuokrypiai susiję su transporto paslaugomis, už kurias kompensacija skirta pagal esamos pagalbos schemą. Taigi, negalima teigti, kad ši esą skirta kompensacijos permoka yra nauja pagalba, suteikta viršijant schemos ribas. Vien dėl to, kad pagalbos schema buvo netinkamai suplanuota, nes pagal ją buvo galimybė kompensuoti faktiškai patirtus nuostolius viršijančią sumą, jeigu nuostoliai pateko į pagalbos schemos taikymo sritį, ši kompensacijos permoka netampa nauja pagalba. Todėl kompensacijos permokos ir toliau patenka į esamos pagalbos schemos taikymo sritį.
- (247) Galiausiai dėl bendrovės „Nettbuss Sør AS“ specialaus oro uosto autobuso paslaugos, įtrauktų į ATP projektą, kaip nurodyta 56–62 konstatuojamosiose dalyse, Institucija pažymi, jog apskaičiuota, kad sumažindamas sąnaudas, susijusias su viešosios paslaugos teikimu 39 ir 40 maršrutais, Rytų Agderis suteikė bendrovei tiesiogiai sutaupti 1 020 000 NOK, kaip nurodo Norvegijos valdžios institucijos, o tai leido bendrovei „Nettbuss Sør AS“ išsaugoti specialaus oro uosto autobuso paslaugą.

(¹) Remiantis 2001 m. gruodžio 18 d. byla Nr. 158, Rytų Agderio apskritis nusprendė ateityje nebepriimti atsakomybės už *midtskyss*. Nuo tada atsakomybė perduota savivaldybėms, ir bendrovė „Nettbuss Sør AS“ pradėjo už šias transporto paslaugas teikti sąskaitas savivaldybėms, ne Rytų Agderiui. Savivaldybės mokėjo už *midtskyss* iki 2013 m., tada atsakomybė vėl teko Rytų Agderiui, o ši apskritis nusprendė dengti ir sąnaudas, kurias savivaldybės patyrė 2011 ir 2012 m. Nuo 2013 m. Rytų Agderis sąskaitas gauna tiesiogiai iš bendrovės „Nettbuss Sør AS“. Dėl plaukimo pamokų pažymėtina, kad Norvegijoje jos įeina į pradinį mokyklų švietimo programas, o atsakomybė už pradinį švietimą, remiantis Švietimo įstatymu, tenka savivaldybėms. Be to, kompensacijai už viešąją paslaugą gauti bendrovė „Nettbuss Sør AS“ Rytų Agderiui nurodė paslaugas, teiktas maršrutu „Karjolen“. Pasak Norvegijos valdžios institucijų, šį maršrutą kelerius metus finansavo Arendalio savivaldybė, todėl jo nereikėjo įtraukti į lenteles. Bendrovė „Nettbuss Sør AS“ pripažįsta, kad šių paslaugų neturėjo įtraukti į lenteles.

- (248) Pirmiau nurodyta suma iš pradžių buvo įtraukta į bendrąją bendrovei „Nettbuss Sør AS“ skiriamą kompensaciją už įpareigojimo teikti viešąją transporto paslaugą Rytų Agderyje vykdymą. Turint omenyje, kad šių įpareigojimų (t. y. 39 ir 40 maršrutų) nuo 2013 m. spalio mėn. iki 2014 m. sausio 20 d. nebuvo, apskaičiuotą 1 020 000 NOK sumą reikėjo atimti iš bendrosios kasmet bendrovei „Nettbuss Sør AS“ mokėtos kompensacijos. Tai, kad ši suma iš bendrosios kompensacijos buvo ne atimta, o panaudota komercinės veiklos tikslais, reiškia, kad skirta tam tikros formos kompensacijos permoka, kuri nepatenka į esamos pagalbos schemos taikymo sritį. Todėl ji taip pat laikoma nauja pagalba, kuri yra veiklos pagalba.

4.2.2. Procedūriniai reikalavimai

- (249) Pagal 3 protokolo I dalies 1 straipsnio 3 dalį [a]pie visus ketinimus suteikti ar pakeisti pagalbą ELPA priežiūros institucija turi būti laiku informuojama, kad galėtų pateikti savo pastabas. Atitinkama valstybė savo pasiūlytų priemonių neįgyvendina tol, kol nepriimamas galutinis sprendimas.
- (250) Nepranešdamos apie pirmiau nurodytas pagalbos priemones, Norvegijos valdžios institucijos nesilaikė pranešimo reikalavimo. Be to, kadangi pagalbos priemonės įgyvendintos, įpareigojimo nesiimti veiksmų taip pat nesilaikyta.
- (251) Todėl Institucija gali daryti išvadą, kad Norvegijos valdžios institucijos neįvykdė savo įsipareigojimų pagal 3 protokolo I dalies 1 straipsnio 3 dalį.

4.2.3. Išmokų, sumokėtų bendrovei „Nettbuss Sør AS“ 2004–2014 m. ne pagal schemą, suderinamumas

- (252) Institucija nagrinėjo, ar aptariamą pagalbos priemonę galima pripažinti suderinamomis su EEE susitarimu. Kaip aptarta pirmiau, pagalbą sudaro rinkoje jau teikiamų paslaugų, transporto paslaugų, kurios pagal teisinę nuostatą, kuriomis reglamentuojama Rytų Agderio esamos pagalbos schema, nebuvo apibrėžtos kaip paslaugos, už kurias mokama kompensacija už viešąją paslaugą, arba, galiausiai, transporto paslaugų, kurios nebeteikiamos, finansavimas. Šis finansavimas yra veiklos pagalba, kuria mažinamos bendrovės „Nettbuss Sør AS“ einamosios išlaidos.
- (253) Norvegijos valdžios institucijos nenurodė jokių priežasčių, dėl kurių ši pagalba laikoma suderinama su EEE susitarimu. Jos kaip tik pačios nurodė, kad paslaugų kiekio nuokrypiams nėra esamos pagalbos schemos, pagal kurią bendrovė „Nettbuss Sør AS“ turėjo teisę gauti kompensaciją už viešąją paslaugą, dalis.
- (254) Bendrovė „Nettbuss Sør AS“ iš principo tvirtina, kad dėl tam tikrų susitarimų ir derybų, kaip paminėta 109 ir 110 konstatuojamosiose dalyse, kompensacijos permokos faktiškai nebuvo, nes klaidos, padarytos pranešant apie paslaugų sąnaudas viešajai kompensacijai gauti, ir paslaugų tvarkaraščio pakeitimai „ištaisyti“ išmokomis pakoregavus bendrovei „Nettbuss Sør AS“ skiriamą kompensaciją. Be to, kaip paminėta 111 konstatuojamojoje dalyje, uždirbtos komercinės pajamos apskaičiuojant kompensaciją buvo atimtos, nes į paslaugų kiekio lenteles kompensacijai apskaičiuoti įtraukti tam tikri komerciniai maršrutai. Galiausiai bendrovė „Nettbuss Sør AS“ pažymi, kad faktinė skirta kompensacija buvo mažesnė, negu būtų apskaičiuota pagal ALFA metodą.
- (255) Dėl bendrovės „Nettbuss Sør AS“ argumentų pažymėtina, kad į ALFA metodą įtraukti pagrindiniai elementai normalizuotoms autobusų eksploatavimo sąnaudoms apskaičiuoti (kaip paaiškinta 48 konstatuojamojoje dalyje), t. y. i) apskaičiuojamas paslaugų kiekis pagal vienai transporto priemonei per paslaugų teikimo laikotarpį tenkančių kilometrų skaičių; ii) apskaičiuojamos sąnaudos, vieneto sąnaudas padauginus iš vienai transporto priemonei tenkančio kilometrų skaičiaus; iii) apskaičiuojamos paslaugų teikimo laikotarpio pajamos. Be to, kitų metų apskaičiuotosios pajamos koreguojamos, atsižvelgiant į einamųjų metų autobusų bendrovių pajamas ir visus Rytų Agderio pasiūlytus kitų metų įkainio padidinimus. Pajamos tada atimamos iš skirtos kompensacijos.
- (256) Tačiau akivaizdu, kad, visų pirma, šiuo atveju į kompensaciją už viešąją paslaugą bendrovei „Nettbuss Sør AS“, apskaičiuotą pagal ALFA metodą, įtraukta veikla, kuriai įpareigojimas teikti viešąją paslaugą netaikytas, arba veikla, už kurią kompensacijos už viešąją paslaugą pagal esamos pagalbos schemą mokėti negalima. Be to, Norvegijos valdžios institucijos už laikotarpį nuo 2004 m. negalėjo patvirtinti ir dokumentuoti paslaugų teikimo sąnaudų, kurioms padengti ketinta skirti kompensaciją už viešąją paslaugą, ir atitinkamų atskaitytinų pajamų. Dėl

to Institucija, remdamasi pateikta informacija, negali patikrinti skirtumo tarp viešosios paslaugos teikimui priskirtinų sąnaudų ir atitinkamų pajamų ⁽¹⁾. Tai savaime yra įrodymas, kad visos bendrovei „Nettbuss Sør AS“ ne pagal ALFA metodą sumokėtos išmokos yra nauja pagalba, kuria transporto operatoriui suteiktas atrankusis pranašumas.

- (257) Argumentu, kad derybos ir susitarimai jau įvyko, siekiant pakoreguoti bendrovei „Nettbuss Sør AS“ mokamą kompensaciją, (bendrovės „Nettbuss Sør AS“ teigimu, kompensacija buvo mažesnė, negu būtų buvusi apskaičiuota pagal ALFA metodą) nepagrindžiama, kad ginčijamos priemonės patenka į EEE susitarimo 49 straipsnio ir transporto reglamentų taikymo sritį. Be to, tuo neįmanoma kompensuoti paslaugų kiekio klaidų paslaugų kiekio lentelėse, kuriomis remtasi apskaičiuojant, kokią kompensaciją skirti.
- (258) ALFA metodas (ir nuo 2009 m. jo indeksavimo sistema) įvestas kompensacijai pagal esamos pagalbos schemą apskaičiuoti; tačiau šiuo atveju metodas taikytas klaidingai, nes įskaitytos bendrovės „Nettbuss Sør AS“ transporto paslaugos, kurių Norvegijos valdžios institucijos, apskaičiuodamos kompensaciją už viešąją paslaugą, turėjo neįskaityti. Kadangi šios priemonės nėra Rytų Agderio esamos pagalbos schemos dalis, jos yra nauja pagalba, suteikta ne pagal schemą, kurią Institucija vertina atskirai. Todėl Institucijai vertinant išmokas, kurias bendrovė „Nettbuss Sør AS“ gavo 2004–2014 m. ne pagal esamos pagalbos schemą, bendrovės „Nettbuss Sør AS“ pastangos parodyti, kad šios dvi atskiros pagalbos procedūros yra susijusios, neturi prasmės.
- (259) Taip pat, kalbant apie pajamas, Institucija negali sutikti su bendrovės „Nettbuss Sør AS“ argumentais, kad dėl komercinių pajamų pagal ALFA metodą atitinkamai sumažinta faktinė skirta kompensacija, kadangi, kaip bendrovė „Nettbuss Sør AS“ pripažįsta, apskaičiuojant į metodą įtrauktos tam tikros komercinės paslaugos.
- (260) Bendrovė „Nettbuss Sør AS“ pateikė lentelę, kurioje apžvelgė, kokios komercinės pajamos atimtos, apskaičiuojant 2007–2010 m. laikotarpio kompensaciją. Nors šioje lentelėje parodytos komercinės pajamos, kurios iš tikrųjų buvo atimtos, apskaičiuojant skirtiną kompensaciją, Institucija konstatuoja, kad šių pajamų iš viso nereikėjo įtraukti į ALFA metodą, nes šis metodas sudarytas taip, kad būtų įtraukiamos tik dėl veiklos teikiant viešąją paslaugą patirtos sąnaudos ir gautos pajamos. Kaip nurodyta pirmiau, tuo nepagrindžiama, kad ginčijamos priemonės patenka į EEE susitarimo 49 straipsnio ir transporto reglamentų taikymo sritį suderinamumo įvertinimo tikslais, ir, Institucijai vertinant valstybės pagalbą, susijusią su išmokomis, kurias bendrovė „Nettbuss Sør AS“ 2004–2014 m. gavo ne pagal esamos pagalbos schemą, visos pastangos susieti šias dvi atskiras pagalbos procedūras neturi prasmės.
- (261) Šiomis aplinkybėmis Institucija negali iš esmės įvertinti vykstančio bendrovės „Nettbuss Sør AS“ ir apskrities ginčo dėl faktinių pagal schemą mokėtinų pagalbos sumų, pirmiausia dėl to, kad negali vienareikšmiškai nustatyti, kad visa bendrovei „Nettbuss Sør AS“ ne pagal esamos pagalbos schemą sumokėta pagalba arba jos dalis buvo gražinta apskričiai.
- (262) Kadangi nauja pagalbos veikla vykdoma ne pagal transporto operatoriui pavestus įpareigojimus teikti viešąją paslaugą, EEE susitarimo 49 straipsnis ir reglamentai (EEB) Nr. 1191/69 ir (arba) (EB) Nr. 1370/2007 netaikytini.
- (263) Be to, nukrypti leidžiančios nuostatos, išdėstytos EEE susitarimo 61 straipsnio 2 dalyje, dėl individualiems vartotojams teikiamos socialinio pobūdžio pagalbos, pagalbos, kuri teikiama, siekiant atlyginti gaivalinių nelaimių arba išskirtinių įvykių padarytą žalą, ir pagalbos, teikiamos tam tikroms Vokietijos Federalinės Respublikos vietovėms, šiuo atveju netaikomos.
- (264) Netaikoma ir EEE susitarimo 61 straipsnio 3 dalies a punkte išdėstyta nukrypti leidžianti nuostata, pagal kurią leidžiama pagalba, kuria būtų skatinama tam tikrų regionų, kuriuose gyvenimo lygis yra neįprastai žemas ar kuriuose labai didelis nedarbas, plėtra, nes pagalbos priemonių taikymas nepriklauso nuo kurios nors rūšies veiklos vykdymo konkrečiuose regionuose.
- (265) Išmokų, kurias bendrovė „Nettbuss Sør AS“ gavo 2004–2014 m. ne pagal esamos pagalbos schemą, taip pat negalima laikyti išmokomis, kuriomis būtų skatinama įgyvendinti bendriems Europos interesams svarbų projektą arba atitaisyti didelius Norvegijos ekonomikos sutrikimus, kaip numatyta EEE susitarimo 61 straipsnio 3 dalies b punkte.

⁽¹⁾ Sprendimo *Antrop ir kiti prieš Conselho de Ministros ir kitus*, C-504/07, ES:C:2009:290, 26–27 punktai.

- (266) Galiausiai išmokų, kurias bendrovė „Nettbuss Sør AS“ gavo 2004–2014 m. ne pagal esamos pagalbos schemą, negalima laikyti suderinamomis pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 3 dalies c punktą, kuriame nustatyta, kad galima leisti teikti pagalbą, skirtą tam tikrų rūšių ekonominei veiklai arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui. Šiuo atžvilgiu reikia pabrėžti, kad aptariamoms tiesioginėms dotacijoms nepatenka į nė vieną Institucijos gairių, kuriose apibrėžiamos sąlygos, pagal kurias tam tikros rūšies pagalba yra suderinama su EEE susitarimo veikimu, taikymo sritį.
- (267) Todėl išmokos, kurias bendrovė „Nettbuss Sør AS“ gavo 2004–2014 m. ne pagal esamos pagalbos schemą, yra veiklos pagalba, kuria dirbtinai sustiprinama konkurencinė bendrovės „Nettbuss Sør AS“ pozicija, palyginti su panašiomis įmonėmis, nes bendrovei „Nettbuss Sør AS“ nebereikia dengti išlaidų, kurias paprastai patiria panašūs transporto operatoriai.
- (268) Remiantis teismų praktika, tokia veiklos pagalba yra iš esmės nesuderinama su EEE susitarimo veikimu, jai negalima taikyti 61 straipsnio 3 dalies c punkto, nes sektoriuose, kuriuose ši pagalba teikiama, iškraipomos konkurencijos sąlygos, tačiau dėl pagalbos pobūdžio negalima pasiekti toje nuostatoje išdėstytų tikslų ⁽¹⁾.
- (269) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Institucija daro išvadą, kad išmokos, kurias bendrovė „Nettbuss Sør AS“ gavo 2004–2014 m. ne pagal esamos pagalbos schemą, yra nesuderinamos su EEE susitarimo veikimu.

4.3. Išvada dėl bendrovei „Nettbuss Sør AS“ 2004–2014 m. ne pagal Rytų Agderio esamos pagalbos schemą skirtos pagalbos

- (270) Institucija daro išvadą, kad Norvegijos valdžios institucijos bendrovei „Nettbuss Sør AS“ pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalį 2004–2014 m. suteikė valstybės pagalbos, kuri nepatenka į Rytų Agderio esamos pagalbos schemos taikymo sritį. Ši nauja pagalba yra veiklos pagalba, kuri yra nesuderinama su EEE susitarimo veikimu.

5. ŠIO OFICIALAUS TYRIMO IŠVADA

- (271) Institucija mano, kad kompensacija už vietos reguliaraus autobusų transporto paslaugas (įskaitant ATP projekto finansavimą) ir mokyklos autobusų transporto paslaugas Rytų Agderyje nuo 1994 m. iki šios dienos pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalį yra valstybės pagalba.
- (272) Institucija laikosi nuomonės, kad pagalba už pirmiau minėtas vietos reguliaraus autobusų transporto paslaugas buvo suteikta pagal esamos pagalbos schemą, vadovaujantis KTĮ, KTR ir administracine praktika. Institucija taip pat laikosi nuomonės, kad pagalba už pirmiau minėtas mokyklos autobusų transporto paslaugas buvo suteikta pagal esamos pagalbos schemą, vadovaujantis Švietimo įstatymu.
- (273) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta 211–215 konstatuojamosiose dalyse, Institucija nusprendė baigti oficialią tyrimo procedūrą dėl Rytų Agderio esamos pagalbos schemos.
- (274) Institucija taip pat daro išvadą, kad Norvegijos valdžios institucijos bendrovei „Nettbuss Sør AS“ 2004–2014 m. suteikė valstybės pagalbos, kaip apibrėžta EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalyje, kuri nepatenka į Rytų Agderio esamos pagalbos schemos taikymo sritį. Norvegijos valdžios institucijos šią pagalbą įgyvendino neteisėtai, pažeisdamos 3 protokolo I dalies 1 straipsnio 3 dalį. Ši pagalba yra veiklos pagalba, kuri yra nesuderinama su EEE susitarimo veikimu ir turi būti susigrąžinta iš gavėjo.

6. SUSIGRĄŽINIMAS

- (275) Pagal EEE susitarimą Institucija yra kompetentinga nuspręsti, kad atitinkama valstybė privalo panaikinti pagalbą, jeigu konstatuoja, kad pagalba yra nesuderinama su EEE susitarimo veikimu. ELPA Teismas taip pat nuolat laikėsi nuomonės, kad įpareigojimas nutraukti pagalbą, kuri laikoma nesuderinama su vidaus rinka, valstybei nustatomas tam, kad būtų atkurta anksčiau buvusi padėtis ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, T-211/05, ES:T:2009:304, 173 punktas.

⁽²⁾ 2011 m. gegužės 10 d. Sprendimo *Lichtenšteino Kunigaikštystė ir kiti prieš ELPA priežiūros instituciją*, sujungtos bylos E-4/10, E-6/10 ir E-7/10, ELPA Teismo pranešimas p. 16, 142 punktas; 2012 m. spalio 8 d. Sprendimo *Hurtigruten ASA prieš ELPA priežiūros instituciją*, sujungtos bylos E-10/11 ir E-11/11, ELPA Teismo pranešimas p. 758, 286 punktas.

- (276) Be to, pagal nusistovėjusių teismų praktiką šis tikslas laikomas pasiektu tada, kai pagalbos gavėjas grąžina skirtas neteisėtos pagalbos sumas, taip praranda pranašumą, turėtą rinkoje konkurentų atžvilgiu, ir atkuria prieš pagalbos suteikimą buvusi padėtis ⁽¹⁾.
- (277) Dėl pirmiau išdėstytų priežasčių Institucija mano, kad Norvegijos valdžios institucijos mokėjo faktiškai patirtus nuostolius viršijančias kompensacijos išmokas, nepatenkančias į Rytų Agderio esamos pagalbos schemos taikymo sritį. Šios išmokos yra naujos valstybės pagalbos priemonės, kurios yra nesuderinamos su EEE susitarimo veikimu. Kadangi apie šias priemones Institucijai nebuvo pranešta, pagal 3 protokolo II dalies 14 straipsnį Institucija nusprendžia, kad neteisėta pagalba, kuri yra nesuderinama su valstybės pagalbos taisyklėmis pagal EEE susitarimą, turi būti susigrąžinta iš gavėjo.
- (278) Be to, Institucija nurodo, kad susigrąžinamai nesuderinamai naujai pagalbai nustatomas 10 metų senaties laikotarpis, skaičiuojamas iki to momento, kai Institucija pirmą kartą ėmėsi veiksmų. Šiuo atveju Institucija pirmą kartą ėmėsi veiksmų 2011 m. lapkričio 10 d., kai nusiuntė prašymą Norvegijos valdžios institucijoms pateikti informacijos ⁽²⁾. Institucija nustatė, kad nesuderinama nauja pagalba buvo teikiama 2004–2014 m. Taigi, reikia susigrąžinti visą nesuderinamą tuo laikotarpiu teiktą pagalbą.
- (279) Norvegijos valdžios institucijos raginamos pateikti išsamią ir tikslią informaciją apie bendrovei „Nettbus Sør AS“ 2004–2014 m. suteiktos pagalbos sumą.
- (280) Institucija pirmiausia nori Norvegijos valdžios institucijoms pateikti šią informaciją ir rekomendacijas dėl susigrąžinimo eigos:
- a) Norvegijos valdžios institucijų skaičiavimais, sumažinus bendrovės „Nettbus Sør AS“ sąnaudas, susijusias su viešosios paslaugos teikimu 39 ir 40 maršrutais, bendrovei padėta tiesiogiai sutaupyti 1 020 000 NOK. Ši suma nėra kompensacija už viešąją paslaugą ir turi būti susigrąžinta kartu su sudėtinėmis palūkanomis, kurias reikia skaičiuoti nuo tos dienos, kurią ši suma liko bendrovei disponuoti, kad bendrovė galėtų ją panaudoti specialaus oro uosto autobuso paslaugai teikti, t. y. nuo 2013 m. spalio mėn.;
 - b) nurodoma susigrąžinti lėšas tik už paslaugų kiekį, neatitinkantį kiekio, kurį reikėjo nurodyti pagal ALFA metodą kompensacijai už viešąją paslaugą gauti. Tačiau vykdomasis raštas sumoms išieškoti yra taikomas šioms išmokoms:
 - i) tiesioginėms išmokoms už transporto paslaugas, kurios nebuvo apibrėžtos kaip visuotinės ekonominės svarbos paslaugos (pvz., už komercines paslaugas);
 - ii) tiesioginėms išmokoms už kitas transporto paslaugas, kurioms netaikomos pasirašytos koncesijos sutartys (pvz., tam tikrais maršrutais);
 - iii) tiesioginėms išmokoms už viešojo transporto paslaugas, kurios anksčiau buvo esamos pagalbos schemos dalis, bet jau seniai nebeteikiamos.
 - c) Institucija daro išvadą, kad susigrąžintinos sumos turi atspindėti faktinį kilometrų skaičiumi išreikštą nuokrypį, susidariusį per laikotarpį nuo 2004 m. sausio 1 d. iki 2014 m. gruodžio 31 d., sutarties galiojimo pabaigos dienos, atsižvelgiant į pagal ALFA metodą nustatytą sąnaudų apskaičiavimo principą. Visas pajamas iš viešosios ir komercinės veiklos, kurios apskričiai buvo grąžintos, reikia atimti iš bendros susigrąžintinos sumos. Sudėtinės palūkanos skaičiuojamos nuo tos dienos, kurią pagalba išmokėta bendrovei „Nettbus Sør AS“;

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Kompensacija už vietos reguliaraus autobusų transporto paslaugas (įskaitant ATP projekto finansavimą) ir mokyklos autobusų transporto paslaugas Rytų Agderyje nuo 1994 m. iki šios dienos pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalį yra valstybės pagalba, teikta pagal esamos pagalbos schemą; todėl oficialus jos tyrimas baigtas.

⁽¹⁾ Sprendimo *Belgija prieš Komisiją*, C-75/97, ES:C:1999:311, 64 ir 65 punktai. Žr. 2005 m. liepos 21 d. Sprendimo *Fesil ir Finnford, PIL ir kiti bei Norvegija prieš ELPA priežiūros instituciją*, sujungtos bylos E-5/04, E-6/04 ir E-7/04, ELPA Teismo pranešimas p. 121, 178 punktą ir Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-310/99, ECLI:ES:C:2002:143, 98 punktą. Taip pat žr. Institucijos gairių dėl neteisėtos ir nesuderinamos pagalbos susigrąžinimo 2.2.1 skyrių, gairės paskelbtos <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽²⁾ 3 PTS protokolo II dalies 15 straipsnis. Taip pat žr. Sprendimą *Scott prieš Komisiją*, C-276/03, ECLI:ES:C:2005:590.

2 straipsnis

1 straipsnyje nurodytos išmokos, kurias bendrovė „Nettbuss Sør AS“ gavo 2004–2014 m. ne pagal esamos pagalbos schemą, pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalį yra valstybės pagalba, kuri yra nesuderinama su EEE susitarimo veikimu.

3 straipsnis

Norvegijos valdžios institucijos imasi visų reikalingų priemonių, kad iš bendrovės „Nettbuss Sør AS“ susigrąžintų 2 straipsnyje nurodytą neteisėtai suteiktą pagalbą.

Į susigrąžintą pagalbą įskaičiuojamos palūkanos ir sudėtinės palūkanos, skaičiuojamos nuo tos dienos, kai pagalbos gavėjas pradėjo disponuoti pagalba, iki pagalbos susigrąžinimo dienos. Palūkanos skaičiuojamos pagal ELPA priežiūros institucijos sprendimo Nr. 195/04/COL, iš dalies pakeisto 2008 m. gruodžio 17 d. ELPA priežiūros institucijos sprendimu Nr. 789/08/COL, 9 straipsnį.

4 straipsnis

Pagalba susigrąžinama nedelsiant ir laikantis nacionalinės teisės aktuose nustatytų procedūrų, jeigu pagal jas sprendimą galima įgyvendinti nedelsiant ir veiksmingai.

Norvegijos valdžios institucijos privalo užtikrinti, kad pagalba būtų susigrąžinta per keturis mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos.

5 straipsnis

Norvegijos valdžios institucijos per du mėnesius nuo šio sprendimo paskelbimo dienos Institucijai pateikia šią informaciją:

1. bendrą sumą (pagrindinę sumą ir palūkanas), kuri turi būti susigrąžinta iš bendrovės „Nettbuss Sør AS“;
2. tiek, kiek galima, datas, kada susigrąžintinos sumos buvo perduotos bendrovei „Nettbuss Sør AS“ disponuoti;
3. išsamią ataskaitą apie padarytą pažangą ir priemones, kurių jau imtasi, laikantis šios sprendimo; ir
4. dokumentus, kuriais įrodoma, kad neteisėta ir nesuderinama pagalba yra susigrąžinama iš bendrovės „Nettbuss Sør AS“ (pvz., aplinkraščiai, išduoti vykdomieji raštai sumoms išieškoti ir pan.).

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Norvegijos Karalystei.

7 straipsnis

Šio sprendimo tekstas autentiškas tik anglų kalba.

Priimta Briuselyje 2015 m. gegužės 7 d.

ELPA priežiūros institucijos vardu

Oda Helen SLETNES

Pirmininkė

Frank BÜCHEL

Kolegijos narys

ELPA PRIEŽIŪROS INSTITUCIJOS SPRENDIMAS

Nr. 94/16/COL

2016 m. gegužės 11 d.

kuriuo reikalaujama, kad Norvegija nepriimtų priemonės dėl laivų, kurie naudoja atšaldyto jūros vandens talpyklas, kad atitiktų stabilumo reikalavimus, apie kurią pranešta remiantis EEE susitarimo XIII priedo 56g punkte nurodyto teisės akto (Tarybos direktyvos 97/70/EB, nustatančios suderintus saugumo reikalavimus 24 metrų ilgio ir ilgesniems žvejybos laivams) 4 straipsnio 2 dalimi [2016/1891]

ELPA PRIEŽIŪROS INSTITUCIJA,

atsižvelgdama į EEE susitarimo XIII priedo V skyriaus 56g punkte nurodytą teisės aktą, (t. y. 1997 m. gruodžio 11 d. Tarybos direktyvą 97/70/EB, nustatančią suderintus saugumo reikalavimus 24 metrų ilgio ir ilgesniems žvejybos laivams, su pakeitimais ⁽¹⁾ (toliau – Teisės aktas)), suderintą su EEE susitarimu prie jo pridėtu 1 protokolu, ypač su teisės akto 4 straipsnio 4 dalies b punktu;

šiam sprendime nustatytos priemonės atitinka ELPA transporto komiteto nuomonę;

laikydamosi nagrinėjimo procedūros;

atsižvelgdama į ELPA priežiūros institucijos (toliau – Institucija) 2013 m. kovo 13 d. Sprendimą 103/13/COL, kuriuo už transportą atsakingam kolegijos nariui suteikiamas įgaliojimas priimti tam tikrus sprendimus (Dok. Nr. 578349),

kadangi:

2015 m. balandžio 21 d. Norvegijos laivybos institucija pagal Teisės akto 4 straipsnio 2 dalį pateikė pranešimą apie išimties taikymą dėl žvejybos laivų, kuriuose kaip balastas naudojamos atšaldyto jūros vandens talpyklos (Dok. Nr. 754705).

2015 m. rugsėjo 16 d. Institucija pranešė Norvegijai, kad, jos nuomone, pateiktas pranešimas nebuvo pagrįstas pakankamais įrodymais (Dok. Nr. 773295), ir paprašė Norvegijos atsiimti savo pranešimą arba dėl esamo pranešimo pateikti papildomus patvirtinamuosius dokumentus. 2015 m. rugsėjo 25 d. e. laišku (Dok. Nr. 774042) Norvegija pranešė Institucijai, kad bus išsiųsti papildomi dokumentai.

2015 m. lapkričio 23 d. Institucija gavo papildomą Norvegijos laivybos institucijos informaciją (Dok. Nr. 781516). Taigi, Institucija laiko, kad pranešimas yra tinkamai pateiktas tik tą datą, be to, nuo tos datos pradėdamas skaičiuoti 4 straipsnio 4 dalies b punkte nustatytas šešių mėnesių laikotarpis.

Remiantis Norvegijos pranešimu, ji ketina iš dalies pakeisti savo nacionalinius teisės aktus, siekdama taikyti šią išimtį:

„2000 m. birželio 13 d. Taisyklėse Nr. 660 dėl laivų, kurių bendras ilgis 15 m ir daugiau, statymo, eksploatavimo, įrangos ir inspektavimo, 3 § 2 dalies 4 punkte po frazės „nuolat taikoma“ bus įterpta toliau nurodyta frazė:

Laivuose, kuriuose siekiant sandėliuoti ir atšaldyti sužvejotas žuvis naudojamas atšaldytas jūros vanduo (AJV), šios talpyklos gali būti naudojamos siekiant laikytis stabilumo reikalavimų. Šiuose laivuose turi būti įrengta sistema, vykdanči tikslaus vandens kiekio kiekvienoje AJV talpykloje stebėseną. Jei vandens lygis yra mažesnis už būtinajį pagal patvirtintus stabilumo skaičiavimus, vairinėje aktyvuojamas pavojaus signalas, kuris turi būti ir matomas, ir girdimas.“

Taisyklės Nr. 2 (stabilumo kriterijai) I priedo III skyriaus 3 dalyje numatyta, kad laivai, kurių ilgis mažesnis nei 45 m, balastas turi būti nuolatinis, o tais atvejais, kai jis yra nuolatinis, jis turi būti kietas ir saugiai įtvirtintas laivo viduje. EEE valstybių administracijos gali leisti naudoti skystą balastą, jei jis yra laikomas pilnai užpildytose talpyklose, kurios nėra sujungtos su jokia laivo išpumpavimo sistema. Remiantis Norvegijos išimties apibūdinimu, taip nėra.

⁽¹⁾ OL L 34, 1998 2 9, p. 1.

Teisės akto 4 straipsnio 2 dalyje teigiama, kad priimdamos priemones, kuriose yra numatomos išimtys, EEE valstybės Toremolinos protokolo priedo 1 skyriaus 3 taisyklės 3 dalies nuostatas taiko pagal šio straipsnio 4 dalyje nustatytą tvarką. Remiantis 3 taisyklės 3 dalimi, laivai, kuriems gali būti taikoma išimtis, turi žvejoti arti pakrantės, tačiau remiantis Norvegijos pranešimu, taip nėra („didelė dalis žvejybos laivyno vykdo pelaginių žuvų žvejybos veiklą dideliu atstumu nuo uostų“).

Be to, kaip numatyta Toremolinos protokolo priedo I skyriaus 3 taisyklės 3 dalyje, taikomoje kartu su Teisės akto 4 straipsnio 4 dalimi, Norvegija turi pateikti įrodymus dėl nepagrįsto ir neįmanomo Toremolinos protokolo taikymo, atsižvelgiant į teritorijos, kurioje laivai vykdo veiklą, atstumą nuo jų registracijos uosto savo šalyje, laivo tipą, oro sąlygas ir į bendrą navigacijos pavojų nebuvimą.

Nors Norvegija pateikė keletą argumentų, pateisinančių išimties taikymą, konkrečiai, tai, kad „laivai yra sunkesni ir sunaudoja daugiau kuro, pasipriešinimas yra didesnis, veiklos spindulys ir pakrovimo pajėgumai yra sumažėję, laivų statytojai stato didesnius nei reikalinga laivus“, taip pat tvirtino, kad nebuvo atvejų, jog AJV talpas naudojantys laivai patirtų avarijų, šie argumentai iš esmės yra susiję su veikla, ir neatrodo, kad jie atitiktų reikalavimus dėl išimčių, taikomų pagal Toremolinos protokolo priedo I skyriaus 3 taisyklės 3 dalį.

Pagal institucijos bendradarbiavimo su Europos jūrų saugumo agentūra (EJSA), įsteigta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1406/2002 ⁽¹⁾, sistemą Institucija paprašė pagalbos dėl šio pranešimo.

2015 m. spalio 8 d. EJSA vertinime (Dok. Nr. 776081) daroma išvada, kad techniniu požiūriu Teisės akte labai aiškiai nurodyta, jog balastas turi būti nuolatinis, o išimtis EEE valstybių administracijos gali taikyti tik skystam balastui, laikomam pilnai užpildytose talpyklose, nesujungtose su jokia laivo išpumpavimo sistema. Priemonės, apie kurią pranešta, atveju taip nėra. Be to, EJSA pabrėžia, kad Toremolinos protokolo priedo I skyriaus 3 taisyklės 3 dalis taikoma netoli pakrantės veiklą vykdančioms laivams, tuo tarpu Norvegija ketina taikyti išimtį laivams, vykdančioms „pelaginių žuvų žvejybos veiklą dideliu atstumu nuo uostų“.

Po to, kai 2015 m. lapkričio 23 d. iš Norvegijos buvo gauta trūkstama informacija, 2015 m. gruodžio mėn. vėl buvo kreiptasi į EJSA, kad ji peržiūrėtų savo rekomendaciją. Paskutinėje EJSA rekomendacijoje, pagrįstoje Norvegijos pateikta informacija, visapusiškai patvirtinama, kad priemonių, apie kurias pranešta, pobūdis susijęs su veikla, ir todėl EJSA patvirtina, kad jos 2015 m. spalio mėn. pateiktas vertinimas tebegalioja.

Institucija mano, kad Norvegijos nurodyta priemonė neatitinka faktinių išimties taikymo reikalavimų, kaip reikalaujama teisės akte, nes i) Norvegijos nurodyta išpumpavimo sistema neatitinka išimties taikymo reikalavimų pagal teisės akto tekstą, ii) laivai, kuriems būtų galima taikyti išimtį, nevykdo žvejybos veiklos prie pakrantės, ir iii) Norvegija nepateikė įrodymų, kodėl teisės akto taikymas yra nepagrįstas ir neįmanomas. Taigi Institucija mano, kad išimtis, apie kurią pranešta, yra nepagrįsta.

Atitinkamai, Institucija reikalauja, kad Norvegija siūlomų priemonių nepriimtų.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1. Siūloma priemonė dėl laivų, kurie naudoja atšaldyto jūros vandens talpyklas, kad atitiktų stabilumo reikalavimams, apie kurią 2015 m. lapkričio 23 d. pranešė Norvegija pagal EEE susitarimo XIII priedo V skyriaus 56g punkte nurodyto teisės akto (Direktyvos 97/70/EB) 4 straipsnio 2 dalį, yra nepagrįsta.
2. Norvegija neturi priimti priemonės dėl laivų, kurie naudoja atšaldyto jūros vandens talpyklas, kad atitiktų stabilumo reikalavimus, apie kurią buvo pranešta 2015 m. lapkričio 23 d.

⁽¹⁾ 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1406/2002, įsteigiančiu Europos jūrų saugumo agentūrą (OL L 208, 2002 8 5, p. 1).

3. Šis sprendimas skirtas Norvegijai.

Priimta Briuselyje 2016 m. gegužės 11 d.

ELPA priežiūros institucijos vardu

Helga JÓNSDÓTTIR

Carsten ZATSCHLER

Kolegijos narė

Direktorius

KLAIĐŲ IŠTAISYMAS**2016 m. rugsėjo 8 d. Komisijos deleguotojo reglamento (ES) 2016/1613, kuriuo pieno gamintojams ir kitų gyvulininkystės sektorių ūkininkams skiriama išimtinė suregulavimo pagalba, klaidų ištaisyimas**

(Europos Sąjungos oficialusis leidinys L 242, 2016 m. rugsėjo 9 d.)

12 puslapis, 1 straipsnio 1 dalies trečia pastraipa:

yra: „Priemonėmis, kurių imasi valstybės narės, remiami pieno gamintojai ir (arba) kitų gyvulininkystės sektorių ūkininkai, kurie vykdo vieną arba kelias iš šių veiklos rūšių, kuriomis siekiama ekonominį jų ūkių tvarumą ir kuriomis prisidedama prie rinkos stabilizavimo:“;

turi būti: „Priemonėmis, kurių imasi valstybės narės, remiami pieno gamintojai ir (arba) kitų gyvulininkystės sektorių ūkininkai, kurie vykdo vieną arba kelias iš šių veiklos rūšių, kuriomis siekiama skatinti ekonominį jų ūkių tvarumą ir kuriomis prisidedama prie rinkos stabilizavimo:“.

ISSN 1977-0723 (elektroninis leidimas)
ISSN 1725-5120 (popierinis leidimas)



Europos Sąjungos leidinių biuras
2985 Liuksemburgas
LIUKSEMBURGAS

LT