Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea

L 292

Edizzjoni bil-Malti

Leġiżlazzjoni

Volum 59

27 ta' Ottubru 2016

Werrej

II *Atti mhux leġiżlattivi*

FTEHIMIET INTERNAZZJONALI

★ **Deċiżjoni tal-Kunsill (UE) 2016/1888 tal-24 ta' Ġunju 2016 dwar l-iffirmar, f'isem l-Unjoni, u l-applikazzjoni proviżorja tal-Ftehim bejn l-Unjoni Ewropea u l-Gżejjer Solomon dwar l-eżenzjoni mill-viża għal soġġorn qasir** 1

Ftehim bejn l-Unjoni Ewropea u l-Gżejjer Solomon dwar l-eżenzjoni mill-viża għal soġġorn qasir 3

REGOLAMENTI

Regolament ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) 2016/1889 tas-26 ta' Ottubru 2016 li jistabbilixxi l-valuri standard tal-importazzjoni għad-determinazzjoni tal-prezz ta' dħul ta' ċertu frott u ħxejjex 10

III *Atti oħrajn*

ŻONA EKONOMIKA EWROPEA

★ **Deċiżjoni tal-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA Nru 179/15/COL tas-7 ta' Mejju 2015 dwar l-għajnuna lit-trasport pubbliku bil-karozzi tal-linja fil-Kontea ta' Aust-Agder (In-Norveġja) [2016/1890]** 12

MT

L-Atti b'titoli b'tipa ċara relatati mal-ġestjoni ta' kuljum ta' affarijiet agrikoli, u li ġeneralment huma validi għal perjodu limitat.

It-titoli tal-atti l-oħra kollha huma stampati b'tipa skura u mmarkati b'asterisk quddiemhom.

★ **Deċiżjoni tal-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA Nru 94/16/COL tal-11 ta' Mejju 2016 li tirrikjedi lin-Norveġja biex ma tadottax il-miżura notifikata fuq il-bażi tal-Artikolu 4(2) tal-Att imsemmi fil-punt 56 g tal-Anness XIII tal-Ftehim ŻEE (id-Direttiva tal-Kunsill 97/70/KE li tistabbilixxi reġim armonizzat ta' sigurtà għall-bastimenti tas-sajd ta' tul ta' 24 metru jew aktar) rigward bastimenti li jużaw tankijiet tal-ilma baħar imkessaħ biex jissodisfaw ir-rekwiżiti ta' stabbiltà [2016/1891]** 47

Rettifika

★ **Rettifika għar-Regolament ta' Delega tal-Kummissjoni (UE) Nru 134/2014 tas-16 ta' Diċembru 2013 li jissupplimenta r-Regolament (UE) Nru 168/2013 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill fir-rigward tar-rekwiżiti tal-prestazzjoni ambjentali u tal-prestazzjoni tal-unità tal-propulsjoni, u li jemenda l-Anness V tiegħu** (ĠU L 53, 21.2.2014) 50

II

(Atti mhux leġiżlattivi)

FTEHIMIET INTERNAZZJONALI

DEĊIŻJONI TAL-KUNSILL (UE) 2016/1888

tal-24 ta' Ġunju 2016

dwar l-iffirmar, f'isem l-Unjoni, u l-applikazzjoni proviżorja tal-Ftehim bejn l-Unjoni Ewropea u l-Gżejjer Solomon dwar l-eżenzjoni mill-viża għal soġġorn qasir

IL-KUNSILL TAL-UNJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidra t-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, u b'mod partikolari l-punt (a) tal-Artikolu 77(2), flimkien mal-Artikolu 218(5) tiegħu,

Wara li kkunsidra l-proposta mill-Kummissjoni Ewropea,

Billi:

(1) Ir-Regolament (UE) Nru 509/2014 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([1]) ittrasferixxa r-referenza għall-Gżejjer Solomon mill-Anness I għall-Anness II tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 539/2001 ([2]).

(2) Dik ir-referenza għall-Gżejjer Solomon hija akkumpanjata b'nota f'qiegħ il-paġna li turi li l-eżenzjoni mill-ħtieġa ta' viża għandha tapplika mid-data tad-dħul fis-seħħ ta' ftehim dwar l-eżenzjoni mill-viża li għandu jiġi konkluż mal-Unjoni Ewropea.

(3) Fid-9 ta' Ottubru 2014, il-Kunsill adotta deċiżjoni li tawtorizza lill-Kummissjoni tiftaħ negozjati mal-Gżejjer Solomon għall-konklużjoni ta' ftehim bejn l-Unjoni Ewropea u l-Gżejjer Solomon dwar l-eżenzjoni mill-viża għal soġġorn qasir (il-"Ftehim").

(4) In-negozjati dwar il-Ftehim infetħu fid-19 ta' Novembru 2014 u ġew iffinalizzati b'suċċess bl-inizjalar tiegħu fit-13 ta' Novembru 2015.

(5) Il-Ftehim għandu jiġi ffirmat, u d-dikjarazzjonijiet mehmuża mal-Ftehim għandhom jiġu approvati, f'isem l-Unjoni. Il-Ftehim għandu jiġi applikat fuq bażi proviżorja, mill-jum wara d-data tal-iffirmar tiegħu, sakemm jitlestew il-proċeduri meħtieġa għall-konklużjoni tiegħu.

(6) Din id-Deċiżjoni tikkostitwixxi żvilupp tad-dispożizzjonijiet tal-*acquis* ta' Schengen li fihom ir-Renju Unit ma jieħux sehem, f'konformità mad-Deċiżjoni tal-Kunsill 2000/365/KE ([3]); għalhekk ir-Renju Unit mhux qed jieħu sehem fl-adozzjoni ta' din id-Deċiżjoni u mhux marbut biha jew soġġett għall-applikazzjoni tagħha.

(7) Din id-Deċiżjoni tikkostitwixxi żvilupp tad-dispożizzjonijiet tal-*acquis* ta' Schengen li fihom l-Irlanda ma tieħux sehem, f'konformità mad-Deċiżjoni tal-Kunsill 2002/192/KE ([4]); għalhekk l-Irlanda mhix qed tieħu sehem fl-adozzjoni ta' din id-Deċiżjoni u mhix marbuta biha jew soġġetta għall-applikazzjoni tagħha,

---

([1]) Ir-Regolament (UE) Nru 509/2014 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-15 ta' Mejju 2014 li jemenda r-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 539/2001 li jelenka l-pajjiżi terzi li ċ-ċittadini tagħhom għandu jkollhom viża fil-pussess tagħhom meta jaqsmu l-fruntieri esterni u dawk li ċ-ċittadini tagħhom huma eżentati minn dik il-ħtieġa (ĠU L 149, 20.5.2014, p. 67).

([2]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 539/2001 tal-15 ta' Marzu 2001 li jelenka l-pajjiżi terzi li ċ-ċittadini tagħhom għandhom ikollhom viża fil-pussess tagħhom meta jaqsmu l-fruntieri esterni u dawk li ċ-ċittadini tagħhom huma eżenti minn dik il-ħtieġa (ĠU L 81, 21.3.2001, p. 1).

([3]) Id-Deċiżjoni tal-Kunsill 2000/365/KE tad-29 ta' Mejju 2000 dwar it-talba tar-Renju Unit tal-Gran Brittanja u l-Irlanda ta' Fuq biex jieħdu parti f'xi dispożizzjonijiet tal-*acquis* ta' Schengen (ĠU L 131, 1.6.2000, p. 43).

([4]) Id-Deċiżjoni tal-Kunsill 2002/192/KE tat-28 ta' Frar 2002 rigward it-talba tal-Irlanda biex tieħu sehem f'xi dispożizzjonijiet tal-*acquis* ta' Schengen (ĠU L 64, 7.3.2002, p. 20).

ADOTTA DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

L-iffirmar f'isem l-Unjoni tal-Ftehim bejn l-Unjoni Ewropea u l-Gżejjer Solomon dwar l-eżenzjoni mill-viża għal soġġorn qasir huwa b'dan awtorizzat, soġġett għall-konklużjoni tal-imsemmi Ftehim.

It-test tal-Ftehim jinsab mehmuż ma' din id-Deċiżjoni.

Artikolu 2

Id-dikjarazzjonijiet mehmuża ma' din id-Deċiżjoni għandhom jiġu approvati f'isem l-Unjoni.

Artikolu 3

Il-President tal-Kunsill huwa b'dan awtorizzat li jinnomina lill-persuna jew persuni bis-setgħa li jiffirmaw il-Ftehim f'isem l-Unjoni.

Artikolu 4

Il-Ftehim għandu jiġi applikat b'mod proviżorju mill-jum wara d-data tal-iffirmar tiegħu ([1]), sakemm jitlestew il-proċeduri meħtieġa għall-konklużjoni tiegħu.

Artikolu 5

Din id-Deċiżjoni għandha tidħol fis-seħħ fid-data tal-adozzjoni tagħha.

Magħmul fil-Lussemburgu, l-24 ta' Ġunju 2016.

Għall-Kunsill

Il-President

A.G. KOENDERS

([1]) Id-data l-iffirmar tal-Ftehim ser tiġi ppubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* mis-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill.

FTEHIM

bejn l-Unjoni Ewropea u l-Gżejjer Solomon dwar l-eżenzjoni mill-viża għal soġġorn qasir

L-UNJONI EWROPEA, minn hawn 'il quddiem imsejħa "l-Unjoni" jew "l-UE", u

IL-GŻEJJER SOLOMON,

minn hawn 'il quddiem flimkien imsejħin il-"Partijiet Kontraenti",

BIL-ĦSIEB LI jiġu żviluppati ulterjorment relazzjonijiet ta' ħbiberija bejn il-Partijiet Kontraenti u bix-xewqa li jiġi ffaċilitat l-ivvjaġġar billi jiġi żgurat dħul u soġġorn għal perijodu qasir mingħajr viża għaċ-ċittadini tagħhom,

FILWAQT LI JIKKUNSIDRAW ir-Regolament (UE) Nru 509/2014 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-15 ta' Mejju 2014 li jemenda r-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 539/2001 li jelenka l-pajjiżi terzi li ċ-ċittadini tagħhom għandu jkollhom viża fil-pussess tagħhom meta jaqsmu l-fruntieri esterni u dawk li ċ-ċittadini tagħhom huma eżentati minn dik il-ħtieġa ([1]) billi, *inter alia*, 19-il pajjiż terz, inklużi l-Gżejjer Solomon, ġew ittrasferiti għal-lista ta' pajjiżi terzi li ċ-ċittadini tagħhom huma eżenti mill-ħtieġa ta' viża għal soġġorni qosra fl-Istati Membri,

FILWAQT LI HUMA KONXJI li l-Artikolu 1 tar-Regolament (UE) Nru 509/2014 jistipula li għal dawk id-19-il pajjiż, l-eżenzjoni mill-ħtieġa ta' viża għandha tapplika mid-data tad-dħul fis-seħħ ta' ftehim dwar l-eżenzjoni mill-viża li għandu jiġi konkluż mal-Unjoni,

FILWAQT LI JIXTIEQU li jitħares il-prinċipju ta' trattament indaqs taċ-ċittadini kollha tal-UE,

FILWAQT LI JQISU li l-persuni li jivvjaġġaw bil-għan li jwettqu attività bi ħlas matul is-soġġorn qasir tagħhom mhumiex koperti minn dan il-Ftehim u għalhekk għal dik il-kategorija r-regoli rilevanti tal-liġi tal-Unjoni u tal-liġi nazzjonali tal-Istati Membri u tal-liġi nazzjonali tal-Gżejjer Solomon dwar l-obbligu tal-viża jew l-eżenzjoni minnha u dwar l-aċċess għal impjieg jibqgħu japplikaw,

FILWAQT LI JQISU l-Protokoll dwar il-pożizzjoni tar-Renju Unit u tal-Irlanda fir-rigward tal-ispazju ta' libertà, sigurtà u ġustizzja u l-Protokoll dwar l-*acquis* ta' Schengen integrat fil-qafas tal-Unjoni Ewropea, annessi mat-Trattat dwar l-Unjoni Ewropea u mat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, u filwaqt li jikkonfermaw li d-dispożizzjonijiet ta' dan il-Ftehim ma japplikawx għar-Renju Unit u għall-Irlanda,

FTIEHMU KIF ĠEJ:

Artikolu 1

Għan

Dan il-Ftehim jipprovdi għal vjaġġar mingħajr viża għaċ-ċittadini tal-Unjoni u għaċ-ċittadini tal-Gżejjer Solomon meta jivvjaġġaw lejn it-territorju tal-Parti Kontraenti l-oħra għall-perijodu massimu ta' 90 jum fi kwalunkwe perijodu ta' 180 jum.

Artikolu 2

Definizzjonijiet

Għall-finijiet ta' dan il-Ftehim:

(a) "Stat Membru" tfisser kwalunkwe Stat Membru tal-Unjoni, bl-eċċezzjoni tar-Renju Unit u tal-Irlanda;

(b) "ċittadin tal-Unjoni" tfisser ċittadin ta' Stat Membru kif definit fil-punt (a);

(c) "ċittadin tal-Gżejjer Solomon" tfisser kwalunkwe persuna li għandha ċ-ċittadinanza tal-Gżejjer Solomon;

(d) "żona Schengen" tfisser iż-żona mingħajr fruntieri interni li tinkludi t-territorji tal-Istati Membri kif definit fil-punt (a) li japplikaw l-*acquis* ta' Schengen fl-intier tiegħu.

([1]) ĠU L 149, 20.5.2014, p. 67.

Artikolu 3

Kamp ta' applikazzjoni

1. Iċ-ċittadini tal-Unjoni li għandhom passaport ordinarju, diplomatiku, tas-servizz, uffiċjali jew speċjali, li hu validu u maħruġ minn Stat Membru, jistgħu jidħlu u jibqgħu mingħajr viża fit-territorju tal-Gżejjer Solomon għall-perijodu ta' soġġorn kif definit fl-Artikolu 4(1).

Iċ-ċittadini tal-Gżejjer Solomon li għandhom passaport ordinarju, diplomatiku, tas-servizz, uffiċjali jew speċjali, li hu validu u maħruġ mill-Gżejjer Solomon, jistgħu jidħlu u jibqgħu mingħajr viża fit-territorju tal-Istati Membri għall-perijodu ta' soġġorn kif definit fl-Artikolu 4(2).

2. Il-paragrafu 1 ta' dan l-Artikolu ma japplikax għall-persuni li jivvjaġġaw bil-għan li jwettqu attività bi ħlas.

Għal dik il-kategorija ta' persuni, kull Stat Membru jista' jiddeċiedi b'mod individwali li jimponi l-ħtieġa ta' viża fuq iċ-ċittadini tal-Gżejjer Solomon jew li jirtiraha f'konformità mal-Artikolu 4(3) tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 539/2001 ([1]).

Għal dik il-kategorija ta' persuni, il-Gżejjer Solomon jistgħu jiddeċiedi dwar il-ħtieġa ta' viża jew l-eżenzjoni mill-viża għaċ-ċittadini ta' kull Stat Membru b'mod individwali f'konformità mal-liġi nazzjonali tagħhom.

3. L-eżenzjoni mill-viża prevista minn dan il-Ftehim tapplika mingħajr preġudizzju għal-liġijiet tal-Partijiet Kontraenti dwar il-kundizzjonijiet tad-dħul u tas-soġġorn qasir. L-Istati Membri u l-Gżejjer Solomon jirriżervaw id-dritt li jirrifjutaw id-dħul u s-soġġorn qasir fit-territorji tagħhom jekk waħda jew aktar minn dawn il-kundizzjonijiet ma tkunx issodisfata.

4. L-eżenzjoni mill-viża tapplika irrispettivament mill-mezz ta' trasport użat biex jinqasmu l-fruntieri tal-Partijiet Kontraenti.

5. Kwistjonijiet li mhumiex koperti minn dan il-Ftehim għandhom ikunu rregolati mil-liġi tal-Unjoni, mil-liġi nazzjonali tal-Istati Membri u mil-liġi nazzjonali tal-Gżejjer Solomon.

Artikolu 4

Tul taż-żmien tas-soġġorn

1. Iċ-ċittadini tal-Unjoni jistgħu jibqgħu fit-territorju tal-Gżejjer Solomon għal perijodu massimu ta' 90 jum fi kwalunkwe perijodu ta' 180 jum.

2. Iċ-ċittadini tal-Gżejjer Solomon jistgħu jibqgħu fit-territorju tal-Istati Membri li japplikaw l-*acquis* ta' Schengen fl-intier tiegħu għal perijodu massimu ta' 90 jum fi kwalunkwe perijodu ta' 180 jum. Dak il-perijodu jiġi kkalkulat indipendentement minn kwalunkwe soġġorn fi Stat Membru li għadu ma japplikax l-*acquis* ta' Schengen fl-intier tiegħu.

Iċ-ċittadini tal-Gżejjer Solomon jistgħu jibqgħu għal perijodu massimu ta' 90 jum fi kwalunkwe perijodu ta' 180 jum fit-territorju ta' kull Stat Membru li għadu ma japplikax l-*acquis* ta' Schengen fl-intier tiegħu, indipendentement mill-perijodu tas-soġġorn ikkalkulat għat-territorju tal-Istati Membri li japplikaw l-*acquis* ta' Schengen fl-intier tiegħu.

3. Dan il-Ftehim ma jaffettwax il-possibbiltà għall-Gżejjer Solomon u għall-Istati Membri li jestendu l-perijodu tas-soġġorn għal aktar minn 90 jum f'konformità mal-liġijiet nazzjonali rispettivi tagħhom u mal-liġi tal-Unjoni.

([1]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 539/2001 tal-15 ta' Marzu 2001 li jelenka l-pajjiżi terzi li ċ-ċittadini tagħhom għandhom ikollhom viża fil-pussess tagħhom meta jaqsmu l-fruntieri esterni u dawk iċ-ċittadini li huma eżentati minn dik il-ħtieġa (ĠU L 81, 21.3.2001, p. 1).

Artikolu 5

Applikazzjoni territorjali

1. Fir-rigward tar-Repubblika Franċiża, dan il-Ftehim għandu japplika biss għat-territorju Ewropew tar-Repubblika Franċiża.

2. Fir-rigward tar-Renju tan-Netherlands, dan il-Ftehim għandu japplika biss għat-territorju Ewropew tar-Renju tan-Netherlands.

Artikolu 6

Kumitat Konġunt għall-ġestjoni tal-Ftehim

1. Il-Partijiet Kontraenti għandhom jistabbilixxu Kumitat Konġunt ta' esperti (minn hawn 'il quddiem imsejjaħ il-"Kumitat"), magħmul minn rappreżentanti tal-Unjoni u minn rappreżentanti tal-Gżejjer Solomon. L-Unjoni għandha tkun irrappreżentata mill-Kummissjoni Ewropea.

2. Il-Kumitat għandu jkollu, *inter alia*, il-kompiti li ġejjin:

(a) li jagħmel monitoraġġ tal-implimentazzjoni ta' dan il-Ftehim;

(b) li jissuġġerixxi emendi jew żidiet għal dan il-Ftehim;

(c) li jsolvi tilwimiet li jfeġġu mill-interpretazzjoni jew mill-applikazzjoni ta' dan il-Ftehim.

3. Il-Kumitat għandu jitlaqqa' kull meta jkun meħtieġ, fuq talba ta' waħda mill-Partijiet Kontraenti.

4. Il-Kumitat għandu jistabbilixxi r-regoli tal-proċedura tiegħu.

Artikolu 7

Ir-relazzjoni ta' dan il-Ftehim ma' ftehimiet bilaterali eżistenti ta' eżenzjoni mill-viża bejn l-Istati Membri u l-Gżejjer Solomon

Dan il-Ftehim għandu jkollu preċedenza fuq kwalunkwe ftehim jew arranġament bilaterali konkluż bejn l-Istati Membri individwali u l-Gżejjer Solomon, sa fejn dawn ikopru kwistjonijiet li jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tiegħu.

Artikolu 8

Dispożizzjonijiet finali

1. Dan il-Ftehim għandu jiġi rratifikat jew approvat mill-Partijiet Kontraenti f'konformità mal-proċeduri interni rispettivi tagħhom u għandu jidħol fis-seħħ fl-ewwel jum tat-tieni xahar wara d-data tal-aħħar waħda miż-żewġ notifiki li permezz tagħhom il-Partijiet Kontraenti jinnotifikaw lil xulxin li dawk il-proċeduri jkunu tlestew.

Dan il-Ftehim għandu jiġi applikat fuq bażi proviżorja mill-jum wara d-data tal-iffirmar tiegħu.

2. Dan il-Ftehim qed jiġi konkluż għal perijodu indefinit, sakemm ma jiġix itterminat f'konformità mal-paragrafu 5.

3. Dan il-Ftehim jista' jiġi emendat bi ftehim bil-miktub tal-Partijiet Kontraenti. L-emendi għandhom jidħlu fis-seħħ wara li l-Partijiet Kontraenti jkunu nnotifikaw lil xulxin bit-tlestija tal-proċeduri interni tagħhom li huma meħtieġa għal dan il-għan.

4. Kull Parti Kontraenti tista' tissospendi l-Ftehim kollu jew parti minnu, b'mod partikolari għal raġunijiet ta' ordni pubbliku, protezzjoni tas-sigurtà nazzjonali jew protezzjoni tas-saħħa pubblika, immigrazzjoni illegali, jew l-introduzzjoni mill-ġdid tal-ħtieġa tal-viża minn waħda mill-Parti Kontraenti. Id-deċiżjoni dwar is-sospensjoni għandha tiġi nnotifikata lill-Parti Kontraenti l-oħra mhux aktar tard minn xahrejn qabel id-dħul fis-seħħ ippjanat tagħha. Il-Parti Kontraenti li tkun issospendiet l-applikazzjoni ta' dan il-Ftehim għandha tgħarraf minnufih lill-Parti Kontraenti l-oħra f'każ li r-raġunijiet għas-sospensjoni ma jibqgħux jeżistu aktar u għandha tneħħi dik is-sospensjoni.

5. Kull Parti Kontraenti tista' ttemm dan il-Ftehim billi tinnotifika bil-miktub lill-Parti l-oħra. Dan il-Ftehim jieqaf milli jibqa' fis-seħħ 90 jum wara.

6. Il-Gżejjer Solomon jistgħu jissospendu jew jitterminaw dan il-Ftehim biss fil-konfront tal-Istati Membri kollha.

7. L-Unjoni tista' tissospendi jew tittermina dan il-Ftehim biss fil-konfront tal-Istati Membri kollha tagħha.

Magħmul f'żewġ eżemplari bil-Bulgaru, biċ-Ċek, bid-Daniż, bl-Estonjan, bil-Finlandiż, bil-Franċiż, bil-Ġermaniż, bil-Grieg, bl-Ingliż, bl-Ispanjol, bl-Iżvediż, bil-Kroat, bil-Latvjan, bil-Litwan, bil-Malti, bin-Netherlandiż, bil-Pollakk, bil-Portugiż, bir-Rumen, bis-Slovakk, bis-Sloven, bit-Taljan u bl-Ungeriż, b'kull test ugwalment awtentiku.

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 kétezer-tizenhatodik év október havának hetedik napján.

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

Gedaan te Brussel, zeven oktober tweeduizend zestien.

Sporządzono w Brukseli dnia siódmego października roku dwa tysiące szesnastego.

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

Întocmit la Bruxelles la șapte octombrie două mii șaisprezece.

V Bruseli siedmeho októbra 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 Salų vardu
A Salamon-szigetek részésről
Għall-Gżejjer Solomon
Voor de Salomonseilanden
W imieniu Wysp Salomona
Pela Ilhas Salomão
Pentru Insulele Solomon
Za Šalamúnove ostrovy
Za Salomonove otoke
Salomonsaarten puolesta
För Salomonöarna

DIKJARAZZJONI KONĠUNTA FIR-RIGWARD TAL-IŻLANDA, TAN-NORVEĠJA, TAL-IŻVIZZERA U TAL-LIECHTENSTEIN

Il-Partijiet Kontraenti jirrimarkaw ir-relazzjoni mill-qrib bejn l-Unjoni Ewropea u n-Norveġja, l-Iżlanda, l-Iżvizzera u l-Liechtenstein, b'mod partikolari bis-saħħa tal-Ftehimiet tat-18 ta' Mejju 1999 u tas-26 ta' Ottubru 2004 dwar l-assoċjazzjoni ta' dawn il-pajjiżi mal-implimentazzjoni, mal-applikazzjoni u mal-iżvilupp tal-*acquis* ta' Schengen.

F'ċirkostanzi bħal dawn huwa mixtieq li l-awtoritajiet tan-Norveġja, tal-Iżlanda, tal-Iżvizzera u tal-Liechtenstein, min-naħa, u l-Gżejjer Solomon, min-naħa l-oħra, jikkonkludu, mingħajr dewmien, ftehimiet bilaterali dwar l-eżenzjoni mill-viża għal soġġorn qasir f'termini simili għal dawk ta' dan il-Ftehim.

DIKJARAZZJONI KONĠUNTA DWAR L-INTERPRETAZZJONI TAL-KATEGORIJA TA' PERSUNI LI JIVVJAĠĠAW BL-ISKOP LI JWETTQU ATTIVITÀ BI ĦLAS KIF PREVIST MILL-ARTIKOLU 3(2) TA' DAN IL-FTEHIM

Bix-xewqa li tkun żgurata interpretazzjoni komuni, il-Partijiet Kontraenti jaqblu li, għall-finijiet ta' dan il-Ftehim, il-kategorija ta' persuni li jwettqu attività bi ħlas tkopri lill-persuni li jidħlu fit-territorju tal-Parti Kontraenti l-oħra bil-għan li jkollhom impjieg bi qligħ jew iwettqu attività b'remunerazzjoni bħala impjegati jew fornituri ta' servizz.

Din il-kategorija ma għandhiex tkopri:

— persuni tan-negozju, jiġifieri persuni li jivvjaġġaw bil-għan ta' deliberazzjonijiet ta' negozju (mingħajr ma jkunu impjegati fil-pajjiż tal-Parti Kontraenti l-oħra),

— persuni li jieħdu sehem fl-isport jew artisti tal-ispettaklu li jwettqu attività fuq bażi ad-hoc,

— ġurnalisti mibgħuta mill-midja tal-pajjiż ta' residenza tagħhom, u,

— apprendisti intrakorporattivi.

L-implimentazzjoni ta' din id-Dikjarazzjoni għandha tkun immonitorjata mill-Kumitat Konġunt fi ħdan ir-responsabbiltà tiegħu skont l-Artikolu 6 ta' dan il-Ftehim, li jista' jipproponi modifiki meta, abbażi tal-esperjenzi tal-Partijiet Kontraenti, iqis li jkunu meħtieġa.

DIKJARAZZJONI KONĠUNTA DWAR L-INTERPRETAZZJONI TAL-PERIJODU TA' 90 JUM FI KWALUNKWE PERIJODU TA' 180 JUM KIF STIPULAT FL-ARTIKOLU 4 TA' DAN IL-FTEHIM

Il-Partijiet Kontraenti jifhmu li l-perijodu massimu ta' 90 jum fi kwalunkwe perijodu ta' 180 jum kif previst fl-Artikolu 4 ta' dan il-Ftehim ifisser soġġorn kontinwu jew bosta soġġorni konsekuttivi, li t-tul ta' żmien totali tagħhom ma jaqbiżx id-90 jum fi kwalunkwe perijodu ta' 180 jum.

Il-kunċett ta' "kwalunkwe" jimplika l-applikazzjoni ta' perijodu ta' referenza mobbli ta' 180 jum, billi titqies b'lura kull ġurnata tas-soġġorn fl-aħħar perijodu ta' 180 jum, sabiex jiġi vverifikat jekk l-obbligu tad-90 jum fi kwalunkwe perijodu ta' 180 jum ikunx baqa' jiġi ssodisfat. *Inter alia*, dan ifisser li assenza għal perijodu mhux interrott ta' 90 jum tippermetti li jkun hemm soġġorn ġdid ta' mhux aktar minn 90 jum.

DIKJARAZZJONI KONĠUNTA DWAR L-INFURMAR TAĊ-ĊITTADINI DWAR IL-FTEHIM TA' EŻENZJONI MILL-VIŻA

Filwaqt li jirrikonoxxu l-importanza tat-trasparenza għaċ-ċittadini tal-Unjoni Ewropea u għaċ-ċittadini tal-Gżejjer Solomon, il-Partijiet Kontraenti jiftiehmu li jiżguraw it-tixrid totali ta' informazzjoni dwar il-kontenut u l-konsegwenzi tal-ftehim dwar l-eżenzjoni mill-viża u kwistjonijiet relatati, bħall-kundizzjonijiet għad-dħul fit-territorju.

REGOLAMENTI

REGOLAMENT TA' IMPLIMENTAZZJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2016/1889

tas-26 ta' Ottubru 2016

li jistabbilixxi l-valuri standard tal-importazzjoni għad-determinazzjoni tal-prezz ta' dħul ta' ċertu frott u ħxejjex

IL-KUMMISSJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidrat it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea,

Wara li kkunsidrat ir-Regolament (UE) Nru 1308/2013 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-17 ta' Diċembru 2013 li jistabbilixxi organizzazzjoni komuni tas-swieq fi prodotti agrikoli u li jħassar ir-Regolamenti tal-Kunsill (KEE) Nru 922/72, (KEE) Nru 234/79, (KE) Nru 1037/2001 u (KE) Nru 1234/2007 ([1]),

Wara li kkunsidrat ir-Regolament ta' Implimentazzjoni (UE) Nru 543/2011 tas-7 ta' Ġunju 2011 li jippreskrivi regoli dettaljati dwar l-applikazzjoni tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 1234/2007 fir-rigward tas-setturi tal-frott u l-ħxejjex u tal-frott u l-ħxejjex ipproċessati ([2]) u b'mod partikolari l-Artikolu 136(1) tiegħu,

Billi:

(1) Ir-Regolament ta' Implimentazzjoni (UE) Nru 543/2011 jistipula, skont ir-riżultat tan-negozjati kummerċjali multilaterali taċ-Ċiklu tal-Urugwaj, il-kriterji li bihom il-Kummissjoni tiffissa l-valuri standard għall-importazzjonijiet minn pajjiżi terzi, għall-prodotti u għall-perjodi stipulati fl-Anness XVI, il-Parti A tiegħu.

(2) Il-valur standard tal-importazzjoni huwa kkalkulat kull ġurnata tax-xogħol skont l-Artikolu 136(1) tar-Regolament ta' Implimentazzjoni (UE) Nru 543/2011, billi jqis id-dejta varjabbli ta' kuljum. Għalhekk dan ir-Regolament għandu jidħol fis-seħħ fil-jum tal-pubblikazzjoni tiegħu f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*.

ADOTTAT DAN IR-REGOLAMENT:

Artikolu 1

Il-valuri standard tal-importazzjoni msemmija fl-Artikolu 136 tar-Regolament ta' Implimentazzjoni (UE) Nru 543/2011 huma stipulati fl-Anness għal dan ir-Regolament.

Artikolu 2

Dan ir-Regolament għandu jidħol fis-seħħ fil-jum tal-pubblikazzjoni tiegħu f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*.

Dan ir-Regolament għandu jorbot fl-intier tiegħu u japplika direttament fl-Istati Membri kollha.

Magħmul fi Brussell, is-26 ta' Ottubru 2016.

Għall-Kummissjoni,

F'isem il-President,

Jerzy PLEWA

Direttur Ġenerali għall-Agrikoltura u l-Iżvilupp Rurali

([1]) ĠU L 347, 20.12.2013, p. 671.
([2]) ĠU L 157, 15.6.2011, p. 1.

ANNESS

Il-valuri standard tal-importazzjoni għad-determinazzjoni tal-prezz ta' dħul ta' ċertu frott u ħxejjex

(EUR/100 kg)

Kodiċi tan-NM	Kodiċi tal-pajjiż terz (1)	Valur standard tal-importazzjoni
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	290,6
	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	58,1
	TR	154,5
	ZA	164,5
	ZZ	125,7

(1) In-nomenklatura tal-pajjiżi stabbilita bir-Regolament tal-Kummissjoni (UE) Nru 1106/2012 tas-27 ta' Novembru 2012 li jimplimenta r-Regolament (KE) Nru 471/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar statistika Komunitarja relatata mal-kummerċ estern ma' pajjiżi li mhumiex membri, fir-rigward tal-aġġornament tan-nomenklatura tal-pajjiżi u t-territorji (ĠU L 328, 28.11.2012, p. 7). Il-kodiċi "ZZ" jirrappreżenta "ta' oriġini oħra".

III

(Atti oħrajn)

ŻONA EKONOMIKA EWROPEA

DEĊIŻJONI TAL-AWTORITÀ TA' SORVELJANZA TAL-EFTA

Nru 179/15/COL

tas-7 ta' Mejju 2015

dwar l-għajnuna lit-trasport pubbliku bil-karozzi tal-linja fil-Kontea ta' Aust-Agder (In-Norveġja) [2016/1890]

L-AWTORITÀ TA' SORVELJANZA TAL-EFTA ("L-AWTORITÀ"),

Wara li kkunsidrat il-Ftehim dwar iż-Żona Ekonomika Ewropea ("il-Ftehim ŻEE"), u b'mod partikolari l-Artikoli 49, 61 sa 63 u l-Protokoll 26 għalih,

Wara li kkunsidrat il-Ftehim bejn l-Istati tal-EFTA dwar l-Istabbiliment ta' Awtorità ta' Sorveljanza u Qorti tal-Ġustizzja ("SCA"), u b'mod partikolari l-Artikolu 24 tiegħu,

Wara li kkunsidrat il-Protokoll 3 għall-Ftehim dwar is-Sorveljanza u l-Qorti ("Protokoll 3 dwar l-SCA"), u b'mod partikolari l-Artikolu 1(1), (2) u (3) tal-Parti I u l-Artikoli 7(5) u 14 tal-Parti II tiegħu,

Billi:

I. **IL-FATTI**

1. PROĊEDURA

(1) B'ittra datata t-23 ta' Marzu 2011 l-Awtorità rċeviet l-ewwel ilment mill-kumpanija tal-karozzi tal-linja Norveġiża *Konkurrenten.no*, operatur privat tat-trasport bil-karozzi tal-linja, li allegat li hija involuta għajnuna illegali mill-istat fil-kuntratti mogħtija mill-Kontea ta' Aust-Agder, in-Norveġja (minn hawnhekk 'il quddiem imsejħa wkoll "Aust-Agder" jew "il-Kontea") lil diversi operaturi tal-karozzi tal-linja għall-forniment ta' servizzi tat-trasport lokali bil-karozzi tal-linja f'Aust-Agder.

(2) B'ittra tal-10 ta' Novembru 2011, l-Awtorità bagħtet l-ilment lill-awtoritajiet Norveġiżi u talbet aktar informazzjoni.

(3) Bid-Deċiżjoni Nru 60/13/COL tas-6 ta' Frar 2013, l-Awtorità fetħet l-investigazzjoni formali dwar għajnuna illegali potenzjali mill-Istat mogħtija fl-għoti tal-kuntratti għas-servizzi tat-trasport lokali bil-karozzi tal-linja f'Aust-Agder ("id-deċiżjoni ta' ftuħ"). Id-deċiżjoni ta' ftuħ kienet ippubblikata *f'Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* u s-Suppliment dwar iż-ŻEE tiegħu. [1] L-awtoritajiet Norveġiżi, l-ilmentatur u żewġ partijiet terzi oħra, Nettbuss Sør AS u Setesdal Bilruter L/L, issottomettew kummenti għad-deċiżjoni ta' ftuħ. L-awtoritajiet Norveġiżi kkummentaw ukoll dwar il-kummenti mibgħuta mill-ilmentatur u l-partijiet terzi l-oħra.

(4) B'ittra datata s-17 ta' Diċembru 2013, l-Awtorità talbet aktar informazzjoni mill-awtoritajiet Norveġiżi.

(5) Informazzjoni addizzjonali mill-awtoritajiet Norveġiżi ntbagħtet b'ittra tat-30 ta' Jannar 2014 u minn Nettbuss Sør AS b'ittra tal-20 ta' Frar 2014.

[1] ĠU C 118, 25.4.2013, p. 4 u s-Suppliment dwar iż-ŻEE Nru 24, il-25 ta' April 2013, p. 1.

(6) B'ittra datata t-8 ta' Lulju 2014, l-awtoritajiet Norveġiżi ssottomettew aktar informazzjoni dwar il-produzzjoni ta' Nettbuss Sør AS. Fid-dawl ta' din l-informazzjoni, b'ittra datata l-14 ta' Awwissu 2014, l-Awtorità talbet kjarifiki u informazzjoni supplimentari.

(7) L-awtoritajiet Norveġiżi wieġbu b'ittri datati 15 ta' Ottubru 2014 u 19 ta' Diċembru 2014, filwaqt li Nettbuss Sør AS wieġbet b'ittra tas-6 ta' Novembru 2014. Fil-25 ta' Novembru 2014 saret ukoll laqgħa ma' rappreżentanti ta' Nettbuss Sør AS u Aust-Agder.

(8) Barra minn hekk, fid-9 ta' Diċembru 2013, l-Awtorità rċeviet it-tieni lment mill-kumpanija Agder Flyekspress, li tħaddem servizz tal-karozzi tal-linja għall-ajruport f'kompetizzjoni ma' dak imħaddem minn Nettbuss Sør AS. Skont l-ilmentatur, Nettbuss Sør AS ilha tirċievi mill-anqas mill-2013 'il quddiem għajnuna illegali mill-Istat permezz ta' sussidjar inkroċjat tal-attivitajiet kummerċjali tagħha.

(9) B'ittra datata t-18 ta' Marzu 2014, l-Awtorità bagħtet l-ilment lill-awtoritajiet Norveġiżi u talbet aktar informazzjoni.

(10) L-awtoritajiet Norveġiżi ssottomettew l-informazzjoni mitluba permezz ta' ittra tat-22 ta' April 2014. Nettbuss Sør AS wieġbet ukoll b'ittra elettronika tad-9 ta' April 2014.

(11) B'ittra datata l-10 ta' Ottubru 2014, l-Awtorità għalqet it-tieni kawża ta' lment fejn infurmat lill-ilmentatur li fid-dawl tal-informazzjoni pprovduta, u billi ż-żewġ ilmenti jirreferu għall-kuntratti pubbliċi mogħtija f'Aust-Agder u għal kwistjonijiet koperti mill-kamp ta' applikazzjoni tad-deċiżjoni ta' ftuħ, l-Awtorità ddeċidiet li tittratta l-kwistjonijiet imressqa fid-deċiżjoni preżenti. L-ilmentatur ma oġġezzjonax għal dan, u ma ssottometta l-ebda informazzjoni oħra.

2. SFOND — IL-LEĠIŻLAZZJONI DWAR IT-TRASPORT LOKALI SKEDAT U T-TRASPORT BIL-KAROZZI TAL-LINJA GĦALL-ISKEJJEL

2.1. **Trasport lokali skedat bil-karozzi tal-linja** [1]

2.1.1. *Responsabbiltà ċentralizzata tal-Istat*

(12) Fiż-żmien tad-dħul fis-seħħ tal-Att dwar it-Trasport tal-1976 [2], l-Istat Norveġiż (il-Ministeru tat-Trasport) kien responsabbli għas-servizzi tat-trasport lokali skedat. L-aġenziji tal-Istat inkarigati mit-trasport kienu jimmaniġġjaw it-trasport lokali skedat f'kull kontea.

2.1.2. *Il-proċess ta' deċentralizzazzjoni*

2.1.2.1. Introduzzjoni

(13) Ftit wara d-dħul fis-seħħ tal-Att dwar it-Trasport tal-1976, ingħata bidu għal proċess ta' deċentralizzazzjoni. Mill-1 ta' Jannar 1979, is-setgħat tal-Ministeru tat-Trasport setgħu jiġu delegati fil-livell ta' kontea. Fl-istess ħin, l-aġenziji tal-Istat inkarigati mit-trasport ġew mibdula f'korpi amministrattivi tal-kontea.

(14) Fl-1981, bl-introduzzjoni tal-Artikolu 24a għall-Att dwar it-Trasport tal-1976, billi jipprovdi l-finanzjament lill-kontej, l-Istat seta' jikkonferixxi r-responsabbiltà għall-finanzjament tat-trasport lokali skedat lill-kontej [3].

2.1.2.2. Ir-Regolament tal-1980

(15) Element ieħor importanti tal-proċess ta' deċentralizzazzjoni kien ir-Regolament tad-19 ta' Diċembru 1980 dwar il-kumpens għall-forniment tat-trasport lokali skedat ("ir-Regolament tal-1980"). L-Artikolu 1 tiegħu kien jgħid li l-kontea kellha r-responsabbiltà li tiffinanzja t-trasport lokali skedat. Skont l-Artikolu 3, l-ammont tal-kumpens għandu jiġi deċiż fuq bażi annwali, abbażi tad-differenza bejn id-dħul stmat skont it-tariffi u l-iskontijiet deċiżi, u kostijiet raġonevoli.

---

[1] Din it-taqsima hija silta mid-Deċiżjoni tal-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA Nru 519/12/COL tad-19 ta' Diċembru 2012 li tagħlaq l-investigazzjoni formali dwar l-għajnuna potenzjali lil AS Oslo Sporveier u AS Sporveisbussene (in-Norveġja) (ĠU L 276, 17.10.2013, p. 8) u s-Suppliment dwar iż-ŻEE Nru 57, is-17 ta' Ottubru 2013, p. 1).

[2] L-Att tal-4 ta' Ġunju 1976 Nru 63 (e.i.f. 1.7.1977).

[3] Ara l-ħidmiet preparatorji għall-emenda tal-Att dwar it-Trasport tal-1976 — Ot.prp. nr. 16 (1980–81) p. 2.

(16) Ir-Regolament tal-1980 kien jinkludi wkoll regoli dwar il-kontroll u l-aċċess għall-informazzjoni u kkjarifika r-rwoli, minn naħa, tal-Ministeru tat-Trasport u, min-naħa l-oħra, tal-kontej. L-Artikolu 7 tiegħu kien jipprovdi l-bażi legali biex il-Ministeru joħroġ aktar regoli u linji gwida għall-kumpens tat-trasport lokali skedat.

2.1.2.3. Ir-Regolament tal-1982 u l-Ftehim Standard Prinċipali bejn il-KS u l-NABC

(17) Fl-1 ta' Jannar 1983, ir-Regolament tal-1980 ġie sostitwit bir-Regolament tat-2 ta' Diċembru 1982 dwar il-kumpens għall-forniment tat-trasport lokali skedat ("ir-Regolament tal-1982"). L-Artikolu 4 tar-Regolament tal-1982 impona obbligu fuq il-kontej sabiex jidħlu fi ftehimiet mal-konċessjonarji dwar il-kumpens għall-forniment tat-trasport pubbliku skedat. Fuq din il-bażi, l-Assoċjazzjoni Norveġiża tal-Awtoritajiet Lokali u Reġjonali ("KS") u l-Assoċjazzjoni Norveġiża tal-Kumpaniji tal-Karozzi tal-Linja ("NABC") [1], ikkonkludew ftehim standard prinċipali ("il-Ftehim Standard Prinċipali bejn il-KS u l-NABC") u ftehim standard dwar il-kumpens annwali li għandu jintuża minn kull kontea meta tikkonkludi ftehimiet għall-forniment ta' trasport lokali skedat bil-karozzi tal-linja. Fir-rigward tal-kalkolu tal-kumpens, il-ftehim standard kien ibbażat fuq l-istess prinċipji bħall-Artikolu 3 tar-Regolament tal-1980. Il-ftehim standard prinċipali kien jipprovdi wkoll għal separazzjoni tal-kostijiet bejn is-servizzi tat-trasport lokali bil-karozzi tal-linja u servizzi kummerċjali oħra.

2.1.2.4. Ir-Regolament tal-1985

(18) Fl-1985, flimkien mal-adozzjoni ta' sistema ġdida ta' introjtu għall-kontej, ġie adottat Regolament ġdid dwar il-Kumpens għat-Trasport Lokali ("ir-Regolament tal-1985"). Is-sistema l-ġdida ta' introjtu għall-kontej (u għall-muniċipalitajiet) kienet tinvolvi li l-kontribuzzjoni ċentrali għat-trasport lokali tingħata bħala somma sħiħa. Ir-Regolament tal-1985 prinċipalment kien jiffoka fuq ir-relazzjoni ta' bejn il-Ministeru tat-Trasport u l-kontej. Ir-Regolament tal-1985 tħassar fl-1 ta' Jannar 1987 b'regolament ġdid [2] li baqa' fis-seħħ sat-30 ta' April 2003 meta, min-naħa tiegħu, ġie sostitwit bir-Regolament dwar it-Trasport Kummerċjali (ara hawn taħt).

2.1.3. *L-Att dwar it-Trasport Kummerċjali tal-2002 u r-Regolament dwar it-Trasport Kummerċjali tal-2003*

(19) Attwalment, is-settur tat-trasport lokali skedat bil-karozzi tal-linja huwa regolat bl-Att dwar it-Trasport Kummerċjali tal-2002 ("CTA") [3] u r-Regolament dwar it-Trasport Kummerċjali tal-2003 ("CTR"). [4] Is-CTA ħassar u ssostitwixxa l-Att dwar it-Trasport tal-1976 [5]. Is-CTR ħassar u ssostitwixxa żewġ regolamenti [6].

(20) L-awtoritajiet Norveġiżi spjegaw li d-dispożizzjonijiet rilevanti ma nbidlux b'mod sinifikanti mid-dħul fis-seħħ tal-Ftehim ŻEE fl-1994.

2.1.4. *Il-kofinanzjament tas-servizzi tat-trasport lokali mill-Istat u mill-kontej*

(21) Il-kontej jiffinanzjaw parzjalment is-servizzi tat-trasport lokali bid-dħul mit-taxxi. Barra minn hekk, taħt is-CTA, il-kontej jirċievu finanzjament mill-Istat permezz ta' għotjiet globali annwali. [7] L-ammont tal-għotjiet jiġi determinat fuq il-bażi ta' kemm il-kontej ikunu jeħtieġu kontribuzzjonijiet mill-Istat. Għalhekk, il-kontej iridu jipprovdu lill-Ministeru tat-Trasport il-baġits, il-kontijiet u informazzjoni oħra rilevanti meħtieġa sabiex tiġi vvalutata l-ħtieġa għall-kontribuzzjonijiet [8].

2.1.5. *Il-konċessjonijiet*

2.1.5.1. Introduzzjoni

(22) Skont is-CTA, huma meħtieġa konċessjonijiet sabiex jitwettqu s-servizzi skedati tat-trasport tal-passiġġieri bil-karozzi tal-linja bi ħlas (jiġifieri l-ħlas mill-utenti (il-passiġġieri) tas-servizzi tat-trasport) [9].

---

[1] Bin-Norveġiż: *Norsk Rutebileierforbund*.
[2] Ir-Regolament tat-12 ta' Awwissu 1986 Nru 2170 (e.i.f. l-1 ta' Jannar 1987).
[3] L-Att tal-21 ta' Ġunju 2002 Nru 45 (e.i.f. l-1 ta' Jannar 2003).
[4] Ir-Regolament tas-26 ta' Marzu 2003 Nru 401 (e.i.f. l-1 ta' April 2003).
[5] L-Att tal-4 ta' Ġunju 1976 Nru 63 (e.i.f. l-1 ta' Lulju 1977). Imħassar u sostitwit mis-CTA fl-1 ta' Jannar 2003.
[6] Ir-Regolament tat-12.8.1986 Nru 2170 (e.i.f. 1.1.1987) u r-Regolament tal-4.12.1992 Nru 1013 (e.i.f. 1.1.1994). It-tnejn kienu mħassra u sostitwiti mis-CTR fl-1.4.2003.
[7] L-Artikolu 22(3) tas-CTA.
[8] L-Artikolu 22(4) tas-CTA.
[9] L-Artikoli 4 u 6 tas-CTA.

(23) Huma meħtieġa kemm konċessjoni ġenerali kif ukoll konċessjoni speċjali għall-operaturi tas-servizzi tat-trasport tal-passiġġieri skedat bi ħlas.

2.1.5.2. Konċessjoni ġenerali għat-trasport tal-passiġġieri

(24) L-impriżi li jipprovdu servizzi tat-trasport tal-passiġġieri bi ħlas irid ikollhom konċessjoni ġenerali ([1]). Biex jikseb konċessjoni ġenerali, l-applikant irid (i) jipprovdi ċertifikat ta' kondotta tajba, (ii) ikollu mezzi u abbiltajiet finanzjarji sodisfaċenti, u (iii) ikollu kwalifiki professjonali sodisfaċenti ([2]). Il-konċessjonijiet ġenerali mhumiex limitati biż-żmien ([3]).

2.1.5.3. Konċessjonijiet speċjali għat-trasport tal-passiġġieri skedat

(25) Minbarra l-konċessjoni ġenerali, kwalunkwe impriża li tkun tixtieq twettaq trasport tal-passiġġieri skedat bi ħlas irid ikollha konċessjoni speċjali ([4]). Hemm żewġ tipi ta' konċessjonijiet speċjali: (i) il-konċessjonijiet skont iż-żona, u (ii) il-konċessjonijiet speċifiċi għar-rotta. Il-konċessjoni skont iż-żona hija ta' natura residwa, għar-raġuni li din tippermetti lid-detentur tagħha li jopera servizzi tat-trasport skedat bil-karozzi tal-linja fiż-żona kollha koperta, sakemm ma jkunux ingħataw konċessjonijiet speċifiċi għar-rotot fiż-żona inkwistjoni. Id-detentur ta' konċessjoni speċifika għar-rotta huwa l-unika entità intitolata li topera servizzi tat-trasport skedat bil-karozzi tal-linja fuq dik ir-rotta.

(26) Il-konċessjoni speċjali tagħti lill-konċessjonarju kemm dritt kif ukoll obbligu li jwettaq is-servizz tat-trasport kif stipulat fil-konċessjoni ([5]). Meta wieħed japplika għal konċessjoni speċjali, trid tiġi ppreżentata skeda tat-trasport u t-tariffi ([6]). L-iskedi u t-tariffi huma soġġetti għall-kontroll tal-kontej ([7]). Il-kontej jistgħu jordnaw bidliet fl-iskedi u t-tariffi ([8]).

(27) Il-konċessjonijiet speċjali jistgħu jingħataw jew għal perjodi sa 10 snin (i) permezz ta' proċeduri tal-offerti u jingħataw għall-perjodu stabbilit fil-proċedura tal-offerti ([9]), li fi kwalunkwe każ ma jkunx għal perjodu itwal minn 10 snin ([10]), jew (ii) direttament, jiġifieri barra minn kwalunkwe proċedura tal-offerti għal perjodu ta' 10 snin ([11]).

2.1.5.4. Kuntratti

(28) Sabiex jikkumplimentaw il-konċessjonijiet, il-kontej jidħlu f'kuntratti mal-konċessjonarji dwar il-forniment ta' servizzi pubbliċi. Il-kontej huma liberi li jiddeterminaw il-forma ta' dawn il-kuntratti ([12]).

2.1.5.5. Kumpens

(29) Il-kontej huma responsabbli sabiex jikkumpensaw lill-konċessjonarji ([13]). Il-kontej jistgħu jagħżlu jekk jużawx kuntratti grossi jew netti. Bil-kuntratti grossi, il-konċessjonarji jirċievu kumpens għall-kost tal-forniment tas-servizz mill-kontea u mhux id-dħul mill-bejgħ tal-biljetti lill-passiġġieri. Bil-kuntratti netti, il-konċessjonarji jirċievu d-dħul mill-biljetti u kumpens mill-kontea safejn id-dħul mill-biljetti ma jkunx suffiċjenti sabiex ikopri l-kost tas-servizzi flimkien ma' profitt raġonevoli.

([1]) L-Artikolu 4(1) tas-CTA.
([2]) L-Artikolu 4(2) tas-CTA u l-Kapitolu I tas-CTR.
([3]) L-Artikolu 27(1) tas-CTA.
([4]) L-Artikolu 6(1) tas-CTA.
([5]) L-Artikolu 25 tas-CTR.
([6]) L-Artikoli 28 u 29 tas-CTR. Dawn huma r-rekwiżiti li l-Awtorità tqis li huma l-iżjed rilevanti biex tiġi deskritta l-iskema nazzjonali, madankollu, fis-CTR hemm stipulati wkoll numru ta' rekwiżiti dettaljati oħra għal konċessjoni speċjali.
([7]) Il-Ministeru tat-Trasport iddelega fuq il-kontej, il-kompetenza tiegħu għall-iffissar tat-tariffi. Madankollu, ċerti ribassi jiġu determinati fuq livell nazzjonali. Fil-prattika, il-Ministeru ta struzzjonijiet lill-kontej kollha sabiex jassiguraw li l-operaturi tat-trasport lokali skedat bil-karozzi tal-linja li jwettqu servizz pubbliku joffru tnaqqis fil-prezz ta' 50 % lit-tfal, iċ-ċittadini anzjani u ċ-ċittadini b'diżabilità.
([8]) L-Artikoli 28 u 29(2) tas-CTR. Fuq il-bażi tal-Artikolu 28(3) tas-CTR, il-Ministeru tat-Trasport għandu l-kompetenza li jagħti linji gwida dwar il-kontenut u l-pubblikazzjoni tal-iskedi tat-trasport. L-ittra Ċirkolari N-1/2006 tal-Ministeru tat-Trasport fiha linji gwida supplimentari dwar il-pubblikazzjoni tal-iskedi tar-rotot. Qabel l-2006, l-Artikolu 28 tas-CTR kien jirregola ċerti aspetti tal-pubblikazzjoni tal-iskedi tar-rotot. Dawn l-aspetti tħassru fl-2006. Fil-prattika, l-Ittra Ċirkolari N-1/2006 tirreferi għad-dispożizzjoni l-antika (l-Artikolu 28 tas-CTR) kif kienet qabel ma saret l-emenda, u tiddikjara li, sakemm jingħata avviż ieħor, ir-rekwiżiti li jinsabu fid-dispożizzjoni l-antika għandhom jitqiesu bħala linja gwida għall-kontenut tal-iskedi tar-rotot.
([9]) L-Artikolu 27(2) tas-CTR.
([10]) Kif sostnut fil-ħidmiet preparatorji, il-kapitolu 10.1 tal-Prop. 113 L (2009–2010).
([11]) L-Artikolu 8 tas-CTA. Il-possibbiltà li l-konċessjonijiet jingħataw bl-offerti kienet introdotta b'emenda fl-Att dwar it-Trasport tal-1976 bl-Att tal-11 ta' Ġunju 1993 Nru 85 (e.i.f. l-1 ta' Jannar 1994).
([12]) L-Artikolu 22(5) tas-CTA.
([13]) L-Artikolu 22(1) tas-CTA.

(30) Skont l-Artikolu 22 tas-CTA, il-kontej iridu jikkumpensaw lill-operaturi għall-forniment tas-servizz tat-trasport fuq rotot mhux profittabbli li l-kontej ikunu jridu jistabbilixxu, jew iżommu fit-territorji tagħhom ([1]).

(31) Il-kontej huma liberi li jiddeċiedu l-mod kif għandhom jiġu kkumpensati l-konċessjonarji; is-CTA u s-CTR ma għandhom l-ebda dispożizzjoni partikolari dwar kif għandu jingħata l-kumpens.

(32) L-Awtorità tifhem li l-Artikolu 22 tas-CTA jippermetti li l-kumpens ikopri l-kost tas-servizz pubbliku (tnaqqas minnu d-dħul mill-biljetti għall-kuntratti netti), inkluż profitt raġonevoli.

2.2. **Trasport għall-Iskejjel**

(33) Minn qabel id-dħul fis-seħħ tal-Ftehim ŻEE fin-Norveġja fl-1 ta' Jannar 1994, il-kontej Norveġiżi kienu responsabbli sabiex jipprovdu trasport għall-iskejjel primarji u għolja jew sekondarji, tat-tfal li jgħixu f'ċerta distanza mill-iskola (normalment erba' kilometri). Attwalment, din ir-responsabbiltà hija stabbilita fl-Att dwar l-Edukazzjoni tal-1998 (l-"Att dwar l-Edukazzjoni") ([2]). Dan l-Att kien preċedut mill-Att dwar l-Iskejjel Primarji tal-1969 ([3]) u l-Att dwar l-Iskejjel Sekondarji tal-1974 ([4]). F'nofs it-tmeninijiet, fuq il-bażi ta' att li emenda l-Att dwar l-Iskejjel Primarji u l-Att dwar l-Iskejjel Sekondarji ([5]), il-kontej saru responsabbli sabiex jipprovdu t-trasport għall-iskejjel. Għall-benefiċċju taċ-ċarezza, f'din id-Deċiżjoni, it-terminu "Att dwar l-Edukazzjoni" se jintuża matul it-test kollu biex jirreferi wkoll għad-dispożizzjonijiet legali rilevanti li kien hemm fis-seħħ qabel id-dħul fis-seħħ tal-Att dwar l-Edukazzjoni.

(34) Skont l-Att dwar l-Edukazzjoni, għat-trasport tal-iskejjel primarji, il-muniċipalitajiet huma obbligati li jħallsu tariffa lill-kontea. Il-kontea, imbagħad, tħallas lill-operatur tal-karozza tal-linja għall-forniment tas-servizz. Għat-trasport tal-iskejjel għolja jew sekondarji, il-kontej iħallsu għall-biljetti ta' kull xahar għall-istudenti, skont il-kuntratti konklużi mal-operaturi tal-karozzi tal-linja.

3. BENEFIĊJARJI TAL-ALLEGATA GĦAJNUNA

(35) Mid-dħul fis-seħħ tal-Ftehim ŻEE fin-Norveġja, Aust-Agder tat konċessjonijiet speċjali lil, u kkonkludiet kuntratti għal servizzi tat-trasport lokali skedat u servizzi tat-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel, mas-seba' kumpaniji li ġejjin:

1. Birkeland Busser AS, proprjetà ta' Setesdal Bilruter L/L;
2. Frolandsruta Frode Oland, proprjetà ta' Frode Stoltenberg Oland;
3. Høyvågruta AS, sakemm saret il-fużjoni tagħha ma' Nettbuss Sør AS fl-2009;
4. Nettbuss Sør AS, li hija parti mill-grupp Nettbuss u proprjetà tal-kumpanija tat-trasport bil-karozzi tal-linja Nettbuss AS, li hija proprjetà ta' Norges Statsbaner AS ([6]);
5. Risør and Tvedestrand Bilruter AS ("RTB"), sakemm saret il-fużjoni tagħha ma' Nettbuss Sør AS fl-2008;
6. L/L Setesdal Bilruter li t-tliet azzjonisti prinċipali tagħha huma Sigmund Aune, Brøvig Holding AS u l-Muniċipalità ta' Bykle. Barra minn hekk, diversi muniċipalitajiet oħra f'Aust-Agder u xi wħud f'Vest-Agder huma azzjonisti; u
7. Telemark Bilruter li l-azzjonisti prinċipali tagħha huma l-Muniċipalità ta' Vinje, il-Muniċipalità ta' Seljord u l-iSparebank ta' Seljord; barra minn hekk, diversi muniċipalitajiet fil-Kontea ta' Telemark għandhom ishma fil-kumpanija.

([1]) Fil-kummenti tagħhom għad-deċiżjoni ta' ftuħ fil-kawża 71524 rigward l-allegata għajnuna lil AS Oslo Sporveier u AS Sporveisbussene, l-awtoritajiet Norveġiżi kkonfermaw dan u spjegaw, b'referenza għal-letteratura legali (*Norsk Lovkommentar*), li d-dispożizzjoni preċedenti — l-Artikolu 24a tal-Att dwar it-Trasport tal-1976 — kienet interpretata bl-istess mod. F'dak ir-rigward, in-*Norsk Lovkommentar* li tikkonċerna l-Att dwar it-Trasport tal-1976 (disponibbli fuq http://www.rettsdata.no/ (l-aċċess għaliha jirrikjedi sħubija bil-ħlas)) dwar il-kwistjoni tal-kumpens, fin-nota 43 tagħha tiddikjara s-segwenti (bin-Norveġiż): "*I rutetransporten vil det dog ofte være aktuelt å pålegge utøver en større rutetjeneste som sammenholdt med de takster som godkjennes, ikke gir et forsvarlig økonomisk grunnlag. I slike tilfeller kan plikten bare opprettholdes dersom det ytes tilskudd, jf. § 24 a*". Traduzzjoni tal-Awtorità: "Madankollu, għat-trasport skedat, ta' spiss se jkun xieraq li l-operatur tat-trasport jintalab jipprovdi servizz aktar komprensiv li, fid-dawl tal-prezzijiet massimi ffissati, ma jkunx ta' interess finanzjarju għalih. F'ċirkostanzi bħal dawn, l-obbligu ta' servizz pubbliku jista' jinżamm biss jekk dan jiġi kkumpensat (ara l-Artikolu 24a)."

([2]) L-Att tas-17 ta' Lulju 1998 Nru 61 (e.i.f. l-1 ta' Awwissu 1999).

([3]) L-Att tat-13 ta' Lulju 1969 Nru 24.

([4]) L-Att tal-21 ta' Ġunju 1974 Nru 55.

([5]) l-Att tal-31 ta' Mejju 1985 Nru 41.

([6]) Norges Statsbaner AS (NSB) hija operatur tal-ferroviji għall-passiġġieri fin-Norveġja. Hija proprjetà tal-Ministeru tat-Trasport u l-Komunikazzjoni. Minbarra li tipprovdi servizzi tat-trasport bil-ferrovija jew bil-karozzi tal-linja, il-kumpanija hija involuta wkoll f'ferroviji tal-merkanzija, it-trasport barrani bil-ferrovija u l-attività immobiljari.

(36) Dawn il-kumpaniji ilhom joperaw trasport lokali skedat u trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel f'Aust-Agder minn qabel id-dħul fis-seħħ tal-Ftehim ŻEE fin-Norveġja fl-1 ta' Jannar 1994. Mill-2009, u wara l-fużjonijiet ta' Nettbuss Sør AS ma' Høyvågruta AS u RTB, kien baqa' ħames operaturi biex iwettqu s-servizzi tat-trasport skont il-kuntratti ma' Aust-Agder ([1]). Wara l-iskadenza tal-kuntratt ta' konċessjoni ma' Nettbuss Sør AS fil-31 ta' Diċembru 2014, hemm biss erba' operaturi tat-trasport li attwalment jipprovdu s-servizzi kkonċernati taħt il-qafas legali eżistenti.

(37) Id-dritt u l-obbligu li jipprovdu trasport lokali skedat u trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel ingħata permezz ta' konċessjonijiet, kif ukoll, fi stadju aktar tard, f'kombinazzjoni mal-għoti ta' kuntratti separati lill-operaturi tat-trasport bil-karozzi tal-linja. L-aktar żewġ għotjiet riċenti ta' konċessjonijiet kienu jkopru perjodi ta' madwar għaxar snin (1993-2003 u 2004-2012). L-għoti tal-konċessjonijiet u l-kuntratti ġie regolarment estiż lill-istess operaturi tat-trasport bil-karozzi tal-linja matul iż-żewġ perjodi ta' konċessjoni.

(38) L-operaturi kollha jwettqu attivitajiet kummerċjali 'l barra mir-responsabbiltà tas-servizz pubbliku. Dawn l-attivitajiet jikkonsistu fi trasport tal-merkanzija, karozzi tal-linja għaż-żjarat, servizzi tat-taxi u rotot tal-karozzi tal-linja ekspress.

(39) Nettbuss Sør AS, b'mod partikolari, ilha topera sa mill-1960, u mill-2014 permezz tas-sussidjarja tagħha Nettbuss Ekspress AS, karozza tal-linja diretta għall-ajruport fiż-żona. Din hija kkunsidrata bħala rotta kummerċjali li mhijiex intitolata għall-kumpens għas-servizz pubbliku minn Aust-Agder. Permezz tas-sussidjarja tagħha Sørlandsekspressen, hija topera wkoll rotot tal-karozzi tal-linja ekspress 'il barra mir-responsabbiltà tas-servizz pubbliku, kif ukoll rotot tal-karozzi tal-linja tard billejl ukoll 'il barra mir-responsabbiltà tas-servizz pubbliku (nattbuss).

(40) L-awtoritajiet Norveġiżi sostnew li Telemark Bilruter AS bdiet il-prattika li żżomm kontijiet separati mis-sena 2012.

(41) Frolandsruta Frode Oland ma żammitx kontijiet separati.

(42) Birkeland Busser AS, Nettbuss Sør AS u Setesdal Bilruter L/L introduċew is-separazzjoni tal-kontijiet fl-2009.

(43) Rigward RTB u Høyvågruta AS, l-awtoritajiet Norveġiżi ma kinux kapaċi jipprovdu informazzjoni dwar jekk il-kumpaniji żammewx kontijiet separati. Mill-fużjoni tagħhom ma' Nettbuss Sør AS fl-2008 u fl-2009 rispettivament, il-kontijiet tagħhom kienu inkorporati f'dawk ta' Nettbuss Sør AS.

4. L-GĦOTI TAL-KUNTRATTI

4.1. **L-għoti tal-kuntratti mill-1988 sal-2003**

(44) Mill-1988 sal-aħħar tal-2003, Aust-Agder ikkonkludiet ftehimiet ma' kull operatur tal-karozzi tal-linja li kellu konċessjoni speċjali. Id-durata ta' dawn il-ftehimiet kienet għal sena bil-possibbiltà ta' tiġdid awtomatiku għal sena kull darba.

(45) Dawn il-ftehimiet ma kinux jipprovdu formula dwar kif jiġi kkalkulat il-kumpens għas-servizz pubbliku. Il-kumpens kien ibbażat fuq negozjati. Madankollu, il-kuntratti kienu jipprevedu obbligu fuq kull kumpanija tal-karozzi tal-linja li kellha konċessjoni speċjali, biex tipprepara pjan tal-produzzjoni u proposta ta' baġit fejn tindika d-dħul u l-kostijiet mistennija tagħha. Safejn ikun possibbli, din il-proposta għandha tkun ibbażata fuq il-kontijiet, l-istatistika kif ukoll previżjonijiet tal-kostijiet u d-dħul prevedibbli flimkien mal-evoluzzjoni tat-traffiku. Barra minn hekk, il-kostijiet proposti tal-produzzjoni għandhom jikkorrispondu għall-kostijiet ta' operatur normali u mmexxi tajjeb. Dan kien jikkostitwixxi l-bażi għan-negozjati.

4.2. **L-għoti tal-kuntratti mill-2004 sal-2008 — l-introduzzjoni tal-metodu ALFA**

(46) Wara deċiżjoni mill-Kunsill tal-Kontea tagħha f'Diċembru 2002, Aust-Agder ikkonkludiet kuntratti individwali ġodda. Skont l-awtoritajiet Norveġiżi, l-introduzzjoni ta' dawn il-kuntratti ma kienet tinvolvi l-ebda bidla fundamentali meta mqabbla mas-sistema preċedenti. Il-kuntratti kollha komplew jingħataw direttament lill-operaturi eżistenti.

([1]) Il-fużjonijiet kienu nnotifikati lir-reġistru tal-kumpaniji Norveġiż fl-10 u l-11 ta' Ġunju 2009 u l-kumpaniji Høyvågruta AS u RTB tneħħew mir-reġistru fit-3 u l-5 ta' Settembru 2009. Matul it-test kollu, l-Awtorità se tuża t-terminu "ħames operaturi tal-karozzi tal-linja" biex tirreferi għall-kumpaniji rilevanti, fejn ikun xieraq.

(47) Mill-2004, il-livell tal-kumpens kompla jiġi konkluż abbażi ta' negozjati bejn Aust-Agder u l-kumpaniji tal-karozzi tal-linja, iżda l-bażi għan-negozjati nbidlet bl-introduzzjoni ta' sistema ġdida għall-kalkolu tal-kumpens, l-hekk imsejjaħ "metodu ALFA" ([1]).

(48) Skont l-awtoritajiet Norveġiżi, il-metodu ALFA ġie żviluppat bħala mudell ta' kalkolu oġġettiv u trasparenti għall-kostijiet marbuta mat-trasport bil-karozzi tal-linja. Prinċipju fundamentali kien li l-kumpaniji tat-trasport m'għandhomx ikollhom il-kumpens tagħhom ikkalkulat abbażi tal-kostijiet attwali proprji tagħhom, iżda skont suppożizzjonijiet rappreżentattivi għat-tip ta' intrapriżi tagħhom. Dan il-metodu jissimula l-kostijiet ta' kumpanija tal-karozzi tal-linja mmexxija tajjeb. Il-kalkolu tal-kostijiet normalizzati tal-operazzjonijiet tal-karozzi tal-linja bil-metodu ALFA jinkludi l-elementi prinċipali li ġejjin:

(a) Kalkolu tal-produzzjoni: in-numru ta' kilometri għal kull perjodu ta' produzzjoni għal kull vettura; kull rotta skedata hija rreġistrata skont id-distanza misjuqa, il-ħin ikkunsmat, in-numru ta' ġranet għal kull perjodu u t-tip ta' karozza tal-linja użata. Huwa inkluż il-kalkolu tan-numru ta' kilometri għal kull vettura u s-sigħat fit-traffiku, kif ukoll il-veloċità medja għal kull perjodu;

(b) Kalkolu tal-kostijiet: il-kostijiet tal-unità mmultiplikati bin-numru ta' kilometri għal kull vettura; il-metodu ALFA jikkunsidra kostijiet bħall-fjuwil, it-tajers, il-parts tal-bdil, is-services, il-manutenzjoni, il-ħasil tal-vettura, il-kostijiet tal-vettura, il-kost tal-persunal (xufiera), il-kostijiet tal-baġits (kostijiet tat-traffiku bħal-laneċ, il-pedaġġ, eċċ.), il-kostijiet amministrattivi u kostijiet kondiviżi oħra. Il-kost ta' kull element jiġi parzjalment ikkalkulat abbażi tal-prezzijiet għall-fatturi tal-input immultiplikati bil-konsum tagħhom għal kull kilometru, li jagħti ċ-ċifra normalizzata għal kull kilometru;

(c) Dħul mill-operazzjonijiet tat-traffiku fil-perjodu tal-produzzjoni; u

(d) Kalkolu tal-ħtieġa għas-sussidji. Il-kalkolu tas-sussidji huwa mibni fuq il-kalkolu normalizzat flimkien mal-kostijiet tal-baġit, tnaqqas minnhom id-dħul mit-traffiku.

(49) Il-kalkolu kien ibbażat fuq il-produzzjoni tas-servizzi tat-trasport (jiġifieri n-numru ta' kilometri misjuqa mill-vetturi, imwettqa fid-diversi gruppi ta' vetturi u gruppi ta' servizzi skedati) minn kull kumpanija; imbagħad fuq il-kostijiet medji tal-metodu ALFA għad-diversi elementi tal-kostijiet; u fl-aħħar nett fuq xi aġġustamenti bbażati fuq kostijiet li huma speċifiċi għall-kumpanija individwali minħabba l-kundizzjonijiet ġeografiċi u topografiċi, il-kundizzjonijiet tat-traffiku u l-leġiżlazzjoni, kif ukoll il-kundizzjonijiet imsemmija tat-tariffi.

(50) Il-kuntratti individwali l-ġodda inizjalment kienu fis-seħħ mill-1 ta' Jannar 2004 sal-31 ta' Diċembru 2006 u kienu mtawla b'sentejn sal-31 ta' Diċembru 2008.

4.3. **L-għoti tal-kuntratti mill-2009 'il quddiem — indiċjar**

(51) Fit-12 ta' Ġunju 2007, il-Kunsill tal-Kontea ta' Aust-Agder iddeċieda li jagħti kuntratti ġodda lill-kumpaniji tal-karozzi tal-linja eżistenti għall-perjodu li jmiss mill-2009 sal-2012. Wara negozjati mal-kumpaniji tat-trasport bil-karozzi tal-linja, il-Kunsill tal-Kontea approva l-kuntratti ġodda fid-9 ta' Diċembru 2008.

(52) Il-kuntratti preċedenti baqgħu fil-biċċa l-kbira mhux mibdula. Madankollu, il-metodu ALFA ġie supplimentat b'sistema ta' indiċjar ġdida marbuta ma' ċerti fatturi ta' input skont il-formula li ġejja:

$0,55 \times L + 0,30 \times K + 0,15 \times D$

L = il-bidla fil-kost tal-pagi (Statistika tan-Norveġja, statistika tal-pagi fi ħdan it-trasport)

K = il-bidla fl-indiċi tal-prezzijiet għall-Konsumatur (Statistika tan-Norveġja)

D = il-bidla fil-kost tal-fjuwil (indiċi Platts Oilgram).

(53) Il-kumpens mogħti għall-kuntratti l-ġodda mill-2009 'il quddiem ma kienx aktar suġġett għal negozjati.

(54) Il-kuntratti l-ġodda inizjalment kienu għall-perjodu mill-1 ta' Jannar 2009 sal-31 ta' Diċembru 2012 u kienu mtawla sal-aħħar tal-2016, ħlief għall-kuntratt ma' Nettbuss Sør AS, li ġie estiż biss għal sentejn, sal-31 ta' Diċembru 2014.

([1]) Kien hemm żewġ sistemi paralleli għall-kalkolu tal-kumpens għas-servizzi tat-trasport bil-karozzi tal-linja fin-Norveġja, li għandhom bosta karatteristiċi komuni. Sistema minnhom jisimha ALFA, kif applikata minn Aust-Agder, filwaqt li l-alternattiva jisimha BUSSKOST. Iż-żewġ sistemi huma bbażati fuq l-istess elementi bażiċi, iżda l-BUSSKOST hija żviluppata u mmaniġġjata esklussivament (bi ħlas) mill-kumpanija ta' konsulenza Asplan-VIAK.

(55) Il-Kontea ta' Aust-Agder diġà bdiet tagħti b'sejħiet għall-offerti kuntratti ġodda għall-perjodu minn Jannar 2015 'il quddiem.

5. IL-PROĠETT ATP U S-SERVIZZ SHUTTLE TAL-KAROZZI TAL-LINJA GĦALL-AJRUPORT

(56) L-ilmentatur jallega li Aust-Agder allokat NOK 1 miljun kull sena għal "miżuri ta' riċerka u ambjentali" lill-operaturi tal-karozzi tal-linja.

(57) Skont l-informazzjoni pprovduta mill-awtoritajiet Norveġiżi, il-muniċipalitajiet ta' Kristiansand, Songdalen, Søgne, Vennesla, Lillesand, Birkenes u Iveland u l-kontej ta' Vest-Agder u Aust-Agder stabbilew proġett ta' kooperazzjoni msejjaħ il-proġett ATP.

(58) Fuq il-bażi tal-proġett ATP, mill-2004, Nettbuss Sør AS biss ingħatat b'mod dirett mill-proġett ammont annwali ta' NOK 800 000 biex iżżid il-frekwenza tat-tluq tal-karozzi tal-linja fuq ir-rotta Lillesand — Kristiansand, prinċipalment minn karozza tal-linja fis-siegħa għal żewġ karozzi tal-linja fis-siegħa. Dan il-pagament sar permezz tal-kontea ta' Vest-Agder fl-2005, l-2006 u l-2007, u permezz ta' Agder Kollektivtrafikk AS ("AKT"), kumpanija pubblika b'responsabbiltà limitata, fl-2008 u fl-2009. Mill-2010, dak l-ammont żdied għal NOK 2 miljuni u ngħata lil Nettbuss Sør AS direttament minn Aust-Agder bħala parti mill-kuntratt tagħhom dwar it-trasport lokali skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel, sabiex iżommu kollegamenti mtejba bil-karozzi tal-linja ma' Aust-Agder, kif ukoll sabiex jitjiebu aktar is-servizzi tal-karozzi tal-linja fuq ir-rotta Kristiansand — Arendal (rotta 5). L-ordni għaż-żieda fil-produzzjoni saret minn Aust-Agder, u l-pagament sar mill-Kontea ta' Vest-Agder permezz tal-AKT lill-kontea ta' Aust-Agder, li għamlet il-pagament lil Nettbuss Sør AS. L-ammont tnaqqas għal NOK 1.5 miljun mill-2011.

(59) Barra minn hekk, flimkien maż-żieda fil-frekwenzi hawn fuq imsemmija ta' Nettbuss Sør AS, fl-2004 ġie stabbilit servizz tal-karozzi tal-linja shuttle korrispondenti għall-ajruport, li jipprovdi kollegament bejn ir-rotta 5 tal-karozza tal-linja skedata lokali għal Kristiansand u l-ajruport ta' Kjevik, li juża biljett wieħed validu kemm għall-karozza tal-linja skedata lokali kif ukoll għall-karozza tal-linja shuttle għall-ajruport. Dan is-servizz ta' karozza tal-linja shuttle għall-ajruport ma kienx fdat bħala servizz pubbliku. Biex tikkumpensa lill-karozza tal-linja skedata lokali għas-servizz tat-trasport fuq ir-rotta 5, Nettbuss Sør AS xtrat 60 000 sit kull sena bil-prezz ta' NOK 65 għal kull biljett, li jammontaw għal NOK 3,9 miljuni. In-noll tal-biljetti ġie kkalkulat fuq il-bażi tal-prezz tal-biljetti tar-rotta diretta għall-ajruport, imħaddma fuq bażi kummerċjali, ta' Nettbuss Sør AS. L-ammont intuża biex jiffinanzja l-frekwenzi miżjuda fuq ir-rotta 5.

(60) Fl-2009, minħabba n-numru baxx ta' passiġġieri li kienu qegħdin jużaw ir-rotta 5, Nettbuss Sør AS u Aust-Agder ftiehmu li l-ammont għax-xirjiet annwali ta' sit għandu jiġi ffissat fil-livell ta' NOK 2,1 miljuni. Dan it-tnaqqis fid-dħul ġie kopert biż-żieda korrispondenti ta' NOK 2 miljuni għall-proġett ATP, kif issemma aktar 'il fuq.

(61) Fl-2013, minħabba żieda ulterjuri fin-numru ta' passiġġieri għall-ajruport u l-fatt li l-ammont annwali mħallas minn Nettbuss Sør AS għas-sits instab li ma kienx kummerċjalment vijabbli sabiex jinżamm is-servizz ta' karozza tal-linja shuttle għall-ajruport, ġie maqbul ma' Aust-Agder li jitnaqqas l-obbligu ta' Nettbuss Sør AS fuq żewġ rotot ta' servizz pubbliku, jiġifieri r-rotot 39 u 40, sabiex jiġi ffinanzjat it-tnaqqis fid-dħul korrispondenti fuq il-proġett ATP. F'termini ekonomiċi, l-awtoritajiet Norveġiżi stmaw li dan it-tnaqqis jirrappreżenta ffrankar ta' NOK 1 020 000 f'kostijiet diretti għal Nettbuss Sør AS.

(62) Skont l-informazzjoni pprovduta mill-awtoritajiet Norveġiżi, il-karozza tal-linja shuttle għall-ajruport waqfet tixtri sits fuq ir-rotta 5 b'effett mill-20 ta' Jannar 2014. Il-karozza tal-linja shuttle għall-ajruport u r-rotta 5 m'għadhomx jiġu kummerċjalizzati bħala offerta waħda, u l-passiġġieri tax-shuttle li jieħdu l-linja 5 iridu jixtru l-biljetti tagħhom separatament. Barra minn hekk, mill-2014, is-servizz tal-karozza tal-linja shuttle għall-ajruport m'għadux jitħaddem minn Nettbus Sør AS, iżda mill-kumpanija Nettbuss Ekspress AS.

6. RAĠUNIJIET GĦALL-FTUĦ TAL-INVESTIGAZZJONI FORMALI

(63) L-Awtorità esprimiet dubji dwar jekk il-kumpens mogħti mill-2004 'il quddiem għall-obbligi ta' servizz lokali skedat u servizz ta' trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel f'Aust-Agder jikkostitwix għajnuna mill-Istat fis-sens tal-Artikolu 61 tal-Ftehim ŻEE, u b'mod partikolari fir-rigward tal-applikazzjoni tal-kundizzjonijiet *Altmark* ([1]), speċjalment il-kundizzjonijiet tnejn sa erbgħa.

([1]) Kawża C-280/00 *Altmark Trans GmbH u Regierungspräsidium Magdeburg* v *Nahverkehrsgesellshaft* ECLI:EU:C:2003:415.

(64) L-Awtorità kellha dubji jekk intlaħaqx it-tieni kriterju minħabba l-fatt li saru negozjati biex jiġi aġġustat l-ammont eżatt ta' kumpens li kellu jingħata wara li kien applikat il-metodu ALFA. Barra minn hekk, l-Awtorità kellha dubji jekk ġiex issodisfat it-tielet kriterju, minħabba li l-kumpaniji kkonċernati ma żammewx b'mod konsistenti kontijiet separati mill-2004 'il quddiem, u l-ebda waħda mill-kumpaniji ma żammet allokazzjoni xierqa tal-kostijiet komuni biex turi li l-kumpens finali kien ikopri biss il-kost tas-servizz pubbliku. Fl-aħħar nett, l-Awtorità ma setgħetx tikkonkludi dwar l-applikabbiltà tar-raba' kriterju ta' *Altmark* u l-eżerċizzju ta' valutazzjoni komparattiva (benchmarking), u esprimiet dubji dwar jekk il-metodu ALFA u n-negozjati użati sabiex jiġi determinat il-kumpens finali kinux jassiguraw li l-kumpens ikun limitat sabiex ikopri l-ispejjeż ta' operatur mgħammar adegwatament u mmexxi tajjeb.

(65) Rigward il-proġett ATP, minħabba n-nuqqas ta' informazzjoni adegwata, l-Awtorità esprimiet dubji dwar jekk l-ammonti mogħtija lil Nettbuss Sør AS humiex marbuta mal-għoti ta' kumpens minn Aust-Agder, jew jekk dawn jikkostitwux, jew jiffurmawx parti minn, skema separata.

(66) Barra minn hekk, l-Awtorità ma setgħetx tikkonkludi jekk il-modifiki introdotti fl-iskema ta' għajnuna eżistenti (li hija stabbilita f'Aust-Agder fuq il-bażi tas-CTA, is-CTR, l-Att dwar l-Edukazzjoni u l-prattika amministrattiva) bil-metodu ALFA mill-1 ta' Jannar 2004 u l-indiċjar tiegħu mill-2009, bidlux b'mod sostanzjali dik l-iskema u biddluha f'għajnuna ġdida. Għalkemm l-introduzzjoni ta' dan il-metodu ġdid ma jidhirx li bidlet il-bażi legali u l-iskop għall-għoti tal-kumpens jew il-benefiċjarji involuti, l-Awtorità esprimiet dubji dwar jekk is-sustanza tal-iskema baqgħetx mhux affettwata, minħabba li l-karatteristiċi prinċipali dwar kif għandu jiġi kkalkulat il-kumpens setgħu ġew modifikati b'mod sinifikanti.

(67) Wara li kkonkludiet li f'Aust-Agder kien hemm fis-seħħ skema ta' għajnuna eżistenti, tal-anqas sal-aħħar tal-2003, l-Awtorità, madankollu, minħabba n-nuqqas ta' kontijiet separati u allokazzjoni xierqa tal-kostijiet komuni bejn l-attivitajiet ta' servizz pubbliku u l-attivitajiet kummerċjali tal-benefiċjarji kkonċernati, kellha dubji dwar jekk l-ammonti tal-kumpens ingħatawx abbażi ta' dik l-iskema. Skont ġurisprudenza riċenti tal-Qorti tal-EFTA, l-Awtorità kienet tal-opinjoni li pagamenti li ma jsirux abbażi tad-dispożizzjonijiet li jipprovdu għall-iskema, ma jistgħux jiġu protetti bin-natura eżistenti ta' dik l-iskema ([1]). Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, l-Awtorità enfasizzat ukoll li f'konformità mas-sentenza kkwotata hawn fuq, kwalunkwe għajnuna li ma ngħatatx fuq il-bażi tal-iskema ta' għajnuna eżistenti, trid tiġi kwalifikata bħala għajnuna ġdida.

(68) Rigward il-kompatibbiltà tal-miżuri kkonċernati, l-Awtorità rrimarkat li kwalunkwe kumpens eċċessiv potenzjali mogħti barra mill-iskema ta' għajnuna eżistenti, ma jkunx kompatibbli mal-Ftehim ŻEE. Bl-istess mod, rigward l-għajnuna ġdida potenzjali mogħtija wara l-2004 bl-introduzzjoni tal-metodu ALFA, l-Awtorità ma setgħetx tikkonkludi jekk il-kumpens mogħti jikkonformax mal-Ftehim ŻEE, minħabba d-dubji espressi rigward il-parametri li fuq il-bażi tagħhom għandu jiġi kkalkulat il-ħlas tal-kumpens, kif ukoll l-arranġament għall-allokazzjoni tal-kostijiet biex jiġi evitat il-kumpens eċċessiv.

(69) Fl-aħħar nett, rigward il-proġett ATP, fin-nuqqas ta' informazzjoni suffiċjenti, l-Awtorità ma setgħetx tivvaluta l-kompatibbiltà ta' dik il-miżura mal-Ftehim ŻEE.

7. KUMMENTI MIN-NAĦA TAL-AWTORITAJIET NORVEĠIŻI

(70) L-awtoritajiet Norveġiżi ssottomettew kummenti dwar id-deċiżjoni ta' ftuħ, kif ukoll wara, fejn fil-bidu ħadu approċċ komuni rigward il-valutazzjoni tal-għajnuna mill-istat għall-operaturi tat-trasport kollha msemmija fid-deċiżjoni preżenti.

(71) Madankollu, aktar tard fil-proċess, l-awtoritajiet Norveġiżi identifikaw u kkomunikaw lill-Awtorità, b'ittri datati t-8 ta' Lulju, il-15 ta' Ottubru u d-19 ta' Diċembru 2014, informazzjoni addizzjonali rigward il-produzzjoni ta' Nettbuss Sør AS. Fuq il-bażi ta' din l-informazzjoni ġdida, jidher li l-opinjoni tal-awtoritajiet Norveġiżi rigward il-kumpens mogħti lil Nettbuss Sør AS u l-valutazzjoni tal-kompatibilità dwaru, inbidlet b'mod sinifikanti (ara t-taqsima 7.1.6 aktar 'l isfel).

([1]) Kawża E-14/10, *Konkurrenten.no AS* v *l-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA* [2011] Rapport 266 tal-Qorti tal-EFTA, paragrafi 74 u 76.

7.1. **Kumpens għat-trasport bil-karozzi tal-linja f'Aust-Agder**

7.1.1. *Għajnuna ġdida jew eżistenti*

(72) L-awtoritajiet Norveġiżi jargumentaw li l-introduzzjoni tal-metodu ALFA ma kkawżat l-ebda bidla sostanzjali fis-sistema ta' kumpens eżistenti stabbilita f'Aust-Agder. L-għan, il-bażi u l-prinċipji għall-kumpens tal-kumpaniji tal-karozzi tal-linja kienu l-istess kemm qabel kif ukoll wara l-2004.

(73) Skont l-awtoritajiet Norveġiżi, huwa wkoll importanti u għandu jkun biżżejjed li l-leġiżlazzjoni (jiġifieri s-CTA, is-CTR u l-Att dwar l-Edukazzjoni) baqgħet mhux mibdula matul il-perjodu sħiħ rilevanti. L-awtoritajiet Norveġiżi jsostnu wkoll li l-prattika amministrattiva f'Aust-Agder ma nbidlitx matul is-snin u matul il-perjodu sħiħ, il-kumpens kien jikkonsisti mill-istess elementi (jiġifieri kumpens għall-operazzjonijiet tal-karozzi tal-linja, ħlas għat-trasport tal-iskejjel u kumpens għall-kostijiet tas-sottokuntratturi).

(74) L-ammont tal-kumpens dejjem kien id-differenza bejn il-kostijiet stmati għat-twettiq tal-obbligi ta' servizz pubbliku, tnaqqas minnhom id-dħul stmat. Dan ġie stabbilit fuq il-bażi ta' ċerti fatturi li baqgħu l-istess matul il-perjodu rilevanti (jiġifieri l-kostijiet tal-operazzjonijiet tal-karozzi tal-linja, il-kostijiet tas-sottokuntratturi, id-dħul mill-iskejjel primarji, id-dħul mill-iskejjel għolja, dħul ieħor, ir-rati u r-ribassi tal-biljetti u l-produzzjoni tar-rotot). L-ammont finali ġie konkluż permezz ta' negozjati u ġie stabbilit qabel ma saru l-obbligi ta' trasport għas-servizz pubbliku.

(75) Il-fatturi, kif imsemmija hawn fuq, sabiex jiġi determinat il-kumpens, kienu kkunsidrati irrispettivament mit-tip ta' ftehim applikat sabiex jiġi stabbilit il-kumpens. Għalhekk, skont l-awtoritajiet Norveġiżi, il-metodu ALFA kien introdott biss bħala għodda sabiex jiġi kkalibrat b'mod aktar preċiż wieħed mill-fatturi (jiġifieri l-kost tal-operazzjonijiet tal-karozzi tal-linja). Għalhekk, huwa ma bidilx is-sistema ta' kumpens bħala tali, u lanqas ma introduċa miżura ta' għajnuna ġdida separabbli.

(76) Minħabba f'hekk, l-awtoritajiet Norveġiżi jsostnu li l-iskema ta' għajnuna stabbilita f'Aust-Agder tibqa' eżistenti fin-natura, u l-Awtorità għalhekk għandha tagħlaq il-proċedura ta' investigazzjoni formali, billi kwalunkwe għajnuna potenzjali trid tiġi indirizzata skont il-proċedura għall-għajnuna eżistenti stabbilita fl-Artikoli 17 sa 19 tal-Parti II tal-Protokoll 3 SCA.

7.1.2. *Il-metodu ALFA u l-kundizzjonijiet Altmark*

(77) Safejn il-metodu ALFA jitqies bħala miżura ġdida, l-awtoritajiet Norveġiżi jerġgħu jsostnu l-fehma tagħhom li l-iskema ta' kumpens preżenti f'Aust-Agder mill-2004, ħlief għall-għajnuna mogħtija lil Nettbuss Sør AS, ma tinvolvix għajnuna mill-istat fis-sens tal-Artikolu 6(1) tal-Ftehim ŻEE billi hija tissodisfa l-kundizzjonijiet stabbiliti fis-sentenza *Altmark*.

(78) L-awtoritajiet Norveġiżi jsostnu li l-introduzzjoni tal-metodu ALFA mill-2004, tikkonforma mal-ewwel kundizzjoni *Altmark* ([1]). L-operaturi tal-karozzi tal-linja jwettqu trasport lokali skedat u trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel skont konċessjonijiet, kuntratti u l-atti u r-regolamenti rilevanti.

(79) Rigward it-tieni kundizzjoni *Altmark*, l-awtoritajiet Norveġiżi jsostnu li l-kostijiet, id-dħul u l-kumpens minn Aust-Agder huma determinati minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti li jindika l-elementi differenti kollha tal-formula li huma rilevanti għall-kalkolu. Il-kalkolu kien ibbażat fuq il-produzzjoni tas-servizzi tat-trasport (jiġifieri n-numru ta' kilometri misjuqa mill-vetturi, imwettqa fid-diversi gruppi ta' vetturi u gruppi ta' servizzi skedati) minn kull kumpanija; imbagħad fuq il-kostijiet medji tal-metodu ALFA għad-diversi elementi tal-kostijiet; u fl-aħħar nett fuq xi aġġustamenti bbażati fuq kostijiet li huma speċifiċi għall-kumpanija individwali minħabba l-kundizzjonijiet ġeografiċi u topografiċi, il-kundizzjonijiet tat-traffiku u l-leġiżlazzjoni, kif ukoll il-kundizzjonijiet imsemmija tat-tariffi.

([1]) L-awtoritajiet Norveġiżi ma jindirizzawx il-kundizzjonijiet *Altmark* għall-perjodu ta' qabel l-2004, billi fid-deċiżjoni ta' ftuħ tagħha, l-Awtorità kkonkludiet li kwalunkwe għajnuna mogħtija qabel l-2004 hija għajnuna eżistenti.

(80) Rigward it-tielet kundizzjoni *Altmark*, l-awtoritajiet Norveġiżi jargumentaw li l-kalkolu tal-kumpens skont il-metodu ALFA u l-indiċjar tiegħu ma jaqbiżx dak li huwa neċessarju sabiex ikopri l-kostijiet tat-twettiq tal-obbligi ta' servizz pubbliku, meta jitqies id-dħul rilevanti u profitt raġonevoli. Huma jirrimarkaw li l-kumpens f'dan il-każ huwa kkalkulat biex ikopri d-differenza bejn id-dħul stmat u l-kostijiet stmati tal-kumpanija, billi jiġi applikat b'mod oġġettiv u trasparenti. Il-profitt operatorju huwa wkoll relattivament baxx u limitat għall-biċċa l-kbira tal-kumpaniji. Skont l-awtoritajiet Norveġiżi, fuq il-bażi tal-informazzjoni disponibbli, il-profitt normali fis-settur tat-trasport pubbliku bil-karozzi tal-linja jidher li huwa ta' madwar 3-5 %.

(81) L-awtoritajiet Norveġiżi ppreżentaw ċifri għal kull kumpanija biex juru li l-kumpens mogħti mill-2004 sal-2011, ma qabiżx il-kostijiet stmati flimkien ma' profitt raġonevoli. Billi l-istimi tal-kostijiet, u għaldaqstant il-kumpens, huma bbażati fuq metodi oġġettivi, l-awtoritajiet Norveġiżi jargumentaw li ma hemm l-ebda raġuni biex wieħed jemmen li l-kumpaniji tal-karozzi tal-linja ngħataw kumpens eċċessiv bil-kuntratti.

(82) Barra minn hekk, skont l-awtoritajiet Norveġiżi, il-fatt li ma nżammux kontijiet separati għall-kumpaniji kollha matul il-perjodi rilevanti, ma jfissirx li huwa preżenti kumpens eċċessiv. Huma jsostnu li jekk il-metodu għall-kumpens tal-fornituri tas-servizz pubbliku jassigura li ma jseħħ l-ebda kumpens eċċessiv, ma hemm l-ebda obbligu addizzjonali skont il-ġurisprudenza preżenti rigward il-kundizzjonijiet *Altmark* li, flimkien ma' dan, iridu jinżammu kontijiet separati mill-kumpaniji benefiċjarji.

(83) Ġie sostnut ukoll li n-negozjati, li abbażi tagħhom kien stabbilit l-ammont finali ta' kumpens għal kull sena mill-2004 sal-2008, kellhom impatt limitat ħafna fuq l-ammont ta' kumpens imħallas minn Aust-Agder lill-kumpaniji tal-karozzi tal-linja. Kien hemm ftit żidiet żgħar fil-livell tal-kumpens wara n-negozjati. L-awtoritajiet Norveġiżi, madankollu, jargumentaw li l-istampa aktar ġenerali turi li l-livell ta' kumpens wara n-negozjati kien l-istess jew aktar baxx, u li n-negozjati jidhru li ħadmu bħala speċi ta' żbokk favur Aust-Agder.

(84) B'referenza għar-raba' kundizzjoni *Altmark*, l-awtoritajiet Norveġiżi jsostnu li l-metodu ALFA u s-sistema suċċessiva ta' indiċjar mill-2009 'il quddiem, it-tnejn huma bbażati fuq eżerċizzju ta' valutazzjoni komparattiva. Il-kumpens huwa kkalkulat fuq il-bażi tal-kostijiet u d-dħul ta' impriża mmexxija tajjeb u mhux biss il-medja fis-settur ikkonċernat.

(85) Madankollu, il-metodu ALFA jipprovdi bażi għas-suppożizzjoni li l-kostijiet għandhom jikkorrispondu għal limitu aktar baxx. Pereżempju, il-konsum tal-fjuwil normalizzat għal ċertu numru ta' operazzjonijiet għandu jikkorrispondi għal livell li se jkun ifisser li 33 % tal-valuri mkejla se jkunu taħt in-norma u 67 % se jkunu ogħla min-norma. Dan ifisser li s-sistema mhijiex ibbażata fuq il-kost medju, iżda fuq il-kost tat-33 % kumpaniji l-aħjar immexxija.

7.1.3. *Kumpens barra mill-iskema*

(86) L-awtoritajiet Norveġiżi kkummentaw ukoll dwar x'sar sabiex ikun assigurat li, ħlief għall-għajnuna mogħtija lil Nettbuss Sør AS, ma ngħata l-ebda kumpens għat-trasport lokali skedat bil-karozzi tal-linja u t-trasport tal-iskejjel f'Aust-Agder aktar minn dak li huwa permess skont l-iskema.

(87) Huma jsostnu li l-introduzzjoni tal-metodu ALFA ma kkawżat l-ebda bidla sostanzjali fis-sistema tal-kumpens. Għalhekk, is-sistema tal-kumpens (qabel kif ukoll wara l-2004) kienet tikkonsisti mill-istess elementi, billi kienet tibbaża l-kumpens fuq iċ-ċifri tal-kostijiet attwali tal-kumpaniji. Fil-fehma tal-awtoritajiet Norveġiżi, din il-prattika assigurat li ma ngħata l-ebda kumpens eċċessiv u l-kumpens għas-servizz pubbliku huwa kkalkulat biss għall-kostijiet marbuta mal-obbligi tas-servizz pubbliku.

(88) Madankollu, skont l-awtoritajiet Norveġiżi, ħlief għal Nettbuss Sør AS, l-operaturi l-oħra kollha tat-trasport kienu qegħdin jirrappurtaw biss il-produzzjonijiet u d-dħul tas-servizz pubbliku fl-ispreadsheets sabiex jirċievu l-kumpens bil-metodu ALFA. Għaldaqstant, ma hemm l-ebda raġuni sabiex wieħed jemmen li dawn l-operaturi kienu kkumpensati għal xi ħaġa oħra għajr it-trasport għas-servizz pubbliku.

7.1.4. *Il-Kompatibbiltà*

(89) L-awtoritajiet Norveġiżi jsostnu wkoll li, bl-eċċezzjoni tal-għajnuna mogħtija lil Nettbuss Sør AS, l-iskema ta' kumpens għat-trasport bil-karozzi tal-linja għas-servizz pubbliku, f'każ li l-bidliet fl-2004 jew mill-2009 'il quddiem iridu jitqiesu bħala li jibdlu l-klassifikazzjoni tal-iskema għal għajnuna ġdida, xorta hija konformi mar-rekwiżiti tar-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 1191/69 ([1]). Ir-Regolament (KE) Nru 1370/2007 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([2]) (hawn isfel kollettivament imsejħa "ir-regolamenti dwar it-trasport") jingħad li ma japplikax, billi r-Regolament tal-aħħar kien għadu ma daħalx fis-seħħ fiż-ŻEE meta kienu introdotti dawn il-bidliet. L-awtoritajiet Norveġiżi jirreferu għas-sentenza fil-kawża *Andersen* v *il-Kummissjoni*, fejn il-Qorti Ġenerali sostniet li r-Regolament ma jistax jitqies li għandu effett retroattiv ([3]).

(90) B'mod partikolari, l-awtoritajiet Norveġiżi jargumentaw li m'hemmx ksur tad-dispożizzjonijiet tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69. Dan huwa appoġġat bil-fatti, billi l-parametri tal-kumpens kienu determinati minn qabel għall-perjodu sħiħ mill-2004 sal-lum u ma seta' jsir l-ebda negozjar wara l-2009 sabiex jiġi aġġustat il-livell tal-kumpens. Għalhekk l-ebda kumpanija, bl-eċċezzjoni ta' Nettbuss Sør AS, ma ġiet ikkumpensata żżejjed mill-2004 sal-lum.

7.1.5. *Il-proġett ATP*

(91) Rigward il-proġett ATP, l-awtoritajiet Norveġiżi sostnew li l-ammont imħallas kull sena lil Nettbuss Sør AS kien kumpens għal żieda fil-produzzjoni fuq ir-rotot Kristiansand — Lillesand u Kristiansand — Arendal. Jekk jitqiesu 253 jum fis-sena, iż-żieda fil-produzzjoni kienet ta' madwar 100 000 kilometru fis-sena. Prezz ta' NOK 200 fis-siegħa jwassal għal madwar NOK 350 000 f'kostijiet addizzjonali. Għalhekk, il-kostijiet kombinati jkunu ta' madwar NOK 950 000. Bi dħul stmat ta' NOK 150 000, il-kostijiet netti jkunu ta' madwar NOK 800 000.

(92) Billi l-fondi allokati mill-proġett ATP intużaw sabiex tiżdied il-produzzjoni taħt il-kuntratti eżistenti ma' Aust-Agder, l-awtoritajiet Norveġiżi jsostnu li din il-produzzjoni mhijiex differenti minn kwalunkwe żieda oħra fil-produzzjoni taħt il-kuntratt (billi r-rotot diġà kienu mħaddma). Minħabba f'hekk, il-produzzjoni miżjuda tikkostitwixxi parti minn skema ta' għajnuna eżistenti.

7.1.6. *Informazzjoni addizzjonali rigward il-produzzjoni ta' Nettbuss Sør AS*

(93) L-awtoritajiet Norveġiżi ppreżentaw ukoll informazzjoni addizzjonali rigward il-produzzjoni ta' Nettbuss Sør AS.

(94) Skont l-awtoritajiet Norveġiżi, il-produzzjoni rrappurtata minn Nettbuss Sør AS tidher li tiddevja minn dak li suppost kellu jiġi rrappurtat bħala produzzjoni għall-kumpens tas-servizz pubbliku, u hemm żbalji sinifikanti fl-ispreadsheets tal-produzzjoni, kif analizzat hawn isfel fil-premessi 237 sa 246, li setgħu wasslu għal kumpens għoli żżejjed lil Nettbuss Sør AS matul il-perjodu mill-2004 'il quddiem.

(95) B'mod speċifiku, l-awtoritajiet Norveġiżi identifikaw diversi istanzi ta' żbalji fl-ispreadsheets għall-produzzjoni ta' Nettbuss Sør AS rigward: il-karozzi tal-linja ta' tard billejl (nattbuss), is-servizzi tal-karozzi tal-linja għall-iskejjel (midtskyss) ([4]), it-trasport tat-tfal tal-iskola lejn u mil-lezzjonijiet tal-għawm (badekjøring), is-snin skolastiċi u s-"snin skolastiċi ta' duplikazzjoni", l-attivitajiet tal-karozzi tal-linja ekspress, it-tħassir jew it-tnaqqis ta' rotot u ċerti rotot speċifiċi li mhumiex parti mill-kuntratt ta' servizz pubbliku.

([1]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 1191/69 tas-26 ta' Ġunju 1969 dwar azzjoni mill-Istati Membri dwar l-obbligi inerenti fil-kunċett ta' servizz pubbliku fit-trasport bil-ferrovija, bit-triq u bil-passaġġi fuq l-ilma interni (ĠU L 156, 28.6.1969, p. 1), inkorporat fil-Ftehim dwar iż-ŻEE fl-Anness XIII.

([2]) Ir-Regolament (KE) Nru 1370/2007 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' Ottubru 2007 dwar servizzi pubbliċi tat-trasport tal-passiġġieri bil-ferrovija u bit-triq u li jħassar ir-Regolamenti tal-Kunsill (KEE) Nri 1191/69 u 1107/70 (ĠU L 315, 3.12.2007, p. 1), inkorporat fil-Ftehim dwar iż-ŻEE fl-Anness XIII. Ir-Regolament (KE) Nru 1370/2007 daħal fis-seħħ fin-Norveġja fl-1 ta' Jannar 2011 (ara r-Regolament tas-17 ta' Diċembru 2010 Nru 1673).

([3]) Il-Kawża T-92/11, EU:T:2013:143, paragrafi 44-48 (sentenza taħt appell, ara l-Kawża C-303/13 P *Kummissjoni* v *Andersen*, pendenti).

([4]) It-terminu "Midtskyss" fl-imgħoddi ntuża biex jiddeskrivi s-servizzi kollha tal-karozzi tal-linja għall-iskejjel li jwasslu t-tfal id-dar mill-iskola fi tmiem il-ġurnata tal-iskola tagħhom, ħlief l-aħħar karozza tal-linja tal-iskola tal-ġurnata u t-trasport ta' tfal korruti u b'diżabilità li jkollhom bżonn trasport pożizzjonat minn qabel.

(96) L-awtoritajiet Norveġiżi ssottomettew it-tabella ta' hawn taħt li turi li d-devjazzjonijiet f'kilometri mhux koperti bil-kuntratt ta' servizz pubbliku taħt l-iskema għall-perjodu mill-2004 sal-2009 jammontaw għal ftit aktar minn 1,7 miljun kilometru:

Tabella

Sommarju tad-devjazzjonijiet

Tip ta' produzzjoni/devjazzjoni	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Kitron	0	0	0	19 176	0	0
Karozza tal-linja ekspress	0	0	0	406	19 737	19 737
Karozzi tal-linja li jaħdmu tard billejl	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 jew badekjøring (1)	3 213	4 233	0	731	492	492
Karjolen	15 946	15 946	11 669	16 128	12 647	12 647
255 jum tal-iskola minflok 192	0	0	124 314	73 549	56 574	51 693
Produzzjoni kkanċellata mit-18 ta' Awwissu 2008	0	0	0	0	51 125	137 210
Devjazzjonijiet/kilometri totali mhux koperti bil-kuntratt	**180 389**	**182 076**	**358 151**	**242 480**	**330 538**	**411 742**

(1) Skont l-awtoritajiet Norveġiżi, dan jirreferi għal każijiet fejn huwa diffiċli tivvaluta jekk it-trasport irrappurtat ikunx "midtskyss" jew "badekjøring".

(97) L-awtoritajiet Norveġiżi sostnew ukoll li żbalji u devjazzjonijiet bħal dawn fl-ispreadsheets tal-produzzjoni ta' Nettbuss Sør AS kellhom impatti ekonomiċi sakemm il-kuntratt mal-kumpanija skada fil-31 ta' Diċembru 2014.

8. KUMMENTI MILL-PARTIJIET INTERESSATI

8.1. *L-ilmentatur — Konkurrenten.no*

(98) L-ilmentatur, Konkurrenten.no jsostni l-argument tiegħu li Nettbuss Sør AS irċeviet kumpens eċċessiv sostanzjali għas-servizzi tagħha u li l-Kontea ta' Aust-Agder ma tatx il-konċessjonijiet abbażi ta' proċedura kompetittiva (1). Ir-rikorrent isostni li l-għajnuna kollha mogħtija mill-Kontea fil-forma ta' konċessjonijiet illegali, jew flimkien ma' tali konċessjonijiet, tikkostitwixxi għajnuna mill-istat skont l-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE, li l-ilmentatur isostni li mhijiex kompatibbli mal-Artikolu 49 tal-Ftehim ŻEE flimkien mar-Regolamenti (KEE) Nru 1191/69 u (KEE) Nru 1370/2007.

(99) Barra minn hekk, l-ilmentatur jesprimi dubji dwar ir-rabta bejn l-amministrazzjoni tal-Kontea ta' Aust-Agder u Nettbuss Sør AS, meta mqabbla mar-relazzjonijiet distakkati li normalment jeżistu bejn fornitur professjonali u xerrej professjonali ta' kuntratti maġġuri tat-trasport pubbliku.

(1) Ara l-premessi 6 sa 11 tad-deċiżjoni ta' ftuħ.

8.2. **Nettbuss Sør AS**

(100) Nettbuss Sør AS targumenta li l-introduzzjoni ta' sistema ġdida ta' finanzjament fl-2004 permezz tal-metodu ALFA u l-indiċjar aktar tard tiegħu huma biss bidliet amministrattivi żgħar fl-iskema. Fil-fehma tagħha, il-metodu ġdid ta' kalkolazzjoni ma jibdilx il-bażi legali li biha Nettbuss Sør AS tirċievi l-kumpens, u bħala tali ma jikkostitwix għajnuna ġdida.

(101) Dwar il-proġett ATP, Nettbuss Sør AS targumenta li dan huwa parti mill-iskema ta' għajnuna eżistenti stabbilita f'Aust-Agder, minħabba li ma kinux iffirmati kuntratti ġodda, iżda Aust-Agder, minflok, ħadet vantaġġ minn klawsoli eżistenti fil-kuntratt li jirreferu għal emendi fil-produzzjoni matul il-perjodu tal-kuntratt.

(102) Anki kieku l-metodu ALFA u l-indiċjar sussegwenti tiegħu kellhom jitqiesu bħala miżuri ġodda ta' għajnuna, Nettbuss Sør AS issostni, fir-rigward tal-preżenza ta' għajnuna mill-istat, li l-kumpens mogħti lilha minn Aust-Agder ikopri biss il-kost, inkluż, l-aktar l-aktar, profitt marġinali.

(103) Rigward l-ewwel u r-raba' kundizzjoni ta' *Altmark*, Nettbuss Sør AS tappoġġja l-kummenti ppreżentati mill-awtoritajiet Norveġiżi, kif imsemmija aktar 'il fuq.

(104) B'referenza għat-tieni kundizzjoni *Altmark*, Nettbuss Sør AS tenfasizza l-fatt li l-kuntratti ffirmati huma "kuntratti netti", li jfisser li dawn ikopru l-kost tat-twettiq tal-obbligu ta' servizz pubbliku wara li jitnaqqas id-dħul kollu assoċjat ma' dawn l-obbligi, b'kont meħud ukoll ta' profitt marġinali.

(105) Barra minn hekk, Nettbuss Sør AS issostni li l-kumpens attwali li rċeviet għall-perjodu 2004–2008 b'riżultat ta' aġġustamenti wara n-negozjati huwa anqas minn dak li stmaw il-kalkoli bil-metodu ALFA, u li fi kwalunkwe każ, mill-2009 'il quddiem, l-ammont finali tal-kumpens ma kienx innegozjat, iżda kien indiċjat abbażi ta' sorsi pubblikament disponibbli.

(106) Rigward l-applikazzjoni tat-tielet kundizzjoni *Altmark*, Nettbuss Sør AS targumenta li huwa diffiċli li jiġi valutat il-livell meħtieġ ta' kumpens mingħajr ma wieħed iħares lejn il-prestazzjoni attwali tal-fornitur tas-servizz skont il-kuntratt, li fuq il-bażi tagħha, il-marġini ta' profitt għall-perjodu 2009–2011 kien negattiv jew marġinali. Hija targumenta wkoll li, sabiex jiġi determinat il-profitt raġonevoli, trid titqies il-kondiviżjoni tar-riskju fil-kuntratti, b'mod partikolari fil-perjodu 2009–2011, kif ukoll it-tipi differenti ta' kuntratti involuti, jiġifieri kuntratti netti kontra kuntratti grossi, id-daqs u l-attivitajiet differenti tal-operaturi. Nettbuss Sør AS targumenta li profitt fil-medda ta' 3–5 %, kif irrappurtat mill-awtoritajiet Norveġiżi, huwa pjuttost baxx u ma jqisx is-segmenti individwali tas-suq għall-operazzjonijiet tal-karozzi tal-linja. Nettbuss Sør AS issostni li rata ta' redditu raġonevoli fis-segment tas-suq li fih topera l-kumpanija għandu jkun pjuttost eqreb għal [7–13 %].

(107) B'referenza għall-aspett tal-kompatibbiltà tal-każ, Nettbuss Sør AS issostni li safejn l-Awtorità tikkonkludi li l-kumpanija ngħatat, permezz tal-kumpens annwali jew il-proġett ATP, vantaġġ ekonomiku skont l-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE, dan ikun kompatibbli mal-Artikolu 49 tal-Ftehim ŻEE u r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 applikabbli. Skont Nettbuss Sør AS, ir-Regolament (KEE) Nru 1370/2007 ma jistax jiġi applikat billi l-bidliet introdotti bil-metodu ALFA u l-indiċjar fl-2004 u fl-2009 rispettivament, seħħew fi żmien meta dak ir-Regolament kien għadu ma daħalx fis-seħħ.

(108) Dwar l-informazzjoni addizzjonali ppreżentata mill-awtoritajiet Norveġiżi rigward id-devjazzjonijiet fil-produzzjoni ta' Nettbuss Sør AS, il-kumpanija ssostni li l-fatti ppreżentati huma sa ċertu punt ħżiena u jiżgwidaw, u ma jqisux il-fatt li l-kumpens finali kien ibbażat fuq negozjati bejn il-kumpanija u Aust-Agder, u li l-metodu ALFA kien sempliċement għodda għall-Kontea ta' Aust-Agder.

(109) Dawn in-negozjati inkludew ukoll aġġustamenti matul is-sena sħiħa fil-produzzjoni annwali attwali (jiġifieri n-numru ta' kilometri prodotti) li kienet tiddependi fuq il-baġit disponibbli u d-domanda għat-trasport ta' Aust-Agder. Madankollu, Aust-Agder setgħet tħassar, tnaqqas jew iżżid rotot ġodda matul is-sena tal-produzzjoni, li

kienu jkunu jeħtieġu negozjati ġodda bejn il-partijiet dwar il-livell ta' kumpens li jingħata. Saru wkoll emendi sussegwenti fil-produzzjoni u l-kostijiet, abbażi tal-prestazzjoni tal-kumpanija skont il-kuntratt. Għalhekk, skont Nettbuss Sør AS, il-produzzjoni rrappurtata lill-Kontea bil-kilometri misjuqa sabiex jiġu kkalkulati l-kostijiet, tista' titqies bħala punt tat-tluq għan-negozjati bejn il-partijiet, u mhux bħala l-bażi attwali għall-kumpens imħallas fl-aħħar tas-sena ([1]).

(110) Nettbuss Sør AS tirreferi wkoll għas-saldi u n-negozjati partikolari bejn il-kumpanija u l-Kontea li wasslu biex din tal-aħħar paċiet pagamenti kontra l-kumpens ta' Nettbuss Sør AS għall-produzzjoni tal-2010. B'mod partikolari, il-kumpanija targumenta li l-kumpens imħallas għall-produzzjoni tal-2010 kien ta' NOK 3,55 miljun anqas, minħabba li dan l-ammont intuża sabiex ipaċi l-bidliet suċċessivi fl-iskeda tal-produzzjoni (skeda ġdida tat-trasport għal RTB) u biex iqis iż-żidiet fl-effiċjenza li jirriżultaw mill-fużjoni ma' RTB.

(111) Rigward id-dħul iġġenerat mill-attivitajiet kummerċjali ta' Nettbuss Sør AS u l-fatt li partijiet minn dak id-dħul kienu identifikati mill-Awtorità bħala li fil-fatt ġew inklużi fil-kalkoli tad-dħul taħt il-kuntratt pubbliku, l-opinjoni ta' Nettbuss Sør AS hija li dan ma wassalx għal grad ogħla ta' kumpens minn dak li kien jipprevedi l-metodu ALFA. Għall-kuntrarju, billi d-dħul kollu (jiġifieri d-dħul derivat minn attivitajiet pubbliċi kif ukoll kummerċjali) jitnaqqas meta jiġi kkalkulat il-kumpens li għandu jingħata, ir-riżultat wassal għal kumpens aktar baxx għal Nettbuss Sør AS, irrispettivament mill-fatt li ċerti rotot kummerċjali kienu inklużi bħala parti mill-produzzjoni għall-kumpens tas-servizz pubbliku.

(112) Fil-fatt, Nettbuss Sør AS tammetti li ċerta produzzjoni (eż. il-karozza tal-linja ekspress, it-trasport tat-tfal tal-iskola lejn u mil-lezzjonijiet tal-għawm u r-rotta ta' Karjolen) ma kellhomx jiġu rrappurtati bħala produzzjoni għall-kumpens tas-servizz pubbliku. Madankollu, bl-inklużjoni ta' dawn ir-rotot, il-Kontea ġiet vantaġġata, billi dan fir-realtà fisser kumpens aktar baxx għall-kumpanija.

(113) Fl-aħħar nett, rigward in-numru ta' ġranet tal-iskola, Nettbuss Sør AS issostni li ċ-ċifri pprovduti minn Aust-Agder b'referenza għall-kumpens lill-kumpanija għal 51 minflok 38,4 ġimgħa f'sena skolastika normali, mhumiex korretti.

8.3. **Operaturi oħra tat-trasport**

(114) Setesdal Bilruter L/L taqbel mal-opinjonijiet tal-awtoritajiet Norveġiżi. Hija ssostni li l-kumpens ma jikkostitwix għajnuna mill-istat billi l-erba' kundizzjonijiet *Altmark* kienu ssodisfati.

(115) Kieku l-Awtorità kellha ssib li l-kumpens jikkostitwixxi għajnuna mill-istat, il-kumpanija targumenta li din tkun ingħatat fl-intier tagħha fuq il-bażi ta' sistema ta' għajnuna eżistenti, u li l-għajnuna tkun kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE fuq il-bażi tal-Artikolu 49 tiegħu u r-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

(116) Il-kumpanija tenfasizza b'mod speċifiku li l-introduzzjoni tal-metodu ALFA ma kkawżat l-ebda bidla sostanzjali fis-sistema tal-kumpens. Barra minn hekk, il-kumpanija tenfasizza li mhuwiex korrett li l-kumpens stabbilit abbażi tal-indiċjar kien ibbażat fuq negozjati, minħabba li kull sena sal-2009, il-Kontea u l-operaturi tal-karozzi tal-linja eżaminaw il-bidliet fil-produzzjoni annwali sabiex idaħħlu d-dejta korretta fil-metodu ALFA. Billi l-bidliet minn sena għall-oħra kienu marġinali, hekk ukoll kienu l-bidliet fil-kumpens. Setesdal Bilruter L/L targumenta li l-metodu ALFA jassigura li ma jkunx hemm kumpens eċċessiv għall-forniment tas-servizzi tal-karozzi tal-linja u li l-kostijiet tal-attivitajiet kummerċjali ma jiġux inklużi fil-metodu ALFA. Birkeland Busser AS, Frolandsruta Frode Oland u Telemark Bilruter AS kollha qablu ma' dik l-opinjoni.

([1]) B'mod partikolari, Nettbuss Sør AS tirreferi għas-snin ta' produzzjoni 2008 u 2009, fejn saru diversi emendi kemm fil-kostijiet kif ukoll fid-dħul biex jiġi kkalkulat l-ammont finali tal-kumpens. Bħala eżempju, minħabba ż-żieda fil-kostijiet tal-produzzjoni, li qabżu l-livell ta' kumpens kif ibbaġitjat inizjalment (NOK 38,5 miljun), il-partijiet, kif targumenta Nettbuss Sør AS, matul is-sena ta' produzzjoni 2008, qablu li l-Kontea tikkumpensa lill-kumpanija b'ammont addizzjonali ta' NOK 550 000. Nettbuss Sør AS ingħatat kumpens ta' NOK 39,05 miljun, għalkemm kienet intitolata wkoll, kif argumentat, li tadatta l-produzzjoni billi tnaqqas it-traffiku sa valur ta' NOK 1 miljun

9. KUMMENTI MILL-AWTORITAJIET NORVEĠIŻI DWAR IL-KUMMENTI MAGĦMULA MILL-PARTIJIET INTERESSATI

(117) L-awtoritajiet Norveġiżi jirreferu għall-argument tar-rikorrenti li l-"għajnuna ġdida kollha" mogħtija lil Nettbuss Sør AS trid titqies bħala inkompatibbli mal-Ftehim ŻEE u soġġetta għall-irkupru, u jindikaw li l-ilmentatur ma indirizzax il-kwistjoni tal-għajnuna ġdida jew eżistenti u lanqas ma rrefera għal kif kwalunkwe għajnuna potenzjali (eż. l-introduzzjoni tal-metodu ALFA fl-2004) għandha tiġi kklassifikata fil-każ preżenti. L-awtoritajiet Norveġiżi jerġgħu jsostnu li ma kienet ikkawżata l-ebda bidla sostanzjali fl-iskema ta' għajnuna eżistenti bl-introduzzjoni tal-metodu ALFA, u li bl-eċċezzjoni ta' Nettbuss Sør AS, ma kien identifikat l-ebda kumpens eċċessiv.

(118) B'referenza għall-kumment ippreżentat minn Nettbuss Sør AS dwar x'jista' jikkostitwixxi profitt raġonevoli fi ħdan is-settur tat-trasport bil-karozzi tal-linja, l-awtoritajiet Norveġiżi jenfasizzaw li r-referenza għaċ-ċifra ta' 3-5 % bħala profitt normali fis-settur ma timplikax li kwalunkwe livell ogħla ta' profitt (eż. profitt eqreb għal [7-13 %] li tirreferi għalih Nettbuss Sør AS) jikkostitwixxi kumpens eċċessiv. Ir-referenza għal dik iċ-ċifra pubblikament disponibbli serviet biss biex turi li ma seta' jiġi identifikat l-ebda kumpens eċċessiv.

(119) B'referenza għall-kummenti ppreżentati minn Nettbuss Sør AS dwar l-informazzjoni addizzjonali ppreżentata mill-awtoritajiet Norveġiżi rigward id-devjazzjonijiet fil-produzzjoni ta' Nettbuss Sør AS, l-awtoritajiet Norveġiżi sostnew li r-rwol tal-metodu ALFA sabiex jiġi kkalkulat il-kumpens ma jistax jitnaqqas mill-fatt li l-kumpens finali kien ibbażat fuq negozjati u li saru wkoll emendi sussegwenti fil-produzzjonijiet u l-kostijiet. L-istimi tal-kostijiet li joħorġu mill-metodu ALFA kienu vitali u l-kumpens mogħti qatt ma ddevja wisq meta mqabbel mar-riżultati tal-medotu ALFA. Barra minn hekk, kwalunkwe emenda magħmula matul is-sena tal-produzzjoni tikkostitwixxi prattika komuni fis-settur tat-trasport u din il-possibbiltà kienet koperta wkoll mid-dispożizzjonijiet tal-kuntratti mal-operaturi tat-trasport. Fi kwalunkwe każ, kwalunkwe emenda bħal din kellha twassal jew għal żieda, fil-każ ta' produzzjoni addizzjonali, jew għal tnaqqis, fil-każ ta' tnaqqis fil-produzzjoni, tal-kumpens mogħti. Iżda, qatt ma setgħu jiġu kkunsidrati separatament u paċuti kontra kostijiet irrilevanti meta l-kumpens ġie stmat skont il-metodu ALFA.

(120) L-awtoritajiet Norveġiżi jsostnu li r-rappurtar ta' ċifri ħżiena tal-produzzjoni għandu effett dirett fuq il-preċiżjoni tal-kalkolu tal-kumpens u l-Kontea għalhekk kienet qiegħda tidħol f'negozjati fuq suppożizzjonijiet żbaljati.

(121) Huwa argumentat ukoll li, billi l-kumpens mogħti huwa bbażat fuq il-produzzjoni tas-sena ta' qabel, kwalunkwe tnaqqis magħmul mill-kumpanija wara Awwissu 2008 kellu jiġi rifless fil-kumpens mogħti għall-2009, li ma kienx il-każ. L-awtoritajiet Norveġiżi jargumentaw li l-istess loġika tapplika wkoll fil-każ tal-kumpanija meta rċeviet ammont addizzjonali ta' NOK 550 000 għall-2008, minħabba li l-kumpens għall-2008 kien ibbażat fuq ċifri ħżiena pprovduti mill-2007. Minħabba li l-kuntratt iffirmat ma' Nettbuss Sør AS huwa kuntratt ta' konċessjoni ta' servizzi pubbliċi, ir-riskju kummerċjali għandu jintrefa' mill-kumpanija.

(122) Rigward is-saldi u l-aġġustamenti magħmula fir-rigward tal-kuntratti ta' Nettbuss Sør AS u RTB — fid-dawl tal-proċess ta' fużjoni li kien għaddej bejn iż-żewġ kumpaniji — għall-produzzjoni ta' skeda ġdida tat-trasport immexxija minn RTB, l-awtoritajiet Norveġiżi huma tal-fehma li dawn huma r-riżultat ta' deċiżjoni unilaterali min-naħa ta' Nettbuss Sør AS li wasslet għal rappurtar żejjed għall-produzzjoni tal-kilometri biex tikseb kumpens ogħla minn dak li diġà kien ikkalkulat u rrappurtat bil-metodu ALFA. Minflok, il-kuntratti suppost ġew emendati wara l-bidliet korporattivi, biex jirriflettu dawk l-aġġustamenti kollha. F'dan il-kuntest, l-awtoritajiet Norveġiżi ma jikkondividux l-opinjoni li l-Kontea tat NOK 3,55 miljun anqas kumpens għat-tnaqqis fil-produzzjoni li rriżulta minn bidliet fl-iskeda tat-trasport matul is-snin 2008 u 2009. Għall-kuntrarju, dan it-tnaqqis fil-kumpens isegwi l-loġika tal-metodu ALFA u l-indiċjar suċċessiv tiegħu, u b'hekk jirrifletti l-produzzjoni ta' anqas kilometri milli previst mill-Kontea, billi Nettbuss Sør AS inkorporat skeda tat-trasport ġdida għal RTB.

(123) Rigward id-dħul iġġenerat mill-attivitajiet kummerċjali ta' Nettbuss Sør AS, l-awtoritajiet Norveġiżi ma jaqblux mal-allegazzjonijiet ta' Nettbuss Sør AS li l-Kontea kienet kreditata dħul min-naħa tal-introjtu li jikkoreġi żbalji fuq in-naħa tal-kostijiet. Minħabba n-nuqqas ta' kontijiet separati, Nettbuss Sør AS iġġorr ir-riskju u ma tistax sempliċement tallega li d-dħul irrilevanti tnaqqas għall-benefiċċju tal-Kontea, mingħajr l-ebda ġustifikazzjoni dokumentata oħra. Barra minn hekk, skont l-awtoritajiet Norveġiżi, ma kien hemm l-ebda ġustifikazzjoni dokumentata rigward l-allokazzjoni tal-kostijiet bejn l-attivitajiet kummerċjali u l-attivitajiet ta' servizz pubbliku tal-kumpanija. Madankollu, jista' jkun ukoll il-każ li l-attivitajiet kummerċjali kienu sussidjati b'mod inkroċjat mill-attivitajiet ta' servizz pubbliku, u mhux bil-kontra.

(124) Fl-aħħar nett, l-awtoritajiet Norveġiżi jsostnu li l-impatt ekonomiku tad-devjazzjonijiet, għall-perjodu 2004–2014, huwa stmat għal NOK 80 437 962, bl-imgħax u l-imgħax kompost mhux inklużi. Dan skont studju li Asplan Viak AS kienet ikkummissjonata tikteb mill-awtoritajiet Norveġiżi sabiex tipprovdi stimi tal-kumpens żejjed imħallas mill-Kontea minħabba d-devjazzjonijiet.

II **VALUTAZZJONI**

1. KAMP TA' APPLIKAZZJONI TAL-VALUTAZZJONI TAL-GĦAJNUNA

(125) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, l-Awtorità kkonkludiet li kien hemm skema ta' għajnuna eżistenti f'Aust-Agder għas-servizzi tat-trasport lokali skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel, li kienet tkopri l-perjodu ta' qabel l-2004.

(126) Minħabba d-dubji espressi fid-deċiżjoni ta' ftuħ, il-kamp ta' applikazzjoni tal-valutazzjoni tal-għajnuna preżenti għandu jeżamina l-aspetti li ġejjin:

(i) Il-metodu ALFA u l-indiċjar tiegħu bħala parti mill-iskema ta' għajnuna eżistenti stabbilita f'Aust-Agder jew bħala miżura ta' għajnuna ġdida separata (ara t-taqsima 3 aktar 'l isfel);

(ii) In-natura tal-allegata għajnuna involuta fil-proġett ATP u jekk din tagħmilx parti mill-istess skema ta' għajnuna eżistenti (it-taqsima 3 aktar 'l isfel);

(iii) L-identifikazzjoni ta' kwalunkwe għajnuna ġdida li setgħet ingħatat barra mill-iskema ta' għajnuna eżistenti (it-taqsima 4 aktar 'l isfel).

(127) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, l-Awtorità esprimiet dubji dwar in-natura tal-metodu ALFA u l-indiċjar tiegħu bħala miżura potenzjali mingħajr għajnuna. F'dan il-kuntest, l-awtoritajiet Norveġiżi u l-partijiet interessati ssottomettew informazzjoni dwar l-applikazzjoni tal-kundizzjonijiet *Altmark*.

(128) Id-deċiżjoni ta' ftuħ ma tobbligax lill-Awtorità li teżamina, fil-kuntest tal-valutazzjoni preżenti, in-natura tal-għajnuna b'referenza għall-metodu ALFA u l-indiċjar tiegħu. Din, bl-eċċezzjoni ta' kwalunkwe għajnuna involuta fil-proġett ATP, diġà kienet valutata matul l-eżami preliminari fejn ġie konkluż li l-kumpens pubbliku għas-servizz tat-trasport lokali skedat u għat-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel jibqa' għajnuna eżistenti mill-anqas sal-2004, u li dak li fadal x'jiġi valutat huwa jekk din l-iskema ta' għajnuna eżistenti diġà stabbilita nbidlitx b'mod sostanzjali.

2. GĦAJNUNA MILL-ISTAT FIS-SENS TAL-ARTIKOLU 61(1) TAL-FTEHIM ŻEE

(129) L-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE jaqra kif ġej:

"Mingħajr ħsara għal dispożizzjonijiet kuntrarji f'dan il-Ftehim, kull għajnuna, ta' kwalunkwe forma, mogħtija mill-Istati Membri tal-KE, l-Istati tal-EFTA jew permezz ta' riżorsi tal-Istat li twassal għal distorsjoni jew theddida ta' distorsjoni għall-kompetizzjoni billi tiffavorixxi ċerti impriżi jew ċerti produtturi, sa fejn tolqot il-kummerċ bejn il-Partijiet Kontraenti, tkun inkompatibbli ma' dan il-Ftehim."

2.1. **Il-preżenza ta' riżorsi tal-Istat**

(130) L-Awtorità tinnota li l-kumpens kemm għat-trasport lokali skedat kif ukoll għat-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel huwa mħallas mill-baġit pubbliku ta' Aust-Agder. Fil-kuntest tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE, kemm l-awtoritajiet lokali kif ukoll l-awtoritajiet reġjonali huma kkunsidrati bħala ekwivalenti għall-Istat. ([1]) Għalhekk, Aust-Agder hija ekwivalenti għall-Istat għall-finijiet tar-regoli tal-KEE dwar l-għajnuna mill-Istat. Fuq din il-bażi, l-Awtorità tikkonkludi li l-miżura ta' kumpens hija ffinanzjata bl-użu ta' riżorsi tal-Istat.

(131) L-istess konsiderazzjonijiet japplikaw ukoll għall-proġett ATP billi huwa mħallas permezz ta' għotjiet magħmula mill-baġit tal-muniċipalitajiet u l-kontej ta' Aust-Agder u Vest-Agder. Għalhekk, l-Awtorità ssib li huma involuti riżorsi tal-Istat.

([1]) L-Artikolu 2 tad-Direttiva tal-Kummissjoni 2006/111/KE tas-16 ta' Novembru 2006 dwar it-trasparenza tar-relazzjonijiet finanzjarji bejn l-Istati Membri u l-impriżi pubbliċi kif ukoll dwar it-trasparenza finanzjarja fi ħdan ċerti impriżi (ĠU L 318, 17.11.2006, p. 17), inkorporata fil-punt 1a tal-Anness XV għall-Ftehim ŻEE.

2.2. **Impriża**

(132) Kif previst mill-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE, irid jiġi stabbilit ukoll jekk il-kumpens tas-servizz pubbliku lill-ħames operaturi, kif ukoll il-finanzjament mill-proġett ATP, jagħtux vantaġġ ekonomiku selettiv favur ċerti impriżi jew il-produzzjoni ta' ċerti prodotti.

(133) Il-benefiċjarji fil-każ preżenti huma operaturi tal-karozzi tal-linja involuti f'attivitajiet ekonomiċi, fost l-oħrajn trasport skedat u trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel, bi ħlas (ara l-premessi 35 sa 38 aktar 'il fuq). Għalhekk, kollha jikkostitwixxu impriżi fis-sens tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE.

2.3. **Selettività**

(134) Il-miżura ta' kumpens hija limitata għal kumpaniji tal-karozzi tal-linja li joperaw servizzi fil-Kontea ta' Aust-Agder. B'mod partikolari, il-kumpens għas-servizz pubbliku kien limitat għall-kumpaniji elenkati fil-premessa 35 aktar 'il fuq. Għalhekk, l-Awtorità tikkonkludi li l-għoti tal-kumpens għas-servizz pubbliku huwa selettiv.

(135) Barra minn hekk, il-finanzjament ta' NOK 1 miljun (NOK 2 miljun mill-2010 u NOK 1,5 miljun mill-2011) mill-proġett ATP, kif ukoll it-tnaqqis fl-2013 tal-kostijiet assoċjati mat-tħaddim tar-rotot ta' servizz pubbliku 39 u 40 sabiex tiġi ffinanzjata l-karozza tal-linja shuttle għall-ajruport u t-tnaqqis fid-dħul korrispondenti fuq il-proġett ATP, ingħataw biss lil Nettbuss Sør AS. Għalhekk, hija miżura selettiva.

2.4. **Vantaġġ — Kumpens għal obbligu ta' servizz pubbliku għat-trasport lokali skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel**

2.4.1. *Kundizzjonijiet ta' Altmark*

(136) Sabiex tikkostitwixxi għajnuna mill-istat, il-miżura trid tagħti wkoll vantaġġ li jeħles lill-impriża minn ħlasijiet li normalment jinġarru mill-baġit tagħha.

(137) Rigward l-għoti ta' vantaġġ ekonomiku selettiv, mis-sentenza *Altmark* joħroġ li fejn miżura tal-Istat trid titqies bħala kumpens għas-servizzi pprovduti mill-impriżi benefiċjarji biex jaqdu obbligi ta' servizz pubbliku, tali miżura ma taqax taħt l-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE. Fis-sentenza *Altmark*, il-Qorti tal-Ġustizzja tal-Unjoni Ewropea (il-"Qorti") sostniet li l-kumpens għall-obbligi ta' servizz pubbliku ma jikkostitwix għajnuna mill-istat meta jiġu ssodisfati erba' kundizzjonijiet kumulattivi:

— "L-ewwel nett, l-impriża benefiċjarja trid tkun effettivament inkarigata sabiex twettaq obbligi ta' servizz pubbliku u tali obbligi jridu jkunu ddefiniti b'mod ċar.

— It-tieni nett, il-parametri li fuqhom jiġi kkalkulat il-kumpens iridu jkunu stabbiliti minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti.

— It-tielet nett, il-kumpens ma jistax ikun aktar minn dak li hu neċessarju sabiex ikunu koperti l-ispejjeż kollha jew parti minnhom, li jirriżultaw mit-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku, filwaqt li jiġi kkunsidrat id-dħul rilevanti kollu kif ukoll profitt raġonevoli.

— Ir-raba', u l-aħħar, meta l-impriża li tkun se twettaq l-obbligi ta' servizz pubbliku ma tintgħażilx permezz ta' proċedura ta' akkwist pubbliku li tippermetti l-għażla tal-offerta li kapaċi tipprovdi dawk is-servizzi bl-anqas spiża, il-livell tal-kumpens neċessarju irid jiġi stabbilit abbażi ta' analiżi tal-ispejjeż li impriża tipika, immexxija tajjeb u mgħammra adegwatament, kienet tagħmel." ([1]).

2.4.2. *1994–2003*

(138) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, l-Awtorità kkonkludiet li qabel l-2004, il-kundizzjonijiet *Altmark* ma kinux issodisfati b'mod kumulattiv ([2]).

(139) La l-awtoritajiet Norveġiżi u l-ebda waħda mill-partijiet l-oħra li ppreżentaw osservazzjonijiet matul l-investigazzjoni formali ma kkontestaw din l-opinjoni. L-Awtorità għalhekk iżżomm is-sejbiet tagħha għar-raġunijiet stabbiliti fid-deċiżjoni ta' ftuħ.

([1]) Is-sentenza *Altmark*, paragrafi 87-93.
([2]) Ara l-premessi 84 u 85.

2.4.3. *Mill-2004*

2.4.3.1. L-ewwel kundizzjoni *Altmark*

(140) L-operaturi tal-karozzi tal-linja rilevanti komplew jiġu fdati b'obbligi ta' servizz pubbliku sabiex jipprovdu servizzi ta' trasport lokali skedat u servizzi ta' trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel f'Aust-Agder.

(141) L-obbligi ta' servizz pubbliku kienu bbażati fuq (1) is-CTA u s-CTR, u fuq id-dispożizzjonijiet fl-Att dwar l-Edukazzjoni, li kollha jsostnu li l-għoti ta' konċessjoni jinvolvi l-obbligu li jitwettqu s-servizzi tat-trasport stipulati fil-konċessjoni; (2) il-konċessjonijiet mogħtija lill-operaturi rilevanti, li jkopru l-forniment ta' servizzi tat-trasport lokali skedat u servizzi tat-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel f'Aust-Agder; u (3) il-kuntratti individwali bejn Aust-Agder u l-operaturi.

(142) Barra minn hekk, fil-kuntratti rilevanti huwa possibbli li jiġu identifikati l-fornituri tas-servizz, id-durata tal-perjodu tas-servizz, in-natura tal-obbligi ta' servizz pubbliku tat-tħaddim ta' servizzi kollettivi tat-trasport fin-netwerk lokali. Għalhekk, l-Awtorità tikkonkludi li l-ewwel kundizzjoni tas-sentenza *Altmark* ġiet issodisfata.

2.4.3.2. Ir-raba' kundizzjoni *Altmark*

(143) Il-kumpens tal-operaturi tal-karozzi tal-linja ma ġiex stabbilit abbażi ta' proċedura ta' akkwist pubbliku. Skont il-Linji gwida tal-Awtorità dwar l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-istat għall-kumpens mogħti għall-forniment ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali, fin-nuqqas ta' offerta, remunerazzjoni ġeneralment aċċettata tas-suq għas-servizzi mogħtija tipprovdi l-aħjar parametru referenzjarju għall-kumpens fin-nuqqas ta' offerta ([1]). L-awtoritajiet Norveġiżi, madankollu, ma argumentawx li teżisti tali remunerazzjoni għas-servizz mogħti. Pjuttost, huma jsostnu li s-sistema ta' kumpens f'Aust-Agder kienet ibbażata fuq eżerċizzju ta' valutazzjoni komparattiva li jassigura li l-kumpens mogħti jkopri l-ispiża ta' operatur immexxi tajjeb. Għalhekk, l-Awtorità kellha teżamina t-tieni alternattiva stipulata fir-raba' kundizzjoni *Altmark*.

(144) Skont l-informazzjoni ppreżentata, l-awtoritajiet Norveġiżi qabblu l-istrutturi tal-kostijiet tal-kumpaniji kollha fis-settur tat-trasport bil-karozzi tal-linja u iżolaw it-33 % kumpaniji tal-karozzi tal-linja l-aħjar immexxija f'livelli medji (jiġifieri l-kostijiet tal-fjuwil, il-kostijiet tal-manutenzjoni, il-kostijiet tax-xufiera u l-kostijiet amministrattivi). Għalkemm din tista' tikkostitwixxi evidenza ta' prestazzjoni tajba meta mqabbla ma' kumpaniji oħra, hija ma tistax titqies bħala bażi għall-kostijiet medji ta' impriża mmexxija tajjeb u mgħammra b'mod adegwat.

(145) Il-Linji gwida tal-Awtorità dwar l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-istat għall-kumpens mogħti għall-forniment ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali jindikaw li "l-għan huwa li jiġi assigurat li l-kostijiet għolja ta' impriża ineffiċjenti ma jittieħdux bħala parametru referenzjarju". L-Awtorità tinnota li l-metodu ALFA u l-indiċjar tiegħu ma jispeċifikawx fid-dettall il-kampjun tal-impriżi li kienu kkunsidrati għal skopijiet ta' valutazzjoni komparattiva. Għalhekk, għalkemm 67 % tal-kumpaniji tal-karozzi tal-linja kienu kkunsidrati mill-awtoritajiet Norveġiżi bħala kumpaniji ineffiċjenti, dan fih innifsu ma jwassalx għall-konklużjoni li l-kumpaniji li jifdal għandhom jitqiesu bħala operaturi mmexxija tajjeb għall-iskopijiet ta' valutazzjoni *Altmark*. Ma hemm l-ebda prova li l-medja tal-kostijiet tagħhom tirrappreżenta l-kostijiet ta' impriża effiċjenti. L-awtoritajiet Norveġiżi ma pprovdewx informazzjoni suffiċjenti dwar dan il-punt.

(146) Barra minn hekk, dan ma jipprovdix l-istampa sħiħa tal-istruttura tal-kostijiet ta' impriża rappreżentattiva mmexxija tajjeb u mgħammra b'mod adegwat, billi l-kostijiet ogħla mhumiex koperti (eż. il-konsum aktar ta' fjuwil f'żoni morfoloġikament inaċċessibbli). Bl-istess mod, l-awtoritajiet Norveġiżi ma ppreżentawx proporzjonijiet analitiċi rappreżentattivi tal-produttività (bħall-fatturat għall-kapital impjegat, il-kost totali għall-fatturat, il-fatturat għal kull impjegat, il-valur miżjud għal kull impjegat jew il-kostijiet tal-persunal għall-valur miżjud) jew tal-kwalità tal-provvista ([2]). Għalhekk, l-Awtorità ma hija f'pożizzjoni li tivvaluta l-ebda objettiv kwantifikat f'termini tar-redditu fuq l-ekwità jew iż-żidiet fil-produttività.

([1]) Ara http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/, paragrafu 69.
([2]) Ibid, il-paragrafi 72 u 73.

(147) Fi kwalunkwe każ, il-fatt li l-kumpens finali huwa stabbilit abbażi ta' negozjati jippermetti aġġustamenti diskrezzjonali tal-kostijiet li ma jistgħux jirriflettu l-kostijiet ta' operatur effiċjenti. F'xi każijiet, l-Awtorità tinnota li n-negozjati wasslu għal tnaqqis fil-kumpens meta mqabbel mar-riżultat mogħti bil-metodu ALFA. F'każijiet oħra, il-kumpens kien ogħla. Fi kwalunkwe każ, l-eżistenza ta' negozjati għall-kalkolu tal-kumpens finali ma tagħti l-ebda informazzjoni dwar jekk l-impriżi li joperaw fis-suq humiex neċessarjament ikkunsidrati bħala operaturi mmexxija tajjeb.

(148) Barra minn hekk, billi l-produzzjoni tat-trasport kienet soġġetta għal emendi mill-Kontea matul is-sena sħiħa, b'kanċellazzjonijiet, tnaqqis jew żidiet fir-rotot, dan naturalment kellu impatt materjali fuq il-kostijiet fil-kuntratt. Ħafna drabi, l-operaturi tat-trasport kienu offruti l-opportunità li jnaqqsu t-traffiku tagħhom sabiex ikollhom il-kostijiet attwali tagħhom koperti. Jew, kienu kkumpensati aktar sabiex ikunu jistgħu jżommu l-livell tal-produzzjoni eżistenti tagħhom. L-ammont finali ta' kumpens li kellu jingħata għalhekk kien soġġett għal negozjati bejn il-partijiet.

(149) Għalhekk, l-Awtorità ma tistax tikkonkludi li l-ammont ta' kumpens mogħti kien stabbilit abbażi ta' analiżi tal-kostijiet ta' impriża mmexxija tajjeb u mgħammra b'mod adegwat.

(150) Għaldaqstant, l-Awtorità tikkonkludi li r-raba' kundizzjoni *Altmark* ma kinitx issodisfata.

2.4.3.3. Konklużjoni dwar it-test ta' *Altmark*

(151) Billi l-erba' kundizzjonijiet stabbiliti mill-Qorti fis-sentenza *Altmark* iridu jiġu ssodisfati b'mod kumulattiv, mhuwiex neċessarju li jiġi eżaminat jekk iż-żewġ kundizzjonijiet l-oħra kinux issodisfati.

(152) Fuq il-bażi tal-informazzjoni ppreżentata, l-Awtorità tikkonkludi li l-kumpens mogħti mill-2004 għall-obbligi tat-trasport lokali skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel f'Aust-Agder, ma jikkonformax mal-kundizzjonijiet kollha ta' *Altmark*. Il-kumpens għalhekk ta vantaġġ lill-impriżi benefiċjarji fis-sens tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE.

2.5. **Vantaġġ — Il-Proġett ATP**

(153) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, l-Awtorità ma eskludietx il-possibbiltà li l-proġett ATP (ara l-premessi 56 sa 58) ipprovda vantaġġ ekonomiku lil Nettbuss Sør AS, li mhuwiex probabbli li kienet tikseb f'kundizzjonijiet normali tas-suq.

(154) B'referenza għall-kundizzjonijiet *Altmark*, l-Awtorità tinnota li l-proġett ATP jirreferi għal rotot tat-trasport għal servizz pubbliku u għalhekk huwa regolat bl-istess dispożizzjonijiet legali bħall-kumpens għat-trasport lokali skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel. Għalhekk jista' jingħad li l-ewwel kundizzjoni *Altmark* ġiet issodisfata. Madankollu, l-Awtorità ma rċeviet l-ebda informazzjoni ulterjuri rigward l-applikazzjoni tal-kundizzjonijiet l-oħra ta' *Altmark*.

(155) Billi tapplika *ex officio* r-raba' kundizzjoni Altmark, l-Awtorità tinnota l-fatt li Nettbuss Sør AS ipprovdiet ir-rotot tat-trasport previsti skont il-proġett ATP bla ma twettqet l-ebda proċedura ta' akkwist pubbliku. Barra minn hekk, l-Awtoritajiet Norveġiżi ma pprovdew l-ebda informazzjoni biex juru li l-kumpens mogħti kien ibbażat fuq analiżi tal-kostijiet ta' impriża tipika mmexxija tajjeb u mgħammra b'mod adegwat. Anki kieku l-valutazzjoni msemmija hawn fuq taħt il-premessi 143 sa 150 kellha tiġi applikata *mutandis mutandis*, il-konklużjoni tkun l-istess, jiġifieri li r-raba' kundizzjoni *Altmark* ma ġietx issodisfata.

(156) Għalhekk, l-Awtorità tikkonkludi li l-ammonti annwali ta' NOK 800 000 (mill-2004), miżjuda għal NOK 2 miljuni (mill-2010) u mnaqqsa mill-ġdid għal NOK 1,5 miljun (mill-2011) li ngħataw sabiex tiżdied il-frekwenza tat-tluq tal-karozzi tal-linja fuq ir-rotta Lillesand — Kristiansand u Kristiansand — Arendal, taw vantaġġ lil Nettbuss Sør AS.

2.6. **Id-distorsjoni tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ bejn il-Partijiet Kontraenti**

(157) L-Awtorità trid teżamina jekk il-miżuri ta' għajnuna kkontestati jistgħux jaffettwaw il-kummerċ u jgħawġu l-kompetizzjoni ([1]).

(158) Il-benefiċjarji tal-għajnuna jikkompetu ma' operaturi oħra tat-trasport fi swieq li huma miftuħin għall-kompetizzjoni ([2]). L-Awtorità għalhekk tikkonkludi li l-kumpens annwali seta' jgħawweġ il-kompetizzjoni billi jsaħħaħ il-pożizzjoni kummerċjali tal-benefiċjarji tal-għajnuna fis-swieq partikolari.

(159) Fir-rigward tal-effett fuq il-kummerċ u l-fatt li l-kawża preżenti tirrigwarda suq lokali għat-trasport skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel f'Aust-Agder, l-Awtorità tfakkar li fis-sentenza *Altmark*, li wkoll kienet tirrigwarda servizzi reġjonali tat-trasport bil-karozzi tal-linja, il-Qorti sostniet li:

"Sussidju pubbliku mogħti lil impriża li tipprovdi biss servizzi ta' trasport lokali jew reġjonali u ma tipprovdix servizzi ta' trasport barra mill-Istat tagħha ta' oriġini, jista', madankollu, ikollu effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri [...]. It-tieni kundizzjoni għall-applikazzjoni tal-Artikolu 92(1) tat-Trattat, jiġifieri li l-għajnuna trid tkun ta' natura li tolqot il-kummerċ bejn l-Istati Membri, ma tiddependix fuq in-natura lokali jew reġjonali tas-servizzi ta' trasport ipprovduti jew mill-kobor tas-settur ta' attività kkonċernat." ([3]).

(160) Dan ifisser li anki jekk — bħal fil-każ preżenti — jista' jkun ikkonċernat biss suq tat-trasport bil-karozzi tal-linja lokali jew reġjonali (Aust-Agder), finanzjament pubbliku magħmul disponibbli għal operatur wieħed f'dak is-suq, xorta jista' jaffettwa l-kummerċ bejn il-Partijiet Kontraenti ([4]). Għalhekk, l-Awtorità tqis li l-kumpens annwali jista' jaffettwa l-kummerċ bejn il-Partijiet Kontraenti.

(161) Barra minn hekk, l-Awtorità tqis li l-istess konsiderazzjonijiet japplikaw, *mutatis mutandis*, kemm għall-attivitajiet tat-traport tal-iskejjel ([5]) kif ukoll għall-proġett ATP.

2.7. **Konklużjoni dwar il-preżenza ta' għajnuna mill-Istat fis-sens tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE**

(162) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, l-Awtorità qieset li l-kumpens mogħti qabel l-2004 minn Aust-Agder lill-ħames operaturi tal-karozzi tal-linja għat-trasport lokali skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel, jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat fis-sens tal-Artikolu 61(1) tat-Trattat dwar iż-ŻEE.

(163) Barra minn hekk, l-Awtorità tikkonkludi li l-kumpens mogħti minn Aust-Agder mill-2004 sal-lum lill-ħames operaturi tal-karozzi tal-linja għat-trasport lokali skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel, jikkostitwixxi għajnuna mill-istat fis-sens tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE.

(164) Fl-aħħar nett, l-Awtorità tikkonkludi li l-finanzjament ta' Nettbuss Sør AS mill-Istat mill-2004 'il quddiem fuq il-bażi tal-proġett ATP, jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat fis-sens tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE.

3. IL-KLASSIFIKAZZJONI TAL-METODU ALFA U L-INDIĊJAR TIEGĦU U TAL-PROĠETT ATP BĦALA GĦAJNUNA ĠDIDA JEW EŻISTENTI

(165) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, l-Awtorità kkonkludiet li kien hemm skema ta' għajnuna eżistenti fis-seħħ f'Aust-Agder għat-trasport lokali skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel sal-aħħar tal-2003.

([1]) Ara l-Kawżi Konġunti E-5/04, E-6/04 u E-7/04, *Fesil u Finnfjord u Oħrajn v l-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA* [2005] Rapport tal-Qorti tal-EFTA 117, paragrafu 93; il-Kawża C-518/13, *Eventech Ltd* EU:C:2015:9, paragrafi 64-70 u l-ġurisprudenza kkwotata fihom.

([2]) Barra minn hekk, fis-sentenza tagħha fil-kawża dwar *Altmark*, il-Qorti osservat li mill-1995, diversi Stati Membri tal-UE kienu fetħu b'mod volontarju ċerti swieq tat-trasport urbani, suburbani jew reġjonali għall-kompetizzjoni minn impriżi stabbiliti fi Stati Membri oħra tal-UE. B'hekk, ir-riskju għall-kummerċ bejn l-Istati Membri ma kienx ipotetiku iżda reali, minħabba li s-suq kien miftuħ għall-kompetizzjoni (il-paragrafi 69 u 79).

([3]) Il-paragrafi 77 u 82 tas-sentenza *Altmark*.

([4]) Ara wkoll il-Kawża 102/87 *Franza* v *il-Kummissjoni* ECLI:EU:C:1988:391, paragrafu 19; il-Kawża C-305/89 *Italja* v *il-Kummissjoni* ECLI:EU:C:1991:142, paragrafu 26.

([5]) Ara d-deċiżjoni tal-Kummissjoni biex tiftaħ l-investigazzjoni fil-kawża C54/2007 (Ġermanja) *Għajnuna mill-Istat lil Emsländische Eisenbahn GmbH* (ĠU C 174, 9.7.2008, p. 13), paragrafu 119.

(166) Madankollu, l-Awtorità esprimiet dubji dwar jekk l-introduzzjoni tal-metodu ALFA u l-indiċjar tiegħu kinux ifissru li l-kumpens mogħti minn Aust-Agder lill-ħames operaturi tal-karozzi tal-linja għat-trasport lokali skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel mill-2004 sal-lum, bidel b'mod sinifikanti l-iskema ta' għajnuna eżistenti.

(167) L-Awtorità esprimiet dubji wkoll jekk tistax tkun preżenti xi għajnuna ġdida rigward il-kumpens potenzjali għas-servizzi tat-trasport lokali skedat u s-servizzi tat-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel barra minn dik li kienet prevista taħt l-iskema ta' għajnuna eżistenti (sal-2004, jew inkella, sal-lum, jekk in-natura tal-għajnuna ma nbidlitx bl-introduzzjoni tal-metodu ALFA u l-indiċjar tiegħu).

(168) Barra minn hekk, l-Awtorità kellha dubji wkoll jekk l-ammonti relatati mal-proġett ATP humiex konnessi mal-għoti tal-kumpens minn Aust-Agder, jew jekk dawn jikkostitwux, jew jiffurmawx parti minn, skema separata.

3.1. **Id-dispożizzjonijiet legali**

(169) Skont l-Artikolu 1(c) fil-parti II tal-Protokoll 3 SCA; "għajnuna ġdida" għandha tfisser:

"Kull għajnuna, jiġifieri, skemi ta' għajnuna u għajnuna individwali, li mhijiex għajnuna eżistenti, inkluż tibdil f'għajnuna eżistenti.".

(170) Id-dispożizzjonijiet rilevanti, l-Artikolu 1(b)(i) u (v) fil-Parti II tal-Protokoll 3 SCA jipprovdu li "għajnuna eżistenti" għandha tfisser:

"L-għajnuna kollha li eżistiet qabel id-dħul fis-seħħ tal-Ftehim ŻEE fl-Istati EFTA rispettivi, jiġifieri, skemi ta' għajnuna u għajnuna individwali li ġew implimentati qabel, u għadhom japplikaw wara, id-dħul fis-seħħ tal-Ftehim ŻEE; […]"

kif ukoll

"L-għajnuna li titqies bħala għajnuna eżistenti għaliex jista' jiġi stabbilit li fiż-żmien li ġiet implimentata ma kinitx għajnuna, u sussegwentement saret għajnuna minħabba l-evoluzzjoni taż-Żona Ekonomika Ewropea u mingħajr ma nbidlet mill-Istat EFTA […]".

3.2. **Ir-reġim proċedurali għall-għajnuna eżistenti**

(171) L-Awtorità l-ewwel se tikkjarifika l-pożizzjoni tagħha rigward il-proċedura segwita skont il-Ftehim ŻEE u l-Protokoll 3 SCA, għall-miżuri li nstabu li jikkostitwixxu għajnuna eżistenti.

(172) Il-Ftehim ŻEE jistabbilixxi proċeduri differenti skont jekk l-għajnuna tkunx eżistenti jew ġdida. Skont l-Artikolu 1(1) fil-Parti I tal-Protokoll 3 SCA, "l-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA, f'koperazzjoni mal-Istati EFTA, iżommu taħt reviżjoni kostanti s-sistemi kollha ta' għajnuna eżistenti f'dawk l-Istati. L-awtorità tipproponi lil dawn tal-aħħar kwalunkwe miżura xierqa meħtieġa mill-iżvilupp progressiv jew mill-funzjonament tal-Ftehim ŻEE". Għalhekk, l-għajnuna eżistenti tista' tiġi implimentata sakemm l-Awtorità ma tkunx sabitha inkompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE ([1]).

(173) Min-naħa l-oħra, skont l-Artikolu 2(1) fil-Parti II tal-Protokoll 3 SCA, "[…] kwalunkwe pjan sabiex tingħata għajnuna ġdida għandu jiġi nnotifikat lill-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA fi żmien suffiċjenti mill-Istat tal-EFTA kkonċernat". Għalhekk, kwalunkwe għajnuna ġdida trid tiġi nnotifikata minn qabel lill-Awtorità u ma tistax tiġi implimentata mingħajr id-deċiżjoni finali tal-Awtorità.

(174) Barra minn hekk, l-għajnuna eżistenti tista' tkun is-suġġett biss ta' deċiżjoni li ssibha inkompatibbli fil-ġejjieni. Għalhekk, l-Awtorità "[…] bħala parti mir-reviżjoni kostanti tagħha tal-għajnuna eżistenti, għandha s-setgħa biss li titlob l-eliminazzjoni jew il-modifika ta' tali għajnuna fi żmien perjodu li hija trid tiddeċiedi" ([2]).

([1]) Il-Kawżi Konġunti T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 sa T-607/97, T-1/98, T-3/98 sa T-6/98 u T-23/98 *Alzetta u Oħrajn* v *il-Kummissjoni* EU:T:2000:151, paragrafu 148.

([2]) Ibid., il-paragrafi 147 u 148.

(175) Barra minn hekk, hija ġurisprudenza stabbilita li billi jipprovdi sabiex l-għajnuna tinżamm taħt reviżjoni kostanti u sorveljata mill-Awtorità, l-intenzjoni tal-Ftehim ŻEE"[…] hija li s-sejba li għajnuna tista' tkun inkompatibbli mas-Suq Komuni għandha tiġi stabbilita, soġġetta għal evalwazzjoni mill-Qorti, permezz ta' proċedura xierqa li hija r-responsabbiltà tal-Kummissjoni li tibda" ([1]).

(176) Għalhekk, fid-dawl ta' dan ta' hawn fuq, l-Awtorità tikkonkludi li huwa biss skont il-proċedura għall-għajnuna eżistenti stabbilita fl-Artikoli 17 sa 19 fil-Parti II tal-Protokoll 3 SCA, li hija tista' tivvaluta jekk miżura ta' għajnuna eżistenti hijiex kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE.

(177) It-taqsimiet ta' hawn taħt se janalizzaw il-kwistjoni tal-għajnuna ġdida jew eżistenti b'referenza għall-metodu ALFA u l-indiċjar tiegħu u tal-proġett ATP.

3.3. Id-definizzjoni ta' skema ta' għajnuna

(178) L-Artikolu 1(d) fil-Parti II tal-Protokoll 3 SCA jipprovdi li "skema ta' għajnuna":

"[…] tfisser kull att li abbażi tiegħu, mingħajr ma jkunu meħtieġa miżuri oħra ta' implimentazzjoni, għotjiet ta' għajnuna individwali jkunu jistgħu jsiru lil impriżi definiti fl-att b'mod ġenerali u astratt u kwalunkwe att li abbażi tiegħu għajnuna li mhix marbuta ma' proġett speċifiku tista' tingħata lil impriża waħda jew diversi għal perjodu ta' żmien indefinit u/jew għal ammont indefinit;"

(179) L-Artikolu 1(e) fil-Parti II tal-Protokoll 3 SCA jipprovdi li "għajnuna individwali":

"[…] tfisser għajnuna li ma tingħatax abbażi ta' skema ta' għajnuna u għotjiet ta' għajnuna notifikati abbażi ta' skema ta' għajnuna;"

(180) Din id-distinzjoni hija ta' importanza partikolari fil-kuntest tal-għajnuna eżistenti, billi l-Protokoll 3 SCA jagħti lill-Awtorità l-kompetenza sabiex iżomm taħt reviżjoni kostanti l-iskemi ta' għajnuna eżistenti ([2]). Bl-istess mod, it-Taqsima V tal-Parti II tal-Protokoll 3 SCA japplika biss għall-iskemi ta' għajnuna eżistenti ([3]).

(181) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, l-Awtorità pprovdiet aktar informazzjoni dwar ir-razzjonal tal-kunċett ta' skema ta' għajnuna eżistenti u kif dan kien interpretat fil-ġurisprudenza proprja tagħha u dik tal-Kummissjoni Ewropea ([4]).

(182) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, l-Awtorità kkonkludiet li f'Aust-Agder kien hemm fis-seħħ skema ta' għajnuna mill-1994 ([5]). Id-dispożizzjonijiet li jipprovdu għal dik l-iskema ta' għajnuna huma s-CTA, is-CTR u l-Att dwar l-Edukazzjoni fir-rigward tal-prattika amministrattiva rilevanti f'Aust-Agder.

(183) L-Awtorità osservat li minn qabel id-dħul fis-seħħ tal-Ftehim ŻEE fin-Norveġja fl-1 ta' Jannar 1994, il-kumpens għat-twettiq tat-trasport lokali skedat bil-karozzi tal-linja f'Aust-Agder kien ipprovdut fuq il-bażi tas-CTA u s-CTR (u l-leġiżlazzjoni rilevanti li ppreċediethom). Barra minn hekk, minn qabel id-dħul fis-seħħ tal-Ftehim ŻEE, il-kumpens għall-forniment tas-servizzi tat-trasport tal-iskejjel kien jingħata fuq il-bażi tal-Att dwar l-Edukazzjoni (u l-leġiżlazzjoni rilevanti li ppreċedietu).

(184) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, l-Awtorità eżaminat jekk il-qafas legali għall-finanzjament tat-trasport skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel f'Aust-Agder jissodisfax it-tliet kriterji tal-Artikolu 1(d) tal-Parti II tal-Protokoll 3 SCA: (i) att li abbażi tiegħu tista' tingħata l-għajnuna, (ii) att li ma għandu jkun jeħtieġ l-ebda miżura oħra ta' implimentazzjoni, u (iii) att li għandu jiddefinixxi l-benefiċjarji potenzjali tal-għajnuna b'mod ġenerali u astratt ([6]).

(185) Madankollu, fir-rigward tal-proġett ATP, fid-deċiżjoni ta' ftuħ, l-Awtorità esprimiet dubji jekk dan huwiex konness mal-għoti tal-kumpens minn Aust-Agder, jew jekk jikkostitwix, jew jiffurmax parti minn, skema separata.

([1]) Il-Kawżi Konġunti C-72/91 u C-73/91 *Sloman Neptun* EU:C:1993:97, paragrafu 11; il-Kawża C-6/12 *P Oy* EU:C:2013:525, paragrafu 36. Ara wkoll il-Kawżi Konġunti E-4/10, E-6/10 u E-7/10, *Il-Prinċipat tal-Liechtenstein u oħrajn* v *l-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA* [2011] Rapport tal-Qorti tal-EFTA p. 16, paragrafu 113.

([2]) Ara l-Artikolu 1.1 fil-Parti I tal-Protokoll 3 SCA.

([3]) L-Awtorità tqis li t-termini "skemi ta' għajnuna" u "sistemi ta' għajnuna" huma sinonimi.

([4]) Ara d-deċiżjoni ta' ftuħ, paragrafu 121.

([5]) Ara d-deċiżjoni ta' ftuħ, paragrafi 133 u 162.

([6]) Ara d-deċiżjoni ta' ftuħ, paragrafi 123-133.

(186) Minkejja l-fatt li l-proġett ATP huwa kollaborazzjoni bejn muniċipalitajiet differenti u l-kontej ta' Vest-Agder u Aust-Agder, u l-fatt li l-pagamenti oriġinaw minn sorsi differenti, l-operazzjonijiet involuti jaqgħu fi ħdan il-kamp ta' applikazzjoni tal-iskema f'Aust-Agder.

(187) L-Awtorità tinnota li r-rotot tal-karozzi tal-linja involuti fil-proġett ATP, jiġifieri Kristiansand — Lillesand u Kristiansand — Arendal, kif deskritti aktar 'il fuq fil-premessi 57 u 58, diġà huma mħaddma fl-iskema kurrenti f'Aust-Agder.

(188) Iż-żieda fil-produzzjoni permezz tal-proġett ATP fuq dawk ir-rotot kienet ikkumpensata skont l-istess dispożizzjonijiet legali bħat-trasport lokali skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel.

(189) Il-kalkolu tal-kumpens għaż-żieda fil-produzzjoni tal-proġett kien ibbażat eżattament fuq l-istess prinċipji bħat-trasport lokali skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel, jiġifieri l-kost tas-servizz pubbliku, tnaqqas minnu d-dħul mill-biljetti għall-kuntratti netti, flimkien ma' profitt raġonevoli.

(190) Fuq il-bażi ta' dan ta' hawn fuq, l-Awtorità tikkonkludi li l-proġett ATP huwa parti mill-iskema, li l-Awtorità fid-deċiżjoni ta' ftuħ diġà qieset li kienet fis-seħħ f'Aust-Agder mill-1994.

3.4. **Id-definizzjoni ta' għajnuna eżistenti**

(191) L-Artikolu 1(b)(i) tal-Parti II tal-Protokoll 3 SCA jistipula li l-għajnuna eżistenti tinkludi l-għajnuna kollha li kienet teżisti qabel id-dħul fis-seħħ tal-Ftehim ŻEE fl-Istati tal-EFTA rispettivi, jiġifieri, skemi ta' għajnuna u għajnuna individwali li ddaħħlu fis-seħħ qabel, u għadhom japplikaw wara d-dħul fis-seħħ tal-Ftehim ŻEE.

(192) Hawnhekk, id-dispożizzjonijiet li jipprovdu għall-iskema kienu fis-seħħ minn meta l-Ftehim ŻEE daħal fis-seħħ fin-Norveġja fl-1 ta' Jannar 1994. Billi s-suq għat-trasport lokali bil-karozzi tal-linja diġà kien espost għall-istess kompetizzjoni f'dik id-data, l-Awtorità hija tal-opinjoni li l-finanzjament tat-trasport lokali skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel fuq il-bażi tas-CTA, is-CTR u l-Att dwar l-Edukazzjoni, jikkostitwixxi skema ta' għajnuna eżistenti li kienet teżisti f'Jannar 1994 u baqgħet applikabbli wara.

(193) Fis-sentenza *Namur* tagħha, il-Qorti ddikjarat dan li ġej:

"[…] l-għajnuna ġdida li tfiġġ jew it-tibdil f'għajnuna eżistenti ma jistgħux ikunu vvalutati skont l-iskala tal-għajnuna jew, b'mod partikolari, l-ammont tagħha f'termini finanzjarji fi kwalunkwe ħin fil-ħajja tal-impriża jekk l-għajnuna hija fornuta fl-ambitu ta' dispożizzjonijiet statutorji li kienu jeżistu qabel u li baqgħu ma nbidlux. Jekk l-għajnuna tistax tkun ikklassifikata bħala għajnuna ġdida jew bħala bidla f'għajnuna eżistenti jrid jiġi ddeterminat permezz ta' referenza għad-dispożizzjonijiet li jippreveduha." ([1]).

(194) Barra minn hekk, kif irrimarka l-Avukat Ġenerali Trabucchi fl-Opinjoni tiegħu fil-Kawża *Van der Hulst*, il-modifiki jkunu sostanzjali jekk l-elementi prinċipali tal-iskema jkunu nbidlu, bħan-natura tal-vantaġġ, l-għan segwit bil-miżura, il-bażi legali, il-benefiċjarji jew is-sors tal-finanzjament. ([2]) Tali bidliet jistgħu jaffettwaw l-evalwazzjoni tal-kompatibbiltà ta' dik l-iskema u dawn iridu jiġu nnotifikati separatament bħala għajnuna ġdida sabiex tiġi valutata l-kompatibbiltà tagħhom mal-Ftehim ŻEE ([3]).

(195) Bidliet purament formali jew amministrattivi fi skema ta' għajnuna ma jwasslux għal riklassifikazzjoni ta' għajnuna eżistenti bħala ġdida ([4]).

([1]) Il-Kawża C-44/93 *Namur-Les Assurances du Crédit* EU:C:1994:311, paragrafu 28.
([2]) L-Opinjoni tal-Avukat Ġenerali Trabucchi fil-Kawża 51/74 *Van der Hulst* EU:C:1975:9.
([3]) Il-Kawżi Konġunti C-630/11 P sa C-633/11 P *HGA srl a.o.* v *il-Kummissjoni* EU:C:2013:387, paragrafi 92 sa 94.
([4]) Ara l-Artikolu 4(1) tal-verżjoni konsolidata tad-Deċiżjoni tal-Awtorità Nru 195/04/COL tal-14 ta' Lulju 2004 dwar id-dispożizzjonijiet ta' implimentazzjoni msemmija fl-Artikolu 27 tal-Parti II tal-Protokoll 3 (disponibbli fis-sit: http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf). Ara wkoll l-opinjoni tal-Avukat Ġenerali Lenz fil-Kawża *Namur*.

(196) Kif muri hawn fuq, il-finanzjament tas-servizzi tat-trasport bil-karozzi tal-linja f'Aust-Agder kien ipprovdut fuq il-bażi ta' skema ta' għajnuna li kienet tikkonsisti mis-CTA, is-CTR, l-Att dwar l-Edukazzjoni u l-prattika amministrattiva f'Aust-Agder. Fl-2004 ġie introdott il-metodu ALFA, li fuq il-bażi tiegħu kienu konklużi kuntratti ġodda għall-perjodu 2004-2008. Dan il-metodu ALFA kien supplimentat bl-introduzzjoni ta' sistema ġdida ta' indiċjar, li fuq il-bażi tagħha kienu ffirmati kuntratti ġodda mal-istess operaturi sabiex ikopru l-perjodu 2009-2012 bil-possibbiltà ta' estensjoni sa erba' snin addizzjonali (ara l-premessa 53). Il-mistoqsija hija jekk l-introduzzjoni tal-metodu ALFA u l-indiċjar suċċessiv tiegħu jistgħux jitqiesu bħala karatteristiċi li jibdlu l-iskema ta' għajnuna eżistenti f'għajnuna ġdida.

(197) Il-metodu ALFA, kif deskritt fil-premessi 46 sa 50 aktar 'il fuq, huwa sistema użata sabiex jiġu kkalkulati l-ispejjeż konnessi mat-trasport bil-karozzi tal-linja. Is-sistema ta' indiċjar, kif deskritta fil-prremessi 51 sa 53 aktar 'il fuq, issupplimentat il-metodu billi introduċiet diversi parametri rilevanti għall-kostijiet, bħall-kostijiet tal-fjuwil jew il-kostijiet tal-pagi, li fuq il-bażi tagħhom jiġi indiċjat il-kumpens.

(198) L-introduzzjoni ta' din is-sistema ma bidlitx b'mod sostanzjali l-bażi legali u l-iskop għall-għoti tal-kumpens.

(199) Id-dispożizzjonijiet tas-CTA, tas-CTR u tal-Att dwar l-Edukazzjoni, kif ukoll il-prattika amministrattiva kienu interpretati u applikati bl-istess mod. Dawn id-dispożizzjonijiet u l-prattika baqgħu l-istess matul il-perjodu sħiħ ikkonċernat, jiġifieri anki qabel id-dħul fis-seħħ tal-Ftehim ŻEE.

(200) L-għan dejjem kien li l-operaturi tat-trasport (trasport lokali skedat u trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel) jiġu kkumpensati għall-forniment tas-servizzi li l-Kontea ta' Aust-Agder tfittex li tistabbilixxi jew iżżomm.

(201) Il-kumpens mogħti dejjem kopra l-kost tas-servizz pubbliku, tnaqqas minnu d-dħul mill-biljetti għall-kuntratti netti, flimkien ma' profitt raġonevoli. Ma huwa permess l-ebda kumpens barra mill-mandat tad-dispożizzjonijiet legali hawn fuq imsemmija u l-prattika amministrattiva.

(202) Mill-perspettiva tal-liġi dwar l-għajnuna mill-istat, il-metodu ALFA ma kien jipprevedi l-ebda bidla sostanzjali fir-rigward tal-benefiċjarji tal-għajnuna involuti fl-iskema. Huwa kien japplika, u għadu japplika, għall-konċessjonarji kollha li kienu fdati sabiex jipprovdu servizzi tat-trasport lokali skedat u servizzi ta' karozzi tal-linja għall-iskejjel f'Aust-Agder. Fuq kollox, is-sistema ma tibdilx l-intitolament tal-benefiċjarji għall-għajnuna skont l-iskema. L-iskema għalhekk ma kinitx estiża f'dan ir-rigward.

(203) L-introduzzjoni tal-metodu ALFA u l-indiċjar kellhom biss l-għan li jikkalibraw b'mod aktar preċiż il-kostijiet tas-servizzi tat-trasport, li fuq il-bażi tagħhom jingħata l-kumpens. L-ammont tal-kumpens li jingħata kien ibbażat fuq l-istess fatturi matul il-perjodu sħiħ, bħall-kostijiet tal-operazzjonijiet tal-karozzi tal-linja, il-kostijiet tas-sottokuntratturi, id-dħul mill-biljetti, eċċ. Konsegwentement, il-metodu ALFA u l-indiċjar ipprovdew mekkaniżmu aħjar sabiex jingħata l-kumpens lill-istess benefiċjarji taħt l-istess skema u abbażi tal-istess bażi legali.

(204) Għalhekk, l-Awtorità tikkonkludi li l-metodu ALFA u l-indiċjar ma bidlux l-iskema ta' għajnuna eżistenti b'mod sostanzjali.

(205) Bl-istess mod, ma jistax jingħad li ż-żieda fil-produzzjoni pprovduta bil-proġett ATP fuq ir-rotot Lillesand — Kristiansand u Kristiansand — Arendal, bidlet l-iskema b'mod sostanzjali. L-għan tal-proġett ATP kien sempliċement li jżid l-attivitajiet ta' Nettbuss Sør AS taħt l-istess kuntratti ta' konċessjoni.

(206) Il-bidliet saru f'rotot diġà eżistenti mingħajr ma saret l-ebda emenda fl-iskema ta' għajnuna kif stabbilita bil-leġiżlazzjoni. Minħabba f'hekk, il-produzzjoni miżjuda tal-proġett ATP ma tikkostitwix emenda fi skema li twassal biex l-għajnuna għall-attivitajiet ġodda titqies bħala għajnuna ġdida.

(207) Minbarra dan, il-pagamenti magħmula taħt il-proġett ATP huma konformi mal-prinċipju ta' kumpens stabbilit skont l-iskema, billi jkopru l-kost tas-servizz pubbliku, tnaqqas minnu d-dħul mill-biljetti għall-kuntratti netti, flimkien ma' profitt raġonevoli.

(208) Barra minn hekk, il-fatt li l-kompożizzjoni tal-entitajiet pubbliċi li kkontribwew għal, jew għamlu l-pagamenti ta' kumpens, kif imsemmija aktar 'il fuq fil-premessa 58, kienet differenti minn dik tal-iskema ta' għajnuna eżistenti, ma bidilx l-iskema b'mod sostanzjali. Is-servizzi mħallsa kienu jaqgħu fi ħdan il-kamp ta' applikazzjoni ta' dik l-iskema u l-pagamenti saru f'konformità mar-regoli legali u finanzjarji applikabbli għall-iskema, u għalhekk irrispettivament mill-oriġini tal-pagamenti.

(209) Il-bidliet ta' hawn fuq introdotti mill-proġett ATP ma jqajmux dubji dwar in-natura tal-iskema bħala skema ta' għajnuna eżistenti. Għalhekk, l-Awtorità tikkonkludi li l-proġett ATP ma bidilx l-iskema ta' għajnuna eżistenti b'mod sostanzjali.

3.5. **Konklużjoni**

(210) L-Awtorità tikkonkludi f'Aust-Agder hemm fis-seħħ skema ta' għajnuna bbażata fuq is-CTA, is-CTR, l-Att dwar l-Edukazzjoni u l-prattika amministrattiva. L-Awtorità tqis li l-iskema hija eżistenti fin-natura tagħha billi ma kinux introdotti bidliet sostanzjali bl-applikazzjoni tal-metodu ALFA jew l-indiċjar, u lanqas biż-żieda fil-produzzjoni fuq ir-rotot tal-karozzi tal-linja eżistenti, prevista mill-proġett ATP.

(211) Il-Protokoll 3 SCA jagħti s-setgħa lill-Awtorità li żżomm taħt reviżjoni kostanti s-sistemi ta' għajnuna eżistenti ([1]). Madankollu, huwa biss fejn għajnuna eżistenti tinstab li mhijiex kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE, li tali għajnuna għandha tkun soġġetta għal miżuri xierqa skont id-dispożizzjonijiet stabbiliti fl-Artikoli 17 sa 19 fil-Parti II tal-Protokoll 3 SCA, sabiex l-iskema tiġi abolita jew emendata.

(212) F'dawn iċ-ċirkustanzi, l-Awtorità ma tħossx li s-sitwazzjoni preżenti titlob li hija tindirizza miżuri xierqa lir-Renju tan-Norveġja fir-rigward ta' bidliet futuri fl-iskema ta' għajnuna eżistenti. F'dan ir-rigward, l-Awtorità tinnota dan li ġej.

(213) L-ewwel, l-Awtorità tqis il-fatt li l-kuntratt ta' konċessjoni ma' Nettbuss Sør AS diġà skada. Għalhekk, kwalunkwe valutazzjoni tal-kompatibbiltà tal-iskema ta' għajnuna eżistenti fir-rigward ta' Nettbuss Sør hija mingħajr skop.

(214) It-tieni, l-Awtorità ma identifikat l-ebda tħassib relatat mal-kompetizzjoni fir-rigward tal-applikazzjoni tal-iskema mill-operaturi l-oħra tat-trasport imsemmija fil-premessa 35, li l-kuntratti tagħhom ma' Aust-Agder għadhom validi. L-Awtorità tqis li fir-rigward ta' dawk l-operaturi tat-trasport, il-metodu ALFA ġie implimentat sewwa sabiex jikkunsidra biss il-kostijiet u d-dħul li jirriżultaw mis-servizzi pubbliċi, f'konformità mal-Artikolu 49 tal-Ftehim ŻEE u d-dispożizzjonijiet tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 jew ir-Regolament (KE) Nru 1370/2007.

(215) It-tielet, l-Awtorità tqis il-proċedimenti ta' ksur pendenti tagħha kontra n-Norveġja fir-rigward tal-allegat ksur tar-regoli proċedurali taż-ŻEE. Fit-12 ta' Ottubru 2011, l-Awtorità ħarġet ittra ta' avviż formali lin-Norveġja għan-nuqqas tagħha li tikkonforma mal-prinċipji ta' non-diskriminazzjoni u trasparenza kif stabbiliti fl-Artikoli 4 u 48 tal-Ftehim ŻEE, billi ppermettiet li Aust-Agder tagħti u ttawwal konċessjonijiet għat-trasport bil-karozzi tal-linja, mingħajr l-ebda forma ta' pubblikazzjoni. Għall-istess raġunijiet, fit-22 ta' Ġunju 2012, l-Awtorità tat opinjoni motivata lin-Norveġja. L-għan ta' dik il-proċedura prekontenzjuża huwa li tagħti lill-Istat Membru kkonċernat l-opportunità, fuq naħa, li jikkonforma mal-obbligi tiegħu skont il-liġi taż-ŻEE u, fuq in-naħa l-oħra, li juża d-dritt tiegħu li jiddefendi ruħu kontra l-oġġezzjonijiet ifformulati mill-Awtorità. Hawnhekk, l-awtoritajiet Norveġiżi impenjaw ruħhom li jadottaw leġiżlazzjoni nazzjonali sabiex jevitaw ksur ġejjieni tar-regoli taż-ŻEE dwar l-akkwist pubbliku fil-qasam tal-konċessjonijiet fis-settur tat-trasport.

(216) Fid-dawl ta' dawn il-fatturi, l-Awtorità teżerċita d-diskrezzjoni ta' sorveljanza tagħha fis-sens li, kif issemma aktar 'il fuq, fil-preżent hija ma tarax il-ħtieġa li tibda l-proċedura ta' miżuri xierqa stabbilita fl-Artikoli 17 sa 19 fil-Parti II tal-Protokoll 3.

(217) Barra minn hekk, l-Awtorità tagħlaq l-investigazzjoni formali preżenti ta' għajnuna ġdida potenzjali fir-rigward tal-iskema ta' għajnuna eżistenti f'Aust-Agder. Madankollu, billi ssegwi l-Artikolu 1(1) fil-Parti I tal-Protokoll 3 SCA, l-Awtorità se żżomm l-iskema taħt reviżjoni kostanti sal-iskadenza tagħha u timmonitorja l-applikazzjoni tagħha.

([1]) Ara l-Artikolu 1.1 fil-Parti I tal-Protokoll 3 SCA.

4. GĦAJNUNA ĠDIDA BARRA MILL-ISKEMA TA' GĦAJNUNA EŻISTENTI

4.1. **Kunsiderazzjonijiet ġenerali**

(218) Rigward l-għajnuna eżistenti, mill-ġurisprudenza ([1]) joħroġ li kwalunkwe kumpens eċċessiv l-ewwel irid jiġi eżaminat fid-dawl tal-iskema ta' għajnuna. Jekk l-iskema ta' għajnuna eżistenti, mid-disinn tagħha jew mod ieħor, tippermetti kumpens eċċessiv, l-ammonti żejda jew ta' kumpens eċċessiv għandhom jitqiesu bħala għajnuna eżistenti u għalhekk ikunu soġġetti għall-proċedura ta' miżuri xierqa stabbilita fl-Artikoli 17 sa 19 fil-Parti II tal-Protokoll 3 SCA.

(219) Min-naħa l-oħra, jekk il-kumpens eċċessiv jitħallas lill-benefiċjarju barra l-kamp ta' applikazzjoni tal-iskema ta' għajnuna eżistenti, l-ammonti żejda jew ta' kumpens eċċessiv għandhom jiġu ttrattati skont il-proċedura tal-għajnuna ġdida.

(220) Għalhekk, il-pagamenti magħmula abbażi ta' skema ta' għajnuna eżistenti biss jistgħu jitqiesu bħala għajnuna eżistenti mħallsa taħt dik l-iskema. Mill-banda l-oħra, pagamenti li jaqbżu t-telf imġarrab u li jkunu saru barra l-kamp ta' applikazzjoni tal-iskema ta' għajnuna, għalhekk iridu jiġu ttrattati bħala għajnuna ġdida ([2]).

4.2. **Għajnuna mogħtija barra mill-iskema ta' għajnuna eżistenti f'Aust-Agder**

(221) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, l-Awtorità esprimiet dubji rigward kwalunkwe għajnuna ġdida potenzjali lill-operaturi tat-trasport lokali skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel f'Aust-Agder, li ma ngħatatx abbażi tal-iskema ta' għajnuna eżistenti mill-1994 'l hawn.

(222) L-iskema ta' għajnuna eżistenti stabbilita f'Aust-Agder tipprovdi għal trasport lokali skedat u trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel f'Aust-Agder minn qabel id-dħul fis-seħħ tal-Ftehim ŻEE fin-Norveġja fl-1 ta' Jannar 1994. Dawn is-servizzi huma pprovduti mill-operaturi tat-trasport li ġejjin: Birkeland Busser AS, Frolandsruta Frode Oland, Høyvågruta AS, Nettbuss Sør AS, RTB, L/L Setesdal Bilruter u Telemark Bilruter. Mill-2009, u wara l-fużjonijiet ta' Nettbuss Sør AS ma' Høyvågruta AS u RTB, kien baqa' ħames operaturi sabiex iwettqu s-servizzi tat-trasport skont il-kuntratti ma' Aust-Agder. Il-kuntratt ta' konċessjoni ma' Nettbuss Sør AS skada fil-31 ta' Diċembru 2014. Fil-preżent hemm biss erba' operaturi tat-trasport li jipprovdu s-servizzi kkonċernati taħt l-iskema ta' għajnuna eżistenti. Il-kuntratti ta' konċessjoni tagħhom jiskadu fil-31 ta' Diċembru 2016.

(223) L-Awtorità tinnota li l-Istati tal-EFTA jgawdu marġini wiesa' ta' diskrezzjoni fid-definizzjoni ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali, kif ukoll il-kundizzjonijiet tal-implimentazzjoni tagħha, inkluża valutazzjoni tal-kostijiet u d-dħul ta' tali servizz u l-metodoloġija xierqa għall-allokazzjoni tal-kostijiet u d-dħul f'każijiet ta' operaturi li jwettqu wkoll attivitajiet kummerċjali. Il-kamp ta' applikazzjoni u l-kontroll li l-Awtorità għandha d-dritt li teżerċita f'dak ir-rigward huma limitati għal wieħed ta' żball ċar ([3]).

(224) Fil-każ preżenti, is-servizzi tat-trasport lokali skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel f'Aust-Agder kienu definiti mill-awtoritajiet Norveġiżi bħala servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali skont id-dispożizzjonijiet tas-CTA, is-CTR, l-Att dwar l-Edukazzjoni u l-prattika amministrattiva. L-Awtorità qablet ma' din id-definizzjoni u issa kkonkludiet li l-iskema ta' għajnuna f'Aust-Agder hija eżistenti fin-natura tagħha.

(225) Id-dispożizzjonijiet legali taħt l-iskema ta' għajnuna eżistenti jippermettu li l-kumpens ikopri l-kost tas-servizzi tat-trasport lokali skedat u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel f'Aust-Agder (tnaqqas minnu d-dħul mill-biljetti għall-kuntratti netti) flimkien ma' profitt raġonevoli.

(226) Għalhekk, il-pagamenti kumpensatorji għall-forniment tas-servizzi msemmija biss jistgħu jkunu parti mill-iskema ta' għajnuna eżistenti f'Aust-Agder, inklużi l-pagamenti li jaqbżu t-telf fil-fatt imġarrab, li jaqgħu fi ħdan il-kamp ta' applikazzjoni ta' dik l-iskema ([4]).

([1]) Kawża C-47/91 *Italja* v *il-Kummissjoni* EU:C:1994:358; Kawża E-14/10 *Konkurrenten.no AS* v *l-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA* [2011] Rapport tal-Qorti tal-EFTA 266, paragrafi 74 u 76.

([2]) L-istess loġika tapplika għal skemi li ġew approvati mill-Awtorità jew mill-Kummissjoni Ewropea. Ara pereżempju C-47/91 *Italja* v *il-Kummissjoni* (ibid), paragrafi 25–26.

([3]) Il-Kawżi Konġunti E-10/11 u E-11/11 *Hurtigruten ASA* v *l-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA* [2012] Rapport tal-Qorti tal-EFTA p. 758, paragrafu 150.

([4]) F'dan ir-rigward, id-deċiżjoni tal-Awtorità hija mingħajr preġudizzju għall-applikazzjoni tar-regoli nazzjonali (eż. il-liġi kummerċjali) li bihom kwalunkwe kumpens żejjed imħallas, li jaqa' fi ħdan il-kamp ta' applikazzjoni tal-iskema ta' għajnuna eżistenti, jista' jkun irid jiġi rkuprat.

(227) Fil-kuntest tal-każ preżenti, il-pagamenti li ġejjin ma jistgħux ikunu bbażati fuq id-dispożizzjonijiet legali u l-prattika amministrattiva tal-iskema:

— Pagamenti diretti għal servizzi tat-trasport li ma kinux definiti bħala servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (eż. servizzi kummerċjali);

— Pagamenti diretti għal servizzi oħra tat-trasport li mhumiex is-suġġett tal-kuntratti ta' konċessjoni ffirmati (eż. ċerti rotot); u

— Pagamenti diretti għal servizzi tat-trasport pubbliku li kienu jagħmlu parti mill-iskema ta' għajnuna eżistenti iżda ilhom li ma baqgħux jeżistu.

(228) Tali pagamenti magħmula minn riżorsi tal-istat, kif deskritt aktar 'il fuq, jipprovdu vantaġġ selettiv lill-operaturi tat-trasport li ma jistax jiġi kopert bid-dispożizzjonijiet u l-prattika amministrattiva tal-iskema ta' għajnuna eżistenti f'Aust-Agder, billi jirreferu jew għal servizzi li s-suq diġà jipprovdi, jew għal servizzi tat-trasport li ma kinux definiti bħala tali sabiex jirċievu kumpens għas-servizz pubbliku, jew fl-aħħar nett għal sitwazzjonijiet li jaqbżu l-limiti tal-iskema ta' għajnuna kif mibnija oriġinarjament. Madankollu, b'referenza għas-sitwazzjoni tal-aħħar, pagament kumpensatorju ta' servizz pubbliku li ma jkunx għadu jeżisti ma jistax jitqies li sar fuq il-bażi tad-dispożizzjonijiet li jipprevedu l-iskema, sempliċement minħabba li dawk is-servizzi ma jkunx għadhom soġġetti għal dik l-iskema.

(229) Barra minn hekk, jidher li dawn il-pagamenti li ma sarux fuq il-bażi tal-iskema, ikopru kostijiet li suppost kellhom jinġarru mill-operaturi tat-trasport infushom, u kostijiet li lanqas biss saru. Minħabba f'hekk, tali pagamenti jikkostitwixxu forma ta' għajnuna operatorja li tgħawweġ il-kompetizzjoni u taffettwa l-kummerċ bejn il-Partijiet Kontraenti.

(230) F'dan il-kuntest, l-Awtorità vvalutat l-informazzjoni pprovduta mill-awtoritajiet Norveġiżi rigward l-attivitajiet differenti tal-kumpaniji kollha tat-trasport involuti fil-forniment ta' servizzi ta' trasport lokali skedat u trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel f'Aust-Agder.

(231) L-awtoritajiet Norveġiżi sostnew, b'eċċezzjoni għal Nettbuss Sør AS, li l-mod kif jiġi kkalkulat il-kumpens, meta jitqies li d-dħul iġġenerat kien jikkorrispondi għall-kostijiet stmati tat-twettiq tas-servizzi tat-trasport, assigura li l-operaturi tat-trasport ingħataw kumpens biss għas-servizzi pubbliċi.

(232) Għall-perjodu ta' qabel l-2004, fuq il-bażi tal-informazzjoni pprovduta mill-awtoritajiet Norveġiżi, l-Awtorità ma identifikat l-ebda pagament li seta' jitqies li jaqa' barra mill-iskema ta' għajnuna eżistenti.

(233) Madankollu, għall-perjodu ta' wara l-2004 u l-introduzzjoni tal-metodu ALFA (u l-indiċjar tiegħu mill-2009), l-Awtorità tinnota li ċerti pagamenti fil-fatt saru barra mill-iskema ta' għajnuna eżistenti favur Nettbuss Sør AS.

(234) Għall-perjodu ta' wara l-2004, l-Awtorità ma identifikat l-ebda pagament simili li sar favur xi operatur tat-trasport ieħor f'Aust-Agder.

4.2.1. *Pagamenti barra mill-iskema li tħallsu lil Nettbuss Sør AS għall-perjodu 2004–2014*

(235) Il-kumpanija introduċiet separazzjoni tal-kontijiet fl-2009, biex tiddistingwi bejn l-attivitajiet pubbliċi u l-attivitajiet kummerċjali.

(236) Kif sostnew l-awtoritajiet Norveġiżi, materjalment, il-metodu ALFA huwa mudell ibbażat fuq il-kostijiet u kien sistema bbażata fuq il-fiduċja. Qabel kull sena ta' produzzjoni, Nettbuss Sør AS kienet tippreżenta stima tal-kostijiet u d-dħul marbuta mas-servizzi pubbliċi. Aust-Agder kienet tassumi wkoll li l-kumpanija kienet qiegħda talloka sewwa wkoll id-dħul bejn is-servizzi pubbliċi u s-servizzi kummerċjali. Kif jammettu l-awtoritajiet Norveġiżi, fuq il-bażi tal-informazzjoni li identifikaw dan l-aħħar, jidher li dan ma kienx il-każ.

(237) Kif issemma aktar 'il fuq fil-premessi 93 sa 94, fuq il-bażi tal-informazzjoni ppreżentata mill-awtoritajiet Norveġiżi rigward il-produzzjoni ta' Nettbuss Sør AS, il-produzzjoni rrappurtata tiddevja minn dak li suppost kellu jiġi rrappurtat bħala produzzjoni għall-kumpens tas-servizz pubbliku.

(238) Skont l-ispreadsheets tal-produzzjoni ppreżentati, Nettbuss Sør AS kienet ikkumpensata direttament ukoll għall-attivitajiet kummerċjali tal-kumpanija. Pereżempju, l-ispreadsheets jiżvelaw li Nettbuss Sør AS kienet qiegħda tirċievi kumpens għas-servizzi ta' tard billejl, għalkemm dawn jikkostitwixxu parti mill-attivitajiet kummerċjali tal-kumpanija. Nettbuss Sør AS ma oġġezzjonatx għall-fatt li dawn ir-rotot kummerċjali fil-fatt kienu inklużi fil-kalkoli għall-kumpens skont il-metodu ALFA.

(239) Mill-informazzjoni ppreżentata kien żvelat ukoll li Aust-Agder baqgħet tħallas kumpens tas-servizz pubbliku għal xi rotot (eż. Grimstad — Heggedalen u Heggedalen — Grimstad) għalkemm dawn ir-rotot ma baqgħux joperaw.

(240) Barra minn hekk, l-Awtorità tinnota li tħallas kumpens għas-servizz pubbliku għal rotot li mhumiex parti mill-kuntratt għal servizzi pubbliċi (eż. il-medda Kilsund — Kitron, Tangen Hisøy — Kitron, Tangen Hisøy — Kilsund u t-trasport mingħajr passiġġieri sal-ewwel waqfa għal "Sørlandsekspressen", li hija l-karozza tal-linja ekspress minn Kristiansand għal Oslo).

(241) Konsegwentement, il-pagamenti kumpensatorji kollha ta' hawn fuq għal attivitajiet li ddaħħlu b'mod skorrett jew bi żball fl-ispreadsheets tal-produzzjoni bil-metodu ALFA, ma kinux ibbażati fuq id-dispożizzjonijiet legali u l-prattika amministrattiva tal-iskema ta' għajnuna eżistenti f'Aust-Agder.

(242) It-tabella ta' hawn taħt tiġbor fil-qosor il-produzzjoni rrappurtata, il-kostijiet grossi, l-aġġustamenti minħabba d-devjazzjonijiet u d-differenzi fil-produzzjoni u l-kostijiet kif ikkalkulati minn Asplan Viak bl-użu tal-ispreadsheets ALFA u l-indiċjar ([1]):

Tabella 2

Differenzi fil-Produzzjoni u l-Kostijiet għall-perjodu 2004-2014

Sena	Produzzjoni rrappurtata (km)	Aġġustamenti fil-produzzjoni minħabba d-devjazzjonijiet (km)	Kostijiet grossi (NOK)	Aġġustamenti fil-kostijiet minħabba d-devjazzjonijiet (NOK)	Indiċjar %	Differenza fil-produzzjoni u l-kostijiet (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]) L-awtoritajiet Norveġiżi jsostnu li l-kalkoli magħmula ma jistgħux jitqiesu bħala finali, minħabba li l-punti tal-bidu użati għal kull sena jistgħu ma jkunux preċiżi għal kollox. Madankollu, l-ammont totali xorta jkun qrib ta' NOK 80 miljun.

Sena	Produzzjoni rrappurtata (km)	Aġġustamenti fil-produzzjoni minħabba d-devjazzjonijiet (km)	Kostijiet grossi (NOK)	Aġġustamenti fil-kostijiet minħabba d-devjazzjonijiet (NOK)	Indiċjar %	Differenza fil-produzzjoni u l-kostijiet (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
Somma						**80 437 962**

([1]) Din iċ-ċifra turi li l-kost fl-2009 kien aġġustat b'7,4 % meta mqabbel mal-2008, b'kont meħud tal-aġġustamenti fil-kostijiet u l-prezzijiet. Mill-2009 'il quddiem, is-sistema stabbilita tal-indiċjar intużat sabiex tissupplimenta r-riżultati tal-metodu ALFA.

(243) L-awtoritajiet Norveġiżi ssottomettew devjazzjonijiet fil-produzzjoni b'referenza wkoll għal obbligi definiti sewwa ta' servizz pubbliku. L-Awtorità tivvaluta jekk dawn id-devjazzjonijiet isirux fi ħdan jew barra l-kamp ta' applikazzjoni tal-iskema ta' għajnuna eżistenti.

(244) L-Awtorità tinnota li, flimkien mat-tabella 1 kif murija hawn fuq fil-premessa 96, it-tabella ta' hawn fuq tinkludi bħala parti mid-devjazzjonijiet tal-produzzjoni, eżempji ta' servizzi tat-trasport bil-karozza tal-linja għall-iskejjel. B'mod partikolari, kif ġie rrappurtat mill-awtoritajiet Norveġiżi, fir-rigward tat-trasport tat-tfal tal-iskola lejn u mil-lezzjonijiet tal-għawm u għal rotta tal-karozzi tal-linja speċifika, jidher li Nettbuss Sør AS kienet qiegħda tirċievi kumpens minn żewġ sorsi differenti fl-istess ħin, jiġifieri l-Kontea ta' Aust-Agder u l-muniċipalitajiet ([1]).

(245) Barra minn hekk, rigward il-produzzjoni fir-rigward tas-snin skolastiċi u s-"snin skolastiċi ta' duplikazzjoni" kif ukoll għas-servizzi tal-karozzi tal-linja għall-iskejjel, ġie rrappurtat li Nettbuss Sør AS kienet qiegħda tirċievi kumpens għal perjodu itwal matul is-sena milli meħtieġ, eż. 51 ġimgħa tal-iskola (255 ġurnata tal-iskola) minflok 38 (192 ġurnata tal-iskola).

(246) Barra dan, l-awtoritajiet Norveġiżi sostnew li xi meded tat-trasport pubbliku (ma kinux ipprovduti eżempji ta' rotot speċifiċi) tqassru mingħajr l-approvazzjoni tal-Kontea u mingħajr ma dan ġie rifless fl-ispreadsheets tal-produzzjoni għall-għoti tal-kumpens. L-Awtorità hija tal-opinjoni li dawn id-devjazzjonijiet fil-produzzjoni jirreferu għal servizzi tat-trasport li għalihom ingħata kumpens abbażi tal-iskema ta' għajnuna eżistenti. Għalhekk ma jistax jiġi sostnut li dan l-allegat kumpens eċċessiv jikkostitwixxi għajnuna ġdida mogħtija barra mil-limiti tal-iskema. Is-sempliċi fatt li l-iskema ta' għajnuna kienet iddisinjata ħażin sabiex tippermetti kumpens akbar mit-telf imġarrab, iżda li jaqa' fi ħdan il-kamp ta' applikazzjoni tal-iskema ta' għajnuna, ma jirrendix dan il-kumpens eċċessiv għajnuna ġdida. Dawn il-pagamenti kumpensatorji eċċessivi għalhekk jibqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tal-iskema ta' għajnuna eżistenti.

(247) Fl-aħħar nett, rigward is-servizz tal-karozza tal-linja shuttle għall-ajruport, ta' Nettbuss Sør AS, integrat fil-proġett ATP, kif issemma aktar 'il fuq fil-premessi 56 sa 62, l-Awtorità tinnota li Aust-Agder, billi naqqset il-kostijiet assoċjati mat-tħaddim tar-rotot ta' servizz pubbliku 39 u 40, ipprovdiet iffrankar dirett tal-kostijiet għall-kumpanija fl-ammont stmat ta' NOK 1 020 000, kif sostnut mill-awtoritajiet Norveġiżi, u b'hekk ippermettiet lil Nettbuss Sør AS li żżomm is-servizz tagħha ta' karozza tal-linja shuttle għall-ajruport.

([1]) Skont il-każ numru 158 tat-18 ta' Diċembru 2001, il-Kontea ta' Aust-Agder iddeċidiet li għall-ġejjieni ma tiħux ir-responsabbiltà għall-"midtskyss". Minn hemm 'il quddiem, ir-responsabbiltà kienet trasferita lill-muniċipalitajiet u Nettbuss Sør AS bdiet toħroġ il-kont lill-muniċipalitajiet għal dan it-trasport minflok lil Aust-Agder. Il-muniċipalitajiet ħallsu għall-"midtskyss" sal-2013, meta r-responsabbiltà marret lura għand Aust-Agder, li ddeċidiet li tkopri wkoll il-kost diġà mġarrab mill-muniċipalitajiet fl-2011 u fl-2012. Mill-2013, Aust-Agder bdew jinħarġulha l-kontijiet direttament minn Nettbuss Sør AS. Rigward il-lezzjonijiet tal-għawm, fin-Norveġja dawn jagħmlu parti mill-edukazzjoni tal-iskola primarja, li r-responsabbiltà għaliha, skont l-Att dwar l-Edukazzjoni, taqa' fuq il-muniċipalitajiet. Barra minn hekk, Nettbuss Sør AS irrappurtat lil Aust-Agder il-produzzjoni għall-kumpens tas-servizz pubbliku dwar rotta jisimha Karjolen. Skont l-awtoritajiet Norveġiżi, din ir-rotta għal diversi snin kienet iffinanzjata mill-muniċipalità ta' Arendal u ma kellhiex tiġi rrappurtata fl-ispreadsheets. Nettbuss Sør AS tammetti li din il-produzzjoni ma kellhiex tkun fl-ispreadsheets.

(248) L-ammont ta' hawn fuq inizjalment kien inkluż fil-kumpens globali mogħti lil Nettbuss Sør AS għat-twettiq tal-obbligi ta' servizz pubbliku tat-trasport f'Aust-Agder. Meta jitqies li dawn l-obbligi ma baqgħux jeżistu (jiġifieri r-rotot 39 u 40) b'effett minn Ottubru 2013 sal-20 ta' Jannar 2014, l-ammont stmat ta' NOK 1 020 000 suppost kellu jitnaqqas mill-kumpens globali mħallas kull sena lil Nettbuss Sør AS. Li dan l-ammont ma jitnaqqasx mill-kumpens globali, iżda jintuża, minflok, għall-benefiċċji tal-attivitajiet kummerċjali, jikkostitwixxi forma ta' kumpens eċċessiv li jitħallas barra mill-kamp ta' applikazzjoni tal-iskema ta' għajnuna eżistenti. Għalhekk huwa kkunsidrat ukoll bħala għajnuna ġdida li tikkostitwixxi għajnuna operatorja.

4.2.2. *Rekwiżiti proċedurali*

(249) Skont l-Artikolu 1(3) tal-Parti I tal-Protokoll 3, "[l]-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA għandha tiġi infurmata, fi żmien suffiċjenti sabiex tkun tista' tissottometti l-kummenti tagħha, bi kwalunkwe pjan li tingħata jew tinbidel għajnuna. L-Istat ikkonċernat m'għandux idaħħal fis-seħħ il-miżuri proposti tiegħu sakemm il-proċedura twassal għal deċiżjoni finali".

(250) Billi ma ssottomettewx notifika tal-miżuri ta' għajnuna identifikati hawn fuq, l-awtoritajiet Norveġiżi ma kkonformawx mar-rekwiżit ta' notifika. Barra minn hekk, billi daħħlu fis-seħħ il-miżuri ta' għajnuna, l-obbligu ta' waqfien totali ma ġiex irrispettat.

(251) L-Awtorità għalhekk tista' tikkonkludi li l-awtoritajiet Norveġiżi ma rrispettawx l-obbligi tagħhom skont l-Artikolu 1(3) tal-Parti I tal-Protokoll 3.

4.2.3. *Kompatibbiltà tal-pagamenti barra mill-iskema li tħallsu lil Nettbuss Sør AS għall-perjodu 2004–2014*

(252) L-Awtorità eżaminat jekk il-miżuri ta' għajnuna inkwistjoni jistgħux jinstabu bħala kompatibbli mal-Ftehim ŻEE. Kif deskritt aktar 'il fuq, l-għajnuna tikkonsisti f'servizzi ta' finanzjament li s-suq diġà jipprovdi, jew servizzi tat-trasport li ma kinux identifikati bħala tali mid-dispożizzjonijiet legali li jirregolaw l-iskema ta' għajnuna eżistenti f'Aust-Agder sabiex jirċievu kumpens għas-servizz pubbliku, jew fl-aħħar nett, servizzi tat-trasport li ma baqgħux jeżistu. Dan il-finanzjament jikkostitwixxi għajnuna operatorja li tnaqqas in-nefqa kurrenti ta' Nettbuss Sør AS.

(253) L-awtoritajiet Norveġiżi ma ppreżentaw l-ebda raġuni biex tali għajnuna titqies bħala kompatibbli mal-Ftehim ŻEE. Għall-kuntrarju, huma nfushom irrappurtaw li d-devjazzjonijiet fil-produzzjoni ma jagħmlux parti mill-iskema li biha Nettbuss Sør AS kienet intitolata sabiex tirċievi kumpens għas-servizz pubbliku.

(254) Nettbuss Sør AS fil-prinċipju targumenta li wara saldi u negozjati partikolari kif imsemmija aktar 'il fuq fil-premessi 109 u 110, fil-fatt ma seħħ l-ebda kumpens eċċessiv, minħabba li l-iżbalji magħmula fir-rappurtar tal-kostijiet tal-produzzjoni għall-għoti tal-kumpens pubbliku, kif ukoll il-modifiki introdotti fl-iskeda tal-produzzjoni kienu "korretti" bit-tpaċija tal-pagamenti kontra l-kumpens ta' Nettbuss Sør AS. Barra minn hekk, kif issemma aktar 'il fuq fil-premessa 111, id-dħul kummerċjali ġġenerat ġie mnaqqas fil-kalkolu tal-kumpens, b'riżultat tal-fatt li ċerti rotot kummerċjali kienu inklużi fl-ispreadsheets tal-produzzjoni għall-kalkolu tal-kumpens. Eventwalment, Nettbuss Sør AS issostni li l-kumpens attwali li ngħatat kien aktar baxx minn dak li kien jipprevedi l-metodu ALFA.

(255) Rigward l-argumentazzjoni ta' Nettbuss Sør AS, il-metodu ALFA, kif issemma aktar 'il fuq fil-premessa 48, jinkludi elementi bażiċi għall-kalkolu tal-kostijiet normalizzati tal-operazzjonijiet tal-karozzi tal-linja, bħal: (i) il-kalkolu tal-produzzjoni abbażi tan-numru ta' kilometri għal kull perjodu ta' produzzjoni għal kull vettura; (ii) il-kalkolu tal-kostijiet abbażi tal-kostijiet tal-unità mmultiplikati bin-numru ta' kilometri għal kull vettura; u (iii) il-kalkolu tad-dħul matul il-perjodu tal-produzzjoni. Barra minn hekk, id-dħul stmat għas-sena ta' wara jiġi aġġustat billi jitqies id-dħul tal-kumpaniji tal-karozzi tal-linja fis-sena preżenti, kif ukoll kwalunkwe żieda fil-nollijiet proposta minn Aust-Agder għas-sena ta' wara. Id-dħul imbagħad jitnaqqas mill-kumpens mogħti.

(256) Madankollu, huwa evidenti li fil-każ preżenti, il-kalkolu tal-kumpens għas-servizz pubbliku għal Nettbuss Sør AS permezz tal-metodu ALFA kien jinkludi attivitajiet li ma kinux soġġetti għal obbligu ta' servizz pubbliku jew attivitajiet oħra li ma kinux eliġibbli għal kumpens għas-servizz pubbliku taħt l-iskema ta' għajnuna eżistenti fl-ewwel lok. Barra minn hekk, l-awtoritajiet Norveġiżi ma kinux kapaċi jikkonfermaw u jiddokumentaw matul is-snin ta' wara l-2004, it-tip ta' kostijiet tal-produzzjoni li għalihom kellu jingħata kumpens għas-servizz pubbliku,

kif ukoll id-dħul deduċibbli rilevanti. Minħabba f'hekk, l-Awtorità ma tistax taċċerta, fuq il-bażi tal-informazzjoni pprovduta, id-differenza bejn il-kostijiet imputabbli lill-attivitajiet ta' servizz pubbliku u d-dħul korrispondenti ([1]). Dan fih innifsu huwa evidenza li kwalunkwe pagament magħmul lil Nettbuss Sør AS barra l-mandat tal-metodu ALFA jikkostitwixxi għajnuna ġdida li tipprovdi vantaġġ mhux ġustifikat lill-operatur tat-trasport.

(257) L-argument li diġà sehħew negozjati u saldi sabiex jiġi aġġustat il-kumpens imħallas lil Nettbuss Sør AS li, kif issostni Nettbuss Sør AS, kien aktar baxx minn dak li kien jipprevedi l-metodu ALFA, ma jġibx il-miżuri kkontestati fi ħdan il-mandat tal-Artikolu 49 tal-Ftehim ŻEE u r-regolamenti dwar it-trasport. Barra minn hekk, dan ma jistax ipatti għall-iżbalji fil-produzzjonijiet li kienu inklużi fl-ispreadsheets tal-produzzjoni, li ntużaw sabiex jiġi kkalkulat il-kumpens li kellu jingħata.

(258) Il-metodu ALFA (bl-indiċjar tiegħu mill-2009) iddaħħal sabiex jiġi kkalkulat il-kumpens taħt l-iskema ta' għajnuna eżistenti; madankollu, f'dan il-każ, dak il-metodu ġie applikat ukoll b'mod żbaljat sabiex jinkludi l-produzzjoni tat-trasport minn Nettbuss Sør AS li suppost kellha titħalla barra mill-awtoritajiet Norveġiżi meta jikkalkulaw il-kumpens għas-servizz pubbliku. Billi ma tiffurmax parti mill-iskema ta' għajnuna eżistenti f'Aust-Agder, din tal-aħħar tikkostitwixxi għajnuna ġdida mhux mogħtija fuq il-bażi tal-iskema, li l-Awtorità tivvaluta fuq il-merti proprji tagħha. Għalhekk, it-tentattivi ta' Nettbuss Sør AS sabiex tipprovdi rabta bejn dawk iż-żewġ proċeduri ta' għajnuna separati huma bla skop għall-finijiet tal-valutazzjoni tal-għajnuna mill-Istat, min-naħa tal-Awtorità, fir-rigward tal-pagamenti li Nettbuss Sør AS irċeviet barra mill-iskema ta' għajnuna eżistenti għall-perjodu 2004–2014.

(259) Bl-istess mod, min-naħa tal-introjtu, l-Awtorità ma tistax taċċetta l-linja ta' raġunament ta' Nettbuss Sør AS li d-dħul kummerċjali taħt il-metodu ALFA wassal għal tnaqqis korrispondenti fil-kumpens attwali li ngħata, minħabba l-fatt li, kif tammetti Nettbuss Sør AS, ċerta produzzjoni kummerċjali kienet inkluża fih għal skopijiet ta' kalkolu.

(260) Nettbuss Sør AS ippreżentat spreadsheet li turi ħarsa ġenerali tad-dħul kummerċjali mnaqqas fil-kalkolu tal-kumpens għall-perjodu 2007–2010. Għalkemm din il-karta tiżvela dħul kummerċjali li fil-fatt tnaqqas meta kien qiegħed jiġi kkalkulat il-kumpens li kellu jingħata, l-Awtorità ssib li dan id-dħul lanqas biss kellu jkun parti mill-metodu ALFA, billi dan il-metodu kien iddisinjat sabiex jinkludi kostijiet u dħul li jirriżultaw biss mill-attivitajiet ta' servizz pubbliku. L-istess bħal aktar 'il fuq, dan ma jġibx il-miżuri kkontestati fil-mandat tal-Artikolu 49 tal-Ftehim ŻEE u r-regolamenti dwar it-trasport għall-finijiet ta' kompatibbiltà u kwalunkwe tentattiv sabiex tiġi pprovduta rabta bejn dawn iż-żewġ proċeduri ta' għajnuna separati huwa bla skop, għall-finijiet tal-valutazzjoni tal-għajnuna mill-Istat, min-naħa tal-Awtorità, fir-rigward tal-pagamenti li Nettbuss Sør AS irċeviet barra mill-iskema ta' għajnuna eżistenti għall-perjodu 2004–2014.

(261) F'dan il-kuntest, l-Awtorità mhijiex f'pożizzjoni li tivvaluta l-merti ta' dik li tidher li hija tilwima kontinwa bejn Nettbuss Sør AS u l-Kontea dwar l-ammonti ta' għajnuna attwali dovuti taħt l-iskema, b'mod partikolari billi ma jistax jiġi stabbilit mingħajr dubju li kwalunkwe għajnuna mħallsa lil Nettbuss Sør AS barra mill-kamp ta' applikazzjoni tal-iskema ta' għajnuna eżistenti tabilħaqq tħallset lura b'mod sħiħ jew parzjali lill-Kontea.

(262) Billi l-attivitajiet tal-għajnuna ġdida ma jirrigwardawx obbligi ta' servizz pubbliku fdati lill-operatur tat-trasport, l-Artikolu 49 tal-Ftehim ŻEE u r-Regolamenti (KEE) Nru 1191/69 u/jew (KE) Nru 1370/2007 ma japplikawx.

(263) Barra minn hekk, id-derogi previsti fl-Artikolu 61(2) tal-Ftehim ŻEE fir-rigward ta' għajnuna ta' karattru soċjali mogħtija lil konsumaturi individwali, għajnuna biex tikkumpensa għall-ħsara kkawżata minn diżastri naturali jew ċirkostanzi eċċezzjonali, mogħtija lil ċerti żoni tar-Repubblika Federali tal-Ġermanja, ma japplikawx f'dan il-każ.

(264) Ma tapplikax lanqas id-deroga prevista fl-Artikolu 61(3)(a) tal-Ftehim ŻEE, li tawtorizza għajnuna biex tippromwovi l-iżvilupp ekonomiku ta' żoni fejn il-livell tal-għajxien huwa baxx ħafna jew fejn hemm qgħad serju, billi l-miżuri ta' għajnuna ma jiddependu fuq it-twettiq tal-ebda tip ta' attività f'reġjuni speċifiċi.

(265) Bl-istess mod, il-pagamenti li Nettbuss Sør AS irċeviet barra mill-iskema ta' għajnuna eżistenti għall-perjodu 2004–2014 ma jistgħux jitqiesu bħala li jippromwovu l-eżekuzzjoni ta' proġett ta' interess Ewropew komuni jew li jirrimedjaw għal taqlib serju fl-ekonomija tan-Norveġja, kif previst fl-Artikolu 61(3)(b) tal-Ftehim ŻEE.

([1]) Il-Kawża C-504/07 *Antrop u Oħrajn v Conselho de Ministros u Others* EU:C:2009:290, paragrafi 26-27.

(266) Fl-aħħar nett, il-pagamenti li Nettbuss Sør AS irċeviet barra mill-iskema ta' għajnuna eżistenti għall-perjodu 2004–2014 ma jistgħux jitqiesu bħala kompatibbli fid-dawl tal-Artikolu 61(3)(c) tal-Ftehim ŻEE, li jipprovdi għall-awtorizzazzjoni ta' għajnuna sabiex tiffaċilita l-iżvilupp ta' ċerti attivitajiet ekonomiċi jew ta' ċerti oqsma ekonomiċi, fejn tali għajnuna ma taffettwax ħażin il-kundizzjonijiet tal-kummerċ f'livell li jkun kuntrarju għall-interess komuni. F'dan ir-rigward, għandu jiġi enfasizzat li l-għotjiet diretti inkwistjoni ma jaqgħu taħt l-ebda waħda mil-linji gwida tal-Awtorità, li jiddefinixxu l-kundizzjonijiet sabiex ċerti tipi ta' għajnuna jitqiesu bħala kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE.

(267) Għalhekk, il-pagamenti li Nettbuss Sør AS irċeviet barra mill-iskema ta' għajnuna eżistenti għall-perjodu 2004–2014 jikkostitwixxu għajnuna operatorja li tirrinforza b'mod artifiċjali l-pożizzjoni kompetittiva ta' Nettbuss Sør AS fuq impriżi simili oħra, billi teħlisha minn ħlasijiet li normalment jinġarru minn operaturi simili tat-trasport.

(268) Skont il-ġurisprudenza, tali għajnuna operatorja fil-prinċipju mhijiex kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE u ma tistax taqa' fil-kamp ta' applikazzjoni tal-Artikolu 61(3)(c) billi tgħawweġ il-kompetizzjoni fis-setturi li fihom tingħata u fl-istess ħin, min-natura tagħha stess, ma hija kapaċi tilħaq l-ebda wieħed mill-objettivi stabbiliti f'dak il-provvediment ([1]).

(269) Fid-dawl ta' dan ta' hawn fuq, l-Awtorità tikkonkludi li l-pagamenti li Nettbuss Sør AS irċeviet barra mill-iskema ta' għajnuna eżistenti għall-perjodu 2004–2014, mhumiex kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE.

4.3. **Konklużjoni dwar l-għajnuna mogħtija lil Nettbuss Sør AS barra mill-iskema ta' għajnuna eżistenti f'Aust-Agder għall-perjodu 2004–2014**

(270) L-Awtorità tikkonkludi li l-awtoritajiet Norveġiżi taw lil Nettbuss Sør AS għajnuna mill-istat fis-sens tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE matul il-perjodu 2004–2014, li ma taqax fil-kamp ta' applikazzjoni tal-iskema ta' għajnuna eżistenti f'Aust-Agder. Din l-għajnuna ġdida tikkostitwixxi għajnuna operatorja li mhijiex kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE.

5. KONKLUŻJONI TAL-INVESTIGAZZJONI FORMALI PREŻENTI

(271) L-Awtorità tqis li l-kumpens għat-trasport lokali skedat bil-karozzi tal-linja (inkluż il-proġett ATP) u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel f'Aust-Agder fil-perjodu mill-1994 sal-lum jikkostitwixxi għajnuna mill-istat fis-sens tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE.

(272) L-Awtorità hija tal-opinjoni li l-għajnuna għat-trasport lokali skedat bil-karozzi tal-linja, li ssemmiet hawn fuq, ingħatat fuq il-bażi ta' skema ta' għajnuna eżistenti bbażata fuq is-CTA, is-CTR u l-prattika amministrattiva. Barra minn hekk, l-Awtorità hija tal-fehma li l-għajnuna għat-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel, li ssemmiet hawn fuq, ingħatat fuq il-bażi ta' skema ta' għajnuna eżistenti bbażata fuq l-Att dwar l-Edukazzjoni.

(273) Fid-dawl ta' dak li ntqal fil-premessi 211 sa 215, l-Awtorità ddeċidiet li tagħlaq il-proċedura ta' investigazzjoni formali fir-rigward tal-iskema ta' għajnuna eżistenti f'Aust-Agder.

(274) L-Awtorità tikkonkludi wkoll li l-awtoritajiet Norveġiżi pprovdew lil Nettbuss Sør AS b'għajnuna mill-istat fis-sens tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE matul il-perjodu 2004–2014, li ma taqax fil-kamp ta' applikazzjoni tal-iskema ta' għajnuna eżistenti f'Aust-Agder. L-awtoritajiet Norveġiżi implimentaw b'mod illegali l-għajnuna bi ksur tal-Artikolu 1(3) tal-Parti I tal-Protokoll 3. Din l-għajnuna tikkostitwixxi għajnuna operatorja li mhijiex kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE u tiġi rkuprata mingħand il-benefiċjarju.

6. IRKUPRU

(275) Skont il-Ftehim ŻEE, l-Awtorità hija kompetenti sabiex tiddeċiedi li l-Istat ikkonċernat irid jabolixxi l-għajnuna meta jkun sabha li mhijiex kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE. Il-Qorti tal-EFTA sostniet ukoll b'mod konsistenti li l-obbligu ta' Stat li jabolixxi għajnuna kkunsidrata bħala inkompatibbli mas-suq intern huwa maħsub biex jerġa' jistabbilixxi s-sitwazzjoni li kienet teżisti qabel ([2]).

([1]) Kawża T-211/05 *Italja* v *il-Kummissjoni* EU:T:2009:304, paragrafu 173.
([2]) Kawżi Konġunti E-4/10, E-6/10 u E-7/10, *Il-Prinċipat tal-Liechtenstein u oħrajn* v *l-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA* [2011] Rapport tal-Qorti tal-EFTA p. 16, paragrafu 142; Kawżi Konġunti E-10/11 u E-11/11 *Hurtigruten ASA* v *l-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA* [2012] Rapport tal-Qorti tal-EFTA p. 758, paragrafu 286.

(276) Barra minn hekk, hija ġurisprudenza stabbilita li dak l-objettiv jintlaħaq ladarba l-benefiċjarju jkun ħallas lura l-ammonti mogħtija permezz ta' għajnuna illegali, u b'hekk iċedi l-vantaġġ li kien gawda fuq il-kompetituri tiegħu fis-suq, u terġa' tiġi stabbilita s-sitwazzjoni ta' qabel il-pagament tal-għajnuna ([1]).

(277) Għar-raġunijiet ta' hawn fuq, l-Awtorità tqis li l-awtoritajiet Norveġiżi pprovdew pagamenti kumpensatorji li jaqbżu t-telf fil-fatt imġarrab u li ma jaqgħux fil-kamp ta' applikazzjoni tal-iskema ta' għajnuna eżistenti f'Aust-Agder. Il-pagamenti jikkostitwixxu miżuri ġodda ta' għajnuna mill-istat li mhumiex kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE. Billi dawn il-miżuri ma kinux innotifikati lill-Awtorità, mill-Artikolu 14 tal-Parti II tal-Protokoll 3 joħroġ li l-Awtorità għandha tiddeċiedi li l-għajnuna illegali li mhijiex kompatibbli mar-regoli dwar l-għajnuna mill-istat skont il-Ftehim ŻEE, trid tiġi rkuprata mingħand il-benefiċjarju.

(278) Barra minn hekk, l-Awtorità tordna l-irkupru ta' għajnuna inkompatibbli ġdida soġġetta għal perjodu ta' limitazzjoni ta' 10 snin qabel ma aġixxiet l-ewwel darba. F'dan il-każ, l-Awtorità aġixxiet l-ewwel darba, billi bagħtet talba għall-informazzjoni lill-awtoritajiet Norveġiżi, fl-10 ta' Novembru 2011 ([2]). L-Awtorità identifikat l-eżistenza ta' għajnuna inkompatibbli ġdida matul il-perjodu 2004–2014. Għalhekk, l-għajnuna inkompatibbli kollha mogħtija matul dan il-perjodu hija soġġetta għall-irkupru.

(279) L-awtoritajiet Norveġiżi huma mistiedna jipprovdu informazzjoni dettaljata u preċiża dwar l-ammont ta' għajnuna mogħtija lil Nettbuss Sør AS matul il-perjodu 2004–2014.

(280) B'mod partikolari, l-Awtorità hawnhekk tixtieq tipprovdi lill-awtoritajiet Norveġiżi l-informazzjoni u l-gwida li ġejja rigward il-proċess tal-irkupru:

a. Billi tnaqqsu l-kostijiet assoċjati mat-tħaddim tar-rotot ta' servizz pubbliku 39 u 40, Nettbuss Sør AS iffrankat direttament kostijiet fl-ammont ta' NOK 1 020 000, kif stmati mill-awtoritajiet Norveġiżi. Dan l-ammont, li ma jirrappreżentax kumpens għal servizz pubbliku, irid jiġi rkuprat b'imgħax kompost ikkalkulat mid-data li l-ammont baqa' għad-dispożizzjoni tal-kumpanija sabiex jibbenefika minnu s-servizz tal-karozza tal-linja shuttle għall-ajruport, jiġifieri Ottubru 2013;

b. Huwa ordnat irkupru biss minn produzzjoni li tiddevja minn dak li suppost kien irrappurtat bħala produzzjoni għal kumpens għas-servizz pubbliku bil-metodu ALFA. Madankollu, il-każijiet li ġejjin jaqgħu taħt l-ordni ta' rkupru:

   (i) Pagamenti diretti għal servizzi tat-trasport li ma kinux definiti bħala servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (eż. servizzi kummerċjali);

   (ii) Pagamenti diretti għal servizzi oħra tat-trasport li mhumiex is-suġġett tal-kuntratti ta' konċessjoni ffirmati (eż. ċerti rotot); u

   (iii) Pagamenti diretti għal servizzi tat-trasport pubbliku li kienu jagħmlu parti mill-iskema ta' għajnuna eżistenti iżda ilhom li ma baqgħux jeżistu.

c. L-Awtorità tikkonkludi li l-ammonti li għandhom jiġu rkuprati għandhom jirriflettu n-numru ta' kilometri attwali devjati matul il-perjodu mill-1 ta' Jannar 2004 sal-iskadenza tal-kuntratt fil-31 ta' Diċembru 2014, billi jitqies il-prinċipju ta' kalkolu tal-kostijiet stabbilit bil-metodu ALFA. Kwalunkwe dħul minn attivitajiet kemm pubbliċi kif ukoll privati li tħallas lura lill-Kontea jitnaqqas mill-ammont totali li jrid jiġi rkuprat. Għandu japplika mgħax kompost mid-data li fiha l-għajnuna tħallset lil Nettbuss Sør AS.

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

Il-kumpens għat-trasport lokali skedat bil-karozzi tal-linja (inkluż il-finanzjament tal-proġett ATP) u t-trasport bil-karozzi tal-linja għall-iskejjel f'Aust-Agder fil-perjodu mill-1994 sal-lum jikkostitwixxi għajnuna mill-istat fis-sens tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE, li ngħata taħt skema ta' għajnuna eżistenti; u l-investigazzjoni formali dwaru għalhekk hija magħluqa.

([1]) Kawża C-75/97 *Belġju* v *il-Kummissjoni* EU:C:1999:311, paragrafi 64 u 65. Ara l-Kawżi Magħquda E-5/04, E-6/04 u E-7/04 *Fesil and Finnfjord, PIL u oħrajn u n-Norveġja vs l-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA* [2005] EFTA Ct. Rep. 121 fil-paragrafu 178 u C-310/99 *Italja* v *il-Kummissjoni* ECLI:EU:C:2002:143, paragrafu 98. Ara wkoll il-Kapitolu 2.2.1 tal-Linji gwida tal-Awtorità dwar l-irkupru ta' għajnuna illegali u inkompatibbli, disponibbli fis-sit: http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/.

([2]) L-Artikolu 15 tal-Parti II tal-Protokoll 3 SCA. Ara wkoll il-Kawża C-276/03 *Scott* v *il-Kummissjoni* ECLI:EU:C:2005:590.

Artikolu 2

Il-pagamenti li Nettbuss Sør AS irċeviet barra mill-mandat tal-iskema ta' għajnuna eżistenti msemmija fl-Artikolu 1 mill-2004 sal-2014, jikkostitwixxu għajnuna mill-istat fis-sens tal-Artikolu 61(1) tal-Ftehim ŻEE, li mhijiex kompatibbli mal-funzjonament tal-Ftehim ŻEE.

Artikolu 3

L-awtoritajiet Norveġiżi jieħdu l-miżuri kollha neċessarji sabiex jirkupraw mingħand Nettbuss Sør AS l-għajnuna msemmija fl-Artikolu 2 li tpoġġiet għad-dispożizzjoni tagħha b'mod illegali.

L-għajnuna li għandha tiġi rkuprata tinkludi l-imgħax u l-imgħax kompost mid-data minn meta l-għajnuna kienet għad-dispożizzjoni tal-benefiċjarju sad-data ta' meta tiġi rkuprata. L-imgħax jiġi kkalkulat fuq il-bażi tal-Artikolu 9 tad-Deċiżjoni tal-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA Nru 195/04/COL kif emendata bid-Deċiżjoni tal-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA Nru 789/08/COL tas-17 ta' Diċembru 2008.

Artikolu 4

L-irkupru jseħħ mingħajr dewmien u f'konformità mal-proċeduri tal-liġi nazzjonali, sakemm dawn jippermettu l-implimentazzjoni immedjata u effettiva ta' din id-deċiżjoni.

L-awtoritajiet Norveġiżi jridu jassiguraw li l-irkupru tal-għajnuna jiġi implimentat fi żmien erba' xhur mid-data ta' notifika ta' din id-Deċiżjoni.

Artikolu 5

Fi żmien xahrejn mid-data ta' notifika ta' din id-Deċiżjoni, l-awtoritajiet Norveġiżi jissottomettu l-informazzjoni li ġejja lill-Awtorità:

1. L-ammont totali (prinċipal u l-imgħax tal-irkupru) li għandu jiġi rkuprat mingħand Nettbuss Sør AS;
2. Safejn huwa possibbli, id-dati minn meta l-ammonti li għandhom jiġu rkuprati tpoġġew għad-dispożizzjoni ta' Nettbuss Sør AS;
3. Rapport dettaljat dwar il-progress miksub u l-miżuri li diġà ttieħdu sabiex titwettaq din id-Deċiżjoni; u
4. Dokumenti li jippruvaw li l-irkupru tal-għajnuna illegali u inkompatibbli mingħand Nettbuss Sør AS qiegħed jitwettaq (eż. ċirkularijiet, ordnijiet ta' rkupru maħruġa, eċċ.).

Artikolu 6

Din id-Deċiżjoni hi indirizzata lir-Renju tan-Norveġja.

Artikolu 7

Il-verżjoni bl-Ingliż biss ta' din id-Deċiżjoni hija awtentika.

Magħmula fi Brussell, is-7 ta' Mejju 2015.

Għall-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA

Oda Helen SLETNES	Frank BÜCHEL
President	*Membru tal-Kulleġġ*

DEĊIŻJONI TAL-AWTORITÀ TA' SORVELJANZA TAL-EFTA

Nru 94/16/COL

tal-11 ta' Mejju 2016

li tirrikjedi lin-Norveġja biex ma tadottax il-miżura notifikata fuq il-bażi tal-Artikolu 4(2) tal-Att imsemmi fil-punt 56 g tal-Anness XIII tal-Ftehim ŻEE (id-Direttiva tal-Kunsill 97/70/KE li tistabbilixxi reġim armonizzat ta' sigurtà għall-bastimenti tas-sajd ta' tul ta' 24 metru jew aktar) rigward bastimenti li jużaw tankijiet tal-ilma baħar imkessaħ biex jissodisfaw ir-rekwiżiti ta' stabbiltà [2016/1891]

L-AWTORITÀ TA' SORVELJANZA TAL-EFTA,

Wara li kkunsidrat l-Att imsemmi fil-punt 56 g fil-Kapitolu V tal-Anness XIII tal-Ftehim ŻEE (id-Direttiva tal-Kunsill 97/70/KE tal-11 ta' Diċembru 1997 li tistabbilixxi reġim armonizzat ta' sigurtà għall-bastimenti tas-sajd ta' tul ta' 24 metru jew aktar ([1]), kif emendata ("l-Att")), kif adattata għall-Ftehim ŻEE mill-Protokoll 1 tiegħu, u b'mod partikolari għall-Artikolu 4(4)(b) tal-Att,

Il-miżuri previsti f'din id-Deċiżjoni huma skont l-opinjoni tal-Kumitat tat-Trasport tal-EFTA.

Filwaqt li taġixxi f'konformità mal-proċedura ta' eżami,

Wara li kkunsidrat id-Deċiżjoni 103/13/COL tal-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA ("l-Awtorità") tat-13 ta' Marzu 2013 li tagħti s-setgħa lill-Membru tal-Kulleġġ b'responsabbiltà speċjali għat-Trasport biex jieħu ċerti deċiżjonijiet (Dok. Nru 578349),

Billi:

Fil-21 ta' April 2015, notifika ta' eżenzjoni ġiet ippreżentata mill-Awtorità Marittima Norveġiża li tinvoka l-Artikolu 4(2) tal-Att fir-rigward tal-bastimenti tas-sajd li jużaw tankijiet tal-ilma baħar imkessaħ bħala saborra (Dok. Nru 754705).

Fis-16 ta' Settembru 2015, l-Awtorità infurmat lin-Norveġja li hija kienet tikkunsidra li n-notifika ppreżentata ma kinitx appoġġata minn evidenza suffiċjenti (Dok. Nru 773295) u stiednet lin-Norveġja biex tirtira n-notifika tagħha jew tippreżenta dokumenti ta' sostenn addizzjonali għan-notifika eżistenti. B'ittra elettronika datata l-25 ta' Settembru 2015, in-Norveġja infurmat lill-Awtorità li kienet se tippreżenta dokumentazzjoni addizzjonali (Dok. Nru 774042).

Fit-23 ta' Novembru 2015, l-Awtorità rċeviet l-informazzjoni addizzjonali ppreżentata mill-Awtorità Marittima Norveġiża (Dok. Nru 781516). B'hekk, huwa biss minn din id-data li l-Awtorità tqis li n-notifika ġiet ippreżentata kif suppost u, barra minn hekk, huwa minn din id-data li l-perjodu ta' sitt xhur stabbilit bl-Artikolu 4(4)(b) tal-Att jibda jiddekorri.

Skont in-notifika Norveġiża, in-Norveġja għandha l-ħsieb temenda l-leġiżlazzjoni nazzjonali tagħha biex tadotta l-eżenzjoni segwenti:

> "Fir-Regolamenti tat-13 ta' Ġunju 2000 Nru 660 dwar il-kostruzzjoni, it-tħaddim, l-apparat u l-perizji tal-bastimenti tas-sajd ta' 15-il metru tul b'kollox (LOA) u aktar, § 3-2(4) il-formulazzjoni li ġejja se tiġi miżjuda wara l-kliem 'organizzat b'mod permanenti':
>
> Il-bastimenti kollha li jużaw l-Ilma Baħar Imkessaħ (Refrigerated seawater — RSW) għall-ħażna u t-tkessiħ tal-qabda jistgħu jużaw dawn it-tankijiet għat-twettiq tal-ħtiġijiet tal-istabbiltà. Dawn il-bastimenti għandhom ikunu rranġati b'sistema li timmonitorja l-ammont eżatt ta' ilma f'kull tank RSW. Jekk il-livell tal-ilma jkun inqas mill-minimu meħtieġ skont il-kalkoli tal-istabbiltà approvati, għandu jiġi attivat sinjal ta' allarm li jidher u jinstema' fil-kamra tat-tmunier."

Ir-Regolament 2 (Kriterji ta' stabbiltà), il-Paragrafu 3 tal-Kapitolu III tal-Anness I tal-Att jistipula li, f'bastimenti ta' tul ta' anqas minn 45 m, is-saborra għandha tkun permanenti u, fejn permanenti, għandha tkun solida u mwaħħla sewwa fil-bastiment. Saborra likwida tista' tiġi aċċettata biss minn amministrazzjoni tal-Istati taż-ŻEE jekk tiġi maħżuna f'tankijiet mimlija għal kollox li ma huma konnessi mal-ebda sistema ta' pompi tal-bastiment. Skont id-deskrizzjoni Norveġiża tal-eżenzjoni, dan mhuwiex il-każ.

([1]) ĠU L 34, 9.2.1998, p.1.

L-Artikolu 4(2) tal-Att jiddikjara li l-Istati taż-ŻEE għandhom japplikaw id-dispożizzjonijiet tar-Regolament 3, il-Paragrafu 3 tal-Kapitolu I tal-Anness tal-Protokoll ta' Torremolinos, għall-addozzjoni ta' miżuri li jkun fihom eżenzjonijiet, suġġett għall-proċedura stabbilita fil-paragrafu 4 tal-istess Artikolu. F'konformità mal-Paragrafu 3 tar-Regolament 3, bastimenti li jistgħu jkunu eżentati għandhom jipprattikaw is-sajd qrib il-kosta, filwaqt li l-identifikazzjoni Norveġiża tindika li dan mhuwiex il-każ ("parti kbira mill-flotta tas-sajd hija involuta f'operazzjonijiet pelaġiċi f'distanzi kbar mill-portijiet").

Barra minn hekk, kif previst ukoll mir-Regolament 3, il-Paragrafu 3 tal-Kapitolu I tal-Anness tal-Protokoll ta' Torremolinos, moqri flimkien mal-Artikolu 4(4) tal-Att, in-Norveġja għandha tipprovdi provi relatati mal-applikazzjoni mhux raġonevoli jew mhux prattikabbli tar-rekwiżiti tal-Protokoll ta' Torremolinos fid-dawl tad-distanza taż-żona operazzjonali tal-bastiment mill-port ta' bażi tiegħu fil-pajjiż tiegħu stess, it-tip ta' bastiment, il-kundizzjonijiet tat-temp u l-assenza ta' perikli ġenerali tan-navigazzjoni.

Ukoll jekk in-Norveġja ressqet diversi argumenti sabiex tiġġustifika l-eżenzjoni bħal "bastimenti itqal u inqas effiċjenti fl-użu tal-fjuwil, żieda fil-moviment ta' tidwir, raġġ imnaqqas ta' azzjoni, kapaċità mnaqqsa ta' tagħbija u bini ta' bastimenti akbar milli meħtieġ min-naħa tas-sidien tal-vapuri" u allegat ukoll li kien hemm nuqqas ta' inċidenti f'bastimenti li jużaw tankijiet tal-RSW, dawn l-argumenti huma meqjusal-aktar bħala operazzjonali u ma jidhirx li jissodisfaw ir-rekwiżiti għal eżenzjoni mogħtija skont ir-Regolament 3, il-Paragrafu 3 tal-Kapitolu I tal-Anness li jinsab mal-Protokoll ta' Torremolinos.

Fil-qafas tal-kooperazzjoni tal-Awtorità mal-Aġenzija Ewropea għas-Sigurtà Marittima ("l-EMSA") li ġiet stabbilita bir-Regolament (KE) Nru 1406/2002 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([1]), l-Awtorità talbet assistenza fir-rigward ta' din in-notifika.

Il-valutazzjoni tal-EMSA bid-data tat-8 ta' Ottubru 2015 (Dok. Nru 776081), tikkonkludi li mil-lat tekniku, l-Att huwa speċifiku ħafna dwar li s-saborra għandha tkun permanenti u li f'dak li għandu x'jaqsam mal-eżenzjonijiet, l-amministrazzjonijiet tal-Istati taż-ŻEE jistgħu jaċċettaw biss saborra likwida, maħżuna f'tankijiet mimlija għal kollox li ma jkunu konnessi mal-ebda sistema tal-ippumpjar tal-bastiment. Dan ma huwiex il-każ għall-miżura nnotifikata. Barra minn hekk, l-EMSA tistabbilixxi li r-Regolament 3, il-Paragrafu 3 tal-Kapitolu I tal-Anness tal-Protokoll ta' Torremolinos japplika għal bastimenti li jbaħħru qrib il-kosta, filwaqt li n-Norveġja għandha l-intenzjoni li tinvoka l-eżenzjoni għal bastimenti involuti f'"operazzjonijiet tas-sajd pelaġiku f'distanzi kbar mill-portijiet."

Wara li l-informazzjoni nieqsa ġiet riċevuta min-Norveġja fit-23 ta' Novembru 2015, l-EMSA reġgħet ġiet ikkuntattjata f'Diċembru 2015 sabiex taġġorna l-parir tagħha. L-aħħar parir mill-EMSA abbażi tal-informazzjoni addizzjonali ppreżentata min-Norveġja jikkonferma għal kollox in-natura operazzjonali tal-miżuri nnotifikati u, għaldaqstant, l-EMSA tikkonferma li l-valutazzjoni pprovduta f'Ottubru 2015 tibqa' valida.

L-Awtorità tikkunsidra li l-miżura ppreżentata min-Norveġja ma twettaqx ir-rekwiżiti materjali għall-eżenzjoni kif meħtieġ mill-Att billi (i) is-sistema ta' ppumpjar issuġġerita min-Norveġja mhijiex eliġibbli għall-eżenzjoni skont it-test tal-Att, (ii) il-bastimenti li għalihom tista' tkun applikabbli l-eżenzjoni potenzjali ma jistadux qrib il-kosta u (iii) in-Norveġja ma pprovdietx evidenza dwar għaliex l-applikazzjoni tal-Att mhijiex raġonevoli u għaliex mhijiex prattikabbli. Għalhekk, l-Awtorità hija tal-fehma li l-eżenzjoni notifikata mhijiex ġustifikata.

Konsegwentement, l-Awtorità tirrikjedi lin-Norveġja biex ma tadottax il-miżuri proposti.

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

1. Il-miżura proposta rigward il-bastimenti li jużaw tankijiet tal-ilma baħar imkessaħ biex jissodisfaw ir-rekwiżiti ta' stabbiltà nnotifikati min-Norveġja fit-23 ta' Novembru 2015, skont l-Artikolu 4(2) tal-Att imsemmi fil-punt 56 g fil-Kapitolu V tal-Anness XIII tal-Ftehim ŻEE (id-Direttiva 97/70/KE) mhijiex ġustifikata.

2. In-Norveġja ma għandhiex tadotta l-miżura dwar bastimenti li jużaw tankijiet tal-ilma baħar imkessaħ biex jissodisfaw ir-rekwiżiti ta' stabbiltà nnotifikata fit-23 ta' Novembru 2015.

([1]) Ir-Regolament (KE) Nru 1406/2002 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-27 ta' Ġunju 2002 li jistabbilixxi l-Aġenziji Marittima Ewropea tas-Sigurtà (ĠU L 208, 5.8.2002, p. 1).

3. Din id-Deċiżjoni hija indirizzata lin-Norveġja.

Magħmul fi Brussell, il-11 ta' Mejju 2016.

Għall-Awtorità ta' Sorveljanza tal-EFTA

Helga JÓNSDÓTTIR	Carsten ZATSCHLER
Membru tal-Kulleġġ	*Direttur*

RETTIFIKA

Rettifika għar-Regolament ta' Delega tal-Kummissjoni (UE) Nru 134/2014 tas-16 ta' Diċembru 2013 li jissupplimenta r-Regolament (UE) Nru 168/2013 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill fir-rigward tar-rekwiżiti tal-prestazzjoni ambjentali u tal-prestazzjoni tal-unità tal-propulsjoni, u li jemenda l-Anness V tiegħu

(Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea L 53, tal-21 ta' Frar 2014)

F'paġna 1, fit-titolu tar-Regolament,

minflok: "REGOLAMENT TA' DELEGA",

aqra: "REGOLAMENT DELEGAT";

Fir-Regolament fl-intier tiegħu,

minflok: "wara tibdil",

aqra: "tat-tibdil";

Fir-Regolament fl-intier tiegħu,

minflok: "startjar fil-kesħa",

aqra: "startjar kiesaħ";

F'paġna 36, fl-Anness II, fil-punt 5.2.4.3,

minflok: "magna b'arja mkessħa",

aqra: "magna mkessħa bl-arja";

F'paġna 132, fl-Appendiċi 9, fil-punt 1.1, fit-tieni sentenza u fil-punt 1.3, fis-sottopunti (b), (d) u (f),

minflok: "veloċitajiet ibbażati fuq it-tibdil tal-gerijiet",

aqra: "veloċitajiet tat-tibdil fil-gerijiet";

F'paġna 132, fl-Appendiċi 9, fil-punt 1.2,

minflok: "veloċitajiet aħħarija […] għat-tibdil tal-gerijiet",

aqra: "veloċitajiet aħħarija […] tat-tibdil fil-gerijiet";

F'paġna 134, fl-Appendiċi 9, fil-punt 2.2, fl-ewwel sentenza taħt it-tabella:

minflok: "regressjoni wara t-tibdil tal-gerijiet",

aqra: "regressjoni tat-tibdil fil-gerijiet";

F'paġna 135, fl-Appendiċi 9, fil-punt 4.1 u 4.3 u f'paġna 135 u f'paġna 136, fl-Appendiċi 9, fil-punti 4.3.1, 4.3.2 u 4.3.3, fit-titoli tat-Tabelli Ap9-2, Ap9-3 u Ap9-4,

minflok: "wara tibdil tal-gerijiet",

aqra: "tat-tibdil fil-gerijiet";

F'paġna 135, fl-Appendiċi 9, fil-punt 4.2, fit-tielet sentenza:

minflok: "wara bidla",

aqra: "tal-bidla";

F'paġna 320, fl-Anness XI, fil-punt 2.9 u f'paġna 323, fl-Anness XI, fil-punt 3.1, fit-Tabella 11-1, fit-2 kolonna — Deskrizzjoni tal-kriterji tal-klassifikazzjoni, fir-ringieli 3.6, 3.6.1, 3.6.2, 3.6.3,

minflok: "apparat li jistartja fil-kesħa",

aqra: "apparat li jistartja kiesaħ".

ISSN 1977-074X (edizzjoni elettronika)
ISSN 1725-5104 (edizzjoni stampata)

L-Uffiċċju tal-Pubblikazzjonijiet tal-Unjoni Ewropea
2985 Il-Lussemburgu
IL-LUSSEMBURGU

MT