



Cuprins

II *Acte fără caracter legislativ*

ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ **Decizia (UE) 2016/1888 a Consiliului din 24 iunie 2016 privind semnarea în numele Uniunii și aplicarea cu titlu provizoriu a Acordului dintre Uniunea Europeană și Insulele Solomon privind exonerarea de obligația de a deține viză de scurtă ședere** 1
- Acord între Uniunea Europeană și Insulele Solomon privind exonerarea de obligația de a deține viză de scurtă ședere** 3

REGULAMENTE

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1889 al Comisiei din 26 octombrie 2016 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume 10

III *Alte acte*

SPAȚIUL ECONOMIC EUROPEAN

- ★ **Decizia nr. 179/15/COL a Autorității AELS de Supraveghere din 7 mai 2015 privind ajutorul pentru transportul public cu autobuzul în districtul Aust-Agder (Norvegia) [2016/1890]** 12

- * Decizia nr. 94/16/COL a Autorității AELS de Supraveghere din 11 mai 2016 prin care se solicită Norvegiei să nu adopte măsura notificată în temeiul articolului 4 alineatul (2) din actul menționat la punctul 56g din anexa XIII la Acordul privind SEE (Directiva 97/70/CE a Consiliului de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 metri sau mai mare) în ceea ce privește navele care utilizează cuve de apă de mare refrigerată pentru a îndeplini cerințele de stabilitate [2016/1891] 47

II

(Acte fără caracter legislativ)

ACORDURI INTERNAȚIONALE

DECIZIA (UE) 2016/1888 A CONSILIULUI

din 24 iunie 2016

privind semnarea în numele Uniunii și aplicarea cu titlu provizoriu a Acordului dintre Uniunea Europeană și Insulele Solomon privind exonerarea de obligația de a deține viză de scurtă ședere

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 77 alineatul (2) litera (a), coroborat cu articolul 218 alineatul (5),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 509/2014 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ a transferat mențiunea referitoare la Insulele Solomon din anexa I în anexa II la Regulamentul (CE) nr. 539/2001 al Consiliului ⁽²⁾.
- (2) Respectiva mențiune referitoare la Insulele Solomon este însoțită de o notă de subsol care precizează faptul că exceptarea de la obligativitatea vizelor se aplică de la data intrării în vigoare a unui acord privind exceptarea de la obligativitatea vizelor, care urmează să fie încheiat cu Uniunea Europeană.
- (3) La 9 octombrie 2014, Consiliul a adoptat o decizie prin care a autorizat Comisia să înceapă negocieri cu Insulele Solomon în vederea încheierii unui acord între Uniunea Europeană și Insulele Solomon privind exonerarea de obligația de a deține viză de scurtă ședere (denumit în continuare „acordul”).
- (4) Negocierile privind acordul au început la 19 noiembrie 2014 și au fost finalizate cu succes prin parafarea acestuia la 13 noiembrie 2015.
- (5) Acordul ar trebui să fie semnat și declarațiile atașate la acord ar trebui să fie aprobate în numele Uniunii. Acordul ar trebui să se aplice cu titlu provizoriu din ziua următoare datei semnării sale, până la finalizarea procedurilor necesare încheierii sale.
- (6) Prezenta decizie constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen la care Regatul Unit nu participă, în conformitate cu Decizia 2000/365/CE a Consiliului ⁽³⁾; prin urmare, Regatul Unit nu participă la adoptarea prezentei decizii, nu îi revin obligații în temeiul acesteia și aceasta nu i se aplică.
- (7) Prezenta decizie reprezintă o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen la care Irlanda nu participă, în conformitate cu Decizia 2002/192/CE a Consiliului ⁽⁴⁾; prin urmare, Irlanda nu participă la adoptarea prezentei decizii, nu îi revin obligații în temeiul acesteia și aceasta nu i se aplică.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 509/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 mai 2014 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 539/2001 al Consiliului de stabilire a listei țărilor terțe ai căror resortisanți trebuie să dețină viză pentru trecerea frontierelor externe și a listei țărilor terțe ai căror resortisanți sunt exonerati de această obligație, (JO L 149, 20.5.2014, p. 67).

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 539/2001 al Consiliului din 15 martie 2001 de stabilire a listei țărilor terțe ai căror resortisanți trebuie să dețină viză pentru trecerea frontierelor externe și a listei țărilor terțe ai căror resortisanți sunt exonerati de această obligație, (JO L 81, 21.3.2001, p. 1).

⁽³⁾ Decizia 2000/365/CE a Consiliului din 29 mai 2000 privind solicitarea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord de a participa la unele dintre dispozițiile acquis-ului Schengen (JO L 131, 1.6.2000, p. 43).

⁽⁴⁾ Decizia 2002/192/CE a Consiliului din 28 februarie 2002 privind solicitarea Irlandei de a participa la unele dintre dispozițiile acquis-ului Schengen (JO L 64, 7.3.2002, p. 20).

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Prin prezenta decizie se autorizează semnarea, în numele Uniunii, a Acordului dintre Uniunea Europeană și Insulele Solomon privind exonerarea de obligația de a deține viză de scurtă ședere, sub rezerva încheierii respectivului acord.

Textul acordului este atașat la prezenta decizie.

Articolul 2

Declarațiile atașate la prezenta decizie se aprobă în numele Uniunii.

Articolul 3

Președintele Consiliului este autorizat să desemneze persoana sau persoanele împuternicite să semneze acordul în numele Uniunii.

Articolul 4

Acordul se aplică cu titlu provizoriu din ziua următoare datei semnării sale ⁽¹⁾, până la finalizarea procedurilor necesare încheierii sale.

Articolul 5

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Luxemburg, 24 iunie 2016.

Pentru Consiliu
Președintele
A.G. KOENDERS

⁽¹⁾ Data semnării acordului se va publica în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* de către Secretariatul General al Consiliului

ACORD**între Uniunea Europeană și Insulele Solomon privind exonerarea de obligația de a deține viză de scurtă ședere**

UNIUNEA EUROPEANĂ, denumită în continuare „Uniunea” sau „UE”, și

INSULELE SOLOMON,

denumite în continuare împreună „părțile contractante”,

ÎN VEDEREA dezvoltării în continuare a relațiilor de prietenie între părțile contractante și din dorința de a facilita călătoriile prin asigurarea unui regim fără viză pentru cetățenii acestora în cazul intrării și al șederii de scurtă durată,

AVÂND ÎN VEDERE Regulamentul (UE) nr. 509/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 mai 2014 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 539/2001 al Consiliului de stabilire a listei țărilor terțe ai căror resortisanți trebuie să dețină viză pentru trecerea frontierelor externe și a listei țărilor terțe ai căror resortisanți sunt exonerati de această obligație⁽¹⁾, printre altele prin transferarea a 19 țări terțe, inclusiv a Insulelor Solomon, în lista țărilor terțe ai căror resortisanți sunt exonerati de obligația de a deține viză de scurtă ședere în statele membre,

ȚINÂND SEAMA de faptul că articolul 1 din Regulamentul (UE) nr. 509/2014 prevede că, pentru respectivele 19 țări, exceptarea de la obligativitatea vizelor se aplică de la data intrării în vigoare a unui acord privind exceptarea de la obligativitatea vizelor, care urmează să fie încheiat cu Uniunea,

DORIND să salvgardeze principiul egalității de tratament pentru toți cetățenii UE,

LUÂND ÎN CONSIDERARE faptul că persoanele care călătoresc în vederea desfășurării unei activități remunerate în timpul șederii lor de scurtă durată nu intră sub incidența prezentului acord și, prin urmare, pentru respectiva categorie, continuă să se aplice dispozițiile relevante din dreptul Uniunii și din legislațiile naționale ale statelor membre, precum și din legislația națională a Insulelor Solomon cu privire la obligația de a deține viză sau la exonerarea de această obligație, precum și cu privire la accesul pe piața forței de muncă,

ȚINÂND SEAMA de Protocolul privind poziția Regatului Unit și a Irlandei cu privire la spațiul de libertate, securitate și justiție și de Protocolul privind acquis-ul Schengen integrat în cadrul Uniunii Europene, anexate la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, și confirmând că dispozițiile prezentului acord nu se aplică Regatului Unit și Irlandei,

AU CONVENIT CU PRIVIRE LA URMĂTOARELE DISPOZIȚII:

*Articolul 1***Obiectivul**

Prezentul acord prevede un regim de călătorii fără viză pentru cetățenii Uniunii Europene și pentru cetățenii Insulelor Solomon care călătoresc pe teritoriul celeilalte părți contractante pentru o perioadă maximă de 90 de zile în cursul oricărei perioade de 180 de zile.

*Articolul 2***Definiții**

În sensul prezentului acord:

- (a) „stat membru” înseamnă orice stat membru al Uniunii, cu excepția Regatului Unit și a Irlandei;
- (b) „cetățean al Uniunii” înseamnă un resortisant al unui stat membru, astfel cum este definit la litera (a);
- (c) „cetățean al Insulelor Solomon” înseamnă orice persoană care deține cetățenia Insulelor Solomon;
- (d) „spațiul Schengen” înseamnă spațiul lipsit de frontiere interne care cuprinde teritoriile statelor membre, astfel cum sunt definite la litera (a), care aplică integral acquis-ul Schengen.

⁽¹⁾ JO L 149, 20.5.2014, p. 67.

*Articolul 3***Domeniul de aplicare**

(1) Cetățenii Uniunii care dețin un pașaport valabil simplu, diplomatic, de serviciu, oficial sau special emis de un stat membru pot intra și rămâne fără viză pe teritoriul Insulelor Solomon pentru perioada de ședere definită la articolul 4 alineatul (1).

Cetățenii Insulelor Solomon care dețin un pașaport valabil simplu, diplomatic, de serviciu, oficial sau special emis de Insulele Solomon pot intra și rămâne fără viză pe teritoriul statelor membre pentru perioada de ședere definită la articolul 4 alineatul (2).

(2) Alineatul (1) al prezentului articol nu se aplică persoanelor care călătoresc în vederea desfășurării unei activități remunerate.

Pentru respectiva categorie de persoane, fiecare stat membru poate decide individual să impună obligația de a deține viză cetățenilor Insulelor Solomon sau să retragă această obligație, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 539/2001 al Consiliului (¹).

Pentru respectiva categorie de persoane, Insulele Solomon pot decide impunerea obligației de a deține viză sau exonerarea de această obligație pentru cetățenii fiecărui stat membru în mod individual, în conformitate cu legislația națională.

(3) Exonerarea de obligația de a deține viză prevăzută în prezentul acord se aplică fără a se aduce atingere legislațiilor părților contractante privind condițiile de intrare și de scurtă ședere. Statele membre și Insulele Solomon își rezervă dreptul de a refuza intrarea și scurta ședere pe teritoriul lor dacă una sau mai multe dintre aceste condiții nu sunt respectate.

(4) Exonerarea de obligația de a deține viză se aplică indiferent de modul de transport utilizat pentru a trece frontierele părților contractante.

(5) Aspectele care nu sunt reglementate prin prezentul acord sunt reglementate de dreptul Uniunii, legislațiile naționale ale statelor membre sau legislația națională a Insulelor Solomon.

*Articolul 4***Durata șederii**

(1) Cetățenii Uniunii pot rămâne pe teritoriul Insulelor Solomon pentru o perioadă maximă de 90 de zile în cursul oricărei perioade de 180 de zile.

(2) Cetățenii Insulelor Solomon pot rămâne pe teritoriul statelor membre care aplică integral acquis-ul Schengen pentru o perioadă maximă de 90 de zile în cursul oricărei perioade de 180 de zile. Perioada respectivă se calculează independent de orice ședere într-un stat membru care nu aplică încă integral acquis-ul Schengen.

Cetățenii Insulelor Solomon pot rămâne pentru o perioadă maximă de 90 de zile în cursul oricărei perioade de 180 de zile pe teritoriul fiecărui stat membru care nu aplică încă integral acquis-ul Schengen, independent de perioada de ședere calculată pentru teritoriul statelor membre care aplică integral acquis-ul Schengen.

(3) Prezentul acord nu aduce atingere posibilității ca Insulele Solomon și statele membre să prelungească perioada de ședere peste cele 90 de zile, în conformitate cu legislațiile lor naționale și cu dreptul Uniunii.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 539/2001 al Consiliului din 15 martie 2001 de stabilire a listei țărilor terțe ai căror resortisanți trebuie să dețină viză pentru trecerea frontierelor externe și a listei țărilor terțe ai căror resortisanți sunt exonați de această obligație (JO L 81, 21.3.2001, p. 1).

*Articolul 5***Aplicarea teritorială**

- (1) În ceea ce privește Republica Franceză, dispozițiile prezentului acord se aplică numai pe teritoriul european al Republicii Franceze.
- (2) În ceea ce privește Regatul Țărilor de Jos, dispozițiile prezentului acord se aplică numai pe teritoriul european al Regatului Țărilor de Jos.

*Articolul 6***Comitetul mixt de gestionare a acordului**

- (1) Părțile contractante instituie un comitet mixt de experți (denumit în continuare „comitetul”), alcătuit din reprezentanți ai Uniunii și din reprezentanți ai Insulelor Solomon. Uniunea este reprezentată de Comisia Europeană.
- (2) Comitetului îi revin, printre altele, următoarele atribuții:
- (a) monitorizarea punerii în aplicare a prezentului acord;
 - (b) propunerea de modificări sau completări la prezentul acord;
 - (c) soluționarea diferendelor legate de interpretarea sau aplicarea prezentului acord.
- (3) Comitetul se reunește, ori de câte ori este necesar, la cererea uneia dintre părțile contractante.
- (4) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.

*Articolul 7***Relația dintre prezentul acord și acordurile bilaterale existente între statele membre și Insulele Solomon privind exonerarea de obligația de a deține viză**

Prezentul acord prevalează asupra oricăror acorduri sau înțelegeri bilaterale încheiate între fiecare stat membru și Insulele Solomon, în măsura în care acestea vizează aspecte care intră sub incidența prezentului acord.

*Articolul 8***Dispoziții finale**

- (1) Prezentul acord se ratifică sau se aprobă de către părțile contractante în conformitate cu procedurile interne ale acestora și intră în vigoare în prima zi a celei de a doua luni care urmează datei ultimei notificări prin care părțile contractante își notifică reciproc faptul că procedurile respective au fost finalizate.

Prezentul acord se aplică cu titlu provizoriu, din ziua următoare datei semnării sale.

- (2) Prezentul acord se încheie pe o durată nedeterminată, cu excepția cazului în care este denunțat în conformitate cu alineatul (5).
- (3) Prezentul acord poate fi modificat prin acordul scris al părților contractante. Modificările intră în vigoare după ce părțile contractante și-au notificat reciproc finalizarea procedurilor interne necesare în acest sens.

- (4) Oricare parte contractantă poate suspenda integral sau parțial prezentul acord, în special din motive de ordine publică, de protecție a securității naționale sau de protecție a sănătății publice, ca urmare a imigrației ilegale sau a reintroducerii obligației de a deține viză de către una dintre părțile contractante. Decizia de suspendare se notifică celeilalte părți contractante cu cel puțin două luni înainte de preînțelegerea sa intrare în vigoare. Partea contractantă care a suspendat aplicarea prezentului acord informează de îndată cealaltă parte contractantă, în momentul în care motivele suspendării nu mai există, și revocă suspendarea.
- (5) Fiecare parte contractantă poate denunța prezentul acord prin notificare scrisă adresată celeilalte părți. Prezentul acord își încetează valabilitatea după 90 de zile de la data unei astfel de notificări.
- (6) Insulele Solomon pot suspenda sau denunța prezentul acord numai cu privire la toate statele membre.
- (7) Uniunea poate suspenda sau denunța prezentul acord numai cu privire la toate statele sale membre.

Întocmit în dublu exemplar în limbile bulgară, cehă, croată, daneză, engleză, estonă, finlandeză, franceză, germană, greacă, italiană, letonă, lituaniană, maghiară, malteză, olandeză, polonă, portugheză, română, slovacă, slovenă, spaniolă și suedeză, fiecare text fiind în egală măsură autentic.

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

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

V Bruselu dne sedmého října dva tisíce šestnáct.

Udfærdiget i Bruxelles den syvende oktober to tusind og seksten.

Geschehen zu Brüssel am siebten Oktober zweitausendsechzehn.

Kahe tuhande kuueteistkümnenda aasta oktoobrikuu seitsmendal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις εφτά Οκτωβρίου δύο χιλιάδες δεκαέξι.

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

Fait à Bruxelles, le sept octobre deux mille seize.

Sastavljeno u Bruxellesu sedmog listopada godine dvije tisuće šesnaeste.

Fatto a Bruxelles, addì sette ottobre duemilasedici.

Briselē, divi tūkstoši sešpadsmitā gada septītajā oktobrī.

Priimta du tūkstančiai šešioliktų metų spalio septintą dieną Briuselyje.

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

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

Gedaan te Brussel, zeven oktober tweeduizend zestien.

Sporządzono w Brukseli dnia siódmego października roku dwa tysiące szesnastego.

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

Întocmit la Bruxelles la șapte octombrie două mii șaisprezece.

V Bruseli siedmeho oktobra dvetisícšestnásť.


V Bruslju, dne sedmega oktobra leta dva tisoč šestnajst.

Tehty Brysselissä seitsemäntenä päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakuusitoista.

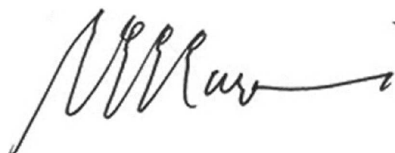
Som skedde i Bryssel den sjunde oktober år tjugohundrasexton.

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





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



DECLARAȚIE COMUNĂ CU PRIVIRE LA ISLANDA, NORVEGIA, ELVEȚIA ȘI LIECHTENSTEIN

Părțile contractante iau cunoștință de relațiile strânse existente între Uniunea Europeană și Norvegia, Islanda, Elveția și Liechtenstein, în special în temeiul acordurilor din 18 mai 1999 și 26 octombrie 2004 privind asocierea acestor țări la implementarea, aplicarea și dezvoltarea acquis-ului Schengen.

În astfel de circumstanțe, este de dorit ca autoritățile Norvegiei, Islandei, Elveției și Liechtensteinului, pe de o parte, și ale Insulelor Solomon, pe de altă parte, să încheie, fără întârziere, acorduri bilaterale privind exonerarea de obligația de a deține viză de scurtă ședere în condiții similare cu cele prevăzute în prezentul acord.

DECLARAȚIE COMUNĂ PRIVIND INTERPRETAREA CATEGORIEI DE PERSOANE CARE CĂLĂTORESC ÎN VEDEREA DESFĂȘURĂRII UNEI ACTIVITĂȚI REMUNERATE, ASTFEL CUM SE PREVEDE LA ARTICOLUL 3 ALINEATUL (2) DIN PREZENTUL ACORD

Din dorința de a asigura o interpretare comună, părțile contractante convin ca, în sensul prezentului acord, categoria de persoane care desfășoară activități remunerate să includă persoanele care intră, cu scopul de a desfășura activități profesionale sau remunerate, pe teritoriul celeilalte părți contractante ca angajat sau prestator de servicii.

Această categorie nu ar trebui să includă:

- oamenii de afaceri, cu alte cuvinte persoanele care călătoresc în scopuri de afaceri (fără să fie angajați în țara celeilalte părți contractante);
- sportivii sau artiștii care desfășoară activități pe bază ad-hoc;
- jurnaliștii trimiși de media din țara lor de reședință; și
- stagiarii detașați în cadrul aceleiași întreprinderi.

Punerea în aplicare a prezentei declarații este monitorizată de comitetul mixt, în limita responsabilităților care îi revin în temeiul articolului 6 din prezentul acord, care poate propune modificări pe care, pe baza experienței părților contractante, le consideră necesare.

DECLARAȚIE COMUNĂ PRIVIND INTERPRETAREA PERIOADEI DE 90 DE ZILE ÎN CURSUL ORICĂREI PERIOADE DE 180 DE ZILE, ASTFEL CUM ESTE PREVĂZUTĂ LA ARTICOLUL 4 DIN PREZENTUL ACORD

Părțile contractante înțeleg că perioada maximă de 90 de zile în cursul oricărei perioade de 180 de zile, astfel cum este prevăzută la articolul 4 din prezentul acord, înseamnă fie o vizită continuă, fie mai multe vizite consecutive a căror durată totală nu depășește 90 de zile în cursul oricărei perioade de 180 de zile.

Termenul „oricare” presupune aplicarea unei perioade de referință mobile de 180 de zile; aceasta înseamnă că trebuie calculată fiecare zi de ședere din ultima perioadă de 180 de zile, pentru a verifica dacă cerința privind durata de ședere de 90 de zile în cursul oricărei perioade de 180 de zile continuă să fie îndeplinită. Printre altele, aceasta înseamnă că o absență pe o perioadă neîntreruptă de 90 zile permite o nouă ședere de până la 90 de zile.

DECLARAȚIE COMUNĂ PRIVIND INFORMAREA CETĂȚENILOR ASUPRA ACORDULUI DE EXONERARE DE OBLIGAȚIA DE A DEȚINE VIZĂ

Recunoscând importanța transparenței pentru cetățenii Uniunii Europene și pentru cetățenii Insulelor Solomon, părțile contractante convin să asigure difuzarea completă a informațiilor cu privire la conținutul și consecințele acordului privind exonerarea de obligația de a deține viză și la alte aspecte conexe, de exemplu condițiile de intrare.

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2016/1889 AL COMISIEI

din 26 octombrie 2016

de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de instituire a unei organizări comune a piețelor produselor agricole și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 922/72, (CEE) nr. 234/79, (CE) nr. 1037/2001 și (CE) nr. 1234/2007 ale Consiliului ⁽¹⁾,

având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 al Comisiei din 7 iunie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului în ceea ce privește sectorul fructelor și legumelor și sectorul fructelor și legumelor prelucrate ⁽²⁾, în special articolul 136 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din cadrul Rundei Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XVI la regulamentul respectiv.
- (2) Valoarea forfetară de import se calculează în fiecare zi lucrătoare, în conformitate cu articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011, ținând seama de datele zilnice variabile. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să intre în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 136 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 sunt stabilite în anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 26 octombrie 2016.

Pentru Comisie,
pentru președinte
Jerzy PLEWA

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

⁽¹⁾ JO L 347, 20.12.2013, p. 671.

⁽²⁾ JO L 157, 15.6.2011, p. 1.

ANEXĂ

Valorile forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)

Codul NC	Codul țării terțe ⁽¹⁾	Valoarea forfetară de import
0702 00 00	MA	115,0
	ZZ	115,0
0707 00 05	TR	147,1
	ZZ	147,1
0709 93 10	TR	152,0
	ZZ	152,0
0805 50 10	AR	55,1
	CL	67,0
	TR	94,7
	UY	34,4
	ZA	65,7
	ZZ	63,4
	0806 10 10	BR
0808 10 80	PE	317,9
	TR	142,9
	US	261,8
	ZA	228,5
	ZZ	248,3
	AR	260,6
	AU	218,6
0808 30 90	BR	119,9
	CL	144,7
	NZ	136,0
	ZA	120,2
	ZZ	166,7
	CN	58,1
	TR	154,5
ZA	164,5	
ZZ	125,7	

(¹) Nomenclatura țărilor stabilită prin Regulamentul (UE) nr. 1106/2012 al Comisiei din 27 noiembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 471/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind statisticile comunitare privind comerțul exterior cu țările terțe, în ceea ce privește actualizarea nomenclatorului țărilor și teritoriilor (JO L 328, 28.11.2012, p. 7). Codul „ZZ” desemnează „alte origini”.

III

(Alte acte)

SPAȚIUL ECONOMIC EUROPEAN

DECIZIA NR. 179/15/COL A AUTORITĂȚII AELS DE SUPRAVEGHERE

din 7 mai 2015

**privind ajutorul pentru transportul public cu autobuzul în districtul Aust-Agder (Norvegia)
[2016/1890]**

AUTORITATEA AELS DE SUPRAVEGHERE („AUTORITATEA”),

Având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European („Acordul privind SEE”), în special articolele 49, 61-63 și Protocolul 26,

Având în vedere Acordul între statele AELS privind instituirea unei Autorități de Supraveghere și a unei Curți de Justiție („Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție” – SCA), în special articolul 24,

Având în vedere Protocolul 3 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție („Protocolul 3 la SCA”), în special articolul 1 alineatele (1), (2) și (3) din partea I și articolul 7 alineatul (5) și articolul 14 din partea a II-a,

întrucât:

I. DATE FACTUALE

1. PROCEDURĂ

- (1) Prin scrisoarea din 23 martie 2011, autoritatea a primit o primă plângere din partea companiei de autobuze norvegiene *Konkurrenten.no*, un operator privat de transport cu autobuzul, întemeiată pe faptul că un ajutor de stat ilegal este implicat în contractele atribuite de districtul Aust-Agder din Norvegia (denumit, în continuare „Aust-Agder” sau „districtul”) mai multor operatori de transport cu autobuzul pentru furnizarea de servicii de transport local cu autobuzul în districtul Aust-Agder.
- (2) Prin scrisoarea din 10 noiembrie 2011, autoritatea a înaintat plângerea autorităților norvegiene și a solicitat informații suplimentare.
- (3) Prin Decizia nr. 60/13/COL din 6 februarie 2013, autoritatea a inițiat procedura oficială de investigare privind un posibil ajutor de stat ilegal implicat în atribuirea contractelor pentru serviciile de transport local cu autobuzul în districtul Aust-Agder („decizia de inițiere a procedurii”). Decizia de inițiere a procedurii a fost publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și în suplimentul SEE la acesta ⁽¹⁾. Autoritățile norvegiene, reclamantul și alți doi terți, Nettbuss Sør AS și Setesdal Bilruiter L/L, au prezentat observații cu privire la decizia de inițiere. Autoritățile norvegiene au transmis observații suplimentare la observațiile trimise de reclamant și de ceilalți terți.
- (4) Prin scrisoarea din 17 decembrie 2013, autoritatea a solicitat informații suplimentare din partea autorităților norvegiene.
- (5) Autoritățile norvegiene au transmis informații suplimentare prin scrisoarea din 30 ianuarie 2014, iar Nettbuss Sør AS prin scrisoarea din 20 februarie 2014.

(¹) JO C 118, 25.4.2013, p. 4 și Suplimentul SEE nr. 24, 25.4.2013, p. 1.

- (6) Prin scrisoarea din 8 iulie 2014, autoritățile norvegiene au prezentat informații suplimentare referitoare la producția Nettbuss Sør AS. Având în vedere aceste informații, autoritatea a solicitat clarificări și informații suplimentare prin scrisoarea din 14 august 2014.
- (7) Autoritățile norvegiene au răspuns prin scrisorile din 15 octombrie 2014 și din 19 decembrie 2014, iar Nettbuss Sør AS a răspuns prin scrisoarea din 6 noiembrie 2014. De asemenea, la 25 noiembrie 2014, a avut loc o reuniune cu reprezentanții Nettbuss Sør AS și Aust-Agder.
- (8) Mai mult, la 9 decembrie 2013, autoritatea a primit o a doua plângere din partea societății Agder Flyekspress, care exploatează un serviciu de transport cu autobuzul la aeroport concurent cu cel oferit de Nettbuss Sør AS. Potrivit reclamantului, Nettbuss Sør AS a primit, cel puțin începând cu anul 2013, un ajutor de stat ilegal prin subvenționarea încrucișată a activităților sale comerciale.
- (9) Prin scrisoarea din 18 martie 2014, autoritatea a înaintat plângerea autorităților norvegiene și a solicitat informații suplimentare.
- (10) Autoritățile norvegiene au transmis informațiile solicitate prin scrisoarea din 22 aprilie 2014. De asemenea, Nettbuss Sør AS a răspuns prin e-mailul din 9 aprilie 2014.
- (11) Prin scrisoarea din 10 octombrie 2014, autoritatea a închis cazul celei de-a doua plângeri, informând reclamantul că, având în vedere informațiile furnizate și ținând cont de faptul că ambele plângeri se referă la contractele de achiziții publice atribuite în districtul Aust-Agder și la aspecte care intră în domeniul de aplicare al deciziei de inițiere a procedurii, a decis să soluționeze aspectele prezentate în prezenta decizie. Reclamantul nu a formulat obiecții și nu a prezentat nicio informație suplimentară.

2. CONTEXT – LEGISLAȚIA PRIVIND SERVICIILE REGULATE DE TRANSPORT CU AUTOBUZUL ȘI DE TRANSPORT CU AUTOBUZE ȘCOLARE, LA NIVEL LOCAL

2.1 Serviciile regulate de transport cu autobuzul la nivel local ⁽¹⁾

2.1.1 Responsabilitatea centralizată a statului

- (12) În momentul intrării în vigoare a Legii privind transportul din 1976 ⁽²⁾, statul norvegian (Ministerul Transporturilor) răspundea de serviciile regulate de transport la nivel local. Agențiile naționale de transport gestionau serviciile regulate de transport la nivel local din fiecare district.

2.1.2 Procesul de descentralizare

2.1.2.1 Introducere

- (13) La scurt timp după intrarea în vigoare a Legii privind transportul din 1976, a fost inițiat un proces de descentralizare. Începând cu 1 ianuarie 1979, competențele Ministerului Transporturilor puteau fi delegate districtelor. În același timp, agențiile naționale de transport erau transformate în organisme administrative ale districtului.
- (14) În 1981, odată cu introducerea articolului 24a în Legea privind transportul din 1976, statul putea conferi districtelor, prin finanțarea acestora, responsabilitatea privind finanțarea serviciilor regulate de transport la nivel local ⁽³⁾.

2.1.2.2 Regulamentul din 1980

- (15) Un alt element important al procesului de descentralizare a fost reprezentat de Regulamentul din 19 decembrie 1980 privind compensarea serviciilor regulate de transport la nivel local („Regulamentul din 1980”). Conform articolului 1, districtul avea responsabilitatea de a finanța servicii regulate de transport la nivel local. În conformitate cu articolul 3, valoarea compensației este stabilită anual, pe baza diferenței dintre venitul estimat, în funcție de tarifele și de reducerile stabilite, precum și de costurile rezonabile.

⁽¹⁾ Această secțiune este un extras din Decizia nr. 519/12/COL a Autorității AELS de Supraveghere din 19 decembrie 2012 de închidere a procedurii oficiale de investigare privind un posibil ajutor în favoarea AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene (Norvegia) (JO L 276, 17.10.2013, p. 8 și Suplimentul SEE nr. 57, 17.10.2013, p. 1).

⁽²⁾ Legea nr. 63 din 4 iunie 1976 (intrată în vigoare la 1 iulie 1977).

⁽³⁾ A se vedea lucrările pregătitoare pentru modificarea Legii privind transportul din 1976 – propunerea nr. 16 (1980-81), p. 2.

- (16) De asemenea, Regulamentul din 1980 conținea norme privind controlul și accesul la informații, clarificând rolurile jucate, pe de o parte, de Ministerul Transporturilor și, pe de altă parte, de districte. Articolul 7 stabilește temeiul juridic în baza căruia ministerul poate emite norme și orientări suplimentare pentru compensarea serviciilor regulate de transport la nivel local.

2.1.2.3 Regulamentul din 1982 și Acordul standard principal încheiat de KS și NABC

- (17) La 1 ianuarie 1983, Regulamentul din 1980 a fost înlocuit de Regulamentul din 2 decembrie 1982 privind compensarea serviciilor regulate de transport la nivel local („Regulamentul din 1982”). Articolul 4 din Regulamentul din 1982 impune districtelor obligația de a încheia acorduri cu concesionarii cu privire la compensarea serviciilor regulate de transport public. Din acest motiv, Asociația norvegiană a autorităților locale și regionale („KS”) și Asociația norvegiană a societăților de transport cu autobuzul („NABC”) ⁽¹⁾ au încheiat un acord standard principal („Acordul standard principal încheiat de KS și NABC”) și un acord standard de compensare anuală care urma să fie utilizat de fiecare district în momentul încheierii de contracte pentru furnizarea de servicii regulate de transport cu autobuzul la nivel local. În ceea ce privește calculul compensației, acordul standard se baza pe aceleași principii prevăzute la articolul 3 din Regulamentul din 1980. De asemenea, acordul standard principal prevedea separarea costurilor dintre serviciile de transport cu autobuzul la nivel local și alte servicii comerciale.

2.1.2.4 Regulamentul din 1985

- (18) Odată cu adoptarea unui nou sistem de venituri pentru districte, în 1985, a fost adoptat un nou regulament privind compensarea serviciilor de transport la nivel local („Regulamentul din 1985”). Conform noului sistem de venituri pentru districte (și municipalități), contribuția centrală pentru serviciile de transport la nivel local se plătea sub forma unei sume forfetare. Principalul obiectiv al Regulamentului din 1985 a fost relația dintre Ministerul Transporturilor și districte. Regulamentul din 1985 a fost abrogat la 1 ianuarie 1987 și a fost înlocuit cu un nou regulament ⁽²⁾, care a rămas în vigoare până la 30 aprilie 2003, dată la care, la rândul său, a fost înlocuit cu Regulamentul privind transportul comercial (a se vedea mai jos).

2.1.3 Legea privind transportul comercial din 2002 și Regulamentul privind transportul comercial din 2003

- (19) În prezent, sectorul serviciilor regulate de transport cu autobuzul la nivel local este reglementat de Legea privind transportul comercial din 2002 („CTA”) ⁽³⁾ și de Regulamentul privind transportul comercial din 2003 („CTR”) ⁽⁴⁾. CTA a abrogat și a înlocuit Legea privind transportul din 1976 ⁽⁵⁾. CTR a abrogat și a înlocuit două regulamente ⁽⁶⁾.
- (20) Autoritățile norvegiene au explicat că dispozițiile relevante nu au fost semnificativ modificate ulterior intrării în vigoare a Acordului privind SEE în 1994.

2.1.4 Cofinanțarea serviciilor de transport local de către stat și districte

- (21) Districtele finanțează parțial serviciile de transport local din veniturile fiscale. În plus, în temeiul CTA, districtele primesc finanțare din partea statului prin intermediul granturilor anuale globale ⁽⁷⁾. Valoarea granturilor respective este stabilită în funcție de contribuțiile de care au nevoie districtele din partea statului. Prin urmare, districtele trebuie să furnizeze Ministerului Transporturilor bugete, conturi și alte informații relevante necesare pentru a evalua necesarul de contribuții ⁽⁸⁾.

2.1.5 Concesiuni

2.1.5.1 Introducere

- (22) În conformitate cu CTA, concesiile sunt necesare pentru furnizarea de servicii regulate de transport de călători cu autobuzul în schimbul unei remunerații [și anume, servicii plătite de către utilizatorii (pasagerii) serviciilor de transport în cauză] ⁽⁹⁾.

⁽¹⁾ În limba norvegiană: Norsk Rutebilerforbund.

⁽²⁾ Regulamentul nr. 2170 din 12 august 1986 (intrat în vigoare la 1 ianuarie 1987).

⁽³⁾ Legea nr. 45 din 21 iunie 2002 (intrată în vigoare la 1 ianuarie 2003).

⁽⁴⁾ Regulamentul nr. 401 din 26 martie 2003 (intrat în vigoare la 1 aprilie 2003).

⁽⁵⁾ Legea nr. 63 din 4 iunie 1976 (intrată în vigoare la 1.7.1977). Abrogată și înlocuită cu CTA la 1 ianuarie 2003.

⁽⁶⁾ Regulamentul nr. 2170 din 12 august 1986 (intrat în vigoare la 1 ianuarie 1987) și Regulamentul nr. 1013 din 4 decembrie 1992 (intrat în vigoare la 1 ianuarie 1994). Ambele abrogate și înlocuite cu CTR la 1 aprilie 2003.

⁽⁷⁾ Articolul 22 alineatul (3) din CTA.

⁽⁸⁾ Articolul 22 alineatul (4) din CTA.

⁽⁹⁾ Articolele 4 și 6 din CTA.

- (23) Operatorii serviciilor regulate de transport de pasageri cu autobuzul în schimbul unei remunerații necesită atât o concesiune generală, cât și o concesiune specială.

2.1.5.2 Concesiunea generală pentru transportul de pasageri

- (24) Întreprinderile care furnizează servicii de transport de pasageri în schimbul unei remunerații trebuie să beneficieze de o concesiune generală ⁽¹⁾. Pentru a obține o astfel de concesiune, solicitantul trebuie: (i) să prezinte un certificat de bună conduită; (ii) să dispună de mijloace și capacități financiare satisfăcătoare; și (iii) să dețină calificări profesionale satisfăcătoare ⁽²⁾. Concesiunile generale nu sunt limitate în timp ⁽³⁾.

2.1.5.3 Concesiuni speciale pentru serviciile regulate de transport de pasageri

- (25) Pe lângă concesiunea generală, orice întreprindere care dorește să execute servicii regulate de transport de pasageri în schimbul unei remunerații trebuie să beneficieze de o concesiune specială ⁽⁴⁾. Există două tipuri de concesiuni speciale: (i) concesiuni zonale; și (ii) concesiuni specifice rutelor. Concesiunea zonală are un caracter rezidual, ceea ce înseamnă că aceasta îi permite titularului să opereze servicii regulate de transport cu autobuzul în întreaga zonă acoperită în măsura în care nu au fost acordate alte concesiuni specifice rutelor pentru zona respectivă. Titularul unei concesiuni specifice rutelor este singura entitate autorizată să opereze servicii regulate de transport cu autobuzul pe ruta respectivă.
- (26) Concesiunea specială conferă concesionarului atât drepturi, cât și obligații cu privire la executarea serviciului de transport prevăzut în concesiune ⁽⁵⁾. În momentul solicitării unei concesiuni speciale, trebuie prezentată o propunere privind orarul și tarifele de transport ⁽⁶⁾. Orarele și tarifele fac obiectul controalelor la nivel districtual ⁽⁷⁾. Districtele pot opera modificări ale orarelor și tarifelor ⁽⁸⁾.
- (27) Concesiunile speciale pot fi acordate pentru perioade de până la 10 de ani: (i) prin intermediul procedurilor de achiziții și acordate pentru perioada stabilită în cadrul procedurii de achiziție ⁽⁹⁾, care, în orice caz, nu va fi valabilă pentru o perioadă mai mare de 10 ani ⁽¹⁰⁾; sau (ii) în mod direct, adică în afara unei proceduri de achiziție pentru o perioadă de 10 ani ⁽¹¹⁾.

2.1.5.4 Contracte

- (28) În completarea concesiunilor, districtele încheie contracte cu concesionarii privind obligația de serviciu public. Districtele sunt libere să stabilească forma contractelor respective ⁽¹²⁾.

2.1.5.5 Compensații

- (29) Districtele răspund de compensarea concesionarilor ⁽¹³⁾. Districtele pot alege utilizarea de contracte brute sau nete. În temeiul contractelor brute, concesionarii primesc o compensație pentru costul de furnizare a serviciului din partea districtului, și nu venitul obținut din vânzarea biletelor pentru pasageri. În temeiul contractelor nete, concesionarii primesc venitul obținut din vânzarea biletelor și compensații din partea districtului, în măsura în care venitul obținut din vânzarea de bilete nu este suficient pentru a acoperi costurile serviciilor, la care se adaugă un profit rezonabil.

⁽¹⁾ Articolul 4 alineatul (1) din CTA.

⁽²⁾ Articolul 4 alineatul (2) din CTA și capitolul I din CTR.

⁽³⁾ Articolul 27 alineatul (1) din CTA.

⁽⁴⁾ Articolul 6 alineatul (1) din CTA.

⁽⁵⁾ Articolul 25 din CTR.

⁽⁶⁾ Articolele 28 și 29 din CTR. Acestea sunt cerințele pe care Autoritatea le consideră a fi cele mai relevante în vederea descrierii schemei naționale. Cu toate acestea, CTR prevede și alte cerințe detaliate privind concesiunile speciale.

⁽⁷⁾ Ministerul Transporturilor a delegat districtelor competența sa de stabilire a tarifelor. Cu toate acestea, anumite reduceri sunt stabilite la nivel național. În practică, ministerul a instruit toate districtele să se asigure că operatorii de servicii regulate de transport local cu autobuzul care prestează un serviciu public oferă copiilor, cetățenilor în vârstă și persoanelor cu handicap o reducere de 50 %.

⁽⁸⁾ Articolul 28 și articolul 29 alineatul (2) din CTR. În temeiul articolului 28 alineatul (3) din CTR, Ministerul Transporturilor deține competența de a furniza orientări cu privire la conținutul și publicarea orarelor de transport. Circulara N-1/2006 a Ministerului Transporturilor conține orientări suplimentare privind publicarea orarelor de transport. Înainte de 2006, articolul 28 din CTR reglementa anumite aspecte privind publicarea orarelor de transport. Aspectele respective au fost eliminate în 2006. În practică, circulara N-1/2006 face trimitere la vechea dispoziție (articolul 28 din CTR) existentă înainte de modificare, stipulând că cerințele vechii dispoziții sunt considerate, până la noi precizări, drept orientări privind conținutul orarului de transport.

⁽⁹⁾ Articolul 27 alineatul (2) din CTR.

⁽¹⁰⁾ Conform celor menționate în lucrările pregătitoare, capitolul 10.1 din Propunerea 113 L (2009–2010).

⁽¹¹⁾ Articolul 8 din CTA. Posibilitatea de scoatere la licitație a concesiunilor a fost introdusă prin modificarea Legii privind transportul din 1976 prin Legea nr. 85 din 11 iunie 1993 (intrată în vigoare la 1 ianuarie 1994).

⁽¹²⁾ Articolul 22 alineatul (5) din CTA.

⁽¹³⁾ Articolul 22 alineatul (1) din CTA.

- (30) În temeiul articolului 22 din CTA, districtele au obligația de a compensa operatorii pentru furnizarea serviciului de transport pe rute neprofitabile pe care doresc să le instituie sau să le mențină pe teritoriile lor ⁽¹⁾.
- (31) Districtele sunt libere să stabilească modul în care urmează să fie compensați concesionarii; CTA și CTR nu prevăd dispoziții specifice referitoare la modul în care urmează să fie acordată compensația.
- (32) Autoritatea înțelege că articolul 22 din CTA permite compensației să acopere costul efectuării serviciului public (minus veniturile obținute din vânzarea de bilete pentru contractele nete), inclusiv un profit rezonabil.

2.2 Transportul școlar

- (33) Înainte de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE în Norvegia la 1 ianuarie 1994, districtele norvegiene erau responsabile cu asigurarea transportului școlar în învățământul liceal sau secundar pentru copiii care locuiesc la o anumită distanță de școală (în general, la patru kilometri). În prezent, această responsabilitate este prevăzută în Legea privind educația din 1998 („Legea învățământului”) ⁽²⁾. Această lege înlocuiește Legea privind școlile primare din 1969 ⁽³⁾ și Legea privind învățământul secundar din 1974 ⁽⁴⁾. La jumătatea anilor 1980, pe baza unui act de modificare a Legii privind învățământul primar și a Legii privind învățământul secundar, ⁽⁵⁾ districtele au devenit responsabile pentru asigurarea transportului școlar. Din motive de claritate, în sensul prezentei decizii, prin termenul „Legea învățământului” folosit în întregul text se înțeleg și dispozițiile legale relevante în vigoare înainte de data intrării în vigoare a Legii învățământului.
- (34) În conformitate cu Legea învățământului, pentru transportul școlar din învățământul primar, municipalitățile sunt obligate să plătească un tarif districtelor. Ulterior, districtul plătește operatorul de transport cu autobuzul pentru efectuarea serviciului. În ceea ce privește transportul școlar pentru învățământul liceal sau secundar, districtele plătesc, lunar, biletele elevilor, în temeiul contractelor încheiate cu operatorii de transport cu autobuzul.

3. BENEFICIARII PRESUPUSULUI AJUTOR

- (35) De la intrarea în vigoare a Acordului privind SEE în Norvegia, districtul Aust-Agder a acordat concesiuni speciale și a încheiat contracte pentru servicii regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare, la nivel local, cu următoarele șapte societăți:
1. Birkeland Busser AS, deținută de Setesdal Bilruter L/L;
 2. Frolandsruta Frode Oland, deținută de Frode Stoltenberg Oland;
 3. Høyvågruta AS, până la fuziunea acesteia cu Nettbuss Sør AS în 2009;
 4. Nettbuss Sør AS, care face parte din Nettbuss-group și este deținută de societatea care oferă servicii de transport cu autobuzul Nettbuss AS, care este deținută de Norges Statsbaner AS ⁽⁶⁾;
 5. Risør și Tvedestrand Bilruter AS („RTB”), până la fuziunea acesteia cu Nettbuss Sør AS în 2008;
 6. L/L Setesdal Bilruter, ai cărei acționari principali sunt Sigmund Aune, Brøvig Holding AS și municipalitatea Bykle. În plus, mai multe alte municipalități din Aust-Agder și din Vest-Agder sunt acționari; și
 7. Telemark Bilruter, ai cărei acționari principali sunt municipalitatea Vinje, municipalitatea Seljord și Seljord Sparebank; în plus, mai multe municipalități din districtul Telemark dețin acțiuni în cadrul societății.

⁽¹⁾ Autoritățile norvegiene au confirmat aceasta în observațiile lor privind decizia de inițiere a procedurii în cauza 71524 privind presupusul ajutor în favoarea AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene, explicând, prin trimitere la literatura juridică (Norsk Lovkommentar), că dispoziția anterioară – articolul 24a din Legea privind transportul din 1976 – a fost interpretată în același mod. În acest sens, Norsk Lovkommentar la Legea privind transportul din 1976 [disponibilă la <http://www.rechtsdata.no/> (accesul este condiționat de plata unui abonament)] referitoare la compensații prevede următoarele la punctul 43 (în limba norvegiană): „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 oppretholdes dersom det ytes tilskudd, jf. § 24 a”. Traducerea furnizată de către autoritate: „În ceea ce privește serviciile regulate de transport, ar trebui totuși să se solicite operatorului de transport să furnizeze, în majoritatea cazurilor, un serviciu mai cuprinzător care, în lumina prețurilor maxime stabilite, să nu implice un interes financiar solid. În aceste circumstanțe, conform articolului 24a, obligația de serviciu public poate fi menținută numai în schimbul unei remunerații.”

⁽²⁾ Legea nr. 61 din 17 iulie 1998 (intrată în vigoare la 1 august 1999).

⁽³⁾ Legea nr. 24 din 13 iulie 1969.

⁽⁴⁾ Legea nr. 55 din 21 iunie 1974.

⁽⁵⁾ Legea nr. 41 din 31 mai 1985.

⁽⁶⁾ Norges Statsbaner AS (NSB) este un operator feroviar de pasageri în Norvegia. Aceasta este deținută de Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor. În plus față de furnizarea de servicii de transport cu trenul sau cu autobuzul, societatea este implicată și în activități de transport cu trenuri de marfă, transportul feroviar străin și activități imobiliare.

- (36) Aceste societăți operează serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare, la nivel local, în districtul Aust-Agder, încă dinaintea de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE în Norvegia la 1 ianuarie 1994. Începând cu 2009, și în urma fuzionării Nettbuss Sør AS cu Høyvåggruta AS și RTB, un număr de cinci operatori au rămas să efectueze serviciile de transport în cadrul contractelor din Aust-Agder⁽¹⁾. După expirarea contractului de concesiune cu Nettbuss Sør AS la 31 decembrie 2014, mai existau doar patru operatori de transport care, în prezent, furnizează serviciile în cauză în temeiul cadrului juridic existent.
- (37) Dreptul și obligația de a furniza servicii regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare, la nivel local, au fost atribuite prin intermediul concesiunilor, precum și, într-o etapă ulterioară, în combinație cu atribuirea de contracte separate operatorilor de transport cu autobuzul. Cele mai recente două perioade de atribuire ale concesiunilor au acoperit perioade de aproximativ zece ani (1993-2003 și 2004-2012). Acordarea concesiunilor și a contractelor a fost extinsă și la operatorii de transport cu autobuzul pe parcursul celor două perioade de concesiune.
- (38) Toți operatorii desfășoară activități comerciale în afara misiunii de serviciu public. Aceste activități constau în servicii de transport de marfă, transport cu autobuze turistice, servicii de taxi și operarea de rute de autobuze expres.
- (39) Nettbuss Sør AS, în special, a existat încă din anii 1960, iar începând cu 2014, prin intermediul filialei sale Nettbuss Ekspress AS, operează servicii directe de transport cu autobuzul către aeroportul din zonă. Această propunere este considerată o rută comercială care nu are dreptul la compensația pentru obligația de serviciu public din partea Aust-Agder. De asemenea, acesta își desfășoară activitatea, prin intermediul filialei sale Sørlandsekspressen, al rutelor de transport regional cu autobuzul în afara misiunii de serviciu public, precum și al rutelor de transport cu autobuzul pe timp de noapte în afara misiunii de serviciu public (nattbuss).
- (40) Autoritățile norvegiene au afirmat că Telemark Bilruter AS a inițiat practica contabilizării separate începând cu 2012.
- (41) Frolandsruta Frode Oland nu a păstrat conturi separate.
- (42) Birkeland Busser AS, Nettbuss Sør AS și Setesdal Bilruter L/L au introdus separarea conturilor în 2009.
- (43) În ceea ce privește RTB și Høyvåggruta AS, autoritățile norvegiene nu au fost în măsură să furnizeze informații care să indice dacă societățile au păstrat conturi separate. De la fuzionarea lor cu Nettbuss Sør AS în 2008 și, respectiv, în 2009, conturile acestora au fost incluse în cele ale întreprinderii Nettbuss Sør AS.

4. ATRIBUIREA CONTRACTELOR

4.1 Atribuirea contractelor în perioada 1988-2003

- (44) Din 1988 până la sfârșitul anului 2003, districtul Aust-Agder a încheiat acorduri cu fiecare operator de transport cu autobuzul care deținea o concesiune specială. Durata acestor acorduri a fost de un an, cu posibilitatea de reînnoire automată pentru o perioadă de încă un an.
- (45) Aceste acorduri nu au furnizat o formulă referitoare la modalitatea de calculare a compensației pentru obligația de serviciu public. Compensația s-a bazat pe negocieri. Cu toate acestea, contractele menționate obligau fiecare societate de transport cu autobuzul care deținea o concesiune specială să pregătească un plan de producție și o propunere de buget care să indice veniturile și cheltuielile preconizate ale acestora. Această propunere ar trebui, în măsura în care este posibil, să se bazeze pe conturi, statistici și, de asemenea, pe realizarea de estimări privind costurile, veniturile și evoluția traficului. În plus, costurile de producție propuse ar trebui să corespundă costurilor unui operator normal și bine gestionat. Aceasta a constituit baza pentru negocieri.

4.2 Atribuirea contractelor în perioada 2004-2008 – introducerea metodei ALFA

- (46) Ca urmare a deciziei adoptate de Consiliul districtual în decembrie 2002, Aust-Agder a încheiat noi contracte individuale. Potrivit autorităților norvegiene, introducerea acestor contracte nu presupune nicio modificare fundamentală în comparație cu sistemul anterior. Toate contractele au fost atribuite în continuare direct operatorilor existenți.

⁽¹⁾ Fuziunile societăților norvegiene au fost notificate Registrului societăților comerciale la 10 și 11 iunie 2009, iar societățile Høyvåggruta AS și RTB au fost eliminate din registru la 3 și la 5 septembrie 2009. Pe tot parcursul textului, Autoritatea va utiliza termenul „cinci operatori de transport cu autobuzul” pentru a face trimitere la societățile relevante, după caz.

- (47) Începând cu 2004, nivelul de compensație a fost în continuare încheiat în baza negocierilor dintre Aust-Agder și societățile de transport cu autobuzul, dar baza negocierilor s-a schimbat odată cu introducerea unui nou sistem privind modul de calculare a compensației, așa-numita „metodă ALFA”⁽¹⁾.
- (48) Potrivit autorităților norvegiene, metoda ALFA a fost elaborată ca un model de calcul obiectiv și transparent pentru costurile legate de transportul cu autobuzul. Un principiu fundamental a fost că societățile de transport nu beneficiau de o compensație calculată pe baza costurilor reale proprii, ci în funcție de ipoteze reprezentative pentru tipul lor de întreprinderi. Această metodă simulează costurile înregistrate de o societate de transport cu autobuzul bine gestionată. Calculul costului normalizat al transportului cu autobuzul în temeiul metodei ALFA include următoarele elemente esențiale:
- (a) calculul producției: numărul de kilometri pe perioadă de producție pe vehicul; fiecare rută regulată este înregistrată în funcție de distanța parcursă, de timpul consumat, de numărul de zile pe perioadă și de tipul de autobuz utilizat. Este inclus calculul numărului de kilometri pe vehicul și de ore în trafic, precum și viteza medie pe perioadă;
 - (b) calcularea costurilor: costurile unitare înmulțite cu numărul de kilometri pe vehicul; metoda ALFA ia în considerare costurile, de exemplu, combustibilul, pneurile, piesele de schimb, service-ul, întreținerea, spălarea, costurile vehiculului, cheltuielile cu personalul (șoferi), costurile bugetare (costuri de trafic, cum ar fi feriboturile, taxele de trecere etc.), costurile administrative și alte costuri partajate. Costul fiecărui articol este calculat parțial pe baza prețurilor factorilor de intrare pe kilometru înmulțite cu consumul lor pe kilometru, ceea ce conferă cifra normalizată pe kilometru;
 - (c) veniturile provenite din operațiuni de trafic în perioada de producție; și
 - (d) calculul necesar pentru acordarea de subvenții. Calculul subvențiilor se bazează pe calculul normalizat, la care se adaugă costurile bugetare și se scad veniturile încasate din trafic.
- (49) Calculul s-a bazat pe: producția de servicii de transport (numărul de kilometri parcurși de vehicule, efectuați în diferitele grupuri de vehicule și în grupurile de servicii regulate) de fiecare societate; pe costurile medii ale metodei ALFA pentru diferitele elemente de cost; și, în cele din urmă, pe unele ajustări bazate pe costuri, care sunt specifice fiecărei societăți datorită condițiilor geografice și topografice, condițiilor de trafic și legislației, precum și condițiilor tarifare menționate.
- (50) Noile contracte individuale au fost inițial în vigoare de la 1 ianuarie 2004 până la 31 decembrie 2006, fiind prelungite cu încă doi ani, până la 31 decembrie 2008.

4.3 Atribuirea contractelor din 2009 – indexarea

- (51) La 12 iunie 2007, Consiliul districtual Aust-Agder a decis să atribuie noile contracte direct societăților existente de transport cu autobuzul pentru următoarea perioadă, respectiv 2009-2012. În urma negocierilor cu societățile de transport cu autobuzul, Consiliul districtual a aprobat noile contracte la 9 decembrie 2008.
- (52) Contractele anterioare au rămas, în mare parte, neschimbate. Cu toate acestea, metoda ALFA a fost completată cu un nou sistem de indexare legat de anumiți factori de intrare, în conformitate cu următoarea formulă:
- $$0,55 \times L + 0,30 \times K + 0,15 \times D$$
- L = variația costurilor salariale (Oficiul Norvegian de Statistică, statistici privind salariile în sectorul transportului);
- K = schimbările în indicele prețurilor de consum (Oficiul Norvegian de Statistică);
- D = variația costului combustibilului (indicele Platts Oilgram).
- (53) Compensația acordată pentru contractele noi începând cu anul 2009 nu a mai făcut obiectul negocierilor.
- (54) Noile contracte au fost inițial valabile de la 1 ianuarie 2009 până la 31 decembrie 2012 și au fost prelungite până la sfârșitul anului 2016, cu excepția contractului cu Nettbuss Sør AS, care a fost prelungit pentru o perioadă de numai doi ani, până la 31 decembrie 2014.

(1) Au existat două sisteme paralele de calcul al compensațiilor pentru serviciile de transport cu autobuzul din Norvegia, care au în comun multe caracteristici identice. Unul dintre sisteme este denumit „ALFA”, astfel cum a fost aplicat de Aust-Agder, iar celălalt este numit BUSSKOST. Ambele sisteme se bazează pe aceleași elemente de bază, dar BUSSKOST este conceput și gestionat exclusiv (contra cost) de societatea de consultanță Asplan-VIAK.

- (55) Districtul Aust-Agder a început deja ofertarea unor contracte noi pentru perioada începând cu luna ianuarie 2015.

5. PROIECTUL ATP ȘI SERVICIILE DE TRANSFER CU AUTOBUZUL LA AEROPORT

- (56) Reclamantul susține că districtul Aust-Agder a alocat 1 milion NOK anual pentru „cercetare și măsuri de mediu” pentru operatorii de transport cu autobuzul.
- (57) Conform informațiilor furnizate de către autoritățile norvegiene, municipalitățile Kristiansand, Songdalen, Søgne, Vennessla, Lillesand, Birkenes și Iveland și districtele Vest-Agder și Aust-Agder au demarat un proiect de cooperare denumit „proiectul ATP”.
- (58) Pe baza proiectului ATP, începând cu 2004, doar Nettbuss Sør AS a primit un grant anual direct de 800 000 NOK pe baza proiectului respectiv pentru a spori frecvența plecărilor autobuzelor pe ruta Lillesand – Kristiansand, în principal de la un autobuz pe oră la două autobuze pe oră. Această plată a fost realizată prin intermediul districtului Vest-Agder în 2005, 2006 și 2007, precum și prin intermediul Agder Kollektivtrafikk AS („AKT”), o societate pe acțiuni, în 2008 și 2009. Începând din 2010, această sumă a fost majorată la 2 milioane NOK și a fost acordată direct întreprinderii Nettbuss Sør AS din districtul Aust-Agder, în cadrul contractului său privind serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local, pentru a menține legături mai bune cu autobuzul în districtul Aust-Agder, precum și pentru a îmbunătăți în continuare serviciile de transport cu autobuzul pe ruta Kristiansand – Arendal (ruta 5). Ordinul de creștere a producției a fost emis de Aust-Agder, iar plata a fost efectuată din districtul Vest-Agder prin AKT către districtul Aust-Agder, care a efectuat plata către Nettbuss Sør AS. Această sumă a fost redusă la 1,5 milioane de NOK începând cu 2011.
- (59) În plus, coroborat cu frecvențele crescute menționate mai sus ale Nettbuss Sør AS, în 2004 a fost creat un serviciu de transfer cu autobuzul la aeroport, oferind o legătură între ruta 5 a autobuzului regulat local către Kristiansand și aeroportul Kjevik, folosind un singur bilet valabil atât pentru transportul regulat cu autobuzul la nivel local, cât și pentru transferul la aeroport. Acest serviciu de transfer cu autobuzul la aeroport nu a funcționat ca obligație de serviciu public. În scopul compensării serviciilor regulate de transport cu autobuzul pentru serviciile de transport de pe ruta 5, Nettbuss Sør AS a achiziționat 60 000 de locuri pe an la prețul de 65 NOK pe bilet, în valoare totală de 3,9 milioane NOK. Prețul biletului a fost calculat pe baza prețului biletului practicat de Nettbuss Sør AS pe ruta comercială directă către aeroport. Această sumă a fost utilizată pentru a finanța creșterea frecvențelor de plecare a autobuzelor pe ruta 5.
- (60) În 2009, din cauza numărului redus de pasageri care utilizau ruta 5, Nettbuss Sør AS și Aust-Agder au convenit că valoarea achizițiilor aferente locurilor anuale ar trebui fixată la nivelul de 2,1 de milioane NOK. Această reducere a veniturilor a fost acoperită prin creșterea corespunzătoare de 2 milioane NOK pentru proiectul ATP menționat anterior.
- (61) În 2013, din cauza unei scăderi suplimentare a numărului de pasageri al aeroportului și a faptului că suma anuală plătită de Nettbuss Sør AS pentru locuri s-a dovedit a nu fi viabilă din punct de vedere comercial pentru a menține serviciul de transfer cu autobuzul la aeroport, s-a convenit să se reducă obligația Nettbuss Sør AS asupra celor două rute de servicii publice, și anume rutele 39 și 40, în vederea finanțării reducerii veniturilor corespunzătoare proiectului ATP. În termeni economici, autoritățile norvegiene au estimat că această reducere reprezintă economisiri directe de costuri în valoare de 1 020 000 NOK pentru Nettbuss Sør AS.
- (62) Conform informațiilor furnizate de către autoritățile norvegiene, autobuzul care asigura legătura cu aeroportul a încetat să mai achiziționeze locuri pe ruta 5, cu efect de la 20 ianuarie 2014. Serviciile de transfer cu autobuzul la aeroport și ruta 5 nu mai sunt comercializate ca ofertă unică, iar pasagerii care circulă pe ruta 5 către aeroport trebuie să își cumpere biletele de călătorie separat. De asemenea, începând cu 2014, autobuzul care asigură legătura cu aeroportul nu mai este operat de Nettbus Sør AS, ci de societatea Nettbuss Ekspress AS.

6. MOTIVE PENTRU ÎNȚIEREA INVESTIGAȚIEI OFICIALE

- (63) Autoritatea și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește faptul că aceste compensații acordate începând cu 2004 pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local în districtul Aust-Agder constituie ajutor de stat în sensul articolului 61 din Acordul privind SEE, în special în ceea ce privește aplicarea condițiilor *Altmark* ⁽¹⁾, în special condițiile de la doi până la patru.

(1) Cauza C-280/00, *Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft*, ECLI:EU:C:2003:415.

- (64) Autoritatea și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește respectarea celui de-al doilea criteriu, dat fiind faptul că au avut loc negocieri pentru a ajusta valoarea exactă a compensației care va fi acordată după aplicarea metodei ALFA. În plus, autoritatea și-a exprimat îndoiala cu privire la respectarea celui de-al treilea criteriu, dat fiind faptul că societățile vizate nu au păstrat conturi separate în mod constant începând cu anul 2004, și niciuna dintre societăți nu a păstrat o alocare adecvată a costurilor comune care să arate că valoarea finală a compensării a acoperit numai costul efectuării serviciului public. În cele din urmă, autoritatea nu s-a putut pronunța cu privire la aplicabilitatea celui de-al patrulea criteriu *Altmark* și la analiza comparativă, și și-a exprimat îndoielile cu privire la măsura în care metoda ALFA și negocierile utilizate pentru a stabili valoarea finală a compensării garantează că valoarea compensației s-a limitat la acoperirea costurilor unui operator bine gestionat și echipat în mod corespunzător.
- (65) În ceea ce privește proiectul ATP, autoritatea și-a exprimat îndoiala, din cauza lipsei unor informații adecvate, cu privire la măsura în care sumele acordate întreprinderii Nettbuss Sør AS sunt legate de acordarea de compensații de către districtul Aust-Agder, sau dacă acestea constituie sau fac parte dintr-un regim separat.
- (66) În plus, autoritatea nu poate concluziona dacă modificările introduse în schema de ajutor existentă (care este pusă în aplicare în districtul Aust-Agder pe baza CTA, CTR, a Legii învățământului și a practicii administrative) cu metoda ALFA începând cu 1 ianuarie 2004 și indexarea sa începând din 2009 au modificat semnificativ această schemă și au transformat-o într-un ajutor nou. Deși introducerea acestei metode noi nu pare să fi schimbat temeiul juridic și scopul de acordare a despăgubirii sau beneficiarii în cauză, autoritatea și-a exprimat îndoielile cu privire la măsura în care substanța schemei a rămas neschimbată, având în vedere că elementele de bază privind modul de calculare a compensației ar fi fost semnificativ modificate.
- (67) După ce au ajuns la concluzia că o schemă de ajutor existentă ar fi fost în vigoare în districtul Aust-Agder, cel puțin până la sfârșitul anului 2003, autoritatea și-a exprimat totuși îndoielile cu privire la măsura în care sumele compensatorii au fost acordate pe baza acestei scheme, ținând seama de lipsa unei contabilități separate și de alocarea corespunzătoare a costurilor comune între serviciul public și activitățile comerciale ale beneficiarilor în cauză. În conformitate cu jurisprudența recentă a Curții de Justiție a AELS, autoritatea a fost de părere că plățile care nu au fost efectuate în temeiul dispozițiilor privind schema de ajutor în cauză nu pot fi protejate de natura existentă a schemei respective ⁽¹⁾. De asemenea, autoritatea a subliniat, în decizia de inițiere a procedurii, că, în conformitate cu hotărârea menționată mai sus, orice ajutor care nu este acordat pe baza unei scheme de ajutor existente ar trebui să fie calificat drept ajutor nou.
- (68) În ceea ce privește compatibilitatea măsurilor în cauză, autoritatea a subliniat că eventuala supracompensare acordată în afara oricărei scheme de ajutor existente nu ar fi compatibilă cu Acordul privind SEE. În mod similar, în ceea ce privește posibilele noi ajutoare acordate după 2004, odată cu introducerea metodei ALFA, autoritatea nu s-a putut pronunța cu privire la faptul dacă respectiva compensație acordată este conformă cu Acordul privind SEE, având în vedere îndoielile exprimate în ceea ce privește parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, precum și modalitățile de alocare a costurilor pentru evitarea supracompensării.
- (69) În cele din urmă, în ceea ce privește proiectul ATP, în absența unor informații suficiente, autoritatea nu a putut să evalueze compatibilitatea acestor măsuri cu Acordul privind SEE.

7. OBSERVAȚIILE AUTORITĂȚILOR NORVEGIENE

- (70) Autoritățile norvegiene și-au prezentat observațiile privind decizia de inițiere a procedurii, precum și ulterior, adoptând inițial o abordare comună în ceea ce privește evaluarea ajutorului de stat pentru toți operatorii de transport la care se face trimitere în prezenta decizie.
- (71) Cu toate acestea, într-o etapă ulterioară a procedurii, autoritățile norvegiene au identificat și comunicat autorității informații suplimentare referitoare la producția întreprinderii Nettbuss Sør AS, prin scrisorile din 8 iulie 2014, din 15 octombrie 2014 și din 19 decembrie 2014. Pe baza acestor informații noi, se pare că opinia autorităților norvegiene cu privire la compensațiile acordate întreprinderii Nettbuss Sør AS și la evaluarea compatibilității s-a schimbat considerabil (a se vedea secțiunea 7.1.6 de mai jos).

⁽¹⁾ Cauza E-14/10, Konkurrenten.no AS/Autoritatea AELS de Supraveghere, 2011, Raportul Curții de Justiție a AELS, p. 266, punctele 74 și 76.

7.1 Compensații pentru transportul cu autobuzul în districtul Aust-Agder

7.1.1 Ajutor nou sau existent

- (72) Autoritățile norvegiene susțin că introducerea metodei ALFA nu a cauzat nicio modificare semnificativă în actualul sistem de compensare instituit în districtul Aust-Agder. Scopul, baza și principiile pentru acordarea de compensații societăților de transport cu autobuzul au fost aceleași, atât înainte, cât și după 2004.
- (73) De asemenea, potrivit autorităților norvegiene, este important că legislația (adică CTA, CTR și Legea educației) a rămas nemodificată pe întreaga perioadă relevantă, iar acest lucru ar trebui să fie suficient. În plus, autoritățile norvegiene susțin că practica administrativă din districtul Aust-Agder nu s-a schimbat de-a lungul anilor și că pe toată perioada compensația a fost alcătuită din aceleași elemente (adică o compensație pentru operațiunile de transport cu autobuzul, plăți pentru transportul școlar, precum și compensații pentru costurile cu subcontractanții).
- (74) Valoarea compensației a fost întotdeauna diferența dintre costurile estimate pentru executarea obligațiilor de serviciu public și venitul estimat. Aceasta a fost determinată pe baza anumitor factori care au rămas neschimbați în perioada relevantă (și anume, costurile operațiunilor de transport cu autobuzul, costurile cu subcontractanții, venitul din învățământul liceal, alte venituri, tarifele biletelor, reduceri și producția înregistrată de rută). Valoarea finală a fost stabilită prin negocieri și a fost stabilită înainte de executarea obligațiilor de serviciu public de transport.
- (75) După cum s-a menționat anterior, acești factori pentru stabilirea compensației au fost luați în considerare indiferent de tipul acordului aplicat pentru determinarea compensației. Prin urmare, potrivit autorităților norvegiene, metoda ALFA a fost introdusă ca instrument pentru a calibra unul dintre factori (și anume costurile operațiunilor de transport cu autobuzul) cu o mai mare exactitate. Prin urmare, aceasta nu a modificat sistemul de compensare ca atare, nici nu a introdus o nouă măsură de ajutor disociabilă de contract.
- (76) Prin urmare, autoritățile norvegiene susțin că schema de ajutor pusă în aplicare în districtul Aust-Agder există în continuare în natură și, prin urmare, autoritatea ar trebui să închidă procedura oficială de investigare, deoarece orice posibil ajutor de stat ar trebui să fie abordat în conformitate cu procedura privind ajutoarele existente, prevăzută la articolele 17-19 din partea II a Protocolului 3 la SCA.

7.1.2 Metoda ALFA și condițiile enunțate în hotărârea Altmark

- (77) În măsura în care metoda ALFA este considerată a fi o nouă măsură, autoritățile norvegiene și-au reiterat opinia conform căreia prezenta schemă de compensare instituită în districtul Aust-Agder începând din 2004, cu excepția ajutoarelor acordate întreprinderii Nettbuss Sør AS, nu implică ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE, deoarece îndeplinește condițiile stabilite în hotărârea Altmark.
- (78) Autoritățile norvegiene susțin că introducerea metodei ALFA începând cu 2004 îndeplinește prima condiție Altmark ⁽¹⁾. Operatorii de transport cu autobuzul oferă servicii regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare, la nivel local, în conformitate cu concesiunile, contractele, legile și reglementările relevante.
- (79) În ceea ce privește cea de-a doua condiție Altmark, autoritățile norvegiene susțin că veniturile, costurile și compensațiile din districtul Aust-Agder sunt determinate, în prealabil, în mod obiectiv și transparent, indicând toate elementele diferite din formulele care sunt relevante pentru calcul. Calculul s-a bazat pe: producția de servicii de transport (numărul de kilometri parcurși de vehicule, efectuați în diferitele grupuri de vehicule și în grupurile de servicii regulate) de fiecare societate; costurile medii ale metodei ALFA pentru diferitele elemente de cost; și, în cele din urmă, pe unele ajustări bazate pe costuri, care sunt specifice fiecărei societăți datorită condițiilor geografice și topografice, condițiilor de trafic și legislației, precum și condițiilor tarifare menționate.

⁽¹⁾ Autoritățile norvegiene nu abordează condițiile Altmark pentru perioada de dinainte de 2004, deoarece în decizia de inițiere a procedurii, Autoritatea a ajuns la concluzia că orice ajutor acordat înainte de 2004 constituie ajutor existent.

- (80) În ceea ce privește cel de-al treilea criteriu *Altmark*, autoritățile norvegiene susțin că respectivul calcul al compensației în funcție de metoda ALFA și de indexarea sa nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor generate de executarea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil. Autoritățile norvegiene subliniază faptul că, în acest caz, respectivele compensații se calculează pentru a acoperi diferența dintre venitul estimat și costurile estimate ale societății, care sunt aplicate într-un mod obiectiv și transparent. De asemenea, profitul din exploatare este relativ scăzut și limitat pentru majoritatea societăților. Potrivit autorităților norvegiene, pe baza informațiilor disponibile, nivelul normal de profit din sectorul transportului public cu autobuzul pare să fie în jur de 3-5 %.
- (81) Autoritățile norvegiene au prezentat cifre pentru fiecare societate pentru a dovedi că respectiva compensație acordată în perioada 2004-2011 nu a depășit costurile estimate, la care se adaugă un profit rezonabil. Având în vedere că estimările privind costurile și, prin urmare, compensația, se bazează pe metode obiective, autoritățile norvegiene susțin că nu există niciun motiv pentru a considera că societățile de transport cu autobuzul au beneficiat de supracompensare în temeiul contractelor.
- (82) În plus, potrivit autorităților norvegiene, faptul că nu au fost ținute evidențe contabile separate pentru toate societățile în perioadele relevante nu înseamnă că există o eventuală supracompensare. Dacă metoda de compensare a furnizorilor de servicii publice garantează faptul că nu se acordă nicio supracompensare, nu există nicio obligație adăugată în prezenta jurisprudență în ceea ce privește condițiile enunțate în hotărârea *Altmark*, potrivit căreia, în plus, societățile beneficiare trebuie să țină conturi separate.
- (83) De asemenea, se arată că negocierile pe baza cărora se stabilește suma finală a compensației pentru fiecare an începând din 2004 până în 2008 au avut un impact foarte limitat asupra valorii compensației plătite de Aust-Agder societăților de transport cu autobuzul. În urma negocierilor, au existat câteva creșteri ușoare ale nivelului compensației. Cu toate acestea, autoritățile norvegiene susțin că viziunea de ansamblu arată că nivelul compensației în urma negocierilor a fost același sau la un nivel inferior și că negocierile par să fi funcționat ca un fel de o supapă de siguranță în favoarea districtului Aust-Agder.
- (84) În ceea ce privește cea de-a patra condiție *Altmark*, autoritățile norvegiene susțin că atât metoda ALFA, cât și sistemul ulterior de indexare începând cu anul 2009, se bazează pe un exercițiu de analiză comparativă. Compensația este calculată pe baza costurilor și a veniturilor unei întreprinderi bine gestionate, nu numai pe baza mediei din sectorul în cauză.
- (85) Acestea fiind spuse, metoda ALFA oferă o bază pentru prezumția conform căreia costurile corespund unui prag inferior. De exemplu, consumul normalizat de carburant pentru un anumit număr de operațiuni trebuie să corespundă unui nivel care va însemna că 33 % din valorile măsurate se situează sub standard și că 67 % dintre acestea sunt mai mari decât standardul prevăzut. Acest lucru înseamnă că sistemul nu se bazează pe costul mediu, ci pe costul celor mai bine administrate 33 % dintre societăți.

7.1.3 Compensare în afara schemei

- (86) Autoritățile norvegiene au transmis observații suplimentare cu privire la măsurile care au fost luate pentru a se asigura că, cu excepția ajutoarelor acordate întreprinderii *Nettbuss Sør AS*, nicio compensație pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local în districtul Aust-Agder nu a fost acordată în plus față de ceea ce este permis în cadrul schemei.
- (87) Autoritățile norvegiene susțin că introducerea metodei ALFA nu a cauzat niciun fel de modificări substanțiale în sistemul de compensare. Prin urmare, sistemul de compensare (atât înainte, cât și după 2004) a constat în aceleași elemente, compensația bazându-se pe costurile efective ale societăților. În opinia autorităților norvegiene, prin această practică s-a asigurat faptul că nu se acordă nicio supracompensare și că compensațiile pentru obligația de serviciu public se calculează numai pentru costurile legate de obligațiile de serviciu public.
- (88) Acestea fiind spuse, potrivit autorităților norvegiene, cu excepția întreprinderii *Nettbuss Sør AS*, toți ceilalți operatori de transport au raportat numai producțiile de serviciu public și veniturile în tabele pentru care primesc compensație în temeiul metodei ALFA. Prin urmare, nu există niciun motiv pentru a se considera că acești operatori au fost compensați pentru orice altceva decât serviciul public de transport.

7.1.4 Compatibilitate

- (89) De asemenea, autoritățile norvegiene susțin că, cu excepția ajutorului acordat întreprinderii Nettbuss Sør AS, în cazul în care modificările din 2004 sau din 2009 trebuie considerate ca modificând clasificarea sistemului de ajutor nou, schema de compensare pentru servicii publice de transport cu autobuzul respectă, în orice caz, cerințele din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului ⁽¹⁾. Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾ (denumit în continuare în mod colectiv „regulamente de transport”) nu se consideră aplicabil, având în vedere că nu intrase încă în vigoare în SEE atunci când au fost introduse aceste modificări. Autoritățile norvegiene fac referire la hotărârea pronunțată în cauza *Andersen/Comisia*, în care Tribunalul a considerat că regulamentul nu poate fi considerat ca având efect retroactiv ⁽³⁾.
- (90) În special, autoritățile norvegiene susțin că nu există nicio încălcare a dispozițiilor Regulamentului (CEE) nr. 1191/69. Acest lucru este susținut de fapte, deoarece parametrii de compensare au fost stabiliți în avans pentru întreaga perioadă din 2004 până astăzi, iar după 2009 nu s-au putut desfășura negocieri pentru a ajusta nivelul compensației. Prin urmare, nicio societate, cu excepția întreprinderii Nettbuss Sør AS, nu a beneficiat de supracompensare din 2004 până în prezent.

7.1.5 Proiectul ATP

- (91) În ceea ce privește proiectul ATP, autoritățile norvegiene au afirmat că suma plătită anual întreprinderii Nettbuss Sør AS a fost compensată pentru o creștere a producției pe rutele Kristiansand – Lillesand și Kristiansand – Arendal. Luând în considerare perioada de 253 de zile pe an, creșterea producției a fost de aproximativ 100 000 de kilometri pe an. Un preț de 200 NOK pe oră conduce la costuri suplimentare de aproximativ 350 000 NOK. Astfel, costurile combinate ar fi de aproximativ 950 000 NOK. Cu un venit estimat de 150 000 NOK, costurile nete ar fi de aproximativ 800 000 NOK.
- (92) Dat fiind că fondurile alocate din proiectul ATP au fost utilizate pentru a mări producția în temeiul contractelor existente cu Aust-Agder, autoritățile norvegiene susțin că această producție nu diferă de alte creșteri ale producției în temeiul contractului (deoarece rutele au fost deja operate). În consecință, producția sporită constituie o parte a unei scheme de ajutor existente.

7.1.6 Informații suplimentare privind producția întreprinderii Nettbuss Sør AS

- (93) De asemenea, autoritățile norvegiene au transmis informații suplimentare privind producția întreprinderii Nettbuss Sør AS.
- (94) Potrivit autorităților norvegiene, producția raportată de Nettbuss Sør AS pare a se abate de la ceea ce ar fi trebuit să fie raportat ca producție pentru compensația pentru obligația de serviciu public și nu există erori semnificative în tabelele de producție, astfel cum este analizat mai jos la considerentele 237-246, care ar fi condus la o compensație prea mare pentru Nettbuss Sør AS în perioada de după 2004.
- (95) Mai precis, autoritățile norvegiene au identificat în tabele numeroase cazuri de erori pentru producția întreprinderii Nettbuss Sør AS în ceea ce privește: autobuzele de noapte (nattbuss), serviciile de transport cu autobuze școlare (midtskyss) ⁽⁴⁾, serviciile de transport școlar către și dinspre cursurile de înot (badekjøring), anii școlari și „duplicarea anilor școlari”, activitățile de transport expres cu autobuzul, anularea sau reducerea rutelor și anumite rute care nu fac parte din contractul de prestări de servicii.

⁽¹⁾ Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind serviciul public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare (JO L 156, 28.6.1969, p. 1), încorporat în anexa XIII la Acordul privind SEE.

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (JO L 315, 3.12.2007, p. 1), încorporat în anexa XIII la Acordul privind SEE. Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 a intrat în vigoare în Norvegia la 1 ianuarie 2011 (a se vedea Regulamentul nr. 1673 din 17 decembrie 2010).

⁽³⁾ Cauza T-92/11, ECLI:EU:T:2013:143, punctele 44-48 (hotărâre atacată, a se vedea cauza C-303/13 P, Comisia/Andersen, pendinte).

⁽⁴⁾ Termenul „Midtskyss” a fost utilizat în trecut pentru a descrie toate serviciile de transport cu autobuzul școlar care au adus copii acasă de la școală la sfârșitul zilei de școală, cu excepția ultimului autobuz școlar al zilei și a transportării copiilor răniți și cu handicap care au nevoie de transport prestabilit.

- (96) Autoritățile norvegiene au prezentat tabelul următor, care arată că abaterile în kilometri care nu intră sub incidența contractului de prestări de servicii care face obiectul schemei pentru perioada 2004-2009 se ridică la puțin peste 1,7 milioane kilometri:

Tabelul 1

Rezumatul abaterilor

Tipul de producție/abatere	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Kitron	0	0	0	19 176	0	0
Autobuz expres	0	0	0	406	19 737	19 737
Autobuze de noapte	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 sau badekjøring ⁽¹⁾	3 213	4 233	0	731	492	492
Karjolen	15 946	15 946	11 669	16 128	12 647	12 647
255 de zile de școală în loc de 192 de zile de școală	0	0	124 314	73 549	56 574	51 693
Producția anulată începând cu 18 august 2008	0	0	0	0	51 125	137 210
Suma abaterilor/kilometrilor care nu sunt acoperite (acoperiți) de contract	180 389	182 076	358 151	242 480	330 538	411 742

⁽¹⁾ Potrivit autorităților norvegiene, aceasta se referă la situațiile în care este dificil să se evalueze dacă transportul raportat este „midtskyss” sau „badekjøring”.

- (97) De asemenea, autoritățile norvegiene au susținut că astfel de erori și de abateri în tabelul de producție al întreprinderii Nettbuss Sør AS au avut efecte economice până la data expirării contractului cu societatea, la 31 decembrie 2014.

8. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

8.1 Reclamantul – Konkurrenten.no

- (98) Reclamantul, Konkurrenten.no, își menține afirmația, potrivit căreia Nettbuss Sør AS a beneficiat de o supracompensare semnificativă pentru serviciile sale și că districtului Aust-Agder nu i s-au acordat concesiunile pe baza unei proceduri competitive ⁽¹⁾. Reclamantul susține că toate ajutoarele acordate de district sub formă de concesiuni ilegale sau în legătură cu astfel de concesiuni constituie ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE, care, conform reclamantului, sunt incompatibile cu articolul 49 din Acordul privind SEE coroborat cu Regulamentele (CEE) nr. 1191/69 și (CE) nr. 1370/2007.
- (99) De asemenea, reclamantul pune sub semnul întrebării legătura dintre administrația districtului Aust-Agder și întreprinderea Nettbuss Sør AS, față de relațiile normale de concurență care există între un furnizor profesionist și un cumpărător profesionist de contracte majore de transport public.

⁽¹⁾ A se vedea considerentele 6-11 din decizia de inițiere a procedurii.

8.2 Nettbuss Sør AS

- (100) Nettbuss Sør AS arată că introducerea, în 2004, a unui nou sistem de finanțare prin intermediul metodei ALFA și indexarea sa ulterioară nu sunt decât modificări administrative minore ale schemei. În opinia sa, noua metodă de calcul nu modifică temeiul juridic în baza căruia Nettbuss Sør AS primește compensații și, ca atare, aceasta nu ar constitui un ajutor nou.
- (101) În ceea ce privește proiectul ATP, Nettbuss Sør AS susține că acesta este parte integrantă a schemei de ajutor existente instituită în districtul Aust-Agder, dat fiind că nu au fost semnate contracte noi, dar, în schimb, districtul Aust-Agder a profitat de clauzele existente în contract referitoare la modificările aduse producției pe durata contractului.
- (102) Chiar dacă metoda ALFA și indexarea ulterioară a acesteia trebuie considerate măsuri noi de ajutor, în ceea ce privește prezența ajutorului de stat, Nettbuss Sør AS arată că respectiva compensație acordată de districtul Aust-Agder acoperă doar costurile, inclusiv, cel mult, un profit marginal.
- (103) În ceea ce privește prima și a patra condiție *Altmark*, Nettbuss Sør AS sprijină observațiile prezentate de către autoritățile norvegiene, așa cum se menționează mai sus.
- (104) În ceea ce privește a doua condiție *Altmark*, Nettbuss Sør AS subliniază faptul că respectivele contractele semnate sunt „contracte nete”, în sensul că acestea acoperă costurile de îndeplinire a obligațiilor de serviciu public, după deducerea tuturor veniturilor asociate cu aceste obligații, luând în considerare și un profit marginal.
- (105) În plus, Nettbuss Sør AS susține că valoarea reală a compensației pe care a primit-o pentru perioada 2004-2008 ca urmare a ajustărilor în urma negocierilor este mai mică decât cea estimată folosind metoda ALFA și că, în orice caz, începând cu 2009, valoarea definitivă a compensației nu a fost negociată, ci a fost indexată pe baza surselor disponibile public.
- (106) Cu privire la aplicarea celei de-a treia condiții *Altmark*, Nettbuss Sør AS susține că este dificil să se evalueze nivelul compensației necesare fără a se lua în considerare performanțele reale ale prestatorului de servicii prevăzute în contract, pe baza cărora marja de profit pentru perioada 2009-2011 a fost negativă sau marginală. În plus, reclamantul susține că, pentru a determina profitul rezonabil, trebuie să fie luate în considerare riscurile pe care le implică partajarea contractelor, în special în perioada 2009-2011, precum și diferitele tipuri de contracte în cauză, și anume contractele nete față de contractele brute, dimensiunea și diferitele activități ale operatorilor. Nettbuss Sør AS susține că un profit de 3-5 %, astfel cum a fost raportat de autoritățile norvegiene, este destul de redus și nu ia în considerare segmentele de piață individuale pentru operațiunile de transport cu autobuzul. Nettbuss Sør AS arată că o rată rezonabilă a rentabilității în segmentul de piață în care societatea își desfășoară activitatea ar trebui mai degrabă să fie mai aproape de [7-13 %].
- (107) Referitor la compatibilitatea cauzei, Nettbuss Sør AS arată că, în măsura în care autoritatea concluzionează că societatea a primit, prin compensația anuală sau proiectul ATP, un avantaj economic în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE, acesta nu ar fi compatibil cu articolul 49 din Acordul privind SEE și cu Regulamentul (CEE) nr. 1191/69. Conform Nettbuss Sør AS, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu poate fi aplicat, deoarece modificările introduse odată cu metoda ALFA și indexarea în 2004 și, respectiv, în 2009, au avut loc într-un moment în care acest regulament nu era încă în vigoare.
- (108) Cu privire la informațiile suplimentare furnizate de către autoritățile norvegiene în ceea ce privește abaterile față de producția Nettbuss Sør AS, societatea susține că faptele prezentate sunt, într-o anumită măsură, greșite și înșelătoare și nu țin seama de faptul că valoarea finală a compensației era bazată pe negocieri între societate și Aust-Agder și că metoda ALFA nu era decât un instrument pentru districtul Aust-Agder.
- (109) Aceste negocieri au inclus, de asemenea, efectuarea de modificări la nivelul producției anuale efective (și anume, numărul de kilometri produși), care au depins de bugetul disponibil al Aust-Agder și de cererea de transport. Acestea fiind spuse, Aust-Agder poate anula, reduce sau adăuga noi rute în anul de producție, care necesită noi

negocieri între părți cu privire la nivelul compensației acordate. De asemenea, modificările ulterioare de producție și de costuri au fost efectuate pe baza performanțelor societății în temeiul contractului. Prin urmare, conform Nettbuss Sør AS, producția raportată districtului referitoare la numărul de kilometri parcurși în scopul calculării costurilor poate fi considerată un punct de plecare pentru negocierile dintre părți, și nu baza compensației plătite efectiv la sfârșitul anului ⁽¹⁾.

- (110) În plus, Nettbuss Sør AS face trimitere la anumite decontări și negocieri dintre societate și district, care au condus, în cele din urmă, la compensarea, de către acesta din urmă, a plăților cu Nettbuss Sør AS pentru producția din 2010. În special, societatea susține că valoarea compensației plătite pentru producția din 2010 a fost redusă cu 3,55 milioane NOK, având în vedere că această sumă a fost folosită pentru a compensa următoarele modificări în programul de producție (noul program de transport pentru RTB) și a lua în considerare câștigurile datorate eficienței rezultate din fuziunea cu RTB.
- (111) În ceea ce privește veniturile generate de activitățile comerciale ale Nettbuss Sør AS și faptul că o parte din aceste venituri au fost identificate de către autoritate ca fiind incluse în calculul veniturilor în cadrul contractului de achiziții publice, Nettbuss Sør AS este de părere că acest lucru nu a dus la un grad de compensație mai mare decât cel care ar fi fost prevăzut prin metoda ALFA. Dimpotrivă, având în vedere că toate veniturile (și anume, veniturile obținute din activități comerciale și publice) sunt deduse la calcularea compensației care urmează să fie acordată, rezultatul a condus la o compensație mai mică pentru Nettbuss Sør AS, indiferent de faptul că anumite rute comerciale au fost incluse ca parte a producției pentru obligația de serviciu public.
- (112) Într-adevăr, Nettbuss Sør AS admite că anumite tipuri de producție (de exemplu, autobuzele expres, transportul elevilor către și dinspre lecțiile de înot și ruta Karjolen) nu ar fi trebuit să fie raportate ca producție pentru compensația pentru obligația de serviciu public. Cu toate acestea, prin includerea acestor tipuri de rute, districtul a fost favorizat, deoarece aceasta a însemnat de fapt o compensație mai redusă pentru societate.
- (113) În sfârșit, în ceea ce privește numărul de zile de școală, Nettbuss Sør AS arată că cifrele furnizate de districtul Aust-Agder cu privire la compensația societății pentru 51 în loc de 38,4 săptămâni într-un an școlar normal sunt incorecte.

8.3 Alți operatori de transport

- (114) Setesdal Bilruiter L/L este de acord cu opiniile autorităților norvegiene. Aceasta consideră că respectiva compensație nu constituie ajutor de stat, deoarece sunt îndeplinite cele patru condiții *Altmark*.
- (115) În cazul în care autoritatea ar constata că respectiva compensație constituie ajutor de stat, societatea argumentează că acesta ar fi, în toate elementele sale, acordat pe baza unui sistem de ajutor existent și că ar fi compatibil cu funcționarea Acordului privind SEE în baza articolului 49 al acestuia și a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69.
- (116) Societatea subliniază în special că introducerea metodei ALFA nu a cauzat niciun fel de modificări substanțiale în sistemul de compensare. În plus, aceasta subliniază că nu este adevărat că valoarea stabilită a compensației în funcție de indexare s-a bazat pe negocieri, având în vedere că în fiecare an până în 2009, districtul și operatorii de transport cu autobuzul au trecut prin schimbări în ceea ce privește producția anuală pentru a contribui la corectarea datelor în conformitate cu metoda ALFA. Având în vedere că modificările de la an la an au fost marginale, la fel au fost și modificările aduse compensației. Setesdal Bilruiter L/L susține că metoda ALFA garantează faptul că nu există nicio supracompensare pentru furnizarea serviciilor de transport cu autobuzul și că valoarea costurilor activităților comerciale nu este inclusă în metoda ALFA. Birkeland Busser AS, Frolandsruta Frode Oland și Telemark Bilruiter AS au fost de acord cu acest punct de vedere.

⁽¹⁾ În special, Nettbuss Sør AS se referă la anii de producție 2008 și 2009, în care au fost aduse mai multe modificări asupra costurilor și calculării cuantumului compensației finale. De exemplu, din cauza creșterii costurilor de producție peste nivelul de compensare cu sumele prevăzute inițial în buget (38,5 milioane NOK), după cum susține Nettbuss Sør AS, părțile au convenit, în cursul anului de producție 2008, ca districtul să acorde o compensație suplimentară societății, în valoare de 550 000 NOK. Nettbuss Sør AS a primit o compensație de 39,05 milioane NOK, deși aceasta era, de asemenea, îndreptățită, astfel cum a fost prezentat, să își adapteze producția prin reducerea volumului de trafic până la o valoare de 1 milion NOK.

9. OBSERVAȚII DIN PARTEA AUTORITĂȚILOR NORVEGIENE CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE FORMULATE DE PĂRȚILE INTERESATE

- (117) Autoritățile norvegiene fac referire la argumentul reclamantilor plângerii, potrivit căruia „orice ajutor nou” acordat Nettbuss Sør AS trebuie considerat incompatibil cu Acordul privind SEE și trebuie să facă obiectul recuperării, și indică faptul că reclamantul nu a abordat problema ajutorului nou sau existent și nici nu a menționat modul în care orice ajutor potențial (de exemplu, introducerea metodei ALFA în 2004) trebuie clasificat în cazul de față. Autoritățile norvegiene au reafirmat că nicio modificare substanțială a schemei de ajutor existente nu a fost cauzată de introducerea metodei ALFA și că, cu excepția Nettbuss Sør AS, nu a fost identificată nicio supracompensare.
- (118) Referitor la observațiile prezentate de Nettbuss Sør AS cu privire la ceea ce ar putea constitui un profit rezonabil în sectorul transporturilor cu autobuzul, autoritățile norvegiene subliniază că trimiterea la procentajul 3-5 % ca profit normal în acest sector nu implică faptul că orice nivel de profit mai ridicat (de exemplu, un profit de [7-13 %] la care face trimitere Nettbuss Sør AS) ar reprezenta o supracompensare. Trimiterea la această cifră disponibilă public a servit numai scopului de a demonstra că nu s-a identificat nicio supracompensare.
- (119) Referitor la observațiile prezentate de Nettbuss Sør AS în ceea ce privește informațiile suplimentare furnizate de către autoritățile norvegiene cu privire la abaterile de producție ale întreprinderii Nettbuss Sør AS, autoritățile norvegiene au susținut că rolul metodei ALFA de calculare a compensației nu poate fi diminuat prin faptul că valoarea finală a compensației era bazată pe negocieri și prin faptul că au fost efectuate modificări ulterioare de producție și de costuri. Costurile estimate în urma metodei ALFA erau esențiale, iar compensația acordată nu s-a abătut niciodată substanțial în raport cu rezultatele obținute prin metoda ALFA. În plus, modificările efectuate în cursul anului de producție constituie o practică obișnuită în sectorul transporturilor, iar o astfel de posibilitate a fost, de asemenea, reglementată de dispozițiile contractelor încheiate cu operatorii de transport. În orice caz, orice astfel de modificare trebuie să conducă la creșterea compensației acordate, în caz de creștere a producției, sau la reducerea acesteia, în caz de reducere a producției. Însă acestea nu ar putea fi examinate niciodată separat și nu pot fi compensate cu privire la costurile irelevante luate în considerare pentru estimarea compensației folosind metoda ALFA.
- (120) Autoritățile norvegiene susțin că raportarea incorectă a cifrelor de producție are un efect direct asupra preciziei de calcul al compensației, iar districtul a intrat în negocieri pe baza unor estimări inexacte.
- (121) Se arată, de asemenea, că, în măsura în care compensația acordată se bazează pe producția anului precedent, orice reducere făcută de societate după luna august 2008 ar fi trebuit să se reflecte în compensațiile acordate pentru 2009, ceea ce nu a fost cazul. Autoritățile norvegiene susțin că aceeași logică se aplică în cazul societății care a primit o sumă suplimentară de 550 000 NOK pentru 2008, având în vedere faptul că, în 2008, compensația era bazată pe cifrele incorecte furnizate începând cu 2007. Având în vedere că respectivul contract semnat cu Nettbuss Sør AS este un contract de concesiune de servicii publice, riscurile comerciale îi revin societății.
- (122) În ceea ce privește decontările și ajustările efectuate cu privire la contractele Nettbuss Sør AS și RTB – având în vedere procesul de fuziune în curs dintre cele două societăți – pentru producerea unui nou program de transport administrat de RTB, autoritățile norvegiene sunt de părere că acestea sunt rezultatul unei decizii unilaterale luate de Nettbuss Sør AS, care a dus la supraportare pentru producția de kilometri pentru a primi o compensație mai mare decât cea calculată și raportată deja folosind metoda ALFA. În schimb, contractele ar fi trebuit să fie modificate ulterior modificărilor survenite la nivel de corporație, pentru a reflecta toate aceste ajustări. În acest context, autoritățile norvegiene nu împărtășesc punctul de vedere potrivit căruia districtul a acordat o compensație cu 3,55 milioane NOK mai mică pentru reduceri ale producției care rezultă din modificări ale orarului de transport în perioada 2008-2009. Dimpotrivă, această reducere a compensației urmează logica metodei ALFA și a indexării sale ulterioare, care reflectă producția unui număr mai mic de kilometri decât se anticipase la nivelul districtului, ca rezultat al introducerii unui nou calendar de transport pentru RTB de către Nettbuss Sør AS.
- (123) În ceea ce privește veniturile generate de activitățile comerciale ale Nettbuss Sør AS, autoritățile norvegiene și-au exprimat dezacordul cu afirmațiile Nettbuss Sør AS, conform cărora districtul a primit venituri provenite din câștigurile care corectează erorile referitoare la costuri. Având în vedere lipsa unor evidențe contabile separate, riscul îi revine Nettbuss Sør AS, care susține că veniturile irelevante au fost deduse în beneficiul districtului, fără nicio altă justificare documentată. În plus, potrivit autorităților norvegiene, nu a existat nicio justificare documentată în ceea ce privește alocarea costurilor între activitățile de servicii publice și comerciale ale societății. Acestea fiind spuse, ar putea exista situații în care activitățile comerciale au fost subvenționate încrucișat prin activitățile serviciului public și nu invers.

- (124) În cele din urmă, autoritățile norvegiene susțin că impactul economic al abaterilor este estimat la 80 437 962 NOK pentru perioada 2004-2014, fără a include dobânda și dobânda compusă. Acest lucru este în conformitate cu un studiu al Asplan Viak AS, care a fost comandat de autoritățile norvegiene în scopul de a furniza estimări ale supracompensării plătite de district ca urmare a abaterilor.

II. EVALUARE

1. DOMENIUL DE APLICARE AL EVALUĂRII AJUTORULUI

- (125) În decizia de inițiere, autoritatea a concluzionat că nu există nicio schemă de ajutoare existentă în districtul Aust-Agder pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local care acoperă perioada anterioară anului 2004.
- (126) Având în vedere îndoielile exprimate în decizia de inițiere, domeniul de aplicare al ajutorului actual de evaluare examinează următoarele aspecte:
- (i) metoda ALFA și indexarea sa în cadrul schemei de ajutor existente instituite în districtul Aust-Agder sau ca măsură nouă de ajutor (secțiunea 3 de mai jos);
 - (ii) natura presupusului ajutor de stat implicat în proiectul ATP și dacă acesta face parte din aceeași schemă de ajutor existentă (secțiunea 3 de mai jos);
 - (iii) datele de identificare ale eventualelor ajutoare noi care ar fi putut fi acordate în afara schemei de ajutor existente (secțiunea 4 de mai jos).
- (127) În decizia de inițiere a procedurii, autoritatea și-a exprimat îndoielile cu privire la natura metodei ALFA și la indexarea sa ca măsură potențială care nu constituie ajutor. În acest context, autoritățile norvegiene și părțile interesate au prezentat informații referitoare la aplicarea condițiilor *Altmark*.
- (128) În cadrul prezentei evaluări, decizia de deschidere a procedurii nu obligă autoritatea să examineze natura ajutorului în ceea ce privește metoda ALFA și indexarea acesteia. Cu excepția oricărui ajutor care implică proiectul ATP, natura ajutorului a fost deja evaluată în faza preliminară de examinare, unde s-a ajuns la concluzia că valoarea compensației publice pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local rămâne în continuare un ajutor existent, cel puțin până în 2004, iar ceea ce rămâne să fie evaluat este dacă schema de ajutor existentă deja instituită a fost modificată în mod semnificativ.

2. AJUTORUL DE STAT ÎN SENSUL ARTICOLULUI 61 ALINEATUL (1) DIN ACORDUL PRIVIND SEE

- (129) Articolul 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE prevede următoarele:

„Cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul acord, orice ajutor acordat de statele membre ale CE, de statele AELS sau prin intermediul resurselor de stat, indiferent de formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producției de anumite bunuri, în măsura în care afectează schimburile dintre părțile contractante, este incompatibil cu aplicarea prezentului acord.”

2.1 Prezența resurselor de stat

- (130) Autoritatea observă că respectiva compensație pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local se plătește din bugetul public al districtului Aust-Agder. În contextul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE, atât autoritățile locale, cât și cele regionale sunt considerate echivalente statului⁽¹⁾. Prin urmare, districtul Aust-Agder este echivalentul statului în scopul normelor SEE privind ajutorul de stat. Pe această bază, autoritatea concluzionează că măsura de compensare este finanțată prin intermediul unor resurse de stat.
- (131) Aceleași considerații se aplică și proiectului ATP, deoarece acesta este plătit prin granturi acordate din bugetul municipalităților și al districtelor Aust-Agder și Vest-Agder. Prin urmare, autoritatea consideră că sunt implicate resurse de stat.

⁽¹⁾ Articolul 2 din Directiva 2006/111/CE a Comisiei din 16 noiembrie 2006 privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi (JO L 318, 17.11.2006, p. 17), încorporată la punctul 1a din anexa XV la Acordul privind SEE.

2.2 Întreprinderea

- (132) În conformitate cu articolul 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE, trebuie, de asemenea, să se stabilească dacă valoarea compensației pentru obligația de serviciu public care le revine celor cinci operatori și finanțarea din proiectul ATP conferă un avantaj economic selectiv în favoarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri.
- (133) Beneficiarii din cazul de față sunt operatori de transport cu autobuzul care desfășoară activități economice, printre altele și servicii regulate de transport cu autobuzul și cu autobuze școlare, în schimbul unei remunerații (a se vedea considerentele 35-38 de mai sus). Astfel, toate acestea constituie întreprinderi în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE.

2.3 Selectivitatea

- (134) Măsura privind compensația este limitată la societățile care operează servicii de transport cu autobuzul în districtul Aust-Agder. În special, compensația pentru obligația de serviciu public a fost limitată la societățile enumerate la considerentul 35 de mai sus. Prin urmare, autoritatea concluzionează că acordarea de compensații pentru obligația de serviciu public este selectivă.
- (135) În plus, finanțarea de 1 milion NOK (2 milioane NOK începând cu 2010 și 1,5 milioane NOK începând cu 2011) din proiectul ATP, precum și reducerea în 2013 a costurilor asociate cu administrarea rutelor de serviciu public 39 și 40 pentru a finanța serviciile de transfer cu autobuzul la aeroport și pierderile de venit aferente proiectului ATP au fost acordate numai întreprinderii Nettbuss Sør AS. Prin urmare, aceasta este o măsură selectivă.

2.4 Avantaj – compensație pentru o obligație de serviciu public pentru serviciile regulate de transport și de transport cu autobuze școlare la nivel local

2.4.1 Condițiile *Altmark*

- (136) Pentru a constitui ajutor de stat, o măsură trebuie să confere și un avantaj care scutește o întreprindere de obligațiile care sunt suportate în mod normal din bugetul său.
- (137) În ceea ce privește acordarea unui avantaj economic selectiv, rezultă din hotărârea *Altmark* că, în cazul în care o măsură de stat trebuie să fie considerată drept compensație pentru serviciile prestate de către întreprinderile beneficiare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, o astfel de măsură nu intră sub incidența articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE. În hotărârea *Altmark*, Curtea de Justiție a Uniunii Europene („Curtea”) a susținut că respectiva compensație pentru obligațiile de serviciu public nu constituie ajutor de stat dacă sunt întrunite patru condiții cumulative:
- „În primul rând, întreprinderii beneficiare trebuie să i se fi încredințat în mod efectiv exercitarea de obligații de serviciu public, iar aceste obligații trebuie să fie definite clar.
 - În al doilea rând, parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, într-o manieră obiectivă și transparentă.
 - În al treilea rând, compensația nu trebuie să depășească suma necesară acoperirii totale sau parțiale a costurilor ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, luându-se în considerare veniturile aferente și un profit rezonabil.
 - În cele din urmă, atunci când întreprinderea însărcinată cu executarea obligațiilor de serviciu public într-un caz concret nu a fost aleasă în conformitate cu procedura privind achizițiile publice care ar permite selectarea ofertantului capabil să presteze serviciile la cel mai scăzut cost pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată în mod corespunzător, le-ar fi înregistrat pentru a executa aceste obligații.”⁽¹⁾

2.4.2 1994–2003

- (138) În decizia de inițiere a procedurii, autoritatea a concluzionat deja că, înainte de 2004, condițiile *Altmark* nu erau îndeplinite cumulativ⁽²⁾.
- (139) Nici autoritățile norvegiene, nici alte părți care au transmis observații în cadrul procedurii oficiale de investigare nu au contestat acest punct de vedere. În consecință, autoritatea își menține constatările corespunzătoare, din motivele expuse în decizia de inițiere a procedurii.

⁽¹⁾ Hotărârea *Altmark*, punctele 87-93.

⁽²⁾ A se vedea considerentele 84 și 85.

2.4.3 Începând cu 2004

2.4.3.1 Prima condiție *Altmark*

- (140) Operatorilor de transport cu autobuzul în cauză li s-au încredințat în continuare obligații de serviciu public pentru a presta servicii regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local în districtul Aust-Agder.
- (141) Obligațiile de serviciu public s-au bazat pe: 1. CTA și CTR, pe dispozițiile din Legea învățământului, care prevăd că acordarea unei concesiuni implică obligația de a efectua serviciile de transport prevăzute în concesiune; 2. concesiunile acordate operatorilor în cauză, care vizează serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare, la nivel local, în districtul Aust-Agder; și 3. contractele individuale dintre districtul Aust-Agder și operatori.
- (142) De asemenea, în contractele în cauză cu prestatorii de servicii, se pot identifica durata perioadei de serviciu, natura obligațiilor de serviciu public de exploatare a serviciilor de transport colective în rețeaua locală. Prin urmare, autoritatea concluzionează că prima condiție din hotărârea *Altmark* este îndeplinită.

2.4.3.2 A patra condiție *Altmark*

- (143) Compensația acordată operatorilor de transport cu autobuzul nu a fost determinată pe baza unei proceduri de achiziții. În conformitate cu orientările autorității privind aplicarea normelor referitoare la ajutorul de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general, în absența unei oferte, o remunerație general acceptată practică pe piață pentru anumite servicii oferă cea mai bună referință pentru stabilirea nivelului de compensație în absența unei proceduri de achiziții⁽¹⁾. Totuși, autoritățile norvegiene nu au susținut că există o astfel de remunerație pentru serviciul dat. De fapt, acestea susțin că sistemul de compensare din districtul Aust-Agder s-a bazat pe un exercițiu de evaluare comparativă care garantează că respectiva compensație acordată acoperă costul unui operator bine gestionat. Prin urmare, autoritatea trebuie să analizeze cea de-a doua alternativă stipulată în cea de-a patra condiție *Altmark*.
- (144) Potrivit informațiilor prezentate, autoritățile norvegiene au comparat structurile de cost ale tuturor societăților din sectorul transporturilor cu autobuzul și au izolat cele mai bune 33 % de societăți administrate la niveluri medii (și anume, costurile combustibilului, costurile de întreținere, costurile aferente conducătorilor auto și costurile de administrare). Deși acest lucru ar putea constitui dovezi ale unei performanțe bune în comparație cu alte societăți, această analiză comparativă nu poate fi luată în considerare ca bază pentru costurile medii ale unei întreprinderi bine gestionate și echipate în mod corespunzător.
- (145) Orientările autorității privind aplicarea normelor referitoare la ajutorul de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general indică faptul că „obiectivul urmărit este de a garanta faptul că nu sunt luate ca valori de referință costurile ridicate ale unei întreprinderi ineficiente”. Autoritatea observă că metoda ALFA și indexarea acesteia nu precizează în detaliu eșantionul de întreprinderi care au fost luate în considerare pentru evaluarea comparativă. Prin urmare, deși autoritățile norvegiene au considerat că 67 % din societățile de transport cu autobuzul sunt societăți ineficiente, acest fapt în sine nu duce la concluzia că celelalte societăți ar trebui să fie considerate operatori bine gestionați, în scopul unei evaluări *Altmark*. Nu există nicio dovadă că media acestor costuri reprezintă costurile înregistrate de o întreprindere eficientă. Autoritățile norvegiene nu au furnizat suficiente informații cu privire la acest aspect.
- (146) În plus, acest lucru nu oferă o imagine completă a structurii costurilor unui reprezentant al unei întreprinderi bine gestionate și echipate corespunzător, deoarece costurile mai ridicate nu sunt acoperite (de exemplu, un consum mai mare de combustibil în zonele inaccesibile din punct de vedere morfologic). De asemenea, în acest sens, autoritățile norvegiene nu au transmis rate analitice reprezentative pentru productivitate (de exemplu, cifra de afaceri raportată la capitalul utilizat, costul total raportat la cifra de afaceri, cifra de afaceri pe angajat, valoarea adăugată pe angajat sau costurile cu personalul raportate la valoarea adăugată) sau calitatea ofertei⁽²⁾. Prin urmare, autoritatea nu este în măsură să evalueze orice obiective cuantificate în materie de rentabilitate a capitalurilor proprii sau de creștere a productivității.

⁽¹⁾ A se vedea <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>, punctul 69.

⁽²⁾ *Ibidem*, punctele 72 și 73.

- (147) În orice caz, faptul că valoarea finală a compensării se stabilește pe baza negocierilor permite ajustări discreționare care nu pot reflecta costurile unui operator eficient. În unele cazuri, autoritatea ia act de faptul că negocierile au dus la o scădere a compensației față de rezultatul dat de metoda ALFA. În alte cazuri, compensația a fost mai mare. În orice caz, existența unor negocieri pentru a calcula valoarea finală a compensației nu oferă nicio informație pentru a se stabili dacă întreprinderile care își desfășoară activitatea pe piața internă sunt neapărat considerate operatori bine gestionați.
- (148) În plus, având în vedere că producția de transport a făcut obiectul unor modificări din partea districtului pe parcursul anului, cu anulări, reduceri sau adaosuri de rute, acest lucru a avut în mod evident un impact semnificativ asupra costurilor contractului. Adesea, operatorii de transport au avut posibilitatea să își reducă traficul pentru a-și acoperi costurile lor reale. Mai mult, acestea au fost compensate mai mult pentru a se putea menține nivelul actual de producție. Suma finală a compensației care urmează să fie acordată a făcut, prin urmare, obiectul negocierilor dintre părți.
- (149) Prin urmare, autoritatea nu poate concluziona că valoarea compensației acordate a fost determinată pe baza unei analize a costurilor unei întreprinderi bine gestionate și echipate în mod corespunzător.
- (150) Prin urmare, autoritatea concluzionează că cea de-a patra condiție *Altmark* nu a fost îndeplinită.

2.4.3.3 Concluzie privind testul *Altmark*

- (151) Întrucât cele patru condiții stabilite de Curte în hotărârea *Altmark* trebuie să fie îndeplinite în mod cumulativ, nu trebuie să se examineze dacă celelalte două condiții au fost îndeplinite.
- (152) Pe baza informațiilor prezentate, autoritatea consideră că valoarea compensației acordate începând cu 2004 pentru obligațiile privind serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local în districtul Aust-Agder nu respectă toate condițiile enunțate în hotărârea *Altmark*. Prin urmare, compensația a conferit un avantaj întreprinderilor beneficiare în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE.

2.5 Avantaj – Proiectul ATP

- (153) În decizia de inițiere a procedurii, autoritatea nu exclude posibilitatea ca proiectul ATP (a se vedea considerentele 56-58) să ofere un avantaj economic întreprinderii *Nettbuss Sør AS*, pe care probabil nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.
- (154) În ceea ce privește condițiile enunțate în hotărârea *Altmark*, autoritatea ia act de faptul că proiectul ATP se referă la obligația de serviciu privind rutele de transport public și, prin urmare, este reglementat de aceleași dispoziții legale precum compensația pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local. Prin urmare, se poate afirma că prima condiție *Altmark* a fost îndeplinită. Cu toate acestea, autoritatea nu a primit informații suplimentare în ceea ce privește punerea în aplicare a celorlalte condiții *Altmark*.
- (155) Prin aplicarea *ex officio* a celei de-a patra condiții *Altmark*, autoritatea ia act de faptul că *Nettbuss Sør AS* a furnizat rutele de transport prevăzute în proiectul ATP fără efectuarea unei proceduri de achiziții publice. De asemenea, autoritățile norvegiene nu au furnizat nicio informație care să demonstreze că respectiva compensație acordată s-a bazat pe analiza costurilor unei întreprinderi bine gestionate și echipate corespunzător. Chiar și în cazul în care evaluarea menționată la considerentele 143-150 se aplică *mutatis mutandis*, concluzia ar fi aceeași, și anume, că a patra condiție din hotărârea *Altmark* nu este îndeplinită.
- (156) Prin urmare, autoritatea concluzionează că sumele anuale de 800 000 NOK (începând din 2004), care au crescut la 2 milioane NOK (începând din 2010) și au scăzut din nou la 1,5 milioane NOK (începând din 2011) și care au fost acordate pentru a crește frecvența plecărilor autobuzelor pe ruta Lillesand – Kristiansand și Kristiansand – Arendal, îi confereau un avantaj întreprinderii *Nettbuss Sør AS*.

2.6 Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale dintre părțile contractante

- (157) Autoritatea trebuie să examineze dacă măsurile de ajutor contestate sunt de natură să afecteze schimburile comerciale și să denatureze concurența ⁽¹⁾.
- (158) Beneficiarii ajutorului concurează cu alți operatori de transport pe piețele care sunt deschise concurenței ⁽²⁾. Prin urmare, autoritatea concluzionează că această compensație anuală a fost de natură să denatureze concurența prin consolidarea poziției comerciale a beneficiarilor de ajutoare în anumite piețe.
- (159) În ceea ce privește efectul asupra schimburilor comerciale și faptul că situația de față vizează o piață locală pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local, autoritatea reamintește că, în hotărârea *Altmark*, care viza, de asemenea, serviciile de transport regional cu autobuzul, Curtea a concluzionat că:

„o subvenție publică acordată unei întreprinderi care nu furnizează decât servicii de transport local sau regional și care nu furnizează servicii de transport în afara statului său de origine poate, cu toate acestea, să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre [...]. Cea de-a doua condiție pentru aplicarea articolului 92 alineatul (1) din tratat, și anume că ajutorul trebuie să fie capabil să afecteze schimburile dintre statele membre nu depinde, prin urmare, de caracterul local sau regional al serviciilor de transport furnizate sau de dimensiunea domeniului de activitate în cauză.” ⁽³⁾

- (160) Acest lucru înseamnă că, deși este vizată, astfel cum se întâmplă în cazul de față, numai o piață locală sau regională de transport cu autobuzul (*Aust-Agder*), finanțarea publică pusă la dispoziția unui singur operator pe o astfel de piață locală poate afecta schimburile comerciale dintre părțile contractante ⁽⁴⁾. În consecință, autoritatea consideră că respectiva compensație anuală poate afecta schimburile comerciale dintre părțile contractante.
- (161) În plus, autoritatea consideră că aceleași considerente se aplică, *mutatis mutandis*, atât activităților privind transportul școlar ⁽⁵⁾, cât și proiectului ATP.

2.7 Concluzie privind existența unui ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE

- (162) În decizia de inițiere, autoritatea a hotărât că respectivele compensații acordate înainte de 2004 de districtul *Aust-Agder* celor cinci operatori de transport cu autobuzul pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local constituie ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE.
- (163) În plus, autoritatea concluzionează că respectivele compensații acordate de districtul *Aust-Agder* începând din 2004 și până în prezent celor cinci operatori de transport cu autobuzul pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local constituie ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE.
- (164) În cele din urmă, autoritatea concluzionează că finanțarea de către stat a întreprinderii *Nettbuss Sør AS*, începând cu anul 2004, pe baza proiectului ATP, constituie ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE.

3. CLASIFICAREA METODEI ALFA ȘI INDEXAREA ACESTEIA ȘI CLASIFICAREA PROIECTULUI ATP CA AJUTOR NOU SAU EXISTENT

- (165) În decizia de inițiere, autoritatea a concluzionat că nu există nicio schemă de ajutor existentă instituită în districtul *Aust-Agder* pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local până la sfârșitul anului 2003.

⁽¹⁾ A se vedea cauzele conexe E-5/04, E-6/04 și E-7/04, *Fesil și Finnjord și alții / Autoritatea AELS de Supraveghere, 2005, Raportul Curții AELS*, p. 117, punctul 93; Cauza C-518/13, *Eventech Ltd ECLI:EU:C:2015:9*, punctele 64-70 și jurisprudența la care se face trimitere în aceasta.

⁽²⁾ Mai mult, Curtea a observat, în hotărârea *Altmark*, că, încă din 1995, mai multe state membre ale UE au deschis în mod voluntar anumite piețe de transport urban, suburban sau regional concurenței din partea întreprinderilor înființate pe teritoriul altor state membre ale UE. Prin urmare, riscul la adresa schimburilor comerciale dintre statele membre nu a fost ipotetic, ci real, întrucât piața a fost deschisă concurenței (punctele 69 și 79).

⁽³⁾ Punctele 77 și 82 din hotărârea *Altmark*.

⁽⁴⁾ A se vedea și cauza 102/87, *Franța/Comisia, ECLI:EU:C:1988:391*, punctul 19; Cauza C-305/89, *Italia/Comisia, ECLI:EU:C:1991:142*, punctul 26.

⁽⁵⁾ A se vedea decizia Comisiei de deschidere a investigației în cauza C54/2007 (*Germania*), *Ajutoarele de stat pentru Emsländische Eisenbahn GmbH (JO C 174, 9.7.2008, p. 13)*, considerentul 119.

- (166) Cu toate acestea, autoritatea și-a exprimat îndoielile cu privire la măsura în care introducerea metodei ALFA și indexarea acesteia au avut drept rezultat faptul că respectivele compensații acordate de districtul Aust-Agder celor cinci operatori de transport cu autobuzul pentru servicii regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local începând cu 2004 până în prezent au modificat semnificativ schema de ajutoare existentă.
- (167) În plus, autoritatea și-a exprimat îndoielile cu privire la măsura în care un nou ajutor poate fi prezent în ceea ce privește posibilele compensații pentru serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local în afara a ceea ce era permis în temeiul schemei de ajutor existente (până în 2004 sau, alternativ, până în prezent, în cazul în care natura ajutorului nu a fost modificată prin introducerea metodei ALFA și indexarea sa).
- (168) De asemenea, autoritatea a pus sub semnul întrebării dacă sumele legate de proiectul ATP sunt conectate la acordarea de compensații de către districtul Aust-Agder sau dacă acestea constituie sau fac parte dintr-o schemă separată.

3.1 Dispozițiile juridice

- (169) Conform articolului 1 litera (c) din partea II a Protocolului 3 la SCA, „ajutor nou” înseamnă:

„orice ajutor, respectiv orice schemă de ajutor și orice ajutor individual care nu este ajutor existent, inclusiv modificările ajutorului existent.”

- (170) Dispozițiile relevante, articolul 1 litera (b) punctele (i) și (v) din partea II a Protocolului 3 la SCA prevăd că „ajutor existent” înseamnă:

„orice ajutor care a existat înainte de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE în aceste state AELS, respectiv schemele de ajutor și ajutoarele individuale puse în aplicare anterior și care se aplică și ulterior intrării în vigoare a Acordului privind SEE [...]”;

precum și

„ajutorul considerat ajutor existent deoarece se poate dovedi că, în momentul punerii în aplicare, nu reprezenta un ajutor și că a devenit ajutor ulterior, datorită evoluției Spațiului Economic European și fără să fi fost modificat de statul AELS [...]”

3.2 Regimul procedural privind ajutoarele existente

- (171) În primul rând, autoritatea trebuie să își clarifice poziția în ceea ce privește procedura urmată în conformitate cu Acordul privind SEE și cu Protocolul 3 la SCA pentru măsurile considerate a fi ajutoare existente.
- (172) Acordul privind SEE instituie proceduri distincte în funcție de cazul în care ajutoarele sunt existente sau noi. În temeiul articolului 1 alineatul (1) din partea I a Protocolului 3 la SCA, „Autoritatea AELS de Supraveghere, împreună cu statele AELS, revizuieste în mod constant toate sistemele de ajutor existente în statele respective. Autoritatea propune acestora din urmă măsurile utile impuse de dezvoltarea treptată sau de funcționarea Acordului privind SEE.” Astfel, ajutoarele existente pot fi puse în aplicare în mod corespunzător, atât timp cât autoritatea nu le consideră incompatibile cu funcționarea Acordului privind SEE (¹).
- (173) Pe de altă parte, în temeiul articolului 2 alineatul (1) din partea II a Protocolului 3 la SCA, „[...] orice proiect de acordare a unui ajutor nou se notifică în timp util Autorității AELS de Supraveghere de către statul AELS în cauză”. Prin urmare, orice ajutor nou trebuie notificat în prealabil autorității și nu poate fi pus în aplicare fără decizia finală a autorității.
- (174) În plus, ajutoarele existente pot să facă obiectul numai unei decizii prin care se constată incompatibilitatea acestora cu privire la viitor. Prin urmare, autoritatea „[...] deține, în cadrul examinării permanente a ajutoarelor existente, numai competența de a solicita eliminarea sau modificarea unui astfel de ajutor într-un termen pe care îl stabilește” (²).

(¹) Cauzele conexe T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 până la T-607/97, T-1/98, T3/98 până la T-6/98 și T-23/98, Alzetta și alții/Comisia, ECLI:EU:T:2000:151, punctul 148.

(²) Ibidem, punctele 147 și 148.

- (175) De asemenea, conform jurisprudenței constante, pentru ca ajutorul să fie reexaminat în mod constant și supravegheat de către autoritate, intenția din Acordul privind SEE, „[...] este că respectiva constatare potrivit căreia un ajutor poate fi incompatibil cu piața comună trebuie să fie determinată, sub rezerva controlului de către Curte, printr-o procedură adecvată, a cărei punere în aplicare îi revine Comisiei”⁽¹⁾.
- (176) Prin urmare, având în vedere cele de mai sus, autoritatea concluzionează că ar putea evalua dacă o măsură de ajutor existentă este compatibilă cu funcționarea Acordului privind SEE numai în conformitate cu procedura pentru ajutoarele existente, prevăzută la articolele 17-19 din partea II a Protocolului 3 la SCA.
- (177) Secțiunile de mai jos urmează să analizeze problema unui ajutor nou sau existent în ceea ce privește metoda ALFA și indexarea acestuia, precum și proiectul ATP.

3.3 Definiția schemei de ajutor

- (178) Articolul 1 litera (d) din partea II a Protocolului 3 la SCA prevede că „schemă de ajutor”:

„[...] înseamnă orice act în baza căruia, fără a fi necesare măsuri suplimentare de punere în aplicare, pot fi acordate alocări individuale de ajutor întreprinderilor definite în mod general și abstract, precum și orice act în baza căruia ajutorul, care nu este legat de un anumit proiect, poate fi acordat uneia sau mai multor întreprinderi pentru o perioadă de timp nedeterminată și/sau într-un quantum nedeterminat;”

- (179) Articolul 1 litera (e) din partea II a Protocolului 3 la SCA prevede că „ajutor individual”:

„[...] înseamnă orice ajutor de stat care nu este acordat în baza unei scheme de ajutor de stat sau este acordat în baza unei scheme, dar trebuie notificat în mod individual;”

- (180) Această distincție este în special importantă în contextul ajutorului existent, întrucât Protocolul 3 la SCA îi conferă autorității competența de a păstra sub supraveghere constantă sistemele de ajutor existente⁽²⁾. În mod similar, secțiunea V din partea II a Protocolului 3 la SCA se aplică numai schemelor de ajutor existente⁽³⁾.
- (181) În decizia de inițiere, autoritatea a furnizat mai multe informații privind motivele care au stat la baza conceptului de scheme de ajutor existente și modul în care acesta a fost interpretat în propria practică judiciară și în cea a Comisiei Europene⁽⁴⁾.
- (182) În decizia de inițiere, autoritatea a concluzionat că o schemă de ajutor este în vigoare în districtul Aust-Agder începând cu anul 1994⁽⁵⁾. Dispozițiile privind schema de ajutor respectivă erau reprezentate de CTA, CTR și de Legea învățământului cu privire la practica administrativă relevantă din Aust-Agder.
- (183) Autoritatea a observat că respectiva compensație pentru executarea serviciilor regulate de transport local cu autobuzul în districtul Aust-Agder ar fi fost acordată anterior intrării în vigoare a Acordului privind SEE în Norvegia la 1 ianuarie 1994, pe baza CTA și CTR (și a legislației relevante precedente). În plus, înainte de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE, compensația pentru prestarea de servicii de transport școlar a fost atribuită pe baza Legii învățământului (și a legislației precedente).
- (184) În decizia de inițiere, autoritatea a examinat măsura în care cadrul juridic pentru finanțarea serviciilor regulate de transport și de transport cu autobuze școlare în districtul Aust-Agder îndeplinește cele trei criterii de la articolul 1 litera (d) din partea II a Protocolului 3 la SCA: (i) un act în baza căruia poate fi acordat un ajutor de stat; (ii) un act care nu solicită măsuri suplimentare de punere în aplicare; și (iii) un act care definește potențialii beneficiari ai ajutorului de stat în mod general și abstract⁽⁶⁾.
- (185) Cu toate acestea, în ceea ce privește proiectul ATP, în decizia de inițiere a procedurii, autoritatea și-a exprimat îndoiala cu privire la măsura în care acesta este conectat la acordarea de compensații de către districtul Aust-Agder sau cu măsura în care reprezintă sau face parte dintr-o schemă separată.

⁽¹⁾ Cauzele conexe C-72/91 și C-73/91, Sloman Neptun, ECLI:EU:C:1993:97, punctul 11; Cauza C-6/12, P Oy, ECLI:EU:C:2013:525, punctul 36. A se vedea și cauzele conexe E-4/10, E-6/10 și E-7/10, Principatul Liechtenstein și alții/Autoritatea AELS de Supraveghere, 2011, Raportul Curții AELS, p. 16, punctul 113.

⁽²⁾ A se vedea articolul 1.1 din partea I a Protocolului 3 la SCA.

⁽³⁾ Autoritatea consideră că termenii „scheme de ajutor” și „sisteme de ajutor” sunt sinonime.

⁽⁴⁾ A se vedea decizia de inițiere a procedurii, considerentul 121.

⁽⁵⁾ A se vedea considerentele 133 și 162 din decizia de inițiere.

⁽⁶⁾ A se vedea considerentele 123-133 din decizia de inițiere.

- (186) În ciuda faptului că proiectul ATP este rezultatul unei colaborări între diferite municipalități și districte ale Vest-Agder și Aust-Agder și în pofida faptului că plățile au provenit din diferite surse, operațiunile implicate intră în domeniul de aplicare al schemei din districtul Aust-Agder.
- (187) Autoritatea constată că rutele de autobuz implicate în proiectul ATP, adică Kristiansand – Lillesand și Kristiansand – Arendal, astfel cum sunt descrise mai sus la considerentele 57 și 58, sunt deja în funcțiune în cadrul schemei actuale din districtul Aust-Agder.
- (188) Creșterea producției prin proiectul ATP pe rutele respective a fost compensată în conformitate cu aceleași dispoziții legale care se aplică serviciilor regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local.
- (189) Calcularea compensației pentru producția crescută a proiectului s-a bazat pe aceleași principii ca și cele ale serviciilor regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local, și anume costul serviciului public, din care se scad veniturile obținute din bilete pentru contractele nete, plus un profit rezonabil.
- (190) Pe baza celor de mai sus, autoritatea concluzionează că proiectul ATP face parte din schemă, ceea ce coincide cu opinia autorității din decizia de inițiere a procedurii, în vigoare în districtul Aust-Agder din 1994.

3.4 Definiția ajutorului existent

- (191) Articolul 1 litera (b) punctul (i) din partea II a Protocolului 3 la SCA prevede că ajutorul existent include orice ajutor care a existat înainte de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE în statele AELS, respectiv schemele de ajutor și ajutoarele individuale puse în aplicare anterior și care se aplică și ulterior intrării în vigoare a Acordului privind SEE.
- (192) În acest caz, dispozițiile privind schema de ajutor au fost puse în aplicare începând cu intrarea în vigoare a Acordului privind SEE în Norvegia la 1 ianuarie 1994. Întrucât piața serviciilor de transport local cu autobuzul a fost deja expusă la o anumită concurență la momentul respectiv, autoritatea consideră că finanțarea serviciilor regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local pe baza CTA, CTR și a Legii educației constituie o schemă de ajutor existentă, care a existat în ianuarie 1994 și care s-a aplicat ulterior.
- (193) În hotărârea *Namur*, Curtea a afirmat următoarele:
- „[...] în cazul în care ajutorul este oferit conform unor dispoziții legale anterioare, care au rămas nemodificate, apariția unui ajutor nou sau modificarea ajutorului existent nu pot fi evaluate în funcție de intensitatea ajutorului sau, în special, de valoarea acestuia în termeni financiari la orice moment din viața întreprinderii. Dacă un ajutor poate fi clasificat drept nou sau existent sau ca o modificare a unui ajutor existent, acest lucru trebuie determinat prin trimitere la dispozițiile care reglementează aceste aspecte.”⁽¹⁾
- (194) Pe de altă parte, astfel cum a subliniat avocatul general Trabucchi în avizul său în cauza *Van der Hulst*, modificările sunt semnificative în cazul în care principalele elemente ale schemei au fost modificate, cum ar fi natura avantajului, scopul urmărit prin măsura în cauză, temeiul juridic, beneficiarii sau sursa de finanțare⁽²⁾. Aceste modificări pot afecta evaluarea compatibilității schemei respective și trebuie să fie notificate separat drept ajutor nou pentru a evalua compatibilitatea lor cu Acordul privind SEE⁽³⁾.
- (195) Modificările pur formale sau administrative ale unei scheme de ajutor nu conduc la reclasificarea ajutorului existent drept ajutor nou⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Cauza C-44/93, *Namur-Les Assurances du Crédit*, ECLI:EU:C:1994:311, punctul 28.

⁽²⁾ Avizul avocatului general Trabucchi în cauza 51/74, *Van der Hulst*, ECLI:EU:C:1975:9.

⁽³⁾ Cauzele conexe C-630/11 P – C-633/11 P, *HGA srl a.o./Comisia*, ECLI:EU:C:2013:387, punctele 92-94.

⁽⁴⁾ A se vedea articolul 4 alineatul (1) din versiunea consolidată a Deciziei nr. 195/04/COL a Autorității din 14 iulie 2004 privind punerea în aplicare a dispozițiilor la care se face referire în articolul 27 din partea II a Protocolului 3 (disponibilă la adresa următoare: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>). A se vedea, de asemenea, avizul avocatului general Lenz în cauza *Namur*.

- (196) După cum s-a arătat mai sus, finanțarea serviciilor de transport cu autobuzul în districtul Aust-Agder a fost acordată pe baza unei scheme de ajutor constând din CTA, CTR, Legea învățământului și practica administrativă din districtul Aust-Agder. În 2004, a fost introdusă metoda ALFA, pe baza căreia s-au încheiat contracte noi pentru perioada 2004-2008. Metoda ALFA a fost completată prin introducerea unui nou sistem de indexare, pe baza căruia au fost semnate contracte noi cu aceiași operatori pentru a acoperi perioada 2009-2012, cu posibilitatea unei prelungiri suplimentare de până la patru ani a se vedea considerentul 53). Întrebarea este dacă introducerea metodei ALFA și indexarea sa ulterioară pot fi considerate elemente care modifică schema de ajutor existent în ajutor nou.
- (197) Metoda ALFA, astfel cum este descrisă la considerentele 46-50 de mai sus, este un sistem utilizat pentru a calcula costurile legate de transportul cu autobuzul. Sistemul de indexare, astfel cum a fost descris la considerentele 51-53 de mai sus, a completat metoda prin introducerea mai multor parametri relevanți de cost, cum ar fi costurile de combustibil sau costurile salariale, pe baza cărora este indexată compensația.
- (198) Introducerea acestui sistem nu a modificat semnificativ temeiul juridic și scopul acordării de compensații.
- (199) Dispozițiile CTA, CTR și Legea învățământului, precum și practicile administrative au fost interpretate și aplicate în mod identic. Aceste dispoziții și practici au rămas neschimbate pe parcursul perioadei examinate, și anume chiar înainte de intrarea în vigoare a Acordului privind SEE.
- (200) Scopul a fost întotdeauna de a compensa operatorii de transport (fie că este vorba despre serviciile regulate de transport cu autobuzul, fie că este vorba despre serviciile de transport cu autobuze școlare) pentru furnizarea de servicii pe care districtul Aust-Agder urmărește să le stabilească sau să le mențină.
- (201) Compensația acordată a luat întotdeauna în considerare costul efectuării serviciului public, minus veniturile obținute din vânzarea de bilete pentru contractele nete, plus un profit rezonabil. Eventualele compensații în afara domeniului de competență al prevederilor legale menționate anterior și practica administrativă nu sunt permise.
- (202) Din punctul de vedere al legislației privind ajutoarele de stat, metoda ALFA nu a prevăzut nicio modificare substanțială în ceea ce privește ajutorul acordat beneficiarilor implicați în schema de ajutor. Aceasta s-a aplicat și continuă să se aplice tuturor concesionarilor cărora li s-a încredințat furnizarea de servicii regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuzele școlare la nivel local în districtul Aust-Agder. Cel mai important, sistemul nu modifică dreptul beneficiarilor la ajutor în temeiul schemei. Prin urmare, schema nu a fost prelungită în acest sens.
- (203) Introducerea metodei ALFA și indexarea acesteia au deservit doar scopul calibrării costurilor serviciilor de transport, mai precis al costurilor pe baza cărora se pot acorda compensații. Valoarea compensației acordate s-a bazat pe aceleași elemente pe parcursul întregii perioade, cum ar fi costurile operațiunilor de transport cu autobuzul, costurile cu subcontractanții, venitul obținut din vânzarea de bilete etc. Prin urmare, metoda ALFA și indexarea acesteia prevăd un mecanism mai bun de a acorda compensații aceluiași beneficiari în cadrul acestei scheme și pe baza aceluiași temei juridic.
- (204) Prin urmare, autoritatea concluzionează că metoda ALFA și indexarea nu au modificat schema de ajutor existentă în mod substanțial.
- (205) De asemenea, nu se poate afirma că creșterea producției prevăzute de proiectul ATP pe rutele Lillesand – Kristiansand și Kristiansand – Arendal a modificat sistemul în mod semnificativ. Scopul proiectului ATP a fost de a spori pur și simplu activitățile întreprinderii Nettbuss Sør AS în cadrul aceluiași contracte de concesiune.
- (206) Modificările au fost aduse rutelor deja existente, fără a modifica schema de ajutor stabilită de legislație. În consecință, producția sporită a proiectului ATP nu constituie o modificare a unei scheme de ajutor care conduce la activități noi pentru a fi considerată drept ajutor nou.
- (207) Mai mult, plățile efectuate în cadrul proiectului ATP sunt conforme principiului compensației stabilit în cadrul schemei, în sensul că acoperă costul efectuării serviciului public, minus veniturile obținute din vânzarea de bilete pentru contractele nete, plus un profit rezonabil.

- (208) În plus, faptul că respectiva componentă a entităților publice care au contribuit la plățile compensatorii sau care au efectuat plățile compensatorii, astfel cum se menționează la considerentul 58 de mai sus, a fost diferită de cea a schemei de ajutor existente nu a adus modificări substanțiale schemei. Serviciile plătite au intrat în domeniul de aplicare al acestei scheme, iar plățile au fost efectuate în conformitate cu normele de drept și financiare aplicabile în cadrul schemei, indiferent de originea plăților.
- (209) Schimbările de mai sus introduse de proiectul ATP nu pun sub semnul întrebării natura schemei ca schemă de ajutor existent. Prin urmare, autoritatea concluzionează că proiectul ATP nu a adus modificări semnificative schemei de ajutor existente.

3.5 Concluzii

- (210) Autoritatea concluzionează că în districtul Aust-Agder există un sistem de ajutor instituit pe baza CTA, CTR și a Legii învățământului, precum și a practicii administrative. Autoritatea este de părere că schema de ajutor există, întrucât nu au fost introduse modificări substanțiale prin aplicarea metodei ALFA sau a indexării, nici prin creșterea producției pe rutele de autobuz existente prevăzute de proiectul ATP.
- (211) Protocolul 3 la SCA abilitază autoritatea să păstreze sub supraveghere constantă sistemele de ajutor existente ⁽¹⁾. Cu toate acestea, numai în cazul în care un ajutor existent este considerat ca fiind incompatibil cu funcționarea Acordului privind SEE, ajutorul respectiv ar trebui să facă obiectul unor măsuri adecvate, în conformitate cu dispozițiile prevăzute la articolele 17-19 din partea II a Protocolului 3 la SCA, cu scopul de a anula sau de a modifica schema.
- (212) În aceste circumstanțe, autoritatea nu consideră că situația actuală impune abordarea măsurilor corespunzătoare pentru Regatul Norvegiei cu privire la viitoarele modificări ale schemei de ajutor existente. În acest sens, autoritatea remarcă următoarele aspecte.
- (213) În primul rând, autoritatea ia în considerare faptul că respectivul contract de concesiune cu Nettbuss Sør AS a expirat deja. Prin urmare, orice evaluare a compatibilității schemei de ajutor existente în ceea ce privește Nettbuss Sør este lipsită de obiect.
- (214) În al doilea rând, autoritatea nu a identificat nicio problemă legată de concurență în ceea ce privește aplicarea schemei de către operatorii de transport menționați la considerentul 35, ale căror contracte cu Aust-Agder sunt încă valabile. Autoritatea consideră că, în ceea ce privește operatorii de transport, metoda ALFA a fost pusă în aplicare în mod corespunzător pentru a lua în considerare numai veniturile și costurile care decurg din serviciile publice, în conformitate cu articolul 49 din Acordul privind SEE și cu dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 sau ale Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.
- (215) În al treilea rând, autoritatea ia în considerare procedurile sale pendinte de constatare a neîndeplinirii obligațiilor împotriva Norvegiei, cu privire la presupuse încălcări ale normelor SEE privind achizițiile publice. La 12 octombrie 2011, autoritatea a emis o scrisoare de notificare a Norvegiei privind nerespectarea principiilor nediscriminării și transparenței prevăzute la articolele 4 și 48 din Acordul privind SEE prin faptul că îi permite districtului Aust-Agder să atribuie și să prelungească concesiunile pentru serviciile transport cu autobuzul, fără nicio formă de publicare. Din aceleași motive, la 22 iunie 2012, autoritatea a emis un aviz motivat către Norvegia. Faptul că scopul procedurii precontencioase este de a acorda statului AELS în cauză oportunitatea, pe de o parte, de a se conforma obligațiilor care îi revin în temeiul legislației SEE și, pe de altă parte, de a se prevala de dreptul de a se apăra împotriva obiecțiilor formulate de autoritate. În acest context, autoritățile norvegiene s-au angajat să adopte acte legislative naționale cu scopul de a preveni viitoarele încălcări ale normelor SEE privind achizițiile publice în domeniul concesiunilor de servicii în sectorul transporturilor.
- (216) Având în vedere aceste elemente, autoritatea își exercită puterea discreționară în sensul că, după cum s-a menționat mai sus, consideră că, în prezent, nu trebuie să se inițieze procedura măsurilor utile prevăzută la articolele 17-19 din partea II a Protocolului 3.
- (217) În plus, autoritatea încheie prezenta procedură oficială de investigare a unui ajutor nou potențial în ceea ce privește schema de ajutor existentă în districtul Aust-Agder. Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 1 alineatul (1) din partea I a Protocolului 3 la SCA, autoritatea va menține schema sub monitorizare constantă până la expirarea valabilității acesteia și îi va controla aplicarea.

⁽¹⁾ A se vedea articolul 1.1 din partea I a Protocolului 3 la SCA.

4. AJUTOARE NOI ÎN AFARA SCHEMEI DE AJUTOR EXISTENTE

4.1 Considerente generale

- (218) În ceea ce privește ajutoarele existente ⁽¹⁾, trebuie amintit că reiese din jurisprudență că orice supracompensare trebuie să fie examinată mai întâi în raport cu schema de ajutor. În cazul în care schema de ajutor existentă, prin modul său de elaborare sau altfel, permite o supracompensare, excedentul sau sumele supracompensatorii se consideră ajutor existent și, prin urmare, sunt supuse procedurii măsurilor utile prevăzute la articolele 17-19 din partea II a Protocolului 3 la SCA.
- (219) În cazul în care, pe de altă parte, supracompensația este plătită beneficiarului în afara domeniului de aplicare al schemei de ajutor existente, excedentul sau sumele supracompensatorii ar trebui să fie abordate în cadrul procedurii privind ajutoarele noi.
- (220) Rezultă că numai plățile efectuate în baza schemei de ajutor existente pot fi considerate ajutor existent acordat în temeiul schemei respective. Pe de altă parte, plățile care depășesc pierderile suportate efectiv și care au fost executate în afara domeniului de aplicare al regimului de ajutor trebuie, prin urmare, să fie tratate ca ajutor nou ⁽²⁾.

4.2 Ajutor acordat în afara schemei de ajutor existente în districtul Aust-Agder

- (221) În decizia de inițiere a procedurii, autoritatea și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește eventualele ajutoare noi pentru operatorii de servicii regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local din districtul Aust-Agder care nu au fost acordate în baza schemei de ajutor existente începând cu 1994.
- (222) Schema de ajutor existentă în districtul Aust-Agder stabilește serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local în districtul Aust-Agder anterior intrării în vigoare a Acordului privind SEE în Norvegia la 1 ianuarie 1994. Furnizarea acestor servicii este efectuată de către următorii operatori de transport: Birkeland Busser AS, Frolandsruta Frode Oland, Høyvågruta AS, Nettbuss Sør AS, RTB, L/L Setesdal Bilruiter și Telemark Bilruiter. Începând cu 2009 și în urma fuzionării Nettbuss Sør AS cu Høyvågruta AS și RTB, un număr de cinci operatori au rămas să efectueze serviciile de transport în cadrul contractelor din Aust-Agder. După expirarea contractului de concesiune cu Nettbuss Sør AS la 31 decembrie 2014, mai existau doar patru operatori de transport care, în prezent, furnizează serviciile respective în temeiul cadrului juridic existent. Contractele de concesiune ale acestora expiră la 31 decembrie 2016.
- (223) Autoritatea observă că statele AELS beneficiază de o marjă de apreciere semnificativă în ceea ce privește definirea serviciilor de interes economic general și a condițiilor punerii sale în aplicare, inclusiv o evaluare a costurilor și a veniturilor unui astfel de serviciu și metodologia adecvată de alocare a veniturilor și cheltuielilor în cazul operatorilor care desfășoară, de asemenea, activități comerciale. Domeniul de aplicare și controlul pe care autoritatea are dreptul să le exercite în această privință sunt limitate la o eroare vădită ⁽³⁾.
- (224) În cazul de față, serviciile regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local din districtul Aust-Agder au fost definite de către autoritățile norvegiene ca servicii de interes economic general, în conformitate cu dispozițiile prevăzute de CTA, CTR, Legea învțăământului și de practica administrativă. Autoritatea a fost de acord cu această definiție, iar în prezent a ajuns, de asemenea, la concluzia că schema de ajutor din districtul Aust-Agder constituie ajutor existent.
- (225) Dispozițiile legale în temeiul schemei de ajutor existente permit compensației să acopere costurile efectuării unor servicii regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local în districtul Aust-Agder (minus veniturile obținute din vânzarea de bilete pentru contractele nete), la care se adaugă un profit rezonabil.
- (226) Prin urmare, doar plățile compensatorii pentru prestarea acestor servicii pot face parte din schema de ajutor existentă în districtul Aust-Agder, inclusiv plățile în plus față de pierderile suportate efectiv, care se încadrează în domeniul de aplicare al acestei scheme ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Cauza C-47/91, Italia/Comisia, ECLI:EU:C:1994:358; Cauza E-14/10, Konkurrenten.no AS/Autoritatea AELS de Supraveghere, 2011, Raportul Curții AELS, p. 266, punctele 74 și 76.

⁽²⁾ Același raționament se aplică și în cazul schemelor care au fost aprobate de Autoritate sau de Comisia Europeană. A se vedea, de exemplu, cauza C-47/91, Italia/Comisia, (ibidem), punctele 25–26.

⁽³⁾ Cauzele conexe E-10/11 și E-11/11, Hurtigruten ASA/Autoritatea AELS de Supraveghere, 2012, Raportul Curții AELS, p. 758, punctul 150.

⁽⁴⁾ În acest sens, decizia Autorității nu aduce atingere aplicării normelor naționale (de exemplu, dreptului comercial) în baza cărora se poate recupera orice supracompensație plătită, care intră în domeniul de aplicare al schemei de ajutor existente.

- (227) În contextul prezentei cauze, următoarele plăți nu se pot baza pe dispozițiile legale și pe practicile administrative ale schemei:
- plățile directe pentru serviciile de transport care nu au fost definite ca servicii de interes economic general (de exemplu, servicii comerciale);
 - plățile directe pentru alte servicii de transport care nu fac obiectul contractelor de concesiune semnate (de exemplu, anumite rute); și
 - plățile directe pentru serviciile de transport public care au făcut parte din schema de ajutor existentă, dar au încetat să mai existe.
- (228) Astfel de plăți suportate din resursele statului, astfel cum a fost descris mai sus, oferă un avantaj selectiv pentru operatorii de transport care nu pot fi acoperiți de dispozițiile și practicile administrative ale schemei de ajutor existente în districtul Aust-Agder, deoarece se referă fie la servicii pe care piața le oferă deja, fie la servicii de transport care nu au fost definite ca atare pentru a primi compensații pentru obligația de serviciu public, sau, în cele din urmă, la situații care depășesc limitele din schema de ajutor stabilită inițial. Acestea fiind spuse, în raport cu această din urmă situație, o compensație de serviciu public care nu mai există nu poate fi considerată a fi fost efectuată în temeiul dispozițiilor privind schema de ajutor în cauză, doar pentru că astfel de servicii nu mai fac obiectul schemei respective.
- (229) În plus, se pare că aceste plăți, care nu au fost efectuate pe baza schemei, acoperă costuri care ar fi trebuit să fie suportate de către operatorii de transport înșiși și costuri care nu au fost suportate. În consecință, astfel de plăți constituie o formă de ajutor pentru funcționare care denaturează concurența și afectează schimburile comerciale dintre părțile contractante.
- (230) În acest context, autoritatea a evaluat informațiile furnizate de autoritățile norvegiene în ceea ce privește diversele activități din toate societățile de transport implicate în furnizarea de servicii regulate de transport cu autobuzul și de transport cu autobuze școlare la nivel local în districtul Aust-Agder.
- (231) Cu o excepție pentru Nettbuss Sør AS, autoritățile norvegiene au susținut că modul de calcul al compensației, ținând seama de faptul că venitul generat corespunde costurilor estimate pentru efectuarea serviciilor de transport, a asigurat că operatorii de transport cu autobuzul au fost compensați doar pentru serviciile publice.
- (232) Pentru perioada anterioară anului 2004, autoritatea nu a identificat, pe baza informațiilor furnizate de autoritățile norvegiene, nicio plată care ar putea fi considerată a nu se încadra în domeniul de competență al schemei de ajutor existente.
- (233) Cu toate acestea, pentru perioada ulterioară anului 2004 și introducerii metodei ALFA (și a indexării sale începând cu 2009), autoritatea constată că anumite plăți au fost într-adevăr efectuate în afara unei scheme de ajutor existente în favoarea întreprinderii Nettbuss Sør AS.
- (234) Pentru perioada ulterioară anului 2004, autoritatea nu a identificat nicio efectuare a unei plăți în favoarea oricărui alt operator de transport în districtul Aust-Agder.

4.2.1 Plățile efectuate în afara schemei în favoarea întreprinderii Nettbuss Sør AS pentru perioada 2004–2014

- (235) Societatea a introdus separarea evidențelor contabile în 2009, făcându-se diferența între activitățile publice și cele comerciale.
- (236) Conform observațiilor transmise de autoritățile norvegiene, metoda ALFA este un model bazat în special pe costuri și este un sistem bazat pe încredere. Înainte de fiecare an de producție, Nettbuss Sør AS a transmis estimări ale costurilor și veniturilor legate de serviciile publice. De asemenea, districtul Aust-Agder presupune că societatea a alocat corespunzător veniturile dintre serviciile publice și cele comerciale. Așa cum recunosc autoritățile norvegiene, pe baza informațiilor recent identificate, se pare că acest lucru nu s-a întâmplat în cazul de față.
- (237) După cum s-a menționat mai sus la considerentele 93-94, pe baza informațiilor transmise de autoritățile norvegiene cu privire la producția întreprinderii Nettbuss Sør AS, producția raportată se abate de la ceea ce ar fi trebuit să fie raportat ca producție pentru compensația pentru obligația de serviciu public.

- (238) Conform tabelelor de producție transmise, Nettbuss Sør AS a beneficiat de compensație și în mod direct pentru activitățile comerciale ale societății. De exemplu, tabelele indică faptul că Nettbuss Sør AS a primit compensații pentru servicii de transport pe timp de noapte, deși acestea fac parte din activitățile comerciale ale societății. Nettbuss Sør AS nu a formulat obiecții cu privire la faptul că aceste rute comerciale au fost într-adevăr incluse în calculele pentru a primi compensații în temeiul metodei ALFA.
- (239) De asemenea, din informațiile prezentate, rezultă că districtul Aust-Agder a continuat să acorde compensații pentru obligația de serviciu public pentru unele rute (de exemplu, Grimstad – Heggedalen și Heggedalen – Grimstad), deși rutele în cauză au încetat să funcționeze.
- (240) Autoritatea constată, de altfel, că respectivele compensații pentru obligația de serviciu public nu au fost plătite pentru rute care nu fac parte din contractul de prestare de servicii (de exemplu, în ceea ce privește tronsonul Kilsund – Kitron, Tangen Hisøy – Kitron, Tangen Hisøy – Kilsund și transportul fără pasageri la prima stație de autobuz „Sørlandsekspressen”, care este un autobuz expres din Kristiansand către Oslo).
- (241) În consecință, toate aceste plăți compensatorii pentru activități care au fost incluse în mod eronat sau din greșeală în tabelele de producție în temeiul metodei ALFA nu au fost întemeiate pe dispozițiile legale și practicile administrative ale schemei de ajutor existente în districtul Aust-Agder.
- (242) Tabelul de mai jos sintetizează producția raportată, costurile brute, ajustările datorate abaterilor și diferențele de producție și de costuri, calculate de Asplan Viak folosind metoda ALFA și indexarea ⁽¹⁾:

Tabelul 2

Diferențele de producție și de costuri pentru perioada 2004-2014

Anul	Producția raportată (în km)	Ajustări ale producției datorate abaterilor (în km)	Costuri brute (NOK)	Ajustări ale costurilor datorate abaterilor (NOK)	Indexarea %	Diferențe de producție și de costuri (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⁾ Autoritățile norvegiene afirmă că respectivele calcule efectuate nu pot fi considerate finale, deoarece punctele de plecare folosite pentru fiecare an ar putea să nu fie foarte exacte. Cu toate acestea, suma totală ar continua să fie aproape de 80 de milioane NOK.

Anul	Producția raportată (în km)	Ajustări ale producției datorate abaterilor (în km)	Costuri brute (NOK)	Ajustări ale costurilor datorate abaterilor (NOK)	Indexarea %	Diferențe de producție și de costuri (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
Total						80 437 962

(¹) Această cifră arată că prețul a fost ajustat cu 7,4 % în 2009 față de 2008, ținând seama de ajustările costurilor și prețurilor. Începând cu anul 2009, pentru a completa rezultatele metodei ALFA, s-a utilizat sistemul de indexare stabilit.

- (243) În plus, autoritățile norvegiene au transmis abaterile de producție în raport cu obligații de serviciu public bine definite. Autoritatea trebuie să evalueze dacă aceste abateri sunt făcute în cadrul sau în afara domeniului de aplicare al schemei de ajutor existente.
- (244) Autoritatea constată că, coroborat cu tabelul 1, astfel cum a fost expus anterior la considerentul 96, tabelul de mai sus include în producție abaterile privind serviciile de transport cu autobuze școlare. În special, astfel cum s-a raportat de către autoritățile norvegiene, în legătură cu transportul elevilor către și dinspre cursurile de înot și pentru o anumită rută de autobuz, se pare că Nettbuss Sør AS a primit și continuă să primească despăgubiri de la două surse diferite în același timp, și anume districtul Aust-Agder și municipalitățile (¹).
- (245) De asemenea, în ceea ce privește producția referitoare la anii de școală și „repetarea anilor școlari”, precum și serviciile de transport cu autobuze școlare, s-a raportat că Nettbuss Sør AS a primit compensații pentru o perioadă mai lungă decât este necesar în timpul anului școlar, de exemplu, 51 de săptămâni (255 de zile de școală) în loc de 38 (192 de zile de școală).
- (246) În plus, autoritățile norvegiene au susținut că unele sectoare din transportul public (nu sunt furnizate exemple de rute specifice) au fost reduse fără aprobarea districtului și fără ca acest lucru să se reflecte în elaborarea tabelelor pentru acordarea de compensații. Autoritatea este de părere că aceste abateri de producție se referă la serviciile de transport pentru care compensația a fost acordată în baza schemei de ajutor existente. În consecință, nu se poate susține că această presupusă supracompensare constituie ajutor nou acordat în afara domeniului de aplicare al schemei. Simplul fapt că schema de ajutor a fost necorespunzător concepută pentru a permite acordarea unei compensații în plus față de pierderile reale suportate, dar care intră în domeniul de aplicare al schemei de ajutor, nu înseamnă că această supracompensare constituia un ajutor nou. Aceste plăți supracompensatorii rămân, prin urmare, în domeniul de aplicare al schemei de ajutor existente.
- (247) În sfârșit, în ceea ce privește serviciile de transfer cu autobuzul la aeroport oferite de Nettbuss Sør AS, incluse în proiectul ATP, astfel cum s-a menționat mai sus la considerentele 56-62, autoritatea constată că Aust-Agder, prin reducerea costurilor asociate cu funcționarea rutelor de servicii publice 39 și 40, a oferit economii directe pentru societate la suma estimată de 1 020 000 NOK, astfel cum au fost prezentate de către autoritățile norvegiene, ceea ce îi permite întreprinderii Nettbuss Sør AS să își mențină serviciile de transfer cu autobuzul la aeroport.

(¹) În conformitate cu cauza nr. 158 din 18 decembrie 2001, districtul Aust-Agder a decis să nu își asume răspunderea pentru „midtskyss” pe viitor. Din acel moment, responsabilitatea a fost transferată administrațiilor locale, iar întreprinderea Nettbuss Sør AS a început să factureze municipalitățile pentru aceste servicii de transport, și nu districtul Aust-Agder. Municipalitățile au plătit pentru „midtskyss” până în 2013, când răspunderea i-a fost transferată din nou districtului Aust-Agder, care a decis să acopere și costurile deja suportate de municipalități în 2011 și 2012. Începând cu 2013, districtul Aust-Agder este facturat direct de întreprinderea Nettbuss Sør AS. În ceea ce privește cursurile de înot, în Norvegia, acestea fac parte din învățământul primar, a căror responsabilitate, în conformitate cu Legea învățământului, le revine municipalităților. În plus, Nettbuss Sør AS a raportat districtului Aust-Agder producția pentru compensația pentru obligația de serviciu public referitoare la o rută denumită Karjolen. Potrivit autorităților norvegiene, această rută a fost, timp de mai mulți ani, finanțată de către municipalitatea Arendal și nu ar fi trebuit să fie raportată în tabele. Nettbuss Sør AS recunoaște că această producție nu ar fi trebuit să fie inclusă în tabele.

- (248) Suma de mai sus a fost inclusă inițial în valoarea totală a compensației acordată întreprinderii Nettbuss Sør AS pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public de transport în districtul Aust-Agder. Având în vedere că aceste obligații au încetat să existe (adică rutele 39 și 40) începând cu luna octombrie 2013 și până la 20 ianuarie 2014, suma estimată de 1 020 000 NOK ar fi trebuit dedusă din totalul compensațiilor acordate anual întreprinderii Nettbuss Sør AS. Faptul că această sumă nu a fost dedusă din compensația totală, ci a fost utilizată pentru beneficiile obținute din activități comerciale constituie o formă de supracompensare, care este plătită în afara domeniului de aplicare al schemei de ajutor existente. Prin urmare, aceasta este considerată ca fiind un ajutor de stat nou care constituie ajutor pentru funcționare.

4.2.2 Cerințe de procedură

- (249) În conformitate cu articolul 1 alineatul (3) din partea I a Protocolului 3, „Autoritatea AELS de Supraveghere este informată în timp util, pentru a i se permite să prezinte observații, în legătură cu orice planuri de acordare sau de modificare a unui ajutor. Statul în cauză nu își va pune în aplicare măsurile propuse până când procedura nu va avea drept rezultat o decizie finală”.
- (250) Prin faptul că nu transmit o notificare privind măsurile de ajutor identificate mai sus, autoritățile norvegiene nu au respectat obligația de notificare. De asemenea, prin punerea în aplicare a măsurilor de ajutor, obligația de amânare nu a fost respectată.
- (251) Prin urmare, autoritatea poate concluziona că autoritățile norvegiene nu și-au respectat obligațiile în temeiul articolului 1 alineatul (3) din partea I a Protocolului 3.

4.2.3 Compatibilitatea plăților efectuate în afara schemei de ajutor acordate întreprinderii Nettbuss Sør AS pentru perioada 2004-2014

- (252) Autoritatea a examinat dacă măsurile de ajutor în cauză pot fi considerate compatibile cu Acordul privind SEE. Astfel cum se descrie mai sus, ajutorul constă în finanțarea unor servicii pe care piața le oferă deja sau a unor servicii de transport care nu au fost definite ca atare de dispozițiile legale care reglementează schema de ajutor existentă în districtul Aust-Agder pentru a primi compensații pentru obligația de serviciu public, sau, în final, pentru serviciile de transport care au încetat să mai existe. Această finanțare constituie ajutor pentru funcționare care reduce cheltuielile curente ale întreprinderii Nettbuss Sør AS.
- (253) Autoritățile norvegiene nu au prezentat niciun motiv pentru care un astfel de ajutor ar trebui să fie considerat compatibil cu Acordul privind SEE. Dimpotrivă, ele însele au semnalat abaterile de producție ca nefăcând parte din schema de ajutor existentă în temeiul căreia întreprinderea Nettbuss Sør AS avea dreptul să primească compensații pentru obligația de serviciu public.
- (254) În principiu, Nettbuss Sør AS susține că, în ceea ce privește următoarele decontări și negocieri, menționate anterior la considerentele 109 și 110, nu s-a acordat nicio supracompensare, dat fiind că erorile de raportare a costurilor de producție pentru acordarea compensației publice, precum și modificările introduse în programul de producție au fost „corectate” prin compensarea plăților cu compensația acordată întreprinderii Nettbuss Sør AS. De asemenea, astfel cum s-a menționat la considerentul 111 de mai sus, veniturile comerciale generate au fost deduse la calculul compensației, ca urmare a faptului că anumite rute comerciale au fost incluse în tabelele de producție pentru calcularea compensației. În cele din urmă, Nettbuss Sør AS susține că respectiva compensație reală acordată a fost inferioară estimărilor obținute folosind metoda ALFA.
- (255) În ceea ce privește argumentul întreprinderii Nettbuss Sør AS, metoda ALFA, astfel cum se menționează la considerentul 48 de mai sus, conține elemente de bază pentru calculul costului normalizat al operațiunilor de transport cu autobuzul, cum ar fi: (i) calcularea producției pe baza numărului de kilometri pentru fiecare perioadă de producție pe vehicul; (ii) calcularea costurilor pe baza costurilor unitare înmulțite cu numărul de kilometri pe vehicul; și (iii) calcularea veniturilor pe durata perioadei de producție. De asemenea, venitul estimat pentru anul următor este ajustat în funcție de venitul societăților de transport cu autobuzul în anul curent, precum și de orice majorări ale tarifelor propuse de Aust-Agder pentru anul următor. Venitul este apoi dedus din compensația acordată.
- (256) Cu toate acestea, reiese că, în cazul de față, calculul compensației pentru obligația de serviciu public pentru Nettbuss Sør AS, realizat cu ajutorul metodei ALFA, include activități care nu făceau obiectul unei obligații de serviciu public sau alte activități care nu erau eligibile pentru compensația pentru obligația de serviciu public în temeiul schemei de ajutor existente inițial. De asemenea, în anii de după 2004, autoritățile norvegiene nu au

putut să confirme și să documenteze tipul costurilor de producție pentru care urma să fie acordată compensația pentru obligația de serviciu public, nici veniturile deductibile. Drept urmare, autoritatea nu poate determina, pe baza informațiilor furnizate, diferența dintre costurile imputabile activităților de serviciu public și veniturile corespunzătoare⁽¹⁾. Acest fapt în sine este dovada că orice plată efectuată către Nettbuss Sør AS în afara sferei de competență a metodei ALFA constituie ajutor nou care oferă un avantaj necuvenit operatorului de transport.

- (257) Argumentul potrivit căruia negocierile și decontările au avut deja loc pentru a ajusta compensațiile acordate întreprinderii Nettbuss Sør AS care, după cum susține Nettbuss Sør AS, au fost mai mici decât estimările oferite folosind metoda ALFA, nu include actele atacate în domeniul de aplicare al articolului 49 din Acordul privind SEE și al regulamentelor de transport. În plus, aceasta nu poate compensa erorile de producție care au fost incluse în tabelele de producție, care au servit drept bază pentru calculul compensației care urma să fie acordată.
- (258) Metoda ALFA (cu indexarea sa din 2009) a fost pusă în aplicare pentru a calcula compensația în temeiul schemei de ajutor existente. Cu toate acestea, în cazul de față, această metodă a fost aplicată în mod eronat pentru a include și producția de transport a întreprinderii Nettbuss Sør AS, care ar fi trebuit să fie omisă de către autoritățile norvegiene atunci când au calculat compensația pentru obligația de serviciu public. Întrucât nu face parte integrantă din schema de ajutor existentă în districtul Aust-Agder, aceasta din urmă constituie un ajutor nou care nu este acordat pe baza schemei, pe care autoritatea îl evaluează pe baza propriilor merite. Prin urmare, eforturile întreprinderii Nettbuss Sør AS de a crea o legătură între cele două proceduri distincte sunt lipsite de obiect în scopul evaluării, realizate de către autoritate, a ajutorului de stat referitor la plățile pe care întreprinderea Nettbuss Sør AS le-a primit în afara unei scheme de ajutor existente pentru perioada 2004-2014.
- (259) În mod similar, în ceea ce privește veniturile, autoritatea nu poate accepta raționamentul întreprinderii Nettbuss Sør AS, conform căruia veniturile comerciale în temeiul metodei ALFA au condus la o reducere corespunzătoare a compensației acordate efectiv, ca urmare a faptului că, astfel cum recunoaște Nettbuss Sør AS, producția comercială a fost inclusă în vederea calculului.
- (260) Nettbuss Sør AS a prezentat un tabel care prezintă o imagine de ansamblu asupra veniturilor comerciale deduse din calculul compensației pentru perioada 2007-2010. Deși acest tabel indică veniturile comerciale care au fost deja deduse din calculul compensației care urmează a fi acordată, autoritatea constată că aceste venituri nu ar fi trebuit să facă parte din metoda ALFA, deoarece această metodă a fost concepută să includă numai costurile și veniturile care rezultă din activitățile de serviciu public. După cum s-a menționat mai sus, actele contestate nu sunt incluse în domeniul de aplicare al articolului 49 din Acordul privind SEE și al regulamentelor privind transporturile în vederea verificării compatibilității, iar orice eforturi pentru a stabili o legătură între cele două proceduri distincte sunt lipsite de obiect, în scopul evaluării, de către autoritate, a ajutorului de stat referitor la plățile pe care întreprinderea Nettbuss Sør AS le-a primit în afara schemei de ajutor existente pentru perioada 2004-2014.
- (261) În acest context, autoritatea nu este în măsură să evalueze temeiul a ceea ce pare a fi un litigiu în desfășurare între Nettbuss Sør AS și district cu privire la valoarea ajutoarelor datorate în temeiul schemei, în special din cauza faptului că nu se poate stabili cu certitudine că orice ajutor plătit întreprinderii Nettbuss Sør AS în afara domeniului de aplicare al schemei de ajutor existente a fost într-adevăr restituit integral sau parțial districtului.
- (262) Având în vedere că noile activități privind ajutoarele nu se referă la obligațiile de serviciu public încredințate operatorului de transport, articolul 49 din Acordul privind SEE și Regulamentele (CEE) nr. 1191/69 și/sau (CE) 1370/2007 nu sunt aplicabile.
- (263) În plus, derogările prevăzute la articolul 61 alineatul (2) din Acordul privind SEE privind ajutoarele cu caracter social acordate consumatorilor individuali, ajutoarele destinate reparării pagubelor provocate de calamități naturale sau de alte evenimente extraordinare și ajutoarele acordate economiei anumitor regiuni ale Republicii Federale Germania, nu se aplică în cazul de față.
- (264) Nu se aplică nici derogarea prevăzută la articolul 61 alineatul (3) litera (a) din Acordul privind SEE, care autorizează măsurile de ajutor de stat destinate să favorizeze dezvoltarea economică a regiunilor în care nivelul de trai este anormal de scăzut sau în care există un grad de ocupare a forței de muncă extrem de scăzut, deoarece măsurile de ajutor nu sunt condiționate de desfășurarea oricărui tip de activitate în anumite regiuni.
- (265) De asemenea, plățile pe care Nettbuss Sør AS le-a primit în afara schemei de ajutor existente pentru perioada 2004-2014 nu pot fi considerate ca fiind destinate să promoveze realizarea unui proiect de interes european comun sau să remedieze o perturbare gravă a economiei norvegiene, astfel cum se prevede la articolul 61 alineatul (3) litera (b) din Acordul privind SEE.

(1) Cauza C-504/07, Antrop și alții/Conselho de Ministros și alții, ECLI:EU:C:2009:290, punctele 26-27.

- (266) În final, plățile pe care Nettbuss Sør AS le-a primit în afara schemei de ajutor existente pentru perioada 2004-2014 nu pot fi considerate compatibile în temeiul articolului 61 alineatul (3) litera (c) din Acordul privind SEE, care permite autorizarea de ajutoare destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu afectează în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun. În această privință, trebuie subliniat că granturile directe în cauză nu se încadrează în niciuna dintre orientările autorității, care definesc condițiile de stabilire a compatibilității a anumitor tipuri de ajutoare cu funcționarea Acordului privind SEE.
- (267) Plățile pe care Nettbuss Sør AS le-a primit în afara schemei de ajutor existente pentru perioada 2004-2014, constituie, prin urmare, ajutor pentru funcționare care consolidează în mod artificial poziția competitivă a Nettbuss Sør AS față de alte întreprinderi similare prin faptul că o scutește de costurile pe care le suportă în general alți operatori de transport similari.
- (268) În conformitate cu jurisprudența, astfel de ajutoare pentru funcționare sunt, în principiu, incompatibile cu funcționarea Acordului privind SEE și nu se încadrează în domeniul de aplicare al articolului 61 alineatul (3) litera (c), întrucât denaturează concurența în sectoarele în care se acordă și, în același timp, nu pot, prin însăși natura lor, să atingă vreunul din obiectivele prevăzute de dispoziția respectivă ⁽¹⁾.
- (269) Având în vedere cele de mai sus, autoritatea concluzionează că plățile pe care Nettbuss Sør AS le-a primit în afara schemei de ajutor existente pentru perioada 2004-2014 sunt incompatibile cu funcționarea Acordului privind SEE.

4.3 Concluzie privind ajutorul acordat întreprinderii Nettbuss Sør AS în afara schemei de ajutor existente în districtul Aust-Agder pentru perioada 2004-2014

- (270) Autoritatea concluzionează că, în perioada 2004-2014, autoritățile norvegiene i-au acordat întreprinderii Nettbuss Sør AS un ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE, care nu intră în domeniul de aplicare al schemei de ajutor existente în districtul Aust-Agder. Acest ajutor nou constituie ajutor pentru funcționare, care este incompatibil cu funcționarea Acordului privind SEE.

5. ÎNCHEIEREA PREZENTEI PROCEDURI OFICIALE DE INVESTIGARE

- (271) Autoritatea consideră că respectiva compensație pentru servicii regulate de transport local cu autobuzul (inclusiv finanțarea proiectului ATP) și de transport cu autobuze școlare în districtul Aust-Agder, din 1994 până în prezent, constituie ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE.
- (272) Autoritatea este de părere că ajutorul pentru serviciile regulate de transport local cu autobuzul, menționate mai sus, a fost acordat pe baza unei scheme de ajutor existente, bazate pe CTA, CTR și pe practica administrativă. De asemenea, autoritatea este de părere că ajutorul pentru servicii de transport cu autobuze școlare, menționat mai sus, a fost acordat pe baza unei scheme de ajutor existente, bazate pe Legea învățământului.
- (273) Având în vedere cele menționate la considerentele 211-215, autoritatea decide să închidă procedura oficială de investigare în ceea ce privește schema de ajutor existentă în districtul Aust-Agder.
- (274) În plus, autoritatea concluzionează că, în perioada 2004-2014, autoritățile norvegiene iau acordat întreprinderii Nettbuss Sør AS un ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE, care nu intră în domeniul de aplicare al schemei de ajutor existente în districtul Aust-Agder. Autoritățile norvegiene au pus în aplicare în mod ilegal ajutorul în cauză prin încălcarea articolului 1 alineatul (3) din partea I a Protocolului 3. Acest ajutor constituie ajutor pentru funcționare, care este incompatibil cu funcționarea Acordului privind SEE și se va recupera de la beneficiar.

6. RECUPERAREA

- (275) În conformitate cu Acordul privind SEE, autoritatea are competența de a decide dacă statul în cauză trebuie să anuleze ajutorul care s-a dovedit a fi incompatibil cu funcționarea Acordului privind SEE. De asemenea, Curtea AELS a susținut în mod consecvent că obligația unui stat de a anula ajutorul considerat ca fiind incompatibil cu piața internă are rolul de a restabili situația existentă anterior ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Cauza T-211/05, Italia/Comisia, ECLI:EU:T:2009:304, punctul 173.

⁽²⁾ Cauzele conexe E-4/10, E-6/10 și E-7/10, Principatul Liechtenstein și alții/Autoritatea AELS de Supraveghere, 2011, Raportul Curții AELS, p. 16, punctul 142; Cauzele conexe E-10/11 și E11/11, Hurtigruten ASA/Autoritatea AELS de Supraveghere, 2012, Raportul Curții AELS, p. 758, punctul 286.

- (276) În plus, jurisprudența a stabilit că obiectivul este atins odată cu rambursarea de către beneficiar a sumelor acordate sub formă de ajutor ilegal, pierzând astfel avantajul de care beneficiase față de concurenții săi de pe piață, și cu restabilirea situației anterioare acordării ajutorului ⁽¹⁾.
- (277) Din motivele prezentate mai sus, autoritatea consideră că autoritățile norvegiene au acordat plăți compensatorii mai mari decât pierderile suportate efectiv, care sunt în afara domeniului de aplicare al schemei de ajutor existente în districtul Aust-Agder. Plățile constituie noi măsuri de ajutor, care sunt incompatibile cu funcționarea Acordului privind SEE. Având în vedere că aceste măsuri nu au fost notificate autorității, din articolul 14 din partea II a Protocolului 3 rezultă că autoritatea decide dacă ajutorul ilegal care este incompatibil cu normele privind ajutoarele de stat în conformitate cu Acordul privind SEE trebuie recuperat de la beneficiar.
- (278) În plus, autoritatea dispune recuperarea ajutorului nou considerat incompatibil în baza unui termen de prescripție de 10 ani anterior datei la care a avut inițial efect. În acest caz, autoritatea a acționat inițial prin trimiterea unei solicitări de informații autorităților norvegiene la 10 noiembrie 2011 ⁽²⁾. Autoritatea a identificat existența unor ajutoare noi incompatibile în perioada 2004-2014. Astfel, toate ajutoarele incompatibile acordate în această perioadă fac obiectul recuperării.
- (279) Autoritățile norvegiene sunt invitate să furnizeze informații detaliate și exacte cu privire la cuantumul ajutorului acordat întreprinderii Nettbuss Sør AS în perioada 2004-2014.
- (280) În special, autoritatea dorește astfel să le comunice autorităților norvegiene următoarele informații și orientări referitoare la procesul de recuperare:
- (a) prin reducerea costurilor asociate cu funcționarea rutelor 39 și 40 de serviciu public, Nettbuss Sør AS a obținut economii directe în valoare de 1 020 000 NOK, astfel cum s-a estimat de către autoritățile norvegiene. Această sumă, care nu reprezintă o compensație pentru obligația de serviciu public, trebuie să fie recuperată împreună cu dobânda compusă, calculată de la data la care suma a rămas la dispoziția întreprinderii pentru a beneficia de servicii de transfer cu autobuzul la aeroport, și anume octombrie 2013;
 - (b) recuperarea este dispusă numai din producția care se abate de la ceea ce ar fi trebuit să fie raportat ca producție pentru compensația pentru obligația de serviciu public în temeiul metodei ALFA. Acestea fiind spuse, următoarele cazuri se încadrează în ordinul de recuperare:
 - (i) plățile directe pentru serviciile de transport care nu au fost definite ca servicii de interes economic general (de exemplu, servicii comerciale);
 - (ii) plățile directe pentru alte servicii de transport care nu fac obiectul contractelor de concesiune semnate (de exemplu, anumite rute); și
 - (iii) plățile directe pentru serviciile de transport public care au făcut parte din schema de ajutor existentă, dar au încetat să mai existe.
 - (c) Autoritatea concluzionează că sumele de recuperat trebuie să țină seama de numărul efectiv de kilometri care fac obiectul unei abateri, de la 1 ianuarie 2004 până la expirarea contractului la 31 decembrie 2014, ținând seama de principiul de calcul al costurilor determinat de metoda ALFA. Eventualele venituri provenite din sectorul public și din activitățile comerciale care au fost plătite districtului se deduc din suma totală care trebuie recuperată. Dobânda compusă se aplică de la data la care au fost plătite ajutoarele întreprinderii Nettbuss Sør AS.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Compensația pentru serviciile regulate de transport local cu autobuzul (inclusiv finanțarea proiectului ATP) și de transport cu autobuze școlare în districtul Aust-Agder, în perioada din 1994 până în prezent, constituie ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE, care a fost acordat în cadrul unei scheme de ajutor existente. Prin urmare, procedura oficială de investigare este închisă.

⁽¹⁾ Cauza C-75/97, Belgia /Comisia, ECLI:EU:C:1999:311, punctele 64 și 65. A se vedea cauzele conexe E-5/04, E-6/04 și E-7/04, Fesil și Finnjord, PIL și alții și Norvegia/Autoritatea AELS de Supraveghere, 2005, Raportul Curții AELS, p. 121, punctul 178 și C-310/99, Italia/Comisia, ECLI:EU:C:2002:143, punctul 98. A se vedea, de asemenea, capitolul 2.2.1 din orientările Autorității privind recuperarea ajutorului ilegal și incompatibil, disponibil la adresa: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽²⁾ Articolul 15 din partea II a Protocolului 3 la SCA. A se vedea, de asemenea, cauza C-276/03, Scott/Comisia, ECLI:EU:C:2005:590.

Articolul 2

Plățile pe care Nettbuss Sør AS le-a primit în afara domeniului de competență al schemei de ajutor existente menționate la articolul 1 pentru perioada 2004-2014 constituie ajutor de stat în sensul articolului 61 alineatul (1) din Acordul privind SEE, care nu este compatibil cu funcționarea Acordului privind SEE.

Articolul 3

Autoritățile norvegiene iau toate măsurile necesare pentru a recupera de la Nettbuss Sør AS ajutorul menționat la articolul 2, care i-a fost pus la dispoziție în mod ilegal.

Ajutorul care trebuie recuperat include dobândă și dobândă compusă începând cu data de la care ajutorul a fost pus la dispoziția beneficiarului până la data recuperării acestuia. Dobânda se calculează în baza articolului 9 din Decizia nr. 195/04/COL a Autorității AELS de Supraveghere, astfel cum a fost modificată prin Decizia nr. 789/08/COL a Autorității AELS de Supraveghere din 17 decembrie 2008.

Articolul 4

Recuperarea se efectuează fără întârziere, în conformitate cu procedurile dreptului național, cu condiția ca acestea să permită o executare imediată și eficientă a deciziei.

Autoritățile norvegiene trebuie să se asigure că recuperarea ajutorului este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării prezentei decizii.

Articolul 5

În termen de două luni de la data notificării prezentei decizii, autoritățile norvegiene comunică Autorității următoarele informații:

1. suma totală (principalul și dobânda), care trebuie recuperată de la Nettbuss Sør AS;
2. în măsura în care este posibil, datele la care sumele care trebuie recuperate au fost puse la dispoziția întreprinderii Nettbuss Sør AS;
3. un raport detaliat cu privire la progresele înregistrate și la măsurile deja adoptate pentru a respecta prezenta decizie; și
4. documente care atestă că recuperarea ajutoarelor ilegale și incompatibile de la Nettbuss Sør AS este în curs de desfășurare (de exemplu, circularele, ordinele de recuperare emise etc.).

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Regatului Norvegiei.

Articolul 7

Numai versiunea în limba engleză a prezentei decizii este autentică.

Adoptată la Bruxelles la 7 mai 2015.

Pentru Autoritatea AELS de Supraveghere

Oda Helen SLETNES

Președinte

Frank BÜCHEL

Membru al Colegiului

DECIZIA NR. 94/16/COL A AUTORITĂȚII AELS DE SUPRAVEGHERE**din 11 mai 2016**

prin care se solicită Norvegiei să nu adopte măsura notificată în temeiul articolului 4 alineatul (2) din actul menționat la punctul 56g din anexa XIII la Acordul privind SEE (Directiva 97/70/CE a Consiliului de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 metri sau mai mare) în ceea ce privește navele care utilizează cuve de apă de mare refrigerată pentru a îndeplini cerințele de stabilitate [2016/1891]

AUTORITATEA AELS DE SUPRAVEGHERE,

având în vedere actul menționat la punctul 56g din capitolul V din anexa XIII la Acordul privind SEE [Directiva 97/70/CE a Consiliului din 11 decembrie 1997 de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 metri sau mai mare ⁽¹⁾, cu modificările ulterioare („actul”)], astfel cum a fost adaptat la Acordul privind SEE prin Protocolul 1 la acesta, în special articolul 4 alineatul (4) litera (b) din act,

măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului AELS pentru transporturi,

hotărând în conformitate cu procedura de examinare,

având în vedere Decizia nr. 103/13/COL a Autorității AELS de Supraveghere („autoritatea”) din 13 martie 2013 care împuternicește membrul Colegiului cu atribuții speciale pentru transport să ia anumite decizii (Documentul nr. 578349),

întrucât:

La 21 aprilie 2015 Autoritatea Maritimă din Norvegia a prezentat o notificare de exceptare invocând articolul 4 alineatul (2) din act cu privire la navele de pescuit care utilizează cuve de apă de mare refrigerată ca balast (Documentul nr. 754705).

La 16 septembrie 2015 autoritatea a comunicat Norvegiei că, în opinia sa, notificarea transmisă nu a fost susținută de dovezi suficiente (Documentul Nr. 773295) și a invitat Norvegia fie să își retragă notificarea, fie să prezinte documente justificative suplimentare pentru aceasta. Prin e-mailul din data de 25 septembrie 2015 Norvegia a informat autoritatea că va fi transmisă documentația suplimentară (Documentul nr. 774042).

La 23 noiembrie 2015 autoritatea a primit informațiile suplimentare transmise de Autoritatea Maritimă din Norvegia (Documentul nr. 781516). Prin urmare, numai începând cu această dată autoritatea consideră că notificarea este prezentată în mod corespunzător, și, de asemenea, termenul de șase luni prevăzut la articolul 4 alineatul (4) litera (b) din act se calculează începând cu această dată.

Conform notificării Norvegiei, aceasta intenționează să își modifice legislația națională pentru a adopta următoarea exceptare:

„În Regulamentul nr. 660 din 13 iunie 2000 privind construirea, exploatarea, dotarea și supravegherea navelor de pescuit cu o lungime totală de 15 metri sau mai mare, în secțiunea 3-2 alineatul (4), după cuvintele «echipate permanent» se adaugă următorul text:

Navele care utilizează cuve de apă de mare refrigerată pentru depozitarea și răcirea capturii pot utiliza cuvele respective pentru a îndeplini cerințele de stabilitate. Aceste nave trebuie să fie echipate cu un sistem de monitorizare a cantității exacte de apă din fiecare cuvă de apă de mare refrigerată. În cazul în care nivelul apei este mai mic decât cerința minimă conform calculelor de stabilitate aprobate, trebuie să se activeze un semnal de alarmă, atât vizual, cât și sonor, în timonerie.”

La regula 2 (Criterii de stabilitate) al treilea paragraf din capitolul III din anexa I la act se prevede că pentru navele cu o lungime mai mică de 45 m balastul trebuie să fie permanent și, în cazul în care este permanent, trebuie să fie solid și fixat sigur de structura navei. Balastul lichid poate fi acceptat de către o administrație din statele SEE doar dacă se află în tancuri complet umplute care nu sunt conectate la sistemele de pompare ale navei. Potrivit descrierii excepției prezentate de Norvegia, nu aceasta este situația în cazul de față.

⁽¹⁾ JO L 34, 9.2.1998, p. 1.

Articolul 4 alineatul (2) din act prevede că statele SEE aplică dispozițiile de la regula 3 al treilea paragraf din capitolul I din anexa la Protocolul de la Torremolinos pentru adoptarea măsurilor care conțin excepții, conform procedurii stabilite la alineatul (4) al aceluiași articol. În temeiul regulii 3 al treilea paragraf, navele care pot fi exceptate desfășoară activități de pescuit în apropierea coastei, în timp ce notificarea autorităților norvegiene indică faptul că nu se întâmplă așa („o mare parte din flota de pescuit desfășoară operațiuni pescuit pești pelagici la mare distanță de porturi”).

În plus, astfel cum se prevede la regula 3 al treilea paragraf din capitolul I din anexa la Protocolul de la Torremolinos, citată în coroborare cu articolul 4 alineatul (4) din act, Norvegia trebuie să furnizeze dovezi cu privire la aplicarea nerezonabilă și impracticabilă a cerințelor din Protocolul de la Torremolinos, avându-se în vedere distanța dintre zona de operare a navei față de portul său de bază în propria țară, tipul de navă, condițiile meteorologice și lipsa riscurilor generale pentru navigație.

Chiar dacă Norvegia a prezentat mai multe argumente pentru a justifica exceptarea, precum „nave mai grele și mai puțin eficiente în ceea ce privește consumul de combustibil, derivă sporită, rază de acțiune redusă, capacitate de încărcare redusă și construirea de către armatori a unor nave mai mari decât este necesar” și a susținut, de asemenea, că nu au existat incidente în rândul navelor care utilizează cuve de apă de mare refrigerată, aceste argumente sunt considerate în principal ca fiind de ordin operațional și nu par să îndeplinească cerințele pentru excepțiile acordate în conformitate cu regula 3 al treilea paragraf din capitolul I din anexa la Protocolul de la Torremolinos.

În cadrul cooperării dintre Autoritate și Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă („EMSA”), instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului (¹), autoritatea a solicitat asistență în privința acestei notificări.

Evaluarea EMSA din data de 8 octombrie 2015 (documentul nr. 776081) conchide că, din punct de vedere tehnic, actul este foarte precis în ceea ce privește caracterul permanent al balastului, iar referitor la excepții, administrațiile statelor SEE pot accepta doar balast lichid aflat în cuve complet umplute care nu sunt conectate la sistemele de pompare ale navei. Această situație nu se regăsește în cazul măsurii notificate. În plus, EMSA subliniază că regula 3 al treilea paragraf din capitolul I din anexa la Protocolul de la Torremolinos se aplică navelor care navighează în apropierea coastei, în timp ce Norvegia intenționează să invoce exceptarea pentru navele care desfășoară „operațiuni de pescuit pești pelagici la mare distanță de porturi.”

După ce Norvegia a transmis, la 23 noiembrie 2015, informațiile care lipseau, EMSA a fost contactată din nou, în decembrie 2015, în vederea actualizării avizului său. Cel mai recent aviz emis de EMSA pe baza informațiilor suplimentare transmise de Norvegia confirmă pe deplin caracterul operațional al măsurilor notificate și, prin urmare, EMSA confirmă faptul că evaluarea sa din octombrie 2015 rămâne valabilă.

Autoritatea consideră că măsura prezentată de Norvegia nu îndeplinește condițiile materiale pentru exceptare conform cerințelor din act întrucât: (i) sistemul de pompare sugerat de Norvegia nu este eligibil pentru exceptare conform textului actului; (ii) navele pentru care s-ar putea aplica potențiala exceptare nu desfășoară activități de pescuit în apropierea coastei; și (iii) Norvegia nu a furnizat dovezi cu privire la faptul că aplicarea legii este nerezonabilă și impracticabilă. Prin urmare, autoritatea consideră că exceptarea notificată nu se justifică.

În consecință, autoritatea solicită Norvegiei să nu adopte măsurile propuse.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

- (1) Măsura propusă privind navele care utilizează cuve de apă de mare refrigerată pentru a îndeplini cerințele de stabilitate, notificată de Norvegia la 23 noiembrie 2015 în temeiul articolului 4 alineatul (2) din actul menționat la punctul 56g din capitolul V din anexa XIII la Acordul privind SEE, Directiva 97/70/CE nu este justificată.
- (2) Norvegia nu adoptă măsura privind navele care utilizează cuve de apă de mare refrigerată pentru a îndeplini cerințele de stabilitate, care a fost notificată la data de 23 noiembrie 2015.

(¹) Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1).

(3) Prezenta decizie se adresează Norvegiei.

Adoptată la Bruxelles, 11 mai 2016.

Pentru Autoritatea AELS de Supraveghere

Helga JÓNSDÓTTIR

Membru al Colegiului

Carsten ZATSCHLER

Director

ISSN 1977-0782 (ediție electronică)
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO