

III

(Inne akty)

EUROPEJSKI OBSZAR GOSPODARCZY

DECYZJA URZĘDU NADZORU EFTA

NR 179/15/COL

z dnia 7 maja 2015 r.

w sprawie pomocy na rzecz publicznego transportu autobusowego w okręgu Aust-Agder (Norwegia) [2016/1890]

URZĄD NADZORU EFTA („URZĄD”),

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym („Porozumienie EOG”), w szczególności jego art. 49, 61–63 oraz protokół 26 do tego porozumienia,

uwzględniając Porozumienie między państwami EFTA w sprawie ustanowienia Urzędu Nadzoru i Trybunału Sprawiedliwości, w szczególności jego art. 24,

uwzględniając protokół 3 do porozumienia o nadzorze i Trybunale („protokół 3”), w szczególności jego część I art. 1 ust. 1, 2 i 3 oraz część II art. 7 ust. 5 i art. 14,

a także mając na uwadze, co następuje:

I. FAKTY

1. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 23 marca 2011 r. Urząd otrzymał od przedsiębiorstwa autobusowego *Konkurrenten.no*, prywatnego przewoźnika autobusowego, pierwszą skargę, która zawierała zarzut, że przy udzielaniu zamówień przez okręg Aust-Agder w Norwegii (zwany dalej również „Aust-Agder” lub „okręgiem”) kilku przewoźnikom autobusowym na lokalne usługi przewozu autobusowego w Aust-Agder doszło do niezgodnej z prawem pomocy państwa.
- (2) Pismem z dnia 10 listopada 2011 r. Urząd przekazał skargę władzom norweskim oraz zwrócił się o przedstawienie dalszych informacji.
- (3) Decyzją nr 60/13/COL z dnia 6 lutego 2013 r. Urząd wszczął formalne postępowanie wyjaśniające w sprawie ewentualnej niezgodnej z prawem pomocy państwa w związku z udzielaniem zamówień na lokalne usługi przewozu autobusowego w Aust-Agder („decyzja o wszczęciu postępowania”). Decyzja o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz Suplemencie EOG⁽¹⁾. Władze norweskie, skarżący i dwie osoby trzecie, Nettbuss Sør AS i Setesdal Bilruter L/L, przedstawiły uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania. Władze norweskie przedstawiły dalsze uwagi na temat uwag przysłanych przez skarżącego i osoby trzecie.
- (4) Pismem z dnia 17 grudnia 2013 r. Urząd zwrócił się do władz norweskich o udzielenie dalszych informacji.
- (5) Dodatkowe informacje zostały przesłane przez władze norweskie pismem z dnia 30 stycznia 2014 r. oraz przez Nettbuss Sør AS pismem z dnia 20 lutego 2014 r.

(¹) Dz.U. C 118 z 25.4.2013, s. 4 oraz Suplement EOG nr 24 z dnia 25 kwietnia 2013 r., s. 1.

- (6) Pismem z dnia 8 lipca 2014 r. władze norweskie przedstawiły dalsze informacje dotyczące produkcji przedsiębiorstwa Nettbuss Sør AS. W świetle tych informacji Urząd zwrócił się o wyjaśnienia i informacje uzupełniające pismem z dnia 14 sierpnia 2014 r.
- (7) Władze norweskie odpowiedziały pismami z dnia 15 października 2014 r. i z dnia 19 grudnia 2014 r., zaś Nettbuss Sør AS odpowiedziało pismem z dnia 6 listopada 2014 r. W dniu 25 listopada 2014 r. odbyło się spotkanie z przedstawicielami Nettbuss Sør AS i Aust-Agder.
- (8) Ponadto w dniu 9 grudnia 2013 r. Urząd otrzymał drugą skargę od przedsiębiorstwa Agder Flyekspres, które świadczy usługi transportu autobusowego do portów lotniczych konkurencyjne wobec usług świadczonych przez Nettbuss Sør AS. Według skarżącego przedsiębiorstwo Nettbuss Sør AS otrzymywało przynajmniej od 2013 r. niezgodną z prawem pomoc państwa w postaci subsydiowania skrośnego jego działalności zarobkowej.
- (9) Pismem z dnia 18 marca 2014 r. Urząd przekazał skargę władzom norweskim oraz zwrócił się o przedstawienie dalszych informacji.
- (10) Władze norweskie przedstawiły wymagane informacje pismem z dnia 22 kwietnia 2014 r. Nettbuss Sør AS również udzieliło odpowiedzi pismem przesłanym pocztą elektroniczną dnia 9 kwietnia 2014 r.
- (11) Pismem z dnia 10 października 2014 r. Urząd zamknął sprawę związaną z drugą skargą informując skarżącego, że w świetle przedstawionych informacji oraz biorąc po uwagę fakt, że obaj skarżący odnoszą się do zamówień publicznych udzielonych w Aust-Agder, a także do kwestii objętych zakresem stosowania decyzji o wszczęciu postępowania, Urząd podjął decyzje o rozpatrzeniu przedłożonych kwestii w niniejszej decyzji. Skarżący nie sprzeciwił się temu ani nie przedstawił żadnych dodatkowych informacji.

2. KONTEKST – PRZEPISY DOTYCZĄCE LOKALNYCH REGULARNYCH I SZKOLNYCH PRZEWOZÓW AUTOBUSOWYCH

2.1 Lokalne regularne przewozy autobusowe ⁽¹⁾

2.1.1 Scentralizowana odpowiedzialność państwa

- (12) W czasie wejścia w życie ustawy o transporcie z 1976 r. ⁽²⁾ za lokalny regularny przewóz odpowiedzialne było państwo norweskie (ministerstwo transportu). Państwowe agencje przewozowe zarządzały lokalnym regularnym przewozem w każdym okręgu.

2.1.2 Proces decentralizacji

2.1.2.1 Wstęp

- (13) Krótko po wejściu w życie ustawy o transporcie z 1976 r. rozpoczęto proces decentralizacji. Od dnia 1 stycznia 1979 r. uprawnienia ministerstwa transportu mogły być przekazywane na poziom okręgowy. Jednocześnie państwowe agencje przewozowe zostały przekształcone w okręgowe organy administracyjne.
- (14) W 1981 r., wraz z wprowadzeniem art. 24a do ustawy o transporcie z 1976 r., państwo, zapewniając finansowanie okręgów, mogło przekazywać okręgom odpowiedzialność za finansowanie lokalnego regularnego przewozu ⁽³⁾.

2.1.2.2 Rozporządzenie z 1980 r.

- (15) Kolejnym ważnym elementem procesu decentralizacji było rozporządzenie z dnia 19 grudnia 1980 r. w sprawie rekompensat w związku ze świadczeniem lokalnego regularnego przewozu („rozporządzenie z 1980 r.”). Artykuł 1 tego rozporządzenia stanowi, że państwo jest odpowiedzialne za finansowanie lokalnego regularnego przewozu. Zgodnie z art. 3 kwotę rekompensaty należy ustalać corocznie w oparciu o różnicę między dochodem szacowanym według jasno sprecyzowanych stawek i rabatów a uzasadnionymi kosztami.

⁽¹⁾ Sekcja ta stanowi wyciąg z decyzji Urzędu Nadzoru EFTA nr 519/12/COL z dnia 19 grudnia 2012 r. w sprawie zamknięcia formalnego postępowania wyjaśniającego w sprawie ewentualnej pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw AS Oslo Sporveier i AS Sporveisbussene (Norwegia) (Dz.U. L 276 z 17.10.2013, s. 8) oraz Supplement EOG nr 57 z dnia 17 października 2013 r., s. 1.

⁽²⁾ Ustawa z dnia 4 czerwca 1976 r. nr 63 (weszła w życie dnia 1 lipca 1977 r.).

⁽³⁾ Zob. prace przygotowawcze dotyczące zmiany ustawy o transporcie z 1976 r. – Ot.prp. nr 16 (1980–1981), s. 2.

- (16) W rozporządzeniu z 1980 r. określono także zasady dotyczące kontroli i dostępu do informacji oraz wyjaśniono funkcje pełnione przez ministerstwo transportu z jednej strony i okręgi z drugiej. Artykuł 7 tego rozporządzenia stanowił dla ministerstwa podstawę prawną, pozwalającą na wydawanie dalszych przepisów i wytycznych dotyczących rekompensat związanych z świadczeniem lokalnego regularnego przewozu.

2.1.2.3 Rozporządzenie z 1982 r. i standardowa umowa podstawowa między KS i NABC

- (17) Dnia 1 stycznia 1983 r. rozporządzenie z 1980 r. zostało zastąpione rozporządzeniem z dnia 2 grudnia 1982 r. w sprawie rekompensat w związku z świadczeniem lokalnego regularnego przewozu („rozporządzenie z 1982 r.”). Artykuł 4 rozporządzenia z 1982 r. nakładał na okręgi obowiązek zawierania z koncesjonariuszami umów dotyczących rekompensat z tytułu świadczenia lokalnego regularnego przewozu. Na tej podstawie Norweskie Stowarzyszenie Władz Lokalnych i Regionalnych („KS”) oraz Norweskie Stowarzyszenie Przedsiębiorstw Autobusowych („NABC”) ⁽¹⁾ zawarły standardową umowę podstawową (standardowa umowa podstawowa między KS i NABC) oraz standardową umowę w sprawie rocznej rekompensaty, którą każdy okręg ma stosować w przypadku zawierania umów o świadczenie lokalnego regularnego przewozu autobusowego. Jeżeli chodzi o obliczanie kwoty rekompensaty, umowa standardowa opierała się na tych samych zasadach, które określono w art. 3 rozporządzenia z 1980 r. Standardowa umowa podstawowa zawierała również podział kosztów między lokalne usługi przewozu autobusowego i inne usługi zarobkowe.

2.1.2.4 Rozporządzenie z 1985 r.

- (18) Wraz z wprowadzeniem nowego systemu dochodów w odniesieniu do okręgów w roku 1985 przyjęto nowe rozporządzenie w sprawie rekompensat dla transportu lokalnego („rozporządzenie z 1985 r.”). Nowy system dochodów w odniesieniu do okręgów (i gmin) polegał na tym, że udział władz centralnych w finansowaniu lokalnego transportu był przekazywany w postaci kwoty zryczałtowanej. Rozporządzenie z 1985 r. koncentrowało się głównie na relacji między ministerstwem transportu i okręgami. Dnia 1 stycznia 1987 r. rozporządzenie z 1985 r. zostało uchylone przez nowe rozporządzenie ⁽²⁾, które pozostawało w mocy do dnia 30 kwietnia 2003 r., kiedy to z kolei zastąpiono je rozporządzeniem o transporcie zarobkowym (zob. poniżej).

2.1.3 Ustawa o transporcie zarobkowym z 2002 r. i rozporządzenie o transporcie zarobkowym z 2003 r.

- (19) Obecnie działalność w sektorze lokalnego regularnego przewozu autobusowego reguluje ustawa o transporcie zarobkowym z 2002 r. ⁽³⁾ oraz rozporządzenie o transporcie zarobkowym z 2003 r. ⁽⁴⁾. Ustawa o transporcie zarobkowym uchyliła i zastąpiła ustawę o transporcie z 1976 r. ⁽⁵⁾. Rozporządzenie o transporcie zarobkowym uchyliło i zastąpiło dwa rozporządzenia ⁽⁶⁾.
- (20) Władze norweskie wyjaśniły, że odpowiednie przepisy nie zmieniły się w istotny sposób od wejścia w życie Porozumienia EOG w 1994 r.

2.1.4 Współfinansowanie przez państwo i okręgi lokalnych usług transportowych

- (21) Okręgi finansują lokalne usługi transportowe częściowo z dochodów podatkowych. Ponadto zgodnie z ustawą o transporcie zarobkowym okręgi otrzymują finansowanie państwowe w formie rocznych dotacji blokowych ⁽⁷⁾. Kwotę dotacji określa się na podstawie zakresu, w jakim okręgi potrzebują wkładu ze strony państwa. W związku z tym okręgi muszą przedstawić ministerstwu transportu budżety, sprawozdania finansowe i inne odpowiednie informacje niezbędne, aby można było ocenić potrzebę wkładu ⁽⁸⁾.

2.1.5 Koncesje

2.1.5.1 Wstęp

- (22) Zgodnie z ustawą o transporcie zarobkowym, świadczenie usług regularnego autobusowego przewozu osób za wynagrodzeniem (tj. za opłatą użytkowników (pasażerów) transportu publicznego) wymaga uzyskania koncesji ⁽⁹⁾.

⁽¹⁾ W języku norweskim: *Norsk Rutebileierforbund*.

⁽²⁾ Rozporządzenie z dnia 12 sierpnia 1986 r. nr 2170 (weszło w życie dnia 1 stycznia 1987 r.).

⁽³⁾ Ustawa z dnia 21 czerwca 2002 r. nr 45 (weszła w życie dnia 1 stycznia 2003 r.).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie z dnia 26 marca 2003 r. nr 401 (weszło w życie dnia 1 kwietnia 2003 r.).

⁽⁵⁾ Ustawa z dnia 4 czerwca 1976 r. nr 63 (weszła w życie dnia 1 lipca 1977 r.). Uchylona i zastąpiona ustawą o transporcie zarobkowym dnia 1 stycznia 2003 r.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie z dnia 12 sierpnia 1986 r. nr 2170 (weszło w życie dnia 1 stycznia 1987 r.) i rozporządzenie z dnia 4 grudnia 1992 r. nr 1013 (weszło w życie dnia 1 stycznia 1994 r.). Obydwa uchylone i zastąpione rozporządzeniem o transporcie zarobkowym dnia 1 kwietnia 2003 r.

⁽⁷⁾ Art. 22 ust. 3 ustawy o transporcie zarobkowym.

⁽⁸⁾ Art. 22 ust. 4 ustawy o transporcie zarobkowym.

⁽⁹⁾ Art. 4 i 6 ustawy o transporcie zarobkowym.

- (23) Przewoźnicy świadczący regularny przewóz autobusowy osób za wynagrodzeniem muszą uzyskać zarówno koncesję ogólną, jak i koncesję specjalną.

2.1.5.2 Koncesja ogólna w przewozie osób

- (24) Przedsiębiorstwa świadczące przewóz osób za wynagrodzeniem muszą posiadać koncesję ogólną⁽¹⁾. W celu uzyskania koncesji ogólnej wnioskodawca musi (i) dostarczyć zaświadczenie o niekaralności; (ii) posiadać dostateczne środki i zdolności finansowe; oraz (iii) posiadać dostateczne kwalifikacje zawodowe⁽²⁾. Koncesje ogólne nie są ograniczone w czasie⁽³⁾.

2.1.5.3 Koncesje ogólne w regularnym przewozie osób

- (25) Każde przedsiębiorstwo, które chce zajmować się regularnym przewozem osób za wynagrodzeniem, poza koncesją ogólną musi posiadać koncesję specjalną⁽⁴⁾. Istnieją następujące dwa rodzaje koncesji specjalnych: (i) koncesje obejmujące obszar; oraz (ii) koncesje obejmujące konkretne trasy. Koncesja obejmująca obszar ma charakter rezydualny w tym sensie, że pozwala ona jej posiadaczowi świadczyć regularny przewóz autobusowy na całym obszarze objętym koncesją, o ile na danym obszarze nie zostały przyznane inne koncesje obejmujące konkretne trasy. Posiadacz koncesji obejmującej konkretną trasę jest jedynym podmiotem uprawnionym do świadczenia przewozu autobusowego na danej trasie.
- (26) Na mocy koncesji specjalnej koncesjonariusz otrzymuje zarówno prawo, jak i obowiązek świadczenia usług transportowych określonych w danej koncesji⁽⁵⁾. Występując z wnioskiem o przyznanie koncesji specjalnej, należy przedłożyć propozycję harmonogramu przewozów i stawek⁽⁶⁾. Harmonogramy i stawki podlegają kontroli okręgów⁽⁷⁾. Okręgi mogą zażądać wprowadzenia zmian w harmonogramach i stawkach⁽⁸⁾.
- (27) Koncesji specjalnych można udzielać na okresy do 10 lat (i) w drodze procedury przetargowej i na czas określony w procedurze przetargowej⁽⁹⁾, który w każdym przypadku nie będzie dłuższy niż 10 lat⁽¹⁰⁾, lub (ii) w trybie bezpośrednim, tj. bez stosowania procedury przetargowej na 10 lat⁽¹¹⁾.

2.1.5.4 Umowy

- (28) W celu uzupełnienia koncesji okręgi mogą zawierać z koncesjonariuszami umowy o świadczenie usług publicznych. Okręgi mogą swobodnie określać formę takich umów⁽¹²⁾.

2.1.5.5 Rekompensata

- (29) Okręgi odpowiadają za wypłatę rekompensat na rzecz koncesjonariuszy⁽¹³⁾. Okręgi mogą wybrać, czy zastosować umowy na wartość brutto, czy na wartość netto. W ramach umów na wartość brutto koncesjonariusze otrzymują od okręgu rekompensatę z tytułu kosztów świadczenia usług, a nie dochód pochodzący ze sprzedaży biletów pasażerom. W ramach umów na wartość netto koncesjonariusze otrzymują dochód ze sprzedaży biletów i rekompensatę od okręgu, o ile dochód ze sprzedaży biletów nie jest wystarczający, aby pokryć kwotę kosztów świadczenia usług powiększoną o rozsądny zysk.

⁽¹⁾ Art. 4 ust. 1 ustawy o transporcie zarobkowym.

⁽²⁾ Art. 4 ust. 2 ustawy o transporcie zarobkowym oraz rozdział I rozporządzenia o transporcie zarobkowym.

⁽³⁾ Art. 27 ust. 1 ustawy o transporcie zarobkowym.

⁽⁴⁾ Art. 6 ust. 1 ustawy o transporcie zarobkowym.

⁽⁵⁾ Art. 25 rozporządzenia o transporcie zarobkowym.

⁽⁶⁾ Art. 28 i 29 rozporządzenia o transporcie zarobkowym. Artykuły te zawierają wymogi, które Urząd uznaje za najbardziej istotne do opisanego systemu krajowego, jednak w rozporządzeniu o transporcie zarobkowym określono także szereg innych szczegółowych wymogów dotyczących koncesji specjalnych.

⁽⁷⁾ Ministerstwo transportu przekazało okręgom swoje kompetencje w zakresie określania stawek. Jednak niektóre obniżki cen ustanawiane są na szczeblu krajowym. W praktyce ministerstwo przekazało wszystkim okręgom instrukcje, aby przewoźnicy zapewniający lokalne regularne przewozy autobusowe, świadczący usługę publiczną, oferowali 50 % obniżki ceny dla dzieci, osób starszych i osób niepełnosprawnych będących obywatelami Norwegii.

⁽⁸⁾ Art. 28 i art. 29 ust. 2 rozporządzenia o transporcie zarobkowym. Zgodnie z art. 28 ust. 3 rozporządzenia o transporcie zarobkowym ministerstwo transportu posiada kompetencje w zakresie wydawania wytycznych dotyczących treści i publikacji rozkładów jazdy w ramach przewozów. Pismo ogólne ministerstwa transportu N-1/2006 zawiera uzupełniające wytyczne dotyczące publikacji schematów tras. Przed 2006 r. art. 28 rozporządzenia o transporcie zarobkowym regulował niektóre aspekty publikacji schematów tras. Aspekty te usunięto w 2006 r. W praktyce pismo ogólne N-1/2006 odnosi się do starego przepisu (art. 28 rozporządzenia o transporcie zarobkowym) w formie sprzed zmian oraz zawiera stwierdzenie, że wymogi starego przepisu uznaje się aż do odwołania za wytyczną dotyczącą schematów tras.

⁽⁹⁾ Art. 27 ust. 2 rozporządzenia o transporcie zarobkowym.

⁽¹⁰⁾ Zgodnie ze stwierdzeniem w pracach przygotowawczych, rozdział 10.1 propozycji 113 L (lata 2009–2010).

⁽¹¹⁾ Art. 8 ustawy o transporcie zarobkowym. Możliwość udzielania koncesji w oparciu o procedurę przetargową wprowadzono w wyniku zmiany ustawy o transporcie z 1976 r. na mocy ustawy z dnia 11 czerwca 1993 r. nr 85 (która weszła w życie dnia 1 stycznia 1994 r.).

⁽¹²⁾ Art. 22 ust. 5 ustawy o transporcie zarobkowym.

⁽¹³⁾ Art. 22 ust. 1 ustawy o transporcie zarobkowym.

- (30) Zgodnie z art. 22 ustawy o transporcie zarobkowym okręgi są zobowiązane wypłacać rekompensaty przewoźnikom świadczącym usługi transportowe na nierentownych trasach, które okręg chce ustanowić lub utrzymać na swoim obszarze ⁽¹⁾.
- (31) Okręgi mogą swobodnie określać sposób rekompensowania koncesjonariuszy; ustawa o transporcie zarobkowym, ani rozporządzenie o transporcie zarobkowym nie zawierają żadnych szczególnych przepisów dotyczących sposobów wypłaty rekompensat.
- (32) W rozumieniu Urzędu art. 22 ustawy o transporcie zarobkowym pozwala na wypłatę rekompensaty mającej na celu pokrycie kosztów świadczenia usługi publicznej (po odjęciu dochodów ze sprzedaży biletów w przypadku umów na wartość netto), w tym rozsądnego zysku.

2.2 Przewozy szkolne

- (33) Już przed wejściem w życie Porozumienia EOG w Norwegii w dniu 1 stycznia 1994 r. norweskie okręgi były odpowiedzialne za zapewnienie przewozów szkolnych w przypadku szkół podstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych dla dzieci mieszkających w określonej odległości od szkoły (zwykle w odległości czterech kilometrów). Obecnie obowiązek ten określa ustawa o edukacji z 1998 r. ⁽²⁾. Ustawę tę poprzedzała ustawa o szkołach podstawowych z 1969 r. ⁽³⁾ i ustawa o szkołach średnich z 1974 r. ⁽⁴⁾. W połowie lat osiemdziesiątych na podstawie ustawy zmieniającej ustawę o szkołach podstawowych i ustawę o szkołach średnich ⁽⁵⁾ obowiązek zapewnienia przewozów szkolnych nałożono na okręgi. W celu zapewnienia przejrzystości w niniejszej decyzji określenie „ustawa o edukacji” będzie stosowane w całym dokumencie również w odniesieniu do właściwych przepisów prawa obowiązujących przed wejściem w życie ustawy o edukacji.
- (34) Zgodnie z ustawą o edukacji w przypadku przewozów szkolnych na poziomie szkoły podstawowej gminy są zobowiązane do płacenia określonej stawki na rzecz okręgu. Następnie okręg płaci przewoźnikom autobusowym za świadczenie usług. W przypadku przewozów szkolnych na poziomie szkół gimnazjalnych lub ponadgimnazjalnych okręgi płacą za miesięczne bilety uczniów zgodnie z umowami zawartymi z przewoźnikami autobusowymi.

3. DOMNIEMANI BENEFICJENCI POMOCY

- (35) Od wejścia w życie Porozumienia EOG w Norwegii Aust-Agder udzieliło koncesji specjalnych następującym siedmiu przedsiębiorstwom oraz zawarło z nimi umowy na świadczenie usług lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych:
- 1) Birkeland Busser AS, będące własnością Setesdal Bilruter L/L;
 - 2) Frolandsruta Frode Oland, będące własnością Frode Stoltenberg Oland;
 - 3) Høyvågruta AS, do czasu połączenia z Nettbuss Sør AS w 2009 r.;
 - 4) Nettbuss Sør AS, które należy do Nettbuss-group i jest własnością przedsiębiorstwa autobusowego Nettbuss AS, którego właścicielem jest Norges Statsbaner AS ⁽⁶⁾;
 - 5) Risør i Tvedestrand Bilruter AS („RTB”), do czasu połączenia z Nettbuss Sør AS w 2008 r.;
 - 6) L/L Setesdal Bilruter, którego trzema głównymi udziałowcami są Sigmund Aune, Brøvig Holding AS i gmina Bykle. Ponadto udziały posiada kilka innych gmin w okręgu Aust-Agder i niektóre gminy w okręgu Vest-Agder; oraz
 - 7) Telemark Bilruter, którego głównymi udziałowcami są gmina Vinje, gmina Seljord i Seljord Sparebank; ponadto udziały w przedsiębiorstwie posiada kilka gmin w okręgu Telemark.

⁽¹⁾ W swoich uwagach do decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie 71524 dotyczącej domniemanej pomocy państwa udzielonej na rzecz AS Oslo Sporveier i AS Sporveisbussene władze norweskie potwierdziły ten fakt i wyjaśniły, odnosząc się do literatury prawnej (*Norsk Lovkommentar*), że poprzedni przepis – art. 24a ustawy o transporcie z 1976 r. – interpretowano w ten sam sposób. W tym względzie *Norsk Lovkommentar* do ustawy o transporcie z 1976 r. (dostępnej pod adresem: <http://www.rettsdata.no/>) (dostęp wymaga płatnej subskrypcji) dotyczący kwestii rekompensaty stanowi w uwadze 43, co następuje (po norwesku): „I rutetransporten vil det dog ofte være aktuelt å pålegge utøver en større rutetjeneste som sammenholdt med de takster som godkjennes, ikke gir et forsvarlig økonomisk grunnlag. I slike tilfeller kan plikten bare opprettholdes dersom det ytes tilskudd, jf. § 24 a”. W tłumaczeniu dokonanym przez Urząd: „W odniesieniu do regularnych przewozów często będzie jednak właściwe, aby wymagać od przewoźników zapewniania bardziej kompleksowych usług, które, biorąc pod uwagę ustalone ceny maksymalne, nie będą wiązać się wyłącznie z interesem finansowym. W takich okolicznościach z obowiązku świadczenia usługi publicznej można się wywiązywać jedynie za otrzymaniem rekompensaty, por. art. 24a”.

⁽²⁾ Ustawa z dnia 17 lipca 1998 r. nr 61 (wesła w życie dnia 1 sierpnia 1999 r.).

⁽³⁾ Ustawa z dnia 13 lipca 1969 r. nr 24.

⁽⁴⁾ Ustawa z dnia 21 czerwca 1974 r. nr 55.

⁽⁵⁾ Ustawa z dnia 31 maja 1985 r. nr 41.

⁽⁶⁾ Norges Statsbaner AS (NSB) jest operatorem pociągów pasażerskich w Norwegii, którego właścicielem jest ministerstwo transportu i łączności. Oprócz świadczenia usług przewozu kolejowego lub autobusowego przedsiębiorstwo prowadzi również działalność w sektorze pociągów towarowych, zagranicznego transportu kolejowego i nieruchomości.

- (36) Przedsiębiorstwa te świadczyły lokalne regularne i szkolne przewozy autobusowe w Aust-Agder już przed wejściem w życie Porozumienia EOG w Norwegii w dniu 1 stycznia 1994 r. Od 2009 r. w następstwie połączeń Nettbuss Sør AS z Høyvåggruta AS i RTB pozostało pięciu przewoźników świadczących usługi przewozu w ramach umów z Aust-Agder⁽¹⁾. Po wygaśnięciu umowy koncesji z Nettbuss Sør AS w dniu 31 grudnia 2014 r. tylko czterech przewoźników świadczy obecnie odnośne usługi w obowiązujących ramach prawnych.
- (37) Prawo i obowiązek świadczenia lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych udzielono na podstawie koncesji oraz, na późniejszym etapie, w połączeniu z udzielaniem oddzielnych zamówień przewoźnikom autobusowym. Dwa ostatnie przypadki udzielenia koncesji obejmowały w sumie okresy około dziesięciu lat (1993–2003 i 2004–2012). W trakcie dwóch okresów koncesji stale przedłużano udzielenie koncesji i zamówień tym samym przewoźnikom autobusowym.
- (38) Wszyscy operatorzy prowadzą działalność zarobkową wykraczającą poza zakres usługi publicznej. Działalność ta obejmuje transport towarowy, autokary wycieczkowe, usługi taksówkarskie i ekspresowe przewozy autobusowe.
- (39) W szczególności przedsiębiorstwo Nettbuss Sør AS prowadziło działalność od lat sześćdziesiątych, a od 2014 r. za pośrednictwem swojej jednostki zależnej Nettbuss Ekspres AS, przewoźnika świadczącego usługi bezpośredniego transportu autobusowego do portów lotniczych na odnośnym obszarze. Trasę tę uznaje się za trasę komercyjną, która nie kwalifikuje się do rekompensaty przez Aust-Agder z tytułu świadczenia usług publicznych. Przedsiębiorstwo to prowadzi również za pośrednictwem swojej jednostki zależnej Sørlandsekspressen działalność obejmującą ekspresowe przewozy autobusowe wykraczające poza zakres usługi publicznej oraz nocne przewozy autobusowe również wykraczające poza zakres usługi publicznej (nattbuss).
- (40) Władze norweskie oświadczyły, że przedsiębiorstwo Telemark Bilruter AS wprowadziło praktykę prowadzenia oddzielnej rachunkowości od 2012 r.
- (41) Przedsiębiorstwo Frolandsruta Frode Oland nie prowadziło oddzielnej rachunkowości.
- (42) Birkeland Busser AS, Nettbuss Sør AS i Setesdal Bilruter L/L wprowadziły rozdział rachunkowości w 2009 r.
- (43) W odniesieniu do RTB i Høyvåggruta AS władze norweskie nie były w stanie podać informacji, czy przedsiębiorstwa prowadziły oddzielną rachunkowość. Od momentu ich połączenia z Nettbuss Sør AS odpowiednio w 2008 r. i 2009 r. ich rachunkowość została włączona do rachunkowości Nettbuss Sør AS.

4. UDZIELANIE ZAMÓWIEŃ

4.1 Udzielanie zamówień w latach 1988–2003

- (44) Od 1988 r. do końca 2003 r. Aust-Agder zawarł umowy z każdym przewoźnikiem autobusowym posiadającym koncesję specjalną. Czas trwania tych umów wynosił jeden rok z możliwością automatycznego przedłużenia każdorazowo o jeden rok.
- (45) Umowy te nie określały wzoru służącego do obliczenia rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych. Rekompensata ustalona została w wyniku negocjacji. W ramach zamówień każde przedsiębiorstwo autobusowe posiadające koncesję specjalną było jednak zobowiązane do sporządzenia planu produkcji i propozycji budżetu w celu określenia ich oczekiwanych dochodów i kosztów. Propozycja ta powinna w miarę możliwości opierać się na sprawozdaniach finansowych, statystykach oraz prognozach dotyczących przewidywanych kosztów i dochodów wraz ze zmianami w ruchu. Ponadto przewidywane koszty produkcji powinny odpowiadać kosztom zwykłego i właściwie zarządzanego przewoźnika. Takie informacje stanowiły podstawę do negocjacji.

4.2 Udzielanie zamówień w latach 2004–2008 – wprowadzenie metody ALFA

- (46) W następstwie decyzji rady okręgu podjętej w grudniu 2002 r. Aust-Agder zawarł nowe indywidualne umowy. Według władz norweskich wprowadzenie tych umów nie doprowadziło do zasadniczej zmiany w porównaniu z poprzednim systemem. Wszystkich zamówień nadal udzielano bezpośrednio aktualnym przewoźnikom.

⁽¹⁾ Połączenia zgłoszono do norweskiego rejestru spółek w dniach 10 i 11 czerwca 2009 r., a przedsiębiorstwa Høyvåggruta AS i RTB usunięto z rejestru w dniach 3 i 5 września 2009 r. W niniejszym dokumencie Urząd będzie w stosownych przypadkach używał terminu „pięciu przewoźników autobusowych” w odniesieniu do odpowiednich przedsiębiorstw.

- (47) Od 2004 r. poziom rekompensaty nadal ustalano w oparciu o negocjacje między Aust-Agder i przedsiębiorstwami autobusowymi, ale wraz z wprowadzeniem nowego systemu obliczania rekompensaty, tzw. metody ALFA, zmieniła się podstawa tych negocjacji ⁽¹⁾.
- (48) Według władz norweskich metodę ALFA opracowano jako obiektywny i przejrzysty model służący do obliczania kosztów związanych z przewozami autobusowymi. Podstawowa zasada polega na tym, że przedsiębiorstwa zajmujące się przewozem nie obliczają swoich rekompensat na podstawie własnych faktycznych kosztów, lecz zgodnie z założeniami reprezentatywnymi dla danego rodzaju przedsiębiorstw. Metoda ta pozwala na symulację kosztów właściwie zarządzanego przedsiębiorstwa autobusowego. Znormalizowany sposób obliczania kosztów przewozów autobusowych w ramach metody ALFA obejmuje następujące podstawowe elementy:
- a) obliczanie produkcji: liczba kilometrów na okres produkcji na pojazd; w przypadku każdej regularnej trasy odnotowuje się przejechaną odległość, czas przejazdu, liczbę dni w danym okresie i typ autobusu. Uwzględnia się liczbę kilometrów na pojazd i liczbę godzin w ruchu, a także średnią prędkość w danym okresie;
 - b) obliczanie kosztów: koszty jednostkowe pomnożone przez liczbę kilometrów na pojazd; w metodzie ALFA uwzględnia się koszty paliwa, opon, części zamiennych, obsługi, utrzymania, myjni samochodowej, koszty pojazdu, koszty personelu (kierowców), koszty budżetowe (koszty związane z ruchem, takie jak: promy, opłaty drogowe itd.), koszty administracyjne i inne koszty dzielone. Koszty każdej pozycji oblicza się częściowo na podstawie cen czynników wejściowych pomnożonych przez ich zużycie na kilometr, co daje znormalizowaną wartość na kilometr;
 - c) dochody z działalności w zakresie ruchu drogowego w okresie produkcji; oraz
 - d) obliczenie konieczności przyznania dotacji. Dotacje oblicza się w oparciu o znormalizowane obliczenia powiększone o koszty budżetowe i pomniejszone o dochody z ruchu drogowego.
- (49) Obliczenie opiera się na produkcji usług przewozowych (tj. liczbie kilometrów przejechanych przez pojazdy w różnych grupach pojazdów i grupach regularnych usług) każdego przedsiębiorstwa, na średnich kosztach dla poszczególnych pozycji kosztów uzyskanych metodą ALFA, a także na pewnych korektach z uwzględnieniem kosztów właściwych dla danego przedsiębiorstwa wynikających z uwarunkowań geograficznych i topograficznych, warunków ruchu drogowego i prawodawstwa oraz warunków określonych w taryfie.
- (50) Nowe indywidualne umowy obowiązywały pierwotnie od dnia 1 stycznia 2004 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. i zostały przedłużone o dwa lata, do dnia 31 grudnia 2008 r.

4.3 Udzielanie zamówień od 2009 r. – indeksacja

- (51) W dniu 12 czerwca 2007 r. rada okręgu Aust-Agder podjęła decyzję o udzieleniu bezpośrednio nowych zamówień aktualnie świadczącym usługi przedsiębiorstwom autobusowym na kolejny okres, tj. na lata 2009–2012. W następstwie negocjacji z przedsiębiorstwami autobusowymi rada okręgu zatwierdziła nowe umowy w dniu 9 grudnia 2008 r.
- (52) Poprzednie umowy pozostały w dużym stopniu niezmienione. Metodę ALFA uzupełniono jednak o nowy system indeksacji związany z pewnymi czynnikami wejściowymi zgodnie z następującym wzorem:
- $$0,55 \times L + 0,30 \times K + 0,15 \times D$$
- L = zmiana kosztów wynagrodzenia (norweski urząd statystyczny, statystyki dotyczące wynagrodzeń w sektorze transportu)
- K = zmiana wskaźnika cen konsumpcyjnych (norweski urząd statystyczny)
- D = zmiana kosztów paliwa (wskaźnik Platts Oilgram).
- (53) Rekompensata przyznana w ramach nowych umów począwszy od 2009 r. nie podlegała już negocjacom.
- (54) Nowe umowy obowiązywały pierwotnie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 grudnia 2012 r. i zostały przedłużone do końca 2016 r., z wyjątkiem umowy z Nettbuss Sør AS, którą przedłużono tylko o dwa lata, do dnia 31 grudnia 2014 r.

⁽¹⁾ Do celów obliczania rekompensat za usługi przewozu autobusowego w Norwegii istnieją dwa równoległe systemy, które posiadają wiele cech wspólnych. Jeden system, stosowany przez Aust-Agder, nazywa się ALFA, natomiast drugi nosi nazwę BUSSKOST. Obydwa systemy oparte są na tych samych podstawowych elementach, jednak BUSSKOST został opracowany przez firmę doradczą Asplan-VIAK i jest zarządzany wyłącznie przez nią (za opłatą).

- (55) Okręg Aust-Agder rozpoczął już organizowanie przetargów na nowe zamówienia na okres od stycznia 2015 r.

5. PROJEKT ATP I USŁUGI LOTNISKOWEGO PRZEWOZU AUTOBUSOWEGO

- (56) Skarżący twierdzi, że Aust-Agder przeznacza co roku 1 mln NOK na „środki badawcze i środowiskowe” dla przewoźników autobusowych.
- (57) Z informacji przekazanych przez władze norweskie wynika, że gminy Kristiansand, Songdalen, Søgne, Vennesla, Lillesand, Birkenes i Iveland oraz okręgi Vest-Agder i Aust-Agder ustanowiły projekt współpracy zwany projektem ATP.
- (58) Od 2004 r. w ramach projektu ATP dotacje bezpośrednie w wysokości rocznej kwoty 800 000 NOK otrzymało jedynie przedsiębiorstwo Nettbuss Sør AS; były one przeznaczone głównie na zwiększenie częstotliwości odjazdów autobusów na trasie Lillesand – Kristiansand z jednego autobusu na godzinę do dwóch autobusów na godzinę. Odpowiednie płatności zostały dokonane przez okręg Vest-Agder w 2005 r., 2006 r. i 2007 r. oraz, za pośrednictwem spółki akcyjnej Agder Kollektivtrafikk AS („AKT”), w 2008 r. i 2009 r. Od 2010 r. kwotę tę zwiększono do 2 mln NOK i była ona wypłacana Nettbuss Sør AS bezpośrednio przez Aust-Agder w ramach umowy na świadczenie usług lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych w celu zapewnienia połączeń autobusowych do Aust-Agder o lepszej jakości, a także dalszej poprawy usług autobusowych na trasie Kristiansand – Arendal (trasa 5). Zwiększenie produkcji zlecił okręg Aust-Agder, a płatności dokonał okręg Vest-Agder za pośrednictwem AKT na rzecz okręgu Aust-Agder, który dokonał płatności na rzecz Nettbuss Sør AS. Od 2011 r. kwotę zmniejszono do 1,5 mln NOK.
- (59) Ponadto oprócz wspomnianej powyżej zwiększonej częstotliwości kursowania autobusów Nettbuss Sør AS w 2004 r. wprowadzono odpowiednią usługę lotniskowego przewozu autobusowego, która zapewnia połączenie między trasą 5 lokalnych regularnych przewozów autobusowych do Kristiansand i portu lotniczego Kjevik, przy czym jeden bilet jest ważny zarówno na lokalne regularne przewozy autobusowe, jak i lotniskowe przewozy autobusowe. Te lotniskowe przewozy autobusowe nie zostały określone jako usługa publiczna. W celu zrekomensowania świadczenia usług lokalnego regularnego przewozu autobusowego na trasie 5 Nettbuss Sør AS nabył 60 000 miejsc rocznie za cenę 65 NOK za bilet, tj. łącznie 3,9 mln NOK. Opłatę za bilet obliczono na podstawie ceny biletu Nettbuss Sør AS na bezpośredniej linii do lotniska obsługiwanej na zasadach zarobkowych. Kwotę tę wykorzystano na sfinansowanie zwiększonej częstotliwości przewozów na trasie 5.
- (60) W 2009 r. ze względu na małą liczbę pasażerów korzystających z trasy 5 Nettbuss Sør AS i Aust-Agder uzgodniły, że kwota za roczne zakupy miejsc powinna być określona na poziomie 2,1 mln NOK. To zmniejszenie dochodów zostało pokryte przez odpowiednie zwiększenie kwoty przeznaczonej na projekt ATP o 2 mln NOK, jak wspomniano powyżej.
- (61) W 2013 r. ze względu na dalsze zmniejszanie się liczby pasażerów w portach lotniczych oraz fakt, że roczna kwota płacona przez Nettbuss Sør AS za miejsca okazała się niewystarczająca z ekonomicznego punktu widzenia, aby utrzymać lotniskowe przewozy autobusowe, uzgodniono z Aust-Agder ograniczenie obowiązku świadczenia usługi publicznej przez Nettbuss Sør AS do dwóch tras, mianowicie trasy 39 i 40, w celu sfinansowania odpowiedniego zmniejszenia dochodów w ramach projektu ATP. Pod względem ekonomicznym władze norweskie oszacowały, że ograniczenie to przyniosło Nettbuss Sør AS oszczędność kosztów bezpośrednich wynoszącą 1 020 000 NOK.
- (62) Według informacji przekazanych przez władze norweskie przewoźnik zapewniający lotniskowe przewozy autobusowe przestał nabywać miejsca na trasie 5 ze skutkiem od dnia 20 stycznia 2014 r. Lotniskowe przewozy autobusowe i trasa 5 nie są już dostępne w ramach jednej oferty, a pasażerowie transferu lotniskowego korzystający z linii 5 muszą kupować bilety oddzielnie. Od 2014 r. lotniskowe przewozy autobusowe nie są już również obsługiwane przez Nettbus Sør AS, lecz przez przedsiębiorstwo Nettbuss Ekspress AS.

6. PODSTAWY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (63) Urząd wyraził wątpliwości dotyczące tego, czy rekompensata przyznawana od 2004 r. z tytułu obowiązku świadczenia usług lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych w Aust-Agder stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 61 Porozumienia EOG, w szczególności w odniesieniu do zastosowania warunków określonych w wyroku w sprawie Altmark⁽¹⁾, a zwłaszcza warunków 2–4.

⁽¹⁾ Wyrok w sprawie C-280/00 Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft EU: C:2003:415.

- (64) Urząd miał wątpliwości, czy spełnione zostało drugie kryterium, biorąc pod uwagę fakt, że odbyły się negocjacje mające na celu dostosowanie dokładnej kwoty przyznanej rekompensaty już po zastosowaniu metody ALFA. Ponadto Urząd miał wątpliwości, czy spełnione zostało trzecie kryterium, biorąc pod uwagę fakt, że odnośne przedsiębiorstwa nie prowadziły stałej oddzielnej rachunkowości od 2004 r., a żadne z przedsiębiorstw nie prowadziło odpowiedniej alokacji kosztów wspólnych w celu wykazania, że ostateczna rekompensata obejmowała jedynie koszty poniesione z tytułu świadczenia usług publicznych. Co więcej Urząd nie mógł stwierdzić, czy zastosowanie ma czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark i działanie porównawcze, oraz wyraził wątpliwości, czy metoda ALFA i metoda negocjacji zastosowane w celu określenia ostatecznej rekompensaty zapewniły ograniczenie rekompensaty do pokrycia kosztów ponoszonych przez odpowiednio wyposażonego i właściwie zarządzanego przewoźnika.
- (65) W odniesieniu do projektu ATP, ze względu na brak odpowiednich informacji, Urząd wyraził wątpliwość, czy kwoty przyznane Nettbuss Sør AS są związane z przyznaniem rekompensaty przez Aust-Agder, czy też stanowią one oddzielny program lub jego część.
- (66) Ponadto Urząd nie mógł stwierdzić, czy zmiany wprowadzone w istniejącym programie pomocy (który został wprowadzony w Aust-Agder w oparciu o ustawę o transporcie zarobkowym, rozporządzenie o transporcie zarobkowym, ustawę o edukacji i praktyki administracyjne) przez zastosowanie metody ALFA od dnia 1 stycznia 2004 r. i jej indeksacji od 2009 r., stanowią istotną zmianę tego programu, przekształcając go w nową pomoc. Chociaż wydaje się, że wprowadzenie tej nowej metody nie zmieniło podstaw prawnych i celu przyznania rekompensaty lub uczestniczących beneficjentów, Urząd wyraził wątpliwości co do tego, czy nie miało to wpływu na istotę programu, biorąc pod uwagę fakt, że podstawowe cechy dotyczące sposobu obliczania rekompensaty mogły ulec znaczącej zmianie.
- (67) Po dojściu do wniosku, że obecny program pomocy istniał w Aust-Agder co najmniej do końca 2003 r., Urząd miał jednak wątpliwości, czy kwoty rekompensaty zostały udzielone na podstawie tego programu, biorąc pod uwagę brak oddzielnej rachunkowości i odpowiedniej alokacji kosztów wspólnych między działalność w zakresie świadczenia usługi publicznej oraz działalność zarobkową odnośnych beneficjentów. Zdaniem Urzędu, zgodnie z ostatnim orzecznictwem Trybunału EFTA, płatności, które nie są dokonywane na podstawie przepisów regulujących program, nie mogą być chronione charakterem istniejącej pomocy w ramach tego programu⁽¹⁾. W decyzji o wszczęciu postępowania, która jest zgodna z cytowanym powyżej wyrokiem, Urząd podkreślił również, że wszelką pomoc nieprzyznaną na podstawie istniejącego programu pomocy należy zakwalifikować jako nową pomoc.
- (68) Jeżeli chodzi o zgodność odnośnych środków, Urząd podkreślił, że wszelka możliwa nadmierna rekompensata przyznana poza istniejącym programem pomocy nie byłaby zgodna z Porozumieniem EOG. Podobnie w odniesieniu do ewentualnej nowej pomocy przyznanej po 2004 r. wraz z wprowadzeniem metody ALFA Urząd nie mógł stwierdzić, czy przyznana rekompensata jest zgodna z Porozumieniem EOG, biorąc pod uwagę wątpliwości dotyczące wskaźników, na podstawie których oblicza się wypłatę rekompensaty, a także ustalenia dotyczące alokacji kosztów, mające na celu uniknięcie nadmiernej rekompensaty.
- (69) Ponadto, jeżeli chodzi o projekt ATP, ze względu na brak wystarczających informacji Urząd nie mógł ocenić zgodności tego środka z Porozumieniem EOG.

7. UWAGI WŁADZ NORWESKICH

- (70) Władze norweskie przedstawiły uwagi do decyzji o wszczęciu postępowania i później, przyjmując początkowo wspólne podejście do oceny pomocy państwa w odniesieniu do wszystkich przewoźników, o których mowa w niniejszej decyzji.
- (71) Na późniejszym etapie władze norweskie uzyskały jednak i przekazały Urzędowi w pismach z dnia 8 lipca, z dnia 15 października i z dnia 19 grudnia 2014 r. dodatkowe informacje dotyczące produkcji przedsiębiorstwa Nettbuss Sør AS. Z tych nowych informacji wynika, że opinia władz norweskich na temat rekompensaty przyznanej Nettbuss Sør AS i ocena jej zgodności uległy istotnej zmianie (zob. sekcja 7.1.6 poniżej).

⁽¹⁾ Sprawa E-14/10 Konkurrenten.no AS przeciwko Urząd Nadzoru EFTA, Sprawozdanie Trybunału EFTA 2011, s. 266 pkt 74–76.

7.1 Rekompensata z tytułu transportu autobusowego w Aust-Agder

7.1.1 Nowa lub istniejąca pomoc

- (72) Władze norweskie twierdzą, że wprowadzenie metody ALFA nie spowodowało żadnej istotnej zmiany w systemie rekompensat stosowanym w Aust-Agder. Cel, podstawy i zasady przyznawania rekompensat przedsiębiorstwom autobusowym były takie same przed 2004 r. i po nim.
- (73) Według władz norweskich fakt, że prawodawstwo (tj. ustawa o transporcie zarobkowym, rozporządzenie o transporcie zarobkowym i ustawa o edukacji) nie zmieniło się przez cały badany okres jest również istotny i powinien być wystarczający. Władze norweskie utrzymują ponadto, że praktyki administracyjne Aust-Agder nie zmieniły się od lat i w okresie przyznawania rekompensaty składały się z takich samych elementów (tj. rekompensaty za przewozy autobusowe, płatności za przewozy szkolne i rekompensaty za koszty podwykonawców).
- (74) Kwota rekompensaty zawsze była równa różnicy między szacowanymi kosztami poniesionymi w ramach wypełniania obowiązku świadczenia usługi publicznej a szacowanymi dochodami. Była ona określana na podstawie określonych czynników, które pozostały niezmiennie w trakcie odnośnego okresu (tj. kosztów przewozów autobusowych, kosztów podwykonawców, dochodów z tytułu obsługi szkół podstawowych, dochodów z tytułu obsługi szkół ponadgimnazjalnych, innych dochodów, taryf biletów i zniżek oraz produkcji związanej z daną trasą). Ostateczną kwotę ustalano w drodze negocjacji i ustalano przed wykonaniem obowiązków świadczenia usługi publicznej w zakresie transportu.
- (75) Jak wspomniano powyżej, czynniki uwzględniane w celu określenia rekompensaty, uwzględniano niezależnie od rodzaju umowy stosowanej w celu ustalenia rekompensaty. W związku z tym zdaniem władz norweskich metodę ALFA wprowadzono jedynie jako narzędzie służące do dokładniejszego określenia jednego z czynników (mianowicie kosztu przewozów autobusowych). Nie zmieniła ona zatem samego systemu rekompensat, nie wprowadziła także nowego odrębnego środka pomocy.
- (76) W rezultacie władze norweskie twierdzą, że program pomocy wprowadzony w Aust-Agder ma z natury rzeczy charakter istniejącej pomocy i w związku z tym Urząd powinien zamknąć formalne postępowanie wyjaśniające, ponieważ jakkolwiek ewentualną pomoc należy oceniać w ramach postępowania mającego zastosowanie do istniejącej pomocy, określonego w art. 17–19 części II protokołu 3 do Porozumienia o nadzorze i trybunale.

7.1.2 Metoda ALFA i warunki określone w wyroku w sprawie Altmark

- (77) W takiej mierze, w jakiej uznaje się, że metoda ALFA stanowi nowy środek, władze norweskie stoją na stanowisku, że obowiązujący w Aust-Agder od 2004 r. program rekompensaty, z wyjątkiem pomocy przyznanej Nettbuss Sør AS, nie wiąże się z pomocą państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG, ponieważ spełnia on warunki określone w wyroku w sprawie Altmark.
- (78) Władze norweskie twierdzą, że wprowadzenie od 2004 r. metody ALFA, jest zgodne z pierwszym warunkiem określonym w wyroku w sprawie Altmark⁽¹⁾. Przewoźnicy autobusowi świadczą lokalne regularne i szkolne przewozy autobusowe na podstawie koncesji, umów i innych stosownych ustaw i rozporządzeń.
- (79) Jeżeli chodzi o drugi warunek określony w wyroku w sprawie Altmark, władze norweskie twierdzą, że koszty, dochody i rekompensata ze strony Aust-Agder zostały z góry ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób, przy czym określone zostały poszczególne elementy wzoru mające znaczenie przy dokonywaniu obliczenia. Obliczenie opiera się na produkcji usług przewozowych (tj. liczbie kilometrów przejechanych przez pojazdy w różnych grupach pojazdów i grupach regularnych usług) każdego przedsiębiorstwa, na średnich kosztach dla poszczególnych pozycji kosztów uzyskanych metodą ALFA, a także na pewnych korektach z uwzględnieniem kosztów właściwych dla danego przedsiębiorstwa wynikających z uwarunkowań geograficznych i topograficznych, warunków ruchu drogowego i prawodawstwa oraz warunków określonych w taryfie.

⁽¹⁾ Władze norweskie nie odwołują się do warunków określonych w wyroku w sprawie Altmark w odniesieniu do okresu przed 2004 r., ponieważ w swojej decyzji o wszczęciu postępowania Urząd stwierdził, że wszelka pomoc przyznana przed 2004 r. stanowi istniejącą pomoc.

- (80) W odniesieniu do trzeciego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark władze norweskie twierdzą, że obliczenie rekompensaty zgodnie z metodą ALFA i jej indeksacja nie przekracza kwoty koniecznej do pokrycia kosztów poniesionych w celu wykonania obowiązku świadczenia usługi publicznej, przy uwzględnieniu związanych z nią dochodów oraz rozsądnego zysku. Wskazują one, że w tym przypadku rekompensatę oblicza się w taki sposób, aby pokrywała różnicę między szacowanymi dochodami a szacowanymi kosztami przedsiębiorstwa, ustalonymi w obiektywny i przejrzysty sposób. W przypadku większości przedsiębiorstw zysk z działalności operacyjnej jest również stosunkowo niski i ograniczony. Według władz norweskich zwykły zysk w sektorze publicznego transportu autobusowego wynosi, jak wynika z dostępnych informacji, około 3–5 %.
- (81) Władze norweskie przedstawiły dane w odniesieniu do każdego przedsiębiorstwa w celu wykazania, że rekompensata przyznana od 2004 r. do 2011 r. nie przekraczała kwoty szacowanych kosztów powiększonej o rozsądny zysk. Ponieważ szacunkowe koszty, a tym samym rekompensata, obliczane są na podstawie obiektywnych metod, władze norweskie twierdzą, że nie ma podstaw, aby sądzić, że przedsiębiorstwa autobusowe otrzymały w ramach umów nadmierną rekompensatę.
- (82) Ponadto zdaniem władz norweskich fakt, że nie prowadzono oddzielnej rachunkowości dla wszystkich przedsiębiorstw w odnośnych okresach nie oznacza przyznania nadmiernej rekompensaty. Utrzymują one, że jeżeli metoda przyznawania rekompensat usługodawcom świadczącym usługę publiczną zapewnia brak nadmiernej rekompensaty, w ramach obowiązującego obecnie orzecznictwa dotyczącego warunków określonych w wyroku w sprawie Altmark nie ma dodatkowego obowiązku prowadzenia oddzielnej rachunkowości przez przedsiębiorstwa będące beneficjentami.
- (83) Twierdzą one również, że negocjacje, w ramach których ustala się ostateczną kwotę rekompensaty na każdy rok w okresie 2004–2008, mają bardzo ograniczony wpływ na kwotę rekompensaty wypłaconą przedsiębiorstwom autobusowym przez Aust-Agder. W kilku przypadkach nastąpiło niewielkie zwiększenie poziomu rekompensaty po przeprowadzeniu negocjacji. Władze norweskie twierdzą jednak, że w szerszym ujęciu poziom rekompensaty po negocjacjach był taki sam lub niższy i że negocjacje stanowiły, jak się wydaje, rodzaj zaworu bezpieczeństwa działającego na korzyść Aust-Agder.
- (84) W odniesieniu do czwartego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark władze norweskie twierdzą, że metoda ALFA i późniejszy system indeksacji wprowadzony po 2009 r. są oparte na działaniu porównawczym. Rekompensatę oblicza się na podstawie kosztów i dochodów właściwie zarządzanego przedsiębiorstwa, a nie tylko wartości średniej w danym sektorze.
- (85) Jednocześnie metoda ALFA stanowi podstawę założenia, że koszty odpowiadają niższemu progowi. Na przykład znormalizowane zużycie paliwa w przypadku określonej liczby przewozów odpowiada poziomowi oznaczającemu, że 33 % zmierzonych wartości będzie poniżej normy, a 67 % tych wartości będzie powyżej normy. Oznacza to, że system nie jest oparty na kosztach średnich, lecz na kosztach 33 % najlepiej zarządzanych przedsiębiorstw.

7.1.3 Rekompensata poza programem

- (86) Władze norweskie przedstawiły dalsze uwagi dotyczące działań mających na celu zapewnienie, aby z wyjątkiem pomocy przyznanej Nettbuss Sør AS żadna rekompensata nie została udzielona z tytułu lokalnych regularnych przewozów autobusowych i przewozów szkolnych w Aust-Agder, powyżej poziomu dozwolonego w ramach programu.
- (87) Twierdzą one, że wprowadzenie metody ALFA nie spowodowało żadnej istotnej zmiany w systemie rekompensat. W rezultacie system rekompensat (przed 2004 r. i po nim) składał się z takich samych elementów, a rekompensata opierała się na faktycznych danych dotyczących kosztów przedsiębiorstw. Zdaniem władz norweskich praktyka ta zapewniła brak nadmiernej rekompensaty oraz obliczanie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych jedynie w odniesieniu do kosztów związanych z obowiązkami świadczenia usługi publicznej.
- (88) Jednocześnie według władz norweskich wszyscy przewoźnicy z wyjątkiem Nettbuss Sør AS w arkuszach kalkulacyjnych do celów uzyskania rekompensaty w ramach metody ALFA zgłaszali jedynie produkcję i dochody w zakresie usługi publicznej. W związku z tym nie ma podstaw, aby sądzić, że przewoźnicy ci otrzymali rekompensatę za cokolwiek innego niż świadczenie usługi publicznej w zakresie transportu.

7.1.4 Zgodność

- (89) Władze norweskie twierdzą również, że z wyjątkiem pomocy udzielonej Nettbuss Sør AS program rekompensat z tytułu usługi publicznego transportu autobusowego, w przypadku konieczności uznania zmian z 2004 r. lub z 2009 r. za czynnik zmieniający klasyfikację programu i powodujący uznanie go za nową pomoc, w każdym razie był zgodny z wymogami określonymi w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 1191/69⁽¹⁾. Twierdzi się jednocześnie, że rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾ (zwane „przepisami dotyczącymi transportu”) nie ma zastosowania, ponieważ w momencie wprowadzania tych zmian rozporządzenie to nie weszło jeszcze w życie w EOG. Władze norweskie odwołują się do wyroku w sprawie Andersen przeciwko Komisji, w której Sąd stwierdził, że nie można uznać, iż rozporządzenie ma moc wsteczną⁽³⁾.
- (90) W szczególności władze norweskie twierdzą, że nie nastąpiło naruszenie przepisów rozporządzenia (EWG) nr 1191/69. Znajduje to potwierdzenie w faktach, ponieważ parametry rekompensaty określono z góry dla całego okresu od 2004 r. do dnia dzisiejszego i po 2009 r. nie mogły odbyć się żadne negocjacje mające na celu dostosowanie poziomu rekompensaty. W związku z tym żadne przedsięwzięcie z wyjątkiem Nettbuss Sør AS nie otrzymało nadmiernej rekompensaty od 2004 r. do dnia dzisiejszego.

7.1.5 Projekt ATP

- (91) Jeżeli chodzi o projekt ATP, władze norweskie stwierdziły, że kwota wypłacana co roku Nettbuss Sør AS stanowiła rekompensatę z tytułu wzrostu produkcji na trasach Kristiansand – Lillesand i Kristiansand – Arendal. Uwzględniając do celów obliczania 253 dni w roku, wzrost produkcji wynosił około 100 000 kilometrów rocznie. Przy cenie za godzinę w wysokości 200 NOK dodatkowe koszty wynoszą 350 000 NOK. Łączne koszty wynosiłyby zatem około 950 000 NOK. Przy szacowanym dochodzie wynoszącym 150 000 NOK koszty netto stanowiłyby około 800 000 NOK.
- (92) Biorąc pod uwagę, że środki przyznane w ramach projektu ATP zostały przeznaczone na zwiększenie produkcji w ramach istniejących umów z Aust-Agder, władze norweskie twierdzą, że produkcja ta nie różni się od żadnego innego wzrostu produkcji w ramach umowy (ponieważ istniały już połączenia na tych trasach). W związku z tym zwiększona produkcja stanowi część istniejącego programu pomocy.

7.1.6 Dodatkowe informacje dotyczące produkcji przedsiębiorstwa Nettbuss Sør AS

- (93) Władze norweskie przedstawiły dodatkowe informacje dotyczące produkcji przedsiębiorstwa Nettbuss Sør AS.
- (94) Zdaniem władz norweskich wydaje się, że produkcja zgłoszona przez Nettbuss Sør AS odbiega od tego, co należało zgłosić jako produkcję do celów rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, a w arkuszach kalkulacyjnych dotyczących produkcji znajdują się istotne błędy, co mogło doprowadzić, jak pokazuje poniższa analiza w motywach 237–246, do zbyt wysokiej rekompensaty przyznanej Nettbuss Sør AS za okres od 2004 r.
- (95) W szczególności władze norweskie zidentyfikowały w arkuszach kalkulacyjnych liczne przypadki błędów dotyczących produkcji Nettbuss Sør AS w zakresie: nocnych przewozów autobusowych (nattbuss), szkolnych przewozów autobusowych (midtskyss)⁽⁴⁾, przewozu uczniów na lekcje pływania i z powrotem (badekjøring), lat nauki szkolnej i „lat powtarzania nauki szkolnej”, przewozów ekspresowych, likwidacji lub ograniczenia liczby tras oraz niektórych szczególnych tras, które nie są częścią zamówienia publicznego na usługi.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludzie śródlądowej (Dz.U. L 156 z 28.6.1969, s. 1), włączone do Porozumienia EOG w załączniku XIII.

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1), włączone do Porozumienia EOG załącznikiem XIII. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 weszło w życie w Norwegii w dniu 1 stycznia 2011 r. (zob. rozporządzenie z dnia 17 grudnia 2010 r. nr 1673).

⁽³⁾ Sprawa T-92/11, EU:T:2013:143, pkt 44–48 (wyrok zaskarżony, zob. sprawa C-303/13 P Komisja przeciwko Andersen, w toku).

⁽⁴⁾ W przeszłości termin „midtskyss” odnosił się do wszystkich szkolnych przewozów autobusowych, służących do przywożenia dzieci do domu po dniu spędzonym w szkole, z wyjątkiem ostatniego szkolnego przewozu autobusowego w danym dniu oraz przewozu dzieci chorych i niepełnosprawnych, w przypadku których konieczny jest przewóz specjalistyczny.

- (96) Władze norweskie przedstawiły poniższą tabelę, pokazującą, że odchylenia wyrażone w kilometrach nieobjętych zamówieniem publicznym na usługi w ramach programu na lata 2004–2009 wynoszą nieco więcej niż 1,7 mln kilometrów:

Tabela 1

Podsumowanie odchyleń

Rodzaj produkcji/odchylenia	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Kitron	0	0	0	19 176	0	0
Ekspresowe przewozy autobusowe	0	0	0	406	19 737	19 737
Nocne przewozy autobusowe	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 lub badekjøring ⁽¹⁾	3 213	4 233	0	731	492	492
Karjolen	15 946	15 946	11 669	16 128	12 647	12 647
255 dni szkolnych zamiast 192	0	0	124 314	73 549	56 574	51 693
Produkcja anulowana od dnia 18 sierpnia 2008 r.	0	0	0	0	51 125	137 210
Suma odchyleń/kilometrów nieobjętych zamówieniem	180 389	182 076	358 151	242 480	330 538	411 742

⁽¹⁾ Według władz norweskich odnosi się to do przypadków, w których trudno jest ocenić, czy zgłoszony transport to „midtskyss” czy „badekjøring”.

- (97) Władze norweskie oświadczyły również, że takie błędy i odchylenia w arkuszach kalkulacyjnych dotyczących produkcji przedsiębiorstwa Nettbuss Sør AS miały wpływ ekonomiczny do momentu zakończenia umowy z przedsiębiorstwem w dniu 31 grudnia 2014 r.

8. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

8.1 Skarżący – Konkurrenten.no

- (98) Skarżący Konkurrenten.no utrzymuje, że Nettbuss Sør AS otrzymało znaczną nadmierną rekompensatę za swoje usługi i że okręg Aust-Agder nie udzielił koncesji na podstawie konkurencyjnej procedury ⁽¹⁾. Skarżący twierdzi, że wszelka pomoc przyznana przez okręg w postaci niezgodnych z prawem koncesji lub w związku z takimi koncesjami stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG, która zdaniem skarżącego jest niezgodna z art. 49 Porozumienia EOG w połączeniu z rozporządzeniami (EWG) nr 1191/69 i (WE) nr 1370/2007.
- (99) Ponadto skarżący kwestionuje związek między administracją okręgu Aust-Agder a Nettbuss Sør AS w odniesieniu do stosunków opartych na niezależności istniejących zwykle między profesjonalnym usługodawcą a profesjonalnym nabywcą w ramach głównych zamówień na usługi transportu publicznego.

⁽¹⁾ Zob. motywy 6–11 decyzji o wszczęciu postępowania.

8.2 Nettbuss Sør AS

- (100) Nettbuss Sør AS twierdzi, że wprowadzenie w 2004 r. nowego systemu finansowania poprzez zastosowanie metody ALFA i jej późniejszą indeksację stanowi jedynie nieznaczną zmianę administracyjną w programie. Zdaniem Nettbuss Sør AS nowa metoda obliczania nie zmienia podstawy prawnej, w ramach której Nettbuss Sør AS otrzymuje rekompensatę, i w związku z tym nie stanowi nowej pomocy.
- (101) Jeżeli chodzi o projekt ATP, Nettbuss Sør AS twierdzi, iż jest to część istniejącego programu pomocy wprowadzonego w Aust-Agder, zważywszy, że nie podpisano żadnych nowych umów, natomiast Aust-Agder skorzystało z istniejących postanowień umowy dotyczących zmian w produkcji w czasie obowiązywania umowy.
- (102) Nawet jeżeli metodę ALFA i jej późniejszą indeksację uznano by za nowe środki pomocy, Nettbuss Sør AS twierdzi w odniesieniu do istnienia pomocy, że rekompensata udzielona mu przez Aust-Agder pokrywa jedynie koszty oraz co najwyżej marginalny zysk.
- (103) Jeżeli chodzi o trzeci i czwarty warunek określony w wyroku w sprawie Altmark, Nettbuss Sør AS zgadza się z uwagami przedstawionymi przez władze norweskie, jak opisano powyżej.
- (104) W odniesieniu do drugiego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark Nettbuss Sør AS podkreśla fakt, że podpisane umowy są „umowami na wartości netto”, co oznacza, że obejmują koszty obowiązku świadczenia usługi publicznej po odjęciu wszystkich przychodów związanych z takimi obowiązkami, a także przy uwzględnieniu marginalnego zysku.
- (105) Ponadto przedsiębiorstwo Nettbuss Sør AS twierdzi, że faktyczna rekompensata, którą otrzymywało w latach 2004–2008, wskutek korekt ustalonych podczas negocjacji jest niższa niż wynikałoby to z obliczeń szacownych metodą ALFA oraz że w każdym przypadku od 2009 r. ostateczna kwota rekompensaty nie podlegała negocjacjom, lecz była indeksowana na podstawie ogólnie dostępnych źródeł.
- (106) W odniesieniu do zastosowania trzeciego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark Nettbuss Sør AS twierdzi, że trudno jest ocenić poziom koniecznej rekompensaty bez zbadania faktycznych wyników usługodawcy w ramach umowy, z których wynika, że marża zysku za okres 2009–2011 jest ujemna lub marginalna. Ponadto podnosi, że przy określaniu rozsądnego zysku należy wziąć pod uwagę podział ryzyka w umowach, w szczególności w okresie 2009–2011, a także różne rodzaje odnośnych umów, tj. umowy na wartość netto w porównaniu do umów na wartość brutto, a także wielkość i różne kategorie działalności przewoźników. Nettbuss Sør AS twierdzi, że zgłoszony przez władze norweskie zysk w zakresie 3–5 % jest dość niski i nie uwzględnia poszczególnych segmentów rynku przewozów autobusowych. Nettbuss Sør AS wskazuje, że rozsądna stopa zwrotu w segmencie rynku, w którym działa przedsiębiorstwo, powinna być raczej bliższa [7–13 %].
- (107) W odniesieniu do aspektu zgodności w niniejszej sprawie przypadku Nettbuss Sør AS wskazuje, że jeżeli Urząd stwierdzi, że poprzez roczną rekompensatę lub projekt ATP, przedsiębiorstwo uzyskało korzyść gospodarczą w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG, byłoby to zgodne z art. 49 Porozumienia EOG i mającego zastosowanie rozporządzenia (EWG) nr 1191/69. Według Nettbuss Sør AS rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 nie można zastosować, ponieważ zmiany wprowadzone w wyniku zastosowania metody ALFA i indeksacji odpowiednio w 2004 r. i 2009 r. miały miejsce w czasie, w którym rozporządzenie nie weszło jeszcze w życie.
- (108) W kwestii informacji dodatkowych przedstawionych przez władze norweskie w odniesieniu do odchylen w produkcji Nettbuss Sør AS przedsiębiorstwo wskazuje, że przedstawione fakty są w pewnym stopniu nieprawidłowe i wprowadzające w błąd oraz że nie uwzględniają faktu, że ostateczna rekompensata opierała się na negocjacjach między przedsiębiorstwem a Aust-Agder i że metoda ALFA była jedynie narzędziem dla okręgu Aust-Agder.
- (109) W zakres tych negocjacji wchodziły również wprowadzone w ciągu roku korekty dotyczące faktycznej rocznej produkcji (tj. liczby przejechanych kilometrów), która zależała od dostępnego w Aust-Agder budżetu oraz popytu na transport. Jednocześnie Aust-Agder mógł usunąć lub skrócić trasy lub dodać nowe trasy w trakcie roku produkcyjnego, co wymagało przeprowadzenia pomiędzy stronami nowych negocjacji dotyczących poziomu

przyznanej rekompensaty. Wprowadzono również późniejsze zmiany dotyczące produkcji i kosztów na podstawie wykonania umowy przez przedsiębiorstwo. W związku z tym zdaniem Nettbuss Sør AS produkcję zgłoszoną okręgowi w celu obliczenia kosztów, obejmującą liczbę przejechanych kilometrów do celów obliczenia kosztów, można uznać za punkt wyjścia do negocjacji pomiędzy stronami, a nie za faktyczną podstawę rekompensaty wypłacanej na koniec roku ⁽¹⁾.

- (110) Ponadto Nettbuss Sør AS odnosi się do szczególnych ustaleń i negocjacji pomiędzy przedsiębiorstwem a okręgiem, których wynikiem było późniejsze potrącenie przez okręg płatności w stosunku do rekompensaty Nettbuss Sør AS z tytułu produkcji za 2010 r. Przedsiębiorstwo twierdzi w szczególności, że rekompensata wypłacona z tytułu produkcji za 2010 r. wynosiła o 3,55 mln NOK mniej, biorąc pod uwagę, że kwota ta była przedmiotem potrącenia w następstwie zmian w harmonogramie produkcji (nowy harmonogram przewozu dotyczący RTB) oraz dostosowania z uwzględnieniem przyrostów wydajności wynikających z połączenia z RTB.
- (111) Jeżeli chodzi o dochód wygenerowany w ramach działalności zarobkowej Nettbuss Sør AS oraz fakt, że Urząd stwierdził, iż część tego dochodu rzeczywiście uwzględniono w obliczeniach dochodu w ramach zamówienia publicznego, w opinii Nettbuss Sør AS nie doprowadziło to do przyznania rekompensaty wyższej od rekompensaty wynikającej z zastosowania metody ALFA. Przeciwnie, ponieważ cały dochód (tj. dochód pochodzący z działalności publicznej i zarobkowej) zostaje odjęty przy obliczaniu należnej rekompensaty, wynikiem było przyznanie niższej rekompensaty na rzecz Nettbuss Sør AS, bez względu na to, że niektóre trasy komercyjne uwzględniono jako część produkcji do celów rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych.
- (112) Nettbuss Sør AS przyznaje, że niektóre elementy produkcji (np. ekspresowe przewozy autobusowe, przewóz uczniów na lekcje pływania i z powrotem i trasa Karjolen) nie powinny zostać zgłoszone jako produkcja do celów rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych. Uwzględnienie tych tras spowodowało jednak korzyść dla okręgu, ponieważ oznaczało faktycznie niższą rekompensatę dla przedsiębiorstwa.
- (113) Ponadto, jeżeli chodzi o liczbę dni zajęć szkolnych, Nettbuss Sør AS wskazuje, że dane przedstawione przez Aust-Agder w odniesieniu do przyznania rekompensaty na rzecz przedsiębiorstwa z tytułu 51 a nie 38,4 tygodni w roku szkolnym są nieprawidłowe.

8.3 Inni przewoźnicy

- (114) Setesdal Bilruter L/L zgadza się z opinią władz norweskich. Utrzymuje, że rekompensata nie stanowi pomocy państwa, ponieważ spełnione zostały cztery warunki określone w wyroku w sprawie Altmark.
- (115) Jeżeli Urząd uznałby, że rekompensata stanowi pomoc państwa, przedsiębiorstwo wskazuje, że byłaby ona w całości przyznana na podstawie systemu istniejącej pomocy oraz że pomoc byłaby zgodna z funkcjonowaniem Porozumienia EOG na podstawie art. 49 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69.
- (116) Przedsiębiorstwo podkreśla w szczególności, że wprowadzenie metody ALFA nie spowodowało żadnej istotnej zmiany w systemie rekompensat. Ponadto przedsiębiorstwo podkreśla, że nieprawdą jest, jakoby rekompensata określona na podstawie indeksacji opierała się na negocjacjach, biorąc pod uwagę, że każdego roku aż do 2009 r. okręg i przewoźnicy autobusowi dokonywali przeglądu zmian w rocznej produkcji w celu wprowadzenia właściwych danych do metody ALFA. Ponieważ zmiany z roku na rok były marginalne, zmiany rekompensaty również były marginalne. Setesdal Bilruter L/L twierdzi, że metoda ALFA zapewnia brak nadmiernej rekompensaty z tytułu świadczenia usług autobusowych oraz nieuwzględnianie kosztów działalności zarobkowej w metodzie ALFA. Birkeland Busser AS, Frolandsruta Frode Oland i Telemark Bilruter AS zgodziły się z tym poglądem.

⁽¹⁾ Nettbuss Sør AS odnosi się w szczególności do lat produkcyjnych 2008 i 2009, w których wprowadzono szereg zmian zarówno po stronie kosztów, jak i po stronie dochodów podczas obliczania ostatecznej kwoty rekompensaty. Przykładowo z powodu zwiększonych kosztów produkcji przekraczających wstępnie przewidziany poziom rekompensaty (38,5 mln NOK) w roku produkcyjnym 2008 strony uzgodniły, jak twierdzi Nettbuss Sør AS, że okręg udzieli przedsiębiorstwu rekompensaty na dodatkową kwotę w wysokości 550 000 NOK. Nettbuss Sør AS otrzymało rekompensatę w wysokości 39,05 mln NOK, chociaż, jak twierdziło, miało również prawo do dostosowania produkcji poprzez zmniejszenie ruchu odpowiadające kwocie do 1 mln NOK.

9. UWAGI WŁADZ NORWESKICH DOTYCZĄCE UWAG PRZEDSTAWIONYCH PRZEZ ZAINTERESOWANE STRONY

- (117) Władze norweskie odnoszą się do argumentu skarżących, którzy twierdzą, że „całość nowej pomocy” przyznanej na rzecz Nettbuss Sør AS należy uznać za niezgodną z Porozumieniem EOG i podlegającą odzyskaniu, a także wskazują, że skarżący nie odniósł się do kwestii nowej lub istniejącej pomocy ani nie odniósł się do sposobu właściwej klasyfikacji w niniejszej sprawie wszelkiej ewentualnej pomocy (np. wprowadzenie metody ALFA w 2004 r.). Władze norweskie podkreślają, że wprowadzenie metody ALFA nie spowodowało istotnej zmiany w istniejącym programie pomocy oraz że z wyjątkiem Nettbuss Sør AS nie zidentyfikowano żadnej nadmiernej rekompensaty.
- (118) W odniesieniu do uwagi zgłoszonej przez Nettbuss Sør AS w odniesieniu do tego, co stanowi rozsądny zysk w sektorze transportu autobusowego, władze norweskie podkreślają, że odniesienie do wartości 3–5 % jako zwykłego zysku w sektorze nie oznacza, że jakikolwiek wyższy poziom zysku (np. zysk bliższy poziomowi [7–13 %], do którego odnosi się Nettbuss Sør AS) stanowiłby nadmierną rekompensatę. Odniesienie do tych publicznie dostępnych danych służyło wyłącznie wskazaniu, że nie można zidentyfikować żadnej nadmiernej rekompensaty.
- (119) W odniesieniu do uwag przedstawionych przez Nettbuss Sør AS w związku z przekazanymi przez władze norweskie dodatkowymi informacjami na temat odchyień w produkcji Nettbuss Sør AS władze norweskie wskazały, że roli metody ALFA w obliczaniu rekompensaty nie może pomniejszać fakt, że ostateczna kwota przyznanej rekompensaty opierała się na negocjacjach i że później wprowadzono również zmiany dotyczące produkcji i kosztów. Szacowane koszty wynikające z zastosowania metody ALFA miały zasadnicze znaczenie, a przyznana rekompensata nigdy nie różniła się znacznie od wyników uzyskiwanych przy zastosowaniu metody ALFA. Ponadto wszelkie zmiany wprowadzane podczas roku produkcyjnego stanowią powszechną praktykę w sektorze transportu, a możliwość taka została uwzględniona również w postanowieniach umów z przewoźnikami. W każdym razie zmiany takie powinny prowadzić do zwiększenia, w przypadku dodatkowej produkcji, lub zmniejszenia, w przypadku ograniczenia produkcji, kwoty przyznanej rekompensaty. Nigdy nie można jednak rozpatrywać ich oddzielnie i stosować potrażeń w oparciu o nieistotne koszty uwzględniane przy szacowaniu wysokości rekompensaty z zastosowaniem metody ALFA.
- (120) Władze norweskie wskazują, że zgłaszanie nieprawidłowych danych dotyczących produkcji bezpośredni wpływ na dokładność wyliczenia rekompensaty, a okręg tym samym przystępował do negocjacji w oparciu o nieprawidłowe założenie.
- (121) Wskazuje się również, że skoro rekompensatę przyznano w oparciu o wyniki produkcji z poprzedniego roku, wszelkie ograniczenia dokonane przez przedsiębiorstwo od września 2008 r. należało odzwierciedlić w rekompensacie przyznanej za 2009 r., co nie miało miejsca. Władze norweskie twierdzą, że ta sama logika ma zastosowanie również w przypadku przedsiębiorstwa, które otrzymało dodatkowe środki za 2008 r. w wysokości 550 000 NOK, biorąc pod uwagę, że rekompensatę za 2008 r. przyznano w oparciu o nieprawidłowe dane przedstawione za 2007 r. Biorąc pod uwagę, że umowa podpisana z Nettbuss Sør AS jest umową koncesji na usługi publiczne, ryzyko handlowe spoczywa na przedsiębiorstwie.
- (122) Jeżeli chodzi o dostosowania i korekty dokonane w odniesieniu do umów Nettbuss Sør AS i RTB – w świetle trwającego procesu połączenia tych dwóch przedsiębiorstw – z uwzględnieniem nowego harmonogramu przewozu realizowanego przez RTB, władze norweskie są zdania, że wynikają one z jednostronnej decyzji podjętej przez Nettbuss Sør AS, która doprowadziła do zgłoszenia większej produkcji w kilometrach w celu otrzymania wyższej rekompensaty niż rekompensata, która została już obliczona i zgłoszona w ramach metody ALFA. Zamiast tego umowy powinny zostać zmienione w następstwie zmian korporacyjnych w celu odzwierciedlenia wszystkich tych korekt. W tym kontekście władze norweskie nie podzielają opinii, że okręg przyznał rekompensatę o 3,55 mln NOK mniejszą z tytułu zmniejszenia produkcji z powodu zmian w harmonogramie przewozu w 2008 r. i w 2009 r. Przeciwnie, wspomniane zmniejszenie rekompensaty jest zgodne z logiką metody ALFA i jej późniejszej indeksacji, odzwierciedlając produkcję mniejszej liczby kilometrów niż produkcja oczekiwana przez okręg w wyniku wprowadzenia przez Nettbuss Sør AS nowego harmonogramu przewozu dla RTB.
- (123) Jeżeli chodzi o dochód wygenerowany w ramach działalności zarobkowej przedsiębiorstwa Nettbuss Sør AS, władze norweskie nie zgadzają się z zarzutami Nettbuss Sør AS, że okręg zachował część środków ze strony dochodów odpowiadających korekcie błędów po stronie kosztów. Biorąc pod uwagę brak oddzielnej rachunkowości, Nettbuss Sør AS ponosi ryzyko i nie może po prostu twierdzić, że nieistotne przychody zostały odjęte z korzyścią dla okręgu, bez żadnego dalszego udokumentowanego uzasadnienia. Ponadto według władz norweskich nie podano żadnego udokumentowanego uzasadnienia w odniesieniu do podziału kosztów między działalność zarobkową a działalność w zakresie usług publicznych przedsiębiorstwa. Jednocześnie całkiem możliwe jest, że to działalność zarobkowa podlegała subsydiowaniu skośnemu w ramach działalności w zakresie usług publicznych, a nie odwrotnie.

- (124) Ponadto władze norweskie twierdzą, że wpływ gospodarczy odchyłeń szacuje się na 80 437 962 NOK w okresie 2004–2014, bez uwzględnienia odsetek i odsetek składanych. Wynika to z badania zleconego przez władze norweskie przedsiębiorstwu Asplan Viak AS w celu dostarczenia szacunkowych danych dotyczących nadmiernej rekompensaty wypłaconej przez okręg w wyniku odchyłeń.

II. OCENA

1. ZAKRES OCENY POMOCY

- (125) W decyzji o wszczęciu postępowania Urząd stwierdził, że przed 2004 r. w Aust-Agder obowiązywał istniejący program pomocy dotyczący lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych.
- (126) W świetle wątpliwości przedstawionych w decyzji o wszczęciu postępowania w ramach obecnej oceny pomocy bada się następujące aspekty:
- (i) metodę ALFA i jej indeksację, jako część istniejącego programu pomocy w Aust-Agder lub jako oddzielny środek nowej pomocy (sekcja 3 poniżej);
 - (ii) charakter domniemanej pomocy związanej z projektem ATP oraz to, czy jest ona częścią tego samego istniejącego programu pomocy (sekcja 3 poniżej);
 - (iii) określenie wszelkiej nowej pomocy, która mogła zostać przyznana poza ramami istniejącego programu pomocy (sekcja 4 poniżej).
- (127) W decyzji o wszczęciu postępowania Urząd wyraził wątpliwości dotyczące charakteru metody ALFA i jej indeksacji jako ewentualnego środka niestanowiącego pomocy. W tym kontekście władze norweskie i zainteresowane strony przedstawiły informacje dotyczące zastosowania warunków określonych w wyroku w sprawie Altmark.
- (128) Decyzja o wszczęciu postanowienia nie zobowiązuje Urzędu do zbadania, w ramach obecnej oceny, charakteru pomocy w odniesieniu do metody ALFA i jej indeksacji. Aspekt ten, z wyjątkiem jakiegokolwiek pomocy związanej z projektem ATP, poddano już ocenie podczas wstępnego badania, w ramach którego stwierdzono, że rekompensata z tytułu usług publicznych dotycząca lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych pozostaje istniejącą pomocą co najmniej do 2004 r. oraz że kwestią wymagającą oceny jest to, czy ten ustanowiony już istniejący program pomocy został znacznie zmieniony.

2. POMOC PAŃSTWA W ROZUMIENIU ART. 61 UST. 1 POROZUMIENIA EOG

- (129) Artykuł 61 ust. 1 Porozumienia EOG stanowi, co następuje:

„Z zastrzeżeniem innych postanowień niniejszego Porozumienia, wszelka pomoc przyznawana przez państwa członkowskie WE, państwa EFTA lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z funkcjonowaniem niniejszego Porozumienia w zakresie, w jakim wpływa na handel między Umawiającymi się Stronami”.

2.1 Występowanie zasobów państwowych

- (130) Urząd zauważa, że rekompensata z tytułu lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych jest wypłacana z budżetu publicznego Aust-Agder. W kontekście art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG zarówno władze lokalne, jak i regionalne uznaje się za równoważne z państwem⁽¹⁾. W związku z powyższym do celów związanych ze stosowaniem zasad EOG dotyczących pomocy państwa okręg Aust-Agder jest równoważny z państwem. Na tej podstawie Urząd stwierdza, że środek polegający na rekompensacie jest finansowany przy użyciu zasobów państwowych.
- (131) Te same uwagi mają również zastosowanie do projektu ATP, ponieważ jest on finansowany z dotacji pochodzących z budżetu gmin i okręgów Aust-Agder i Vest-Agder. W związku z tym Urząd uznaje, że zaangażowane są zasoby państwowe.

⁽¹⁾ Art. 2 dyrektywy Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2006 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw (Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17), włączony do Porozumienia EOG w pkt 1a załącznika XV.

2.2 Przedsiębiorstwo

- (132) Jak przewidziano w art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG, należy również ustalić, czy rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przyznana na rzecz pięciu przewoźników, a także finansowanie w ramach projektu ATP, zapewnia selektywną korzyść gospodarczą na rzecz niektórych przedsiębiorstw lub produkcji niektórych towarów.
- (133) W niniejszej sprawie beneficjentami są przewoźnicy autobusowi prowadzący działalność gospodarczą, między innymi w zakresie regularnych i szkolnych przewozów autobusowych za wynagrodzeniem (zob. motywy 35–38 powyżej). W związku z tym stanowią oni przedsiębiorstwa rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.

2.3 Selektywność

- (134) Środek polegający na rekompensacie ogranicza się do przedsiębiorstw autobusowych świadczących usługi w okręgu Aust-Agder. W szczególności rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych ograniczono do przedsiębiorstw wymienionych w motywie 35 powyżej. W związku z tym Urząd stwierdza, że przyznanie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych jest selektywne.
- (135) Ponadto finansowanie w kwocie 1 mln NOK (2 mln NOK od 2010 r. i 1,5 mln od 2011 r.) z projektu ATP, a także zmniejszenie w 2013 r. kosztów związanych ze świadczeniem usług publicznych na trasach 39 i 40 w celu sfinansowania lotniskowych przewozów autobusowych oraz odpowiednie ograniczenie dochodu w ramach projektu ATP, przyznano jedynie na rzecz Nettbuss Sør AS. Jest to zatem środek selektywny.

2.4 Korzyść – rekompensata z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej w zakresie lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych

2.4.1 Warunki określone w wyroku w sprawie Altmark

- (136) Aby zgłoszony środek stanowił pomoc państwa, musi on również przynosić korzyść, która polega na zwolnieniu przedsiębiorstwa z kosztów zwykle pokrywanych z jego budżetu.
- (137) W odniesieniu do przyznania selektywnej korzyści gospodarczej z wyroku w sprawie Altmark wynika, że w przypadku gdy środek państwowy musi być uznany za rekompensatę z tytułu usług świadczonych przez przedsiębiorstwa będące beneficjentami w celu wywiązania się z obowiązków świadczenia usługi publicznej, środek taki nie wchodzi w zakres stosowania art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG. W wyroku w sprawie Altmark Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej („Trybunał”) orzekł, że rekompensata z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej nie stanowi pomocy państwa, jeżeli spełnione są łącznie cztery warunki.
- „Po pierwsze, przedsiębiorstwo będące beneficjentem być rzeczywiście obciążone wykonaniem obowiązku świadczenia usług publicznych, a obowiązki te muszą być jasno określone.
 - Po drugie, parametry, na których podstawie obliczona jest rekompensata, muszą być z góry ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób.
 - Po trzecie, rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań.
 - Po czwarte, jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu ma zostać powierzony wykonywanie obowiązku świadczenia usług publicznych, nie został dokonany w ramach procedury udzielania zamówienia publicznego, która pozwoliłaby wybrać oferenta zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie, poziom koniecznej rekompensaty musi zostać ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie poniosłoby zwykle, właściwie zarządzane i odpowiednio wyposażone przedsiębiorstwo”⁽¹⁾.

2.4.2 1994–2003

- (138) Już w decyzji o wszczęciu postępowania Urząd stwierdził, że warunki określone w wyroku w sprawie Altmark nie zostały łącznie spełnione przed 2004 r.⁽²⁾
- (139) Ani władze norweskie ani żadna inna strona, która wniosła uwagi podczas formalnego postępowania wyjaśniającego, nie zakwestionowały tego poglądu. W związku z tym Urząd podtrzymuje swoje stosowne ustalenia z powodów określonych w decyzji o wszczęciu postępowania.

⁽¹⁾ Wyrok w sprawie Altmark, pkt 87–93.

⁽²⁾ Zob. motywy 84 i 85.

2.4.3 Od 2004 r.

2.4.3.1 Pierwszy warunek określony w wyroku w sprawie Altmark

- (140) Odpowiednim przewoźnikom autobusowym nadal powierzano obowiązek świadczenia usługi publicznej w zakresie lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych w Aust-Agder.
- (141) Obowiązek świadczenia usługi publicznej opiera się na 1) ustawie o transporcie zarobkowym i rozporządzeniu o transporcie zarobkowym oraz na przepisach ustawy o edukacji, które stanowią, że udzielenie koncesji wiąże się z obowiązkiem wykonania usług transportowych przewidzianych w koncesji, 2) koncesjach udzielonych odnośnym przewoźnikom, które obejmują wykonywanie lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych w Aust-Agder oraz 3) indywidualnych umowach zawartych pomiędzy Aust-Agder a przewoźnikami.
- (142) Ponadto możliwe jest określenie w odpowiednich umowach usługodawców, długości okresu świadczenia usług, charakteru obowiązku świadczenia usługi publicznej polegającej na realizacji usług transportu zbiorowego w sieci lokalnej. W związku z tym Urząd stwierdza, że pierwszy warunek określony w wyroku w sprawie Altmark został spełniony.

2.4.3.2 Czwarty warunek określony w wyroku w sprawie Altmark

- (143) Rekompensata na rzecz przewoźników autobusowych nie została określona w oparciu o postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego. Według wytycznych Urzędu dotyczących stosowania zasad pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty przyznawanej z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, ogólnie akceptowane wynagrodzenie rynkowe za dane usługi stanowi najlepszą wartość odniesienia przy ustalaniu rekompensaty w przypadku braku przetargu ⁽¹⁾. Władze norweskie nie przedstawiły jednak argumentu, że takie wynagrodzenie ma miejsce w odniesieniu do danej usługi. Władze twierdzą raczej, że program rekompensat w Aust-Agder opierał się na działaniu porównawczym, które zapewnia, aby przyznana rekompensata pokrywała koszty właściwie zarządzanego przewoźnika. W związku z tym Urząd musi zbadać drugą możliwość przewidzianą w czwartym warunku określonym w wyroku w sprawie Altmark.
- (144) Według przekazanych informacji władze norweskie porównały struktury kosztów we wszystkich przedsiębiorstwach w sektorze przewozów autobusowych i wybrały 33 % najlepiej zarządzanych przedsiębiorstw autobusowych na średnim poziomie (tj. pod względem kosztów paliwa, kosztów utrzymania, kosztów kierowców i kosztów administracyjnych). Chociaż informacje te mogą stanowić dowód świadczący o dobrych wynikach w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami, nie można ich uznać za podstawę obliczenia średnich kosztów właściwie zarządzanego i odpowiednio wyposażonego przedsiębiorstwa.
- (145) W wytycznych Urzędu w sprawie stosowania zasad pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym wskazano, że „celem jest zapewnienie, by wysokie koszty nieefektywnego przedsiębiorstwa nie były brane jako wartość odniesienia”. Urząd zauważa, że w metodzie ALFA i jej indeksacji nie określono próbki przedsiębiorstw, które uwzględniono od celów analizy porównawczej. W związku z tym, chociaż władze norweskie uznały 67 % przedsiębiorstw autobusowych za przedsiębiorstwa nieefektywne, fakt ten sam w sobie nie prowadzi do wniosku, że do celów oceny spełnienia kryteriów Altmark pozostałe przedsiębiorstwa należy uznać za podmioty właściwie zarządzane. Nie ma dowodów wskazujących na to, że średnie koszty tych przedsiębiorstw stanowią koszty efektywnego przedsiębiorstwa. Władze norweskie nie przedstawiły wyczerpujących informacji w tej kwestii.
- (146) Ponadto takie ujęcie nie pozwala uzyskać pełnego obrazu struktury kosztów reprezentatywnego, właściwie zarządzanego i odpowiednio wyposażonego przedsiębiorstwa, ponieważ nie pokrywa się wyższych kosztów (np. większe zużycie paliwa na obszarach niedostępnych ze względu na morfologię terenu). Podobnie władze norweskie nie przedstawiły żadnych wskaźników analitycznych w zakresie wydajności (takich jak stosunek obrotów do zaangażowanego kapitału, stosunek kosztów całkowitych do obrotów, obroty przypadające na pracownika, wartość dodana przypadająca na pracownika lub stosunek kosztów personelu do wartości dodanej) ani w zakresie jakości podaży ⁽²⁾. W związku z tym Urząd nie może dokonać oceny żadnych określonych ilościowo celów w kategoriach stopy zwrotu z kapitału własnego lub wzrostu wydajności.

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

⁽²⁾ Ibidem, pkt 72 i 73.

- (147) W każdym razie fakt, że ostateczną wysokość rekompensaty ustala się na podstawie negocjacji, umożliwia dyskrecyjne korekty kosztów, które nie mogą odzwierciedlać kosztów efektywnego przewoźnika. Urząd zauważa, że w niektórych przypadkach negocjacje doprowadziły do zmniejszenia wysokości rekompensaty w porównaniu z wynikiem otrzymanym przy zastosowaniu metody ALFA. W innych przypadkach rekompensata jest wyższa. W każdym przypadku fakt prowadzenia negocjacji służących obliczeniu wysokości ostatecznej rekompensaty nie dostarcza żadnych informacji odnośnie do tego, czy przedsiębiorstwa działające na rynku z konieczności należy uznać za podmioty właściwie zarządzane.
- (148) Co więcej, ponieważ w ciągu roku okręg wprowadził zmiany w produkcji transportowej, usuwając lub skracając trasy lub dodając nowe trasy, oczywiście miało to istotny wpływ na kosztową stronę umowy. Przewoźnicy często otrzymywali możliwość zmniejszenia ruchu w celu pokrycia faktycznie ponoszonych przez nich kosztów. W innych przypadkach otrzymywali oni wyższą rekompensatę, aby móc utrzymać istniejący poziom produkcji. W związku z tym ostateczna kwota przyznanej rekompensaty podlegała negocjacom między stronami.
- (149) W związku z tym Urząd nie może stwierdzić, że wysokość przyznanej rekompensaty określono na podstawie analizy kosztów właściwie zarządzanego i odpowiednio wyposażonego przedsiębiorstwa.
- (150) Urząd stwierdza zatem, że czwarty warunek określony w wyroku w sprawie Altmark nie został spełniony.

2.4.3.3 Wniosek dotyczący kryterium opartego na wyroku w sprawie Altmark

- (151) Ponieważ cztery warunki określone przez Trybunał w wyroku w sprawie Altmark muszą zostać spełnione łącznie, nie ma potrzeby sprawdzania, czy spełnione są pozostałe dwa warunki.
- (152) W oparciu o przedstawione informacje Urząd stwierdza, że rekompensata przyznawana od 2004 r. z tytułu obowiązku świadczenia usług w zakresie lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych w Aust-Agder nie spełnia wszystkich warunków określonych w wyroku w sprawie Altmark. W związku z tym rekompensata przyniosła korzyść przedsiębiorstwom będącym beneficjentami w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.

2.5 Korzyść – projekt ATP

- (153) W decyzji o wszczęciu postępowania Urząd nie wykluczył możliwości, że projekt ATP (zob. motywy 56–58) stanowi korzyść gospodarczą na rzecz Nettbuss Sør AS, jakiej przedsiębiorstwo to prawdopodobnie nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych.
- (154) W odniesieniu do warunków określonych w wyroku w sprawie Altmark Urząd zauważa, że projekt ATP odnosi się do tras usług publicznych w zakresie transportu, w związku z czym podlega tym samym przepisom prawnym co rekompensata z tytułu lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych. Można w związku z tym stwierdzić, że pierwszy warunek określony w wyroku w sprawie Altmark jest spełniony. Urząd nie otrzymał jednak żadnych dalszych informacji dotyczących zastosowania pozostałych warunków określonych w wyroku w sprawie Altmark.
- (155) Stosując czwarty warunek określony w wyroku w sprawie Altmark z urzędu, Urząd bierze pod uwagę fakt, że Nettbuss Sør AS świadczył usługi transportowe na trasach przewidzianych w ramach projektu ATP bez udziału w jakimkolwiek postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego. Ponadto władze norweskie nie przedstawiły żadnych informacji mających wskazać, że przyznana rekompensata opiera się na analizie kosztów zwykłych, właściwie zarządzanych i odpowiednio wyposażonych przedsiębiorstw. Nawet jeżeli ocena wspomniana wyżej w motywach 143–150 miałaby zostać zastosowana odpowiednio, wniosek byłoby taki sam, tj. czwarty warunek określony w wyroku w sprawie Altmark nie jest spełniony.
- (156) W związku z tym Urząd stwierdza, że roczne kwoty w wysokości 800 000 NOK (od 2004 r.), zwiększone do 2 mln NOK (od 2010 r.) i ponownie zmniejszone do 1,5 mln NOK (od 2011 r.), które przyznano w celu zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów na trasie Lillesand – Kristiansand i Kristiansand – Arendal, przyniosły korzyść Nettbuss Sør AS.

2.6 Zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową między umawiającymi się stronami

- (157) Urząd musi zbadać, czy kwestionowane środki pomocy mogą mieć wpływ na wymianę handlową i zakłócać konkurencję ⁽¹⁾.
- (158) Beneficjenci pomocy konkurują z innymi przewoźnikami na rynkach, które są otwarte na konkurencję ⁽²⁾. Urząd stwierdza zatem, że roczna rekompensata może zakłócać konkurencję, umacniając pozycję handlową beneficjentów pomocy na odnośnych rynkach.
- (159) W odniesieniu do wpływu na wymianę handlową oraz faktu, że niniejsza sprawa przypadek dotyczy lokalnego rynku regularnych i szkolnych przewozów autobusowych w Aust-Agder, Urząd przypomina, że w wyroku w sprawie Altmark, która również dotyczyła regionalnych przewozów autobusowych, Trybunał wskazał co następuje:
- „subwencja publiczna przyznana przedsiębiorstwu, które świadczy jedynie usługi transportu lokalnego lub regionalnego, a nie świadczy usług transportowych poza państwem pochodzenia, może mieć jednak wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi [...]. Dlatego druga przesłanka stosowania art. 92 ust. 1 Traktatu, zgodnie z którą pomoc może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi, nie zależy od tego, czy świadczone usługi przewozowe mają charakter lokalny lub regionalny, czy też od znaczenia danej dziedziny działalności” ⁽³⁾.
- (160) Oznacza to, że nawet jeżeli – tak jak w niniejszej sprawie – chodzi jedynie o rynek przewozów autobusowych na szczeblu lokalnym lub regionalnym (Aust-Agder), finansowanie publiczne udostępnione jednemu przewoźnikowi na takim rynku lokalnym nadal może mieć wpływ na wymianę handlową między umawiającymi się stronami ⁽⁴⁾. W związku z tym Urząd uznaje, że roczna rekompensata może mieć wpływ na wymianę handlową pomiędzy umawiającymi się stronami.
- (161) Urząd jest ponadto zdania, że te same uwagi mają odpowiednio zastosowanie zarówno do działalności związanej z przewozami szkolnymi ⁽⁵⁾, jak i do projektu ATP.

2.7 Wniosek dotyczący obecności pomocy państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG

- (162) W decyzji o wszczęciu postępowania Urząd uznał, że rekompensata przyznana przed 2004 r. przez Aust-Agder na rzecz pięciu przewoźników autobusowych z tytułu lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.
- (163) Ponadto Urząd stwierdza, że rekompensata przyznawana od 2004 r. do dnia dzisiejszego przez Aust-Agder na rzecz pięciu przewoźników autobusowych z tytułu lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.
- (164) Urząd stwierdza również, że finansowanie państwa na rzecz Nettbuss Sør AS od 2004 r. w ramach projektu ATP stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.

3. KLASYFIKACJA METODY ALFA I JEJ INDEKSACJI ORAZ PROJEKTU ATP JAKO POMOCY NOWEJ LUB POMOCY ISTNIEJĄCEJ

- (165) W decyzji o wszczęciu postępowania Urząd stwierdził, że do końca 2003 r. w Aust-Agder stosowano program pomocy dotyczący lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych.

⁽¹⁾ Zob. sprawy połączone E-5/04, E-6/04 i E-7/04, Fesil i Finnjord i inni przeciwko Urzędowi Nadzoru EFTA [2005], sprawozdanie Trybunału EFTA nr 117, pkt 93; sprawa C-518/13, Eventech Ltd EU:C:2015:9, pkt 64–70 i cytowane orzecznictwo.

⁽²⁾ Ponadto w wyroku w sprawie Altmark Trybunał zauważył, że od 1995 r. szereg państw członkowskich UE dobrowolnie otwierało niektóre miejskie, podmiejskie lub regionalne rynki transportowe na konkurencję ze strony przedsiębiorstw mających siedziby w innych państwach członkowskich UE. W związku z tym ryzyko dla wymiany handlowej między państwami członkowskimi było nie hipotetyczne, lecz realne, ponieważ rynek był otwarty na konkurencję (pkt 69 i 79).

⁽³⁾ Pkt 77 i 82 wyroku w sprawie Altmark.

⁽⁴⁾ Zob. również sprawa 102/87 Francja przeciwko Komisji EU:C:1988:391, pkt 19; sprawa C-305/89 Włochy przeciwko Komisji EU: C:1991:142, pkt 26.

⁽⁵⁾ Zob. decyzja Komisji o wszczęciu postępowania w sprawie C54/2007 (Niemcy) Pomoc państwa dla Emsländische Eisenbahn GmbH (Dz.U. C 174 z 9.7.2008, s. 13), pkt 119.

- (166) Urząd wyraził jednak wątpliwości dotyczące tego, czy wprowadzenie metody ALFA i jej indeksacji spowodowało, że rekompensata przyznawana od 2004 r. do dnia dzisiejszego przez Aust-Agder na rzecz pięciu przewoźników autobusowych z tytułu lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych zasadniczo zmieniła istniejący program pomocy.
- (167) Urząd wyraził ponadto wątpliwości dotyczące możliwości występowania nowej pomocy w odniesieniu do ewentualnej rekompensaty z tytułu lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych wykraczającej poza zakres dozwolony w ramach istniejącego programu pomocy (do 2004 r. lub ewentualnie do dnia dzisiejszego, jeżeli charakter pomocy nie został zmieniony przez wprowadzenie metody ALFA i jej indeksacji).
- (168) Urząd rozważał również to, czy kwoty związane z projektem ATP są związane z przyznaniem rekompensaty przez Aust-Agder, czy też kwoty te stanowią oddzielny program lub część oddzielnego programu.

3.1 Przepisy prawne

- (169) Zgodnie z art. 1 lit. c) części II protokołu 3; „nowa pomoc” oznacza:

„wszelką pomoc, tzn. programy pomocy oraz pomoc indywidualną, niebędącą istniejącą pomocą, w tym zmiany istniejącej pomocy”.

- (170) Właściwe przepisy, tj. postanowienia art. 1 lit. b) pkt (i) i (v) części II protokołu 3 stanowią, że „istniejąca pomoc” oznacza:

„wszelką pomoc istniejącą w odpowiednich państwach EFTA przed wejściem Porozumienia EOG w życie, tzn. programy pomocy oraz pomoc indywidualną, która została przyznana przed wejściem w życie Porozumienia EOG i miała nadal zastosowanie po jego wejściu w życie [...]”

oraz

„pomoc, którą uznaje się za istniejącą pomoc, ponieważ można stwierdzić, że w czasie jej wprowadzenia w życie nie stanowiła ona pomocy, a w późniejszym okresie stała się pomocą ze względu na zmiany w Europejskim Obszarze Gospodarczym i bez wprowadzenia do niej zmian przez państwo EFTA [...]”.

3.2 Procedury dotyczące istniejącej pomocy

- (171) W pierwszej kolejności Urząd wyjaśni swoje stanowisko w odniesieniu do procedury stosowanej zgodnie z Porozumieniem EOG i protokołem 3 do środków uznanych za stanowiące istniejącą pomoc.
- (172) W Porozumieniu EOG ustanowiono różne procedury w zależności od tego, czy chodzi o istniejącą pomoc, czy o nową pomoc. Na mocy art. 1 ust. 1 części I protokołu 3 „Urząd Nadzoru EFTA we współpracy z państwami EFTA prowadzi stały przegląd wszystkich systemów pomocy istniejących w tych państwach. Proponuje on tym ostatnim stosowne środki wymagane w związku ze stopniowym rozwojem lub funkcjonowaniem Porozumienia EOG”. W związku z tym istniejącą pomoc można należycie wdrażać, dopóki Urząd nie uzna jej za niezgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG ⁽¹⁾.
- (173) Z drugiej strony art. 2 ust. 1 części II protokołu 3 stanowi, że „[...] zainteresowane państwo EFTA zgłasza Urzędowi Nadzoru EFTA w odpowiednim czasie wszelkie plany przyznania nowej pomocy”. Wszelką nową pomoc należy więc uprzednio zgłosić Urzędowi i nie można jej wdrożyć bez ostatecznej decyzji Urzędu.
- (174) Ponadto istniejąca pomoc może być przedmiotem decyzji uznającej ją za niezgodną jedynie w odniesieniu do przyszłości. W związku z tym Urząd „[...] w ramach swojego stałego przeglądu istniejącej pomocy posiada jedynie uprawnienia do wymagania zniesienia lub zmiany takiej pomocy w terminie, który należy określić” ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Sprawy połączone T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 do T-607/97, T-1/98, T-3/98 do T-6/98 i T-23/98 Alzetta i inni przeciwko Komisji EU:T:2000:151, pkt 148.

⁽²⁾ Ibidem, pkt 147 i 148.

- (175) Ponadto zgodnie z utrwalonym orzecznictwem celem postanowień Porozumienia EOG przewidujących objęcie pomocy stałym przeglądem i nadzorem ze strony Urzędu, jest „[...] ustalenie, że pomoc może być niezgodna ze wspólnym rynkiem odbywa się, z zastrzeżeniem przeglądu przez Trybunał, poprzez zastosowanie właściwej procedury, za której wszczęcie odpowiada Komisja”⁽¹⁾.
- (176) Uwzględniając powyższe ustalenia, Urząd stwierdza zatem, że mógłby dokonać oceny, czy istniejący środek pomocy jest zgodny z funkcjonowaniem Porozumienia EOG, wyłącznie w ramach procedury dotyczącej istniejącej pomocy określonej w art. 17–19 części II protokołu 3.
- (177) W poniższych sekcjach przeanalizowana zostanie kwestia nowej lub istniejącej pomocy w odniesieniu do metody ALFA i jej indeksacji oraz projektu ATP.

3.3 Definicja programu pomocy

- (178) Artykuł 1 lit. d) części II protokołu 3 stanowi, że „program pomocy”:

„[...] oznacza wszelki akt prawny, na podstawie którego, bez konieczności przyjmowania dalszych środków wykonawczych, można przyznać pomoc indywidualną przedsiębiorstwom określonym w tym akcie w sposób ogólny i abstrakcyjny, oraz wszelki akt prawny, na podstawie którego przedsiębiorstwu lub przedsiębiorstwom można przyznać pomoc niezwiązaną z konkretnym projektem na czas nieokreślony lub w nieokreślonej wysokości”.

- (179) Artykuł 1 lit. e) części II protokołu 3 stanowi, że „pomoc indywidualna”:

„[...] oznacza pomoc, która nie jest przyznawana na podstawie programu pomocy ani jako podlegająca obowiązkowi zgłoszenia jednostkowa pomoc przyznawana na podstawie programu pomocy”.

- (180) Powyższe rozróżnienie ma szczególne znaczenie w kontekście istniejącej pomocy, ponieważ na mocy protokołu 3 Urząd posiada kompetencje do prowadzenia stałego przeglądu istniejących systemów pomocy⁽²⁾. Podobnie sekcja V części II protokołu 3 ma zastosowanie wyłącznie do istniejących programów pomocy⁽³⁾.
- (181) W decyzji o wszczęciu postępowania Urząd przedstawił więcej informacji związanych z uzasadnieniem pojęcia istniejącego programu pomocy oraz sposobu jego interpretacji w jego dotychczasowej praktyce oraz w praktyce Komisji Europejskiej⁽⁴⁾.
- (182) W decyzji o wszczęciu postępowania Urząd stwierdził, że program pomocy jest stosowany w Aust-Agder od 1994 r.⁽⁵⁾ Przepisami, w których przewidziano przedmiotowy program pomocy, są ustawa o transporcie zarobkowym, rozporządzenie o transporcie zarobkowym i ustawa o edukacji w połączeniu ze stosowną praktyką administracyjną okręgu Aust-Agder.
- (183) Urząd zauważył, że rekompensatę z tytułu wykonywania lokalnych regularnych przewozów autobusowych w Aust-Agder przyznawano na podstawie ustawy o transporcie zarobkowym i rozporządzenia o transporcie zarobkowym (oraz odpowiednich poprzedzających je przepisów) jeszcze przed wejściem w życie Porozumienia EOG w Norwegii w dniu 1 stycznia 1994 r. Ponadto rekompensatę z tytułu świadczenia usług w zakresie przewozów szkolnych przyznawano na podstawie ustawy o edukacji (oraz odpowiednich poprzedzających ją przepisów) jeszcze przed wejściem w życie Porozumienia EOG.
- (184) W decyzji o wszczęciu postępowania Urząd zbadał, czy ramy prawne finansowania regularnych przewozów autobusowych i szkolnych przewozów autobusowych w Aust-Agder spełniają trzy kryteria określone w art. 1 lit. d) części II protokołu 3: (i) istnieje akt prawny, na podstawie którego można przyznać pomoc, (ii) istnieje akt prawny, który wymaga się żadnych dalszych środków wykonawczych, oraz (iii) istnieje akt prawny, który określa ewentualnych beneficjentów pomocy w sposób ogólny i abstrakcyjny⁽⁶⁾.
- (185) W odniesieniu do projektu ATP w decyzji o wszczęciu postępowania Urząd wyraził jednak wątpliwości dotyczące tego, czy projekt ATP jest związany z przyznaniem rekompensaty przez Aust-Agder, czy też stanowi oddzielny program lub część oddzielnego programu.

⁽¹⁾ Sprawy połączone C-72/91 i C-73/91 *Słoman Neptun*, EU:C:1993:97, pkt 11; sprawa C-6/12 P *Oy* EU:C:2013:525, pkt 36. Zob. również sprawy połączone E-4/10, E-6/10 i E-7/10, *Księstwo Liechtensteinu* i in. przeciwko Urzędowi Nadzoru EFTA, Sprawozdanie Trybunału EFTA 2011, s. 16, pkt 113.

⁽²⁾ Zob. art. 1 ust. 1 części I protokołu 3.

⁽³⁾ Urząd uznaje, że terminy „programy pomocy” i „systemy pomocy” są synonimami.

⁽⁴⁾ Zob. decyzja o wszczęciu postępowania, motyw 121.

⁽⁵⁾ Zob. decyzja o wszczęciu postępowania, motywy 133 i 162.

⁽⁶⁾ Zob. decyzja o wszczęciu postępowania, motywy 123–133.

- (186) Pomimo faktu, że projekt ATP jest przedmiotem współpracy pomiędzy różnymi gminami i okręgami Vest-Agder i Aust-Agder oraz że płatności pochodzą z różnych źródeł, odnośne operacje wchodzą w zakres programu stosowanego w Aust-Agder.
- (187) Urząd zauważa, że uwzględnione w projekcie ATP trasy autobusowe, tj. Kristiansand – Lillesand i Kristiansand – Arendal, opisane powyżej w motywach 57 i 58, są już obsługiwane w ramach obecnego programu stosowanego w Aust-Agder.
- (188) Zwiększona produkcja na tych trasach związku z projektem ATP była przedmiotem rekompensaty na mocy tych samych przepisów prawnych co lokalne regularne i szkolne przewozy autobusowe.
- (189) Obliczanie wysokości rekompensaty z tytułu zwiększonej produkcji w ramach projektu opierało się dokładnie na tych samych zasadach co obliczanie wysokości rekompensaty z tytułu lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych, tj. na kwocie kosztów usługi publicznej pomniejszonej o dochód ze sprzedaży biletów w przypadku umów na wartość netto i powiększonej o rozsądny zysk.
- (190) Na podstawie powyższych ustaleń Urząd stwierdza, że projekt ATP jest częścią programu, który w decyzji o wszczęciu postępowania Urząd uznał już za program wdrażany w Aust-Agder od 1994 r.

3.4 Definicja istniejącej pomocy

- (191) Artykuł 1 lit. b) pkt i) części II protokołu 3 stanowi, że istniejąca pomoc obejmuje całą pomoc istniejącą przed wejściem w życie Porozumienia EOG w odpowiednich państwach EFTA, to znaczy programy pomocy oraz pomoc indywidualną, które stały się skuteczne przed wejściem w życie Porozumienia EOG i nadal mają zastosowanie po wejściu w życie Porozumienia EOG.
- (192) W niniejszym przypadku przepisy, w których przewidziano program, obowiązywały przed wejściem w życie Porozumienia EOG w Norwegii, tj. przed dniem 1 stycznia 1994 r. Ponieważ rynek lokalnych przewozów autobusowych był już otwarty na pewną konkurencję w tamtym czasie, Urząd jest zdania, że finansowanie lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych na podstawie ustawy o transporcie zarobkowym, rozporządzeniu o transporcie zarobkowym i ustawy o edukacji stanowi istniejący program pomocy, który istniał w styczniu 1994 r. i jest nadal stosowany od tego czasu.
- (193) W swoim wyroku w sprawie Namur Trybunał orzekł, jak następuje:
- „[...] pojawienie się nowej pomocy lub zmiana istniejącej pomocy nie mogą być oceniane według skali pomocy ani w szczególności jej wielkości finansowej w dowolnym momencie życia przedsiębiorstwa, jeżeli pomocy udziela się w ramach wcześniejszych przepisów ustawowych, które pozostają niezmienione. Ustalenie, czy pomoc można zaklasyfikować jako nową pomoc, czy też zmianę istniejącej pomocy, odbywa się poprzez odniesienie do przepisów ustanawiających tę pomoc”⁽¹⁾.
- (194) Ponadto, jak wskazał rzecznik generalny Trabucchi w swojej opinii w sprawie Van der Hulst, zmiany są istotne, jeżeli zmianie ulegają główne elementy programu, takie jak charakter korzyści, cel danego środka, podstawa prawna, beneficjenci lub źródło finansowania⁽²⁾. Zmiany takie mogą mieć wpływ na ocenę zgodności programu i należy je zgłosić oddzielnie jako nową pomoc w celu poddania ocenie ich zgodności z Porozumieniem EOG⁽³⁾.
- (195) Czysto formalne lub administracyjne zmiany w programie pomocy nie prowadzą do przeklasyfikowania istniejącej pomocy na nową pomoc⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Sprawa C-44/93 Namur-Les Assurances du Crédit EU:C:1994:311, pkt 28.

⁽²⁾ Opinia rzecznika generalnego Trabucchi w sprawie 51/74 Van der Hulst EU:C:1975:9.

⁽³⁾ Sprawy połączone C-630/11 P do C-633/11 PHGA srl i in. przeciwko Komisji EU:C:2013:387, pkt 92–94.

⁽⁴⁾ Zob. art. 4 ust. 1 wersji skonsolidowanej decyzji Urzędu nr 195/04/COL z dnia 14 lipca 2004 r. w sprawie przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 27 części II protokołu 3 (dostępna pod adresem: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>). Zob. również opinia rzecznika generalnego Lenza w sprawie Namur.

- (196) Jak wykazano powyżej, finansowanie usług w zakresie transportu autobusowego w Aust-Agder zapewnia się na podstawie programu pomocy, na który składają się ustawa o transporcie zarobkowym, rozporządzenie o transporcie zarobkowym, ustawa o edukacji i praktyka administracyjna okręgu Aust-Agder. W 2004 r. wprowadzono metodę ALFA, na podstawie której zawarto nowe umowy na okres 2004–2008. Wspomnianą metodę ALFA uzupełniono poprzez wprowadzenie nowego systemu indeksacji, na podstawie którego podpisano nowe umowy z tymi samymi operatorami na okres 2009–2012, z możliwością przedłużenia na dodatkowy okres do czterech lat (zob. motyw 53). Powstaje pytanie, czy wprowadzenie metody ALFA i jej późniejszą indeksację można uznać za cechy, które zmieniają istniejący program pomocy w nową pomoc.
- (197) Opisana w motywach 46–50 powyżej metoda ALFA jest systemem stosowanym do obliczania kosztów związanych z transportem autobusowym. Opisany w motywach 51–53 system indeksacji uzupełnił metodę, wprowadzając szereg parametrów dotyczących kosztów, takich jak koszty paliwa lub koszty wynagrodzenia, na podstawie których indeksuje się rekompensatę.
- (198) Wprowadzenie tego systemu nie spowodowało istotnych zmian podstawy prawnej ani celu przyznania rekompensaty.
- (199) Przepisy ustawy o transporcie zarobkowym, rozporządzenia o transporcie zarobkowym i ustawy o edukacji oraz praktyka administracyjna zostały zinterpretowane i zastosowane w identyczny sposób. W odnośnym okresie, tj. przed wejściem w życie Porozumienia EOG, wspomniane przepisy i praktyka pozostały niezmienione.
- (200) Celem zawsze było przyznanie rekompensaty na rzecz przewoźników (np. realizujących lokalne regularne i szkolne przewozy autobusowe) z tytułu świadczenia usług, których wprowadzenie lub utrzymanie jest celem okręgu Aust-Agder.
- (201) Przyznana rekompensata zawsze pokrywała kwotę kosztów świadczenia usługi publicznej pomniejszoną o dochody ze sprzedaży biletów w przypadku umów na wartość netto i powiększoną o rozsądny zysk. Jakkolwiek rekompensata wykraczająca poza zakres stosowania wspomnianych wyżej przepisów prawnych i praktyki administracyjnej nie jest dozwolona.
- (202) Z punktu widzenia prawa dotyczącego pomocy państwa metoda ALFA nie spowodowała wprowadzenia żadnych istotnych zmian w odniesieniu do beneficjentów pomocy uczestniczących w programie. Metoda miała i nadal ma zastosowanie do wszystkich koncesjonariuszy, którym powierzono świadczenie lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych w Aust-Agder. Co najważniejsze, system nie zmienia uprawnień beneficjentów do pomocy w ramach programu. W związku z tym programu nie rozszerzono pod tym względem.
- (203) Wprowadzenie metody ALFA i indeksacji służyło wyłącznie dokładniejszemu określeniu kosztów usług transportowych, na podstawie których przyznaje się rekompensatę. Przez cały okres kwota przyznawanej rekompensaty opierała się na tych samych czynnikach, takich jak koszty przewozów autobusowych, koszty podwykonawców, dochód ze sprzedaży biletów. W rezultacie metoda ALFA i indeksacja zapewniały lepszy mechanizm przyznawania rekompensaty na rzecz tych samych beneficjentów w ramach programu i w oparciu o tę samą podstawę prawną.
- (204) Urząd stwierdza zatem, że metoda ALFA i indeksacja nie zmieniły w istotny sposób istniejącego programu pomocy.
- (205) Podobnie nie można stwierdzić, że produkcja zwiększona w związku z projektem ATP na trasach Lillesand – Kristiansand i Kristiansand – Arendal spowodowała istotne zmiany w programie. Celem projektu ATP było wyłącznie zintensyfikowanie działalności Nettbuss Sør AS w ramach tych samych umów koncesji.
- (206) Wprowadzono zmiany do istniejących już tras bez wprowadzania zmian do programu pomocy ustanowionego na mocy przepisów. W rezultacie zwiększona produkcja w związku z projektem ATP nie stanowi zmiany w programie prowadzącej do uznania pomocy na rzecz nowej działalności za nową pomoc.
- (207) Ponadto płatności dokonywane w ramach projektu ATP są zgodne z ustanowioną w ramach programu zasadą dotyczącą przyznawania rekompensaty, jako że pokrywają kwotę kosztów świadczenia usługi publicznej pomniejszoną o dochody ze sprzedaży biletów w przypadku umów na wartość netto i powiększoną o rozsądny zysk.

- (208) Dodatkowo programu w istotny sposób nie zmienił fakt, że opisany w motywie 58 skład organów publicznych, które nosiły wkład do płatności wyrównawczych lub dokonywały tych płatności, był inny niż w ramach istniejącego programu pomocy. Usługi, za które płacono, były objęte zakresem stosowania tego programu, a płatności dokonywano zgodnie z przepisami prawnymi i finansowymi mającymi zastosowanie do programu, a więc niezależnie od pochodzenia tych płatności.
- (209) Opisane powyżej zmiany wprowadzone w ramach projektu ATP nie podważają charakteru programu jako istniejącego programu pomocy. Urząd stwierdza zatem, że projekt ATP nie spowodował istotnej zmiany istniejącego programu pomocy.

3.5 Wniosek

- (210) Urząd stwierdza, że w Aust-Agder wdrażany jest program pomocy oparty na ustawie o transporcie zarobkowym, rozporządzeniu o transporcie zarobkowym, ustawie o edukacji i praktyce administracyjnej. Urząd jest zdania, że program ten ma charakter istniejącego programu, ponieważ zastosowanie metody ALFA lub indeksacji ani zwiększona produkcja na istniejących trasach autobusowych wynikająca z projektu ATP nie spowodowały wprowadzenia istotnych zmian.
- (211) Na mocy protokołu 3 Urząd jest uprawniony do prowadzenia stałego przeglądu istniejących systemów pomocy ⁽¹⁾. Pomoc taka podlega jednak właściwym środkom zgodnie z postanowieniami art. 17–19 części II protokołu 3 w celu zniesienia programu lub wprowadzenia w nim zmian wyłącznie w przypadku, gdy istniejącą pomoc uznaje się za niezgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG.
- (212) W przedmiotowych okolicznościach Urząd nie uznaje, że obecna sytuacja wymaga podjęcia przez Urząd odpowiednich kroków wobec Królestwa Norwegii w odniesieniu do przyszłych zmian w istniejącym programie pomocy. W tym kontekście Urząd formułuje poniższe uwagi.
- (213) Po pierwsze, Urząd bierze pod uwagę fakt, że umowa koncesji z Nettbuss Sør AS już wygasła. W związku z tym jakakolwiek ocena zgodności istniejącego programu pomocy w odniesieniu do Nettbuss Sør jest bezcelowa.
- (214) Po drugie, Urząd nie zidentyfikował żadnych problemów w zakresie konkurencji w związku ze stosowaniem programu przez innych przewoźników wymienionych w motywie 35, których umowy z Aust-Agder są w dalszym ciągu ważne. Urząd jest zdania, że w odniesieniu do tych przewoźników metoda ALFA została wdrożona w sposób prawidłowy, tak aby uwzględniano wyłącznie koszty i przychody wynikające z usług publicznych, zgodnie z art. 49 Porozumienia EOG i przepisami rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 lub rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
- (215) Po trzecie, Urząd bierze pod uwagę toczące się postępowanie przeciwko Norwegii w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego dotyczące rzekomego naruszenia zasad EOG dotyczących zamówień publicznych. W dniu 12 października 2011 r. Urząd skierował do Norwegii wezwanie do usunięcia uchybienia dotyczące nieprzestrzegania zasad niedyskryminacji i przejrzystości określonych w art. 4 i 48 Porozumienia EOG poprzez pozwolenie Aust-Agder na przyznanie i przedłużenie koncesji na transport autobusowy bez jakiegokolwiek publikacji. Na tej samej podstawie w dniu 22 czerwca 2012 r. Urząd przedstawił Norwegii uzasadnioną opinię. Celem postępowania poprzedzającego wniesienie skargi jest umożliwienie danemu państwu członkowskiemu EFTA, aby z jednej strony spełniło zobowiązania określone w przepisach prawa EOG i z drugiej strony skorzystało ze swojego prawa do obrony przed zarzutami sformułowanymi przez Urząd. W niniejszym przypadku władze norweskie zobowiązały się do przyjęcia przepisów krajowych w celu zapobieżenia przyszłym naruszeniom zasad EOG dotyczących postępowań o udzielenie zamówienia publicznego w obszarze koncesji w sektorze transportu.
- (216) Uwzględniając powyższe czynniki, Urząd korzysta ze swobody uznania w zakresie nadzoru z takim skutkiem, że, jak wspomniano powyżej, nie uznaje obecnie potrzeby zastosowania właściwych środków w ramach procedury określonej w art. 17–19 części II protokołu 3.
- (217) Ponadto Urząd zamyka obecne formalne postępowanie wyjaśniające w zakresie ewentualnej nowej pomocy w odniesieniu do istniejącego programu pomocy stosowanego w Aust-Agder. Zgodnie z art. 1 ust. 1 części I protokołu 3 Urząd będzie jednak prowadził stały przegląd programu do czasu jego zakończenia i będzie monitorował jego stosowanie.

⁽¹⁾ Zob. art. 1 ust. 1 części I protokołu 3.

4. NOWA POMOC PRZYZNANA POZA ISTNIEJĄCYM PROGRAMEM POMOCY

4.1 Uwagi ogólne

- (218) Jeżeli chodzi o istniejącą pomoc, z orzecznictwa ⁽¹⁾ wynika, że każdą nadmierną rekompensatę należy najpierw zbadać w świetle programu pomocy. Jeżeli istniejący program pomocy, ze względu na swoją koncepcję lub inne czynniki, umożliwia przyznanie nadmiernej rekompensaty, należy uznać, że nadwyżka lub kwota nadmiernej rekompensaty stanowi istniejącą pomoc i tym samym podlega właściwym środkom w ramach procedury określonej w art. 17–19 części II protokołu 3.
- (219) Z drugiej strony, jeżeli na rzecz beneficjenta wypłacana jest nadmierna rekompensata poza zakresem stosowania istniejącego programu pomocy, kwotę nadwyżki lub nadmiernej rekompensaty należy rozpatrywać w ramach procedury nowej pomocy.
- (220) Wynika z tego, że jedynie płatności dokonywane na podstawie istniejącego programu pomocy można uznać za istniejącą pomoc wypłacaną w ramach tego programu. Natomiast płatności przekraczające faktycznie poniesione straty i dokonane poza zakresem stosowania programu pomocy muszą być w związku z tym traktowane jako nowa pomoc ⁽²⁾.

4.2 Pomoc przyznawana poza istniejącym programem pomocy wdrażanym w Aust-Agder

- (221) W decyzji o wszczęciu postępowania Urząd wyraził wątpliwości dotyczące wszelkiej ewentualnej nowej pomocy na rzecz przewoźników prowadzących lokalne regularne i szkolne przewozy autobusowe w Aust-Agder, która nie została przydzielona na podstawie istniejącego programu pomocy wdrażanego od 1994 r.
- (222) Istniejący program pomocy wdrażany w Aust-Agder zapewnia lokalne regularne i szkolne przewozy autobusowe w Aust-Agder od okresu poprzedzającego wejście w życie Porozumienia EOG w Norwegii w dniu 1 stycznia 1994 r. Usługi te są świadczone przez następujących przewoźników: Birkeland Busser AS, Frolandsruta Frode Oland, Høyvåggruta AS, Nettbuss Sør AS, RTB, L/L Setesdal Bilruter i Telemark Bilruter. Od 2009 r. w następstwie połączeń Nettbuss Sør AS z Høyvåggruta AS i RTB pozostało pięciu przewoźników świadczących usługi przewozu w ramach umów z Aust-Agder. Umowa koncesji zawarta z Nettbuss Sør AS wygasła dnia 31 grudnia 2014 r. Obecnie jedynie czterech przewoźników świadczy przedmiotowe usługi w ramach istniejącego programu pomocy. Ich umowy koncesji wygasają w dniu 31 grudnia 2016 r.
- (223) Urząd zauważa, że państwa EFTA dysponują szerokim marginesem swobody w określaniu usług o ogólnym interesie gospodarczym, a także warunków ich realizacji, w tym oceny kosztów i dochodów związanych z takimi usługami oraz odpowiedniej metody dotyczącej alokacji kosztów i dochodów w przypadku prowadzenia przez przewoźników również działalności zarobkowej. Zakres kontroli, do sprawowania której upoważniony jest Urząd w tym względzie, ogranicza się do jednego z oczywistych błędów ⁽³⁾.
- (224) W niniejszej sprawie władze norweskie określiły usługi w zakresie lokalnych regularnych przewozów autobusowych w Aust-Agder jako usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym zgodnie z przepisami ustawy o transporcie zarobkowym, rozporządzeniem o transporcie zarobkowym, ustawą o edukacji i praktyką administracyjną. Urząd zgodził się z tą definicją i stwierdził również obecnie, że program pomocy wdrażany w Aust-Agder ma charakter istniejącego programu pomocy.
- (225) Przepisy dotyczące istniejącego programu pomocy dopuszczają rekompensatę mającą na celu pokrycie kwoty kosztów lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych w Aust-Agder (pomniejszoną o dochody ze sprzedaży biletów w przypadku umów na wartość netto) powiększonej o rozsądny zysk.
- (226) W związku z tym jedynie płatności wyrównawcze z tytułu świadczenia wspomnianych usług mogą stanowić część istniejącego programu pomocy wdrażanego w Aust-Agder, w tym płatności przekraczające faktycznie poniesione straty mieszczące się w zakresie stosowania tego programu ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Sprawa C-47/91 Włochy przeciwko Komisji EU:C:1994:358; sprawa E-14/10 Konkurrenten.no AS przeciwko Urzędowi Nadzoru EFTA, Sprawozdanie Trybunału EFTA 2011, s. 266 pkt 74 i 76.

⁽²⁾ To samo rozumowanie stosuje się do programów zatwierdzonych przez Urząd lub Komisję Europejską. Zob. np. C-47/91 Włochy przeciwko Komisji (ibid), pkt 25–26.

⁽³⁾ Sprawy połączone E-10/11 i E-11/11 Hurtigruten ASA przeciwko Urzędowi Nadzoru EFTA, sprawozdanie Trybunału EFTA 2012 r., s. 758, pkt 150.

⁽⁴⁾ W tym względzie decyzja Urzędu pozostaje bez uszczerbku dla stosowania przepisów krajowych (np. prawa handlowego), na mocy którego wszelkie wypłacone nadmierne rekompensaty objęte zakresem stosowania istniejącego programu pomocy mogą podlegać obowiązkowi zwrotu.

- (227) W kontekście niniejszej sprawy następujące opłaty nie mogą opierać się na przepisach prawnych ani na praktyce administracyjnej programu:
- płatności bezpośrednie z tytułu usług transportowych, których nie określono jako usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (np. usług zarobkowych),
 - płatności bezpośrednie z tytułu innych usług transportowych, które nie są przedmiotem zawartej umowy koncesji (np. na określonych trasach), oraz
 - płatności bezpośrednie z tytułu usług transportu publicznego, które stanowiły część istniejącego programu pomocy, ale od dawna nie są już świadczone.
- (228) Takie płatności dokonywane z zasobów państwowych, jak wskazano powyżej, przynoszą selektywną korzyść przewoźnikom i nie mogą być objęte przepisami i praktyką administracyjną w zakresie istniejącego programu pomocy wdrażanego w Aust-Agder, ponieważ dotyczą usług, które są już świadczone na rynku, lub usług transportowych, których nie określono w sposób umożliwiający płatność rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, lub wreszcie sytuacji, które wykraczają poza pierwotnie ustalone granice programu pomocy. Jednocześnie, w odniesieniu do tego ostatniego przypadku, nie można uznać, że płatność wyrównawcza z tytułu usługi publicznej, która nie jest już wykonywana, została dokonana na podstawie przepisów ustanawiających program, po prostu dlatego, że usługi takie nie są już objęte tym programem.
- (229) Ponadto wydaje się, że płatności dokonywane nie na podstawie programu pokrywają koszty, które powinni ponosić sami przewoźnicy i koszty, które nawet nie zostały poniesione. W rezultacie takie płatności stanowią formę pomocy operacyjnej, która zakłóca konkurencję i wpływa na wymianę handlową między umawiającymi się stronami.
- (230) W tym kontekście Urząd ocenił informacje przekazane przez władze norweskie w odniesieniu do różnych przedmiotów działalności wszystkich przewoźników zaangażowanych w świadczenie usług w zakresie lokalnych regularnych i szkolnych przewozów autobusowych w Aust-Agder.
- (231) Władze norweskie utrzymywały, że z wyjątkiem Nettbuss Sør AS sposób obliczania rekompensaty, biorąc pod uwagę fakt, iż osiągnięty dochód odpowiadał szacunkowym kosztom świadczenia usług transportowych, zapewnił rekompensowanie przewoźników autobusowych jedynie za usługi publiczne.
- (232) W odniesieniu do okresu przed 2004 r. Urząd nie zidentyfikował na podstawie informacji przekazanych przez władze norweskie żadnych płatności, które mogłyby wykraczać poza program pomocy.
- (233) W odniesieniu do okresu po 2004 r. i w związku z wprowadzeniem metody ALFA (i jej indeksacji od 2009 r.) Urząd zauważył, że określonych płatności faktycznie dokonano na rzecz Nettbuss Sør AS poza istniejącym programem pomocy.
- (234) Urząd nie zidentyfikował w odniesieniu do okresu po 2004 r. żadnej takiej płatności na rzecz żadnego innego przewoźnika w Aust-Agder.

4.2.1 Płatności poza programem dokonywane na rzecz Nettbuss Sør AS w okresie 2004–2014

- (235) W 2009 r. przedsiębiorstwo wprowadziło rozdział rachunkowości rozróżniający działalność publiczną i działalność zarobkową.
- (236) Jak wskazały władze norweskie, metoda ALFA jest zasadniczo modelem opartym na kosztach i była rozwiązaniem opartym na zaufaniu. Przed każdym rokiem produkcji Nettbuss Sør AS przedstawiało szacunkowe koszty i dochody związane z usługami publicznymi. Władze Aust-Agder założyły, że przedsiębiorstwo również odpowiednio rozdzielało dochody między usługi publiczne i usługi zarobkowe. Jak przyznają władze norweskie, na podstawie ostatnio uzyskanych informacji wydaje się, że nie miało to miejsca.
- (237) Jak wspomniano w motywach 93–94, z informacji przedstawionych przez władze norweskie dotyczących produkcji Nettbuss Sør AS wynika, że zgłoszona produkcja odbiega od produkcji, którą należało zgłosić jako produkcję do celów uzyskania rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych.

- (238) Według przedstawionych arkuszy kalkulacyjnych dotyczących produkcji Nettbuss Sør AS otrzymało również bezpośrednią rekompensatę związaną z działalnością zarobkową przedsiębiorstwa. Z arkuszy kalkulacyjnych wynika na przykład, że Nettbuss Sør AS otrzymywało rekompensatę za usługi świadczone w godzinach nocnych, chociaż stanowią one część działalności zarobkowej przedsiębiorstwa. Nettbuss Sør AS nie zakwestionowało faktu, że te trasy objęte przewozami zarobkowymi były faktycznie włączone do obliczeń dotyczących rekompensaty w ramach metody ALFA.
- (239) Z przedstawionych informacji wynika również, że Aust-Agder nadal płacił rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych za niektóre trasy (np. Grimstad – Heggedalen i Heggedalen – Grimstad), chociaż trasy te przestały być obsługiwane.
- (240) Ponadto Urząd zauważa, że rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych wypłacano za trasy, które nie są częścią zamówienia publicznego na usługi (np. odcinek Kilsund – Kitron, Tangen Hisøy – Kitron, Tangen Hisøy – Kilsund oraz przejazd bez pasażerów do pierwszego przystanku autobusowego w przypadku „Sørlandsekspressen”, który jest autobusem ekspresowym z Kristiansand do Oslo).
- (241) W związku z tym wszystkie powyższe płatności wyrównawcze z tytułu działalności, którą błędnie lub pomyłkowo uwzględniono w arkuszach kalkulacyjnych w ramach metody ALFA, nie opierały się na przepisach prawnych ani na praktyce administracyjnej istniejącego programu pomocy wdrażanego w Aust-Agder.
- (242) W poniższej tabeli podsumowano zgłoszoną produkcję, koszty brutto, korekty spowodowane odchyleniami oraz różnice dotyczące produkcji i kosztów według obliczeń Asplan Viak z zastosowaniem arkuszy kalkulacyjnych ALFA i indeksacji ⁽¹⁾:

Tabela 2

Różnice dotyczące produkcji i kosztów w okresie 2004–2014

Rok	Zgłoszona produkcja (km)	Korekty produkcji spowodowane odchyleniami (km)	Koszty brutto (NOK)	Korekty kosztów spowodowane odchyleniami (NOK)	Indeksacja %	Różnica dotycząca produkcji i kosztów (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⁾ Władze norweskie twierdzą, że wykonane obliczenia nie mogą być traktowane jako ostateczne, biorąc pod uwagę, że punkty początkowe zastosowane w odniesieniu do każdego roku mogą nie być całkowicie poprawne. Całkowita kwota nadal będzie utrzymywała się na poziomie około 80 mln NOK.

Rok	Zgłoszona produkcja (km)	Korekty produkcji spowodowane odchyleniami (km)	Koszty brutto (NOK)	Korekty kosztów spowodowane odchyleniami (NOK)	Indeksacja %	Różnica dotycząca produkcji i kosztów (NOK)
2011					5,00	9 317 601
2012					3,50	9 643 717
2013					3,33	9 964 853
2014					1,78	10 142 227
Suma						80 437 962

(¹) Wartość ta wskazuje, że koszt w 2009 r. został skorygowany o 7,4 % w porównaniu do 2008 r., uwzględniając korekty kosztu i ceny. Od 2009 r. stosowany był system indeksacji w celu uzupełnienia wyników metody ALFA.

- (243) Władze norweskie przedstawiły odchylenia w produkcji również w odniesieniu do właściwie określonych obowiązków świadczenia usługi publicznej. Urząd ocenia, czy odchylenia te dotyczą produkcji wchodzącej w zakres stosowania istniejącego programu pomocy, czy też produkcji wykraczającej poza ten zakres.
- (244) Urząd zauważa, że w połączeniu z tabelą 1 zawartą w motywie 96 powyższa tabela zawiera wśród odchyień w produkcji przypadki usług w zakresie szkolnych przewozów autobusowych. W szczególności, jak zgłosiły władze norweskie, w odniesieniu do przewozu uczniów na lekcje pływania i z powrotem oraz w odniesieniu do określonej trasy autobusowej, okazuje się, że Nettbuss Sør AS otrzymywało rekompensatę równocześnie z dwóch różnych źródeł, tj. od okręgu Aust-Agder i od gmin (¹).
- (245) Ponadto, biorąc pod uwagę produkcję dotyczącą lat nauki szkolnej i „lat powtarzania nauki szkolnej” oraz usług w zakresie szkolnych przewozów autobusowych, zgłoszono, że Nettbuss Sør AS otrzymywało rekompensatę za dłuższy okres w roku niż było to wymagane, np. przez 51 tygodni szkolnych (255 dni zajęć szkolnych) zamiast 38 (192 dni zajęć szkolnych).
- (246) Dodatkowo władze norweskie wskazały, że niektóre odcinki, na których odbywa się transport publiczny (nie podano żadnych przykładów konkretnych tras), skrócono bez zgody okręgu i bez odzwierciedlenia tego faktu w arkuszach kalkulacyjnych dotyczących produkcji zgłaszanej do celów otrzymania rekompensaty. Według Urzędu te odchylenia w produkcji dotyczą usług transportowych, w odniesieniu do których rekompensatę przyznano na podstawie istniejącego programu pomocy. Nie można zatem stwierdzić, że ta rzekoma nadmierna rekompensata stanowi nową pomoc przyznaną poza zakresem programu. Sam fakt, że program pomocy był niewłaściwie opracowany, przez co umożliwiał rekompensatę przekraczającą faktycznie poniesione straty, co jednak mieściło się w zakresie programu pomocy, nie czyni z tej nadmiernej rekompensaty nowej pomocy. Wspomniane płatności stanowiące nadmierną rekompensatę pozostają zatem w zakresie stosowania istniejącego programu pomocy.
- (247) Ponadto, biorąc pod uwagę włączone do projektu ATP usługi w zakresie lotniskowych przewozów autobusowych świadczone przez Nettbuss Sør AS, o których mowa w motywach 56–62, Urząd zauważa, że Aust-Agder poprzez zmniejszenie kosztów związanych ze świadczeniem usług publicznych na trasach 39 i 40 zapewnił bezpośrednią oszczędność kosztów na rzecz przedsiębiorstwa odpowiadającą kwocie 1 020 000 NOK, jak twierdzą władze norweskie, umożliwiając tym samym Nettbuss Sør AS utrzymanie jego usług w zakresie lotniskowych przewozów autobusowych.

(¹) W wyniku sprawy nr. 158 z dnia 18 grudnia 2001 r. okręg Aust-Agder podjął decyzję, że nie będzie w przyszłości ponosił odpowiedzialności za „midtskyss”. Od tego czasu odpowiedzialność przeniesiono na gminy i Nettbuss Sør AS zaczęło wystawiać faktury za ten przewóz gminom, a nie Aust-Agder. Gminy płaciły za „midtskyss” do 2013 r., kiedy odpowiedzialność wróciła do Aust-Agder, którego władze podjęły decyzję o pokryciu również kosztu już poniesionego przez gminy w latach 2011 i 2012. Od 2013 r. Nettbuss Sør AS wystawia faktury bezpośrednio na Aust-Agder. Jeżeli chodzi o lekcje pływania, w Norwegii są one częścią procesu edukacji na poziomie podstawowym, za którą według ustawy o edukacji odpowiadają gminy. Ponadto Nettbuss Sør AS zgłosiło okręgowi Aust-Agder produkcję dotyczącą trasy o nazwie Karjolen jako produkcję do celów uzyskania rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych. Według władz norweskich trasa ta przez kilka lat była finansowana przez gminę Arendal i nie powinna być uwzględniana w arkuszach kalkulacyjnych. Nettbuss Sør AS przyznaje, że produkcja ta nie powinna znajdować się w arkuszach kalkulacyjnych.

- (248) Powyższa kwota początkowo była zawarta w całkowitej kwocie rekompensaty przyznanej Nettbuss Sør AS za wykonywanie obowiązków świadczenia usługi publicznej w zakresie transportu w Aust-Agder. Biorąc pod uwagę fakt, że obowiązki te przestały istnieć (tj. trasy 39 i 40) ze skutkiem od października 2013 do dnia 20 stycznia 2014 r., szacunkową kwotę 1 020 000 NOK należało odliczyć od kwoty całkowitej rekompensaty wypłacanej co roku na rzecz Nettbuss Sør AS. Nieodliczenie tej kwoty od kwoty całkowitej rekompensaty, a zamiast tego wykorzystanie jej z korzyścią dla działalności zarobkowej stanowi nadmierną rekompensatę wypłacaną poza zakresem stosowania istniejącego programu pomocy. W związku z tym uznaje się ją za nową pomoc stanowiącą pomoc operacyjną.

4.2.2 Wymogi proceduralne

- (249) Zgodnie z art. 1 ust. 3 części I protokołu 3 „Urząd Nadzoru EFTA jest informowany, w czasie umożliwiającym mu przedstawienie swoich uwag, o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy. Zainteresowane państwo nie może wprowadzić w życie projektowanych środków, dopóki procedura ta nie doprowadzi do wydania decyzji końcowej”.
- (250) Władze norweskie, nie zgłaszając określonych powyżej środków pomocy, nie spełniły wymogu zgłoszenia. Ponadto, wprowadzając środki pomocy w życie, nie zastosowano się do klauzuli zawieszającej.
- (251) W związku z tym Urząd może stwierdzić, że władze norweskie nie wywiązały się ze swoich obowiązków wynikających z art. 1 ust. 3 części I protokołu 3.

4.2.3 Zgodność płatności poza programem dokonywanych na rzecz Nettbuss Sør AS w okresie 2004–2014

- (252) Urząd zbadał, czy przedmiotowe środki pomocy można uznać za zgodne z Porozumieniem EOG. Jak wskazano powyżej, pomoc wiąże się z finansowaniem usług, które są już świadczone na rynku, lub usług transportowych, których nie określono w przepisach regulujących istniejący program pomocy w Aust-Agder w sposób umożliwiający płatność rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, lub wreszcie usług transportowych, które przestały być świadczone. Finansowanie to stanowi pomoc operacyjną zmniejszającą bieżące wydatki Nettbuss Sør AS.
- (253) Władze norweskie nie przedstawiły żadnych powodów, dla których taka pomoc miałaby być uznana za zgodną z Porozumieniem EOG. Wręcz przeciwnie, władze norweskie same zgłosiły odchylenia w produkcji jako niebędące częścią istniejącego programu pomocy, w ramach którego Nettbuss Sør AS była uprawniona do otrzymania rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych.
- (254) Nettbuss Sør AS twierdzi zasadniczo, że w następstwie konkretnych ustaleń i negocjacji, o których mowa powyżej w motywach 109 i 110, faktycznie nie miała miejsca żadna nadwyżka rekompensaty, biorąc pod uwagę, że błędy popełnione w sprawozdawczości dotyczącej kosztów produkcji do celów przyznania rekompensaty z tytułu usług publicznych oraz zmiany wprowadzone w harmonogramie produkcji zostały „skorygowane” poprzez potrącenie płatności z rekompensaty na rzecz Nettbuss Sør AS. Ponadto, jak wspomniano w motywie 111, dochody uzyskane z działalności zarobkowej odliczono przy obliczaniu rekompensaty wskutek włączenia określonych tras zarobkowych do arkuszy kalkulacyjnych dotyczących produkcji zgłaszanej do celów obliczenia rekompensaty. Ostatecznie Nettbuss Sør AS wskazuje, że faktyczna przyznana rekompensata była niższa od tej, która wynikałaby z zastosowania metody ALFA.
- (255) Jeżeli chodzi o argumentację Nettbuss Sør AS, metoda ALFA, o której mowa w motywie 48 powyżej, obejmuje główne elementy służące obliczeniu znormalizowanych kosztów przewozów autobusowych, tj. (i) obliczanie produkcji na podstawie liczby kilometrów na okres produkcji na pojazd, (ii) obliczanie kosztów na podstawie kosztów jednostkowych pomnożonych przez liczbę kilometrów na pojazd, (iii) obliczanie dochodów w okresie produkcji. Ponadto szacowany dochód na następny rok jest korygowany z uwzględnieniem dochodu przedsiębiorstw autobusowych w roku bieżącym oraz wszelkich podwyżek opłat proponowanych przez Aust-Agder na następny rok. Następnie dochód odejmuje się od przyznanej rekompensaty.
- (256) Oczywiście jest jednak w pierwszej kolejności, że w niniejszej sprawie obliczenia rekompensaty na rzecz Nettbuss Sør AS z tytułu świadczenia usług publicznych dokonywane za pomocą metody ALFA obejmowały działalność niepodlegającą obowiązkowi świadczenia usługi publicznej lub inną działalność niekwalifikującą się do uzyskania rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w ramach istniejącego programu pomocy. Ponadto władze norweskie w odniesieniu do okresu po 2004 r. nie były w stanie potwierdzić ani udokumentować rodzaju kosztów produkcji, w odniesieniu do których przyznawano rekompensatę z tytułu świadczenia usług

publicznych, ani również dochodu podlegającego odliczeniu. W rezultacie Urząd na podstawie dostarczonych informacji nie mógł potwierdzić różnicy między kosztami przypisanymi do działalności w zakresie świadczenia usługi publicznej a odpowiednim dochodem⁽¹⁾. Fakt ten jest sam w sobie dowodem na to, że wszelkie płatności dokonane na rzecz Nettbuss Sør AS poza zakresem metody ALFA stanowią nową pomoc zapewniającą nienależną korzyść na rzecz przewoźnika.

- (257) Argument, że odbyły się już negocjacje i ustalenia w celu skorygowania rekompensaty wypłaconej na rzecz Nettbuss Sør AS, która według Nettbuss Sør AS była niższa od rekompensaty możliwej do uzyskania w ramach metody ALFA, nie włącza zaskarżonych środków w zakres art 49 Porozumienia EOG ani w zakres przepisów dotyczących transportu. Ponadto argument ten nie może zrekompensować błędów dotyczących produkcji zawartych w arkuszach kalkulacyjnych dotyczących produkcji, które zastosowano jako podstawę do obliczenia kwoty należnej rekompensaty.
- (258) Metodę ALFA (wraz z jej indeksacją od 2009 r.) wprowadzono w celu obliczania kwoty rekompensaty w ramach istniejącego programu pomocy; w rozpatrywanym przypadku metoda ta została jednak błędnie zastosowana poprzez uwzględnienie również produkcji transportowej Nettbuss Sør AS, którą władze norweskie powinny pominąć w obliczeniach do celów rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych. Ponieważ chodzi tu o produkcję nieobjętą zakresem istniejącego programu pomocy wdrażanego w Aust-Agder, wspomniane zastosowanie metody ALFA stanowi nową pomoc, której nie przyznano na podstawie programu i którą Urząd ocenia niezależnie. W związku z tym starania Nettbuss Sør AS, aby powiązać te dwie oddzielne procedury pomocy państwa są bezprzedmiotowe do celów oceny pomocy państwa przeprowadzanej przez Urząd w zakresie płatności otrzymanych przez Nettbuss Sør AS poza istniejącym programem pomocy za okres 2004–2014.
- (259) Podobnie, jeżeli chodzi o dochody, Urząd nie może zaakceptować toku rozumowania Nettbuss Sør AS, według którego dochody z działalności zarobkowej doprowadziły w ramach metody ALFA do odpowiedniego zmniejszenia faktycznej przyznanej rekompensaty w wyniku tego, że kreślona produkcja w ramach działalności zarobkowej została uwzględniona, jak przyznaje Nettbuss Sør AS, w dochodach uwzględnianych do celów obliczenia.
- (260) Nettbuss Sør AS przedłożyło arkusze kalkulacyjne przedstawiające przegląd dochodów uzyskanych z działalności zarobkowej odliczonych przy obliczaniu rekompensaty za okres 2007–2010. Chociaż w odnośnym arkuszu wskazano dochody uzyskane z działalności zarobkowej, które faktycznie odliczono przy obliczaniu kwoty należnej rekompensaty, Urząd uważa, że dochody te nie powinny być uwzględniane w metodzie ALFA, ponieważ metodę tę opracowano, aby uwzględnić koszty i dochody wynikające wyłącznie z działalności w zakresie świadczenia usługi publicznej. Jak wspomniano powyżej, nie powoduje to włączenia zaskarżonych środków w zakres art. 49 Porozumienia EOG ani w zakres przepisów dotyczących transportu do celów ustalenia ich zgodności, a wszelkie starania, aby powiązać te dwie oddzielne procedury pomocy państwa są bezprzedmiotowe do celów oceny pomocy państwa przeprowadzanej przez Urząd w zakresie płatności otrzymanych przez Nettbuss Sør AS poza istniejącym programem pomocy za okres 2004–2014.
- (261) W tym kontekście Urząd nie jest w stanie ocenić istoty tego, co wydaje się przedmiotem trwającego sporu między Nettbuss Sør AS a okręgiem w odniesieniu do faktycznych kwot pomocy należnych w ramach programu, szczególnie ponieważ nie można ustalić bez jakichkolwiek wątpliwości, że wszelka pomoc wypłacona na rzecz Nettbuss Sør AS poza zakresem istniejącego programu pomocy została faktycznie w całości lub częściowo zwrócona okręgowi.
- (262) Biorąc pod uwagę fakt, że działalność objęta nową pomocą nie odnosi się do obowiązku świadczenia usługi publicznej powierzonego przewoźnikowi, art. 49 Porozumienia EOG i rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 lub (WE) nr 1370/2007 nie mają zastosowania.
- (263) Ponadto odstępstwa przewidziane w art. 61 ust. 2 Porozumienia EOG, dotyczące pomocy o charakterze socjalnym przyznawanej indywidualnym konsumentom, pomocy mającej na celu naprawienie szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub zdarzeniami wyjątkowymi oraz pomocy przyznawanej gospodarce niektórych regionów Federalnej Republiki Niemiec, nie znajdują zastosowania w niniejszym przypadku.
- (264) Odstępstwo przewidziane w art. 61 ust. 3 lit. a) Porozumienia EOG, dopuszczające pomoc przeznaczoną na sprzyjanie rozwojowi gospodarcemu regionów, w których poziom życia jest nienormalnie niski, lub regionów, w których istnieje poważny stan niedostatecznego zatrudnienia, również nie ma zastosowania, ponieważ środki pomocy nie są uwarunkowane prowadzeniem jakiegokolwiek rodzaju działalności w określonych regionach.
- (265) Podobnie płatności, które Nettbuss Sør AS otrzymało poza istniejącym programem pomocy za okres 2004–2014, nie mogą być uznane za pomoc przeznaczoną na wspieranie realizacji projektu stanowiącego przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania lub mającą na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w gospodarce Norwegii, jak określono w art. 61 ust. 3 lit. b) Porozumienia EOG.

⁽¹⁾ Sprawa C-504/07 Antrop i inni przeciwko Conselho de Ministros i innym EU:C:2009:290, pkt 26–27.

- (266) Ponadto płatności, które Nettbuss Sør AS otrzymało poza istniejącym programem pomocy za okres 2004–2014, nie mogą być uznane za zgodne w świetle art. 61 ust. 3 lit. c) Porozumienia EOG, który dopuszcza pomoc przeznaczoną na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem. W tym względzie podkreśla się, że przedmiotowe bezpośrednie dotacje nie są objęte żadnymi wytycznymi Urzędu określającymi warunki uznania określonych rodzajów pomocy za zgodną z funkcjonowaniem Porozumienia EOG.
- (267) Płatności, które Nettbuss Sør AS otrzymało poza istniejącym programem pomocy za okres 2004–2014, stanowią zatem pomoc operacyjną, która sztucznie wzmacnia konkurencyjną pozycję Nettbuss Sør AS w stosunku do innych podobnych przedsiębiorstw poprzez zwolnienie go z kosztów zwykle ponoszonych przez podobnych przewoźników.
- (268) Zgodnie z orzecznictwem taka pomoc operacyjna jest co do zasady niezgodna z funkcjonowaniem Porozumienia EOG i nie może wchodzić w zakres stosowania art. 61 ust. 3 lit. c), ponieważ zakłóca konkurencję w sektorach, w których została przyznana, i jednocześnie nie może, ze względu na swój charakter, przyczynić się do osiągnięcia żadnego z celów określonych w tym postanowieniu ⁽¹⁾.
- (269) W świetle powyższych ustaleń Urząd stwierdza, że płatności otrzymane przez Nettbuss Sør AS poza istniejącym programem pomocy na lata 2004–2014 są niezgodne z funkcjonowaniem Porozumienia EOG.

4.3 Wnioski dotyczące pomocy przyznanej na rzecz Nettbuss Sør AS poza istniejącym programem pomocy w Aust-Agder w okresie 2004–2014

- (270) Urząd stwierdza, że władze norweskie udzieliły na rzecz Nettbuss Sør AS pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG w okresie 2004–2014, co pozostaje poza zakresem stosowania istniejącego programu pomocy w Aust-Agder. Ta nowa pomoc stanowi pomoc operacyjną, która jest niezgodna z funkcjonowaniem Porozumienia EOG.

5. ZAKOŃCZENIE OBECNEGO FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (271) Urząd uznaje, że rekompensata z tytułu lokalnych regularnych przewozów autobusowych (obejmująca finansowanie projektu ATP) i szkolnych przewozów autobusowych w Aust-Agder w okresie od 1994 r. do dnia dzisiejszego stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.
- (272) W opinii Urzędu pomoc z tytułu lokalnych regularnych przewozów autobusowych, o której mowa powyżej, została udzielona na podstawie istniejącego programu pomocy opierającego się na ustawie o transporcie zarobkowym, rozporządzeniu o transporcie zarobkowym i praktyce administracyjnej. Ponadto w opinii Urzędu pomoc z tytułu szkolnych przewozów autobusowych, o której mowa powyżej, została udzielona na podstawie istniejącego programu pomocy opierającego się na ustawie o edukacji.
- (273) W świetle motywów 211–215 Urząd podejmuje decyzję o zakończeniu formalnego postępowania wyjaśniającego w odniesieniu do istniejącego programu pomocy wprowadzonego w Aust-Agder.
- (274) Urząd dodatkowo stwierdził, że władze norweskie zapewniły Nettbuss Sør AS pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG w okresie 2004–2014, co pozostaje poza zakresem istniejącego programu pomocy w Aust-Agder. Władze norweskie wdrożyły przedmiotową pomoc w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 1 ust. 3 części I protokołu 3. Pomoc ta stanowi pomoc operacyjną, która jest niezgodna z funkcjonowaniem Porozumienia EOG i podlega odzyskaniu od beneficjenta.

6. ODZYSKANIE

- (275) Zgodnie z Porozumieniem EOG w przypadku stwierdzenia przez Urząd, że pomoc jest niezgodna z funkcjonowaniem Porozumienia EOG Urząd jest organem właściwym do podjęcia decyzji nakazującej zainteresowanemu państwu zniesienie pomocy. Z utrwalonego orzecznictwa Trybunału EFTA wynika również, że nałożenie na państwo obowiązku zniesienia pomocy uznanej za niezgodną z rynkiem wewnętrznym ma na celu przywrócenie wcześniej istniejącej sytuacji ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Sprawa T-211/05 Włochy przeciwko Komisji EU:T:2009:304, pkt 173.

⁽²⁾ Sprawy połączone E-4/10, E-6/10 i E-7/10 Księstwo Liechtensteinu i in. przeciwko Urzędowi Nadzoru EFTA, sprawozdanie Trybunału EFTA 2011 r., s. 16, pkt 142; sprawy połączone E-10/11 i E-11/11 Hurtigruten ASA przeciwko Urzędowi Nadzoru EFTA, sprawozdanie Trybunału EFTA 2012 r., s. 758, pkt 286.

- (276) Ponadto zgodnie z utrwalonym orzecznictwem cel ten zostaje osiągnięty z chwilą zwrotu przez beneficjenta kwot przyznanych w ramach niezgodnej z prawem pomocy, przez co beneficjent traci przewagę, którą posiadał w stosunku do swoich konkurentów na rynku, a sytuacja sprzed wypłaty pomocy zostaje przywrócona ⁽¹⁾.
- (277) Z powodów przedstawionych powyżej Urząd uznaje, że władze norweskie zapewniły płatności wyrównawcze przekraczające faktycznie poniesione straty i wykraczające poza zakres stosowania istniejącego programu pomocy w Aust-Agder. Płatności te stanowią nowe środki pomocy państwa, które są niezgodne z funkcjonowaniem Porozumienia EOG. Ponieważ środków tych nie zgłoszono do Urzędu, z art. 14 części II protokołu 3 wynika, że Urząd decyduje o konieczności odzyskania od beneficjenta pomocy niezgodnej z prawem, która jest niezgodna z zasadami pomocy państwa określonymi w Porozumieniu EOG.
- (278) Ponadto Urząd nakazuje odzyskanie nowej pomocy niezgodnej z Porozumieniem EOG z zastrzeżeniem okresu przedawnienia wynoszącego dziesięć lat przed podjęciem przez Urząd pierwszych czynności w sprawie. W niniejszej sprawie Urząd podjął pierwsze czynności w dniu 10 listopada 2011 r., przesyłając władzom norweskim wezwanie do udzielenia informacji ⁽²⁾. Urząd stwierdził istnienie nowej pomocy niezgodnej z Porozumieniem EOG w okresie 2004–2014. W związku z tym nakaz odzyskania obejmuje całą przyznaną pomoc niezgodną z Porozumieniem EOG w tym okresie.
- (279) Władze norweskie wzywa się do przedstawienia szczegółowych i dokładnych informacji dotyczących kwoty pomocy przyznanej na rzecz Nettbuss Sør AS w okresie 2004–2014.
- (280) W szczególności Urząd niniejszym przedstawia władzom norweskim następujące informacje i wytyczne dotyczące procesu odzyskiwania:
- a) ograniczenie kosztów związanych ze świadczeniem usług publicznych na trasach 39 i 40 zapewniło Nettbuss Sør AS bezpośrednią oszczędność kosztów w wysokości 1 020 000 NOK, zgodnie z szacunkowymi obliczeniami władz norweskich. Kwota ta, ponieważ nie stanowi rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, musi zostać odzyskana wraz z odsetkami składanymi naliczonymi od momentu, w którym kwotę tę udostępniono przedsiębiorstwu w celu wsparcia usług w zakresie lotniskowych przewozów autobusowych, tj. od października 2013 r.;
 - b) nakaz odzyskania środków dotyczy jedynie odchyień w produkcji w stosunku do wielkości produkcji, która należało zgłosić jako produkcję do celów uzyskania rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w ramach metody ALFA. Jednocześnie nakaz odzyskania środków obejmuje następujące przypadki:
 - (i) płatności bezpośrednie z tytułu usług transportowych, których nie określono jako usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (np. usług zarobkowych);
 - (ii) płatności bezpośrednie z tytułu innych usług transportowych, które nie są przedmiotem zawartej umowy koncesji (np. na określonych trasach); oraz
 - (iii) płatności bezpośrednie z tytułu usług transportu publicznego, które stanowiły część istniejącego programu pomocy, ale od dawna nie są już świadczone;
 - c) Urząd stwierdza, że kwoty podlegające odzyskaniu odzwierciedlają liczbę kilometrów faktycznie stanowiących odchylenie w okresie od dnia 1 stycznia 2004 r. do zakończenia umowy w dniu 31 grudnia 2014 r., uwzględniając zasadę obliczania kosztów ustaloną w ramach metody ALFA. Wszelki dochód z działalności publicznej i z działalności zarobkowej, który zwrócono okręgowi, odlicza się od całkowitej kwoty podlegającej odzyskaniu. Odsetki składane nalicza się od dnia wypłacenia pomocy na rzecz Nettbuss Sør AS,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Rekompensata z tytułu lokalnych regularnych przewozów autobusowych (obejmująca finansowanie projektu ATP) i szkolnych przewozów autobusowych w Aust-Agder w okresie od 1994 r. do dnia dzisiejszego stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG, którą przyznano w ramach istniejącego programu pomocy; w związku z tym zamyka się formalne postępowanie wyjaśniające w tej sprawie.

⁽¹⁾ Sprawa C-75/97 Belgia przeciwko Komisji EU:C:1999:311, pkt 64 i 65. Zob. połączone sprawy E-5/04, E-6/04 i E-7/04 Fesil i Finnjord, PIL i in. oraz Norwegia przeciwko Urzędowi Nadzoru EFTA [2005], EFTA Ct. Rep. 121, pkt 178, oraz sprawa C-310/99 Włochy przeciwko Komisji EU:C:2002:143, pkt 98. Zob. również rozdział 2.2.1 wytycznych Urzędu dotyczących odzyskiwania pomocy niezgodnej z prawem i niezgodnej z funkcjonowaniem Porozumienia EOG, dostępnych pod adresem: <http://www.eftasur.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽²⁾ Art. 15 części II protokołu 3. Zob. również sprawa C-276/03 Scott przeciwko Komisji EU:C:2005:590.

Artykuł 2

Płatności otrzymane przez przedsiębiorstwo Nettbuss Sør AS poza ramami istniejącego programu pomocy, o którym mowa w art. 1, w latach 2004–2014 stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG, która jest niezgodna z funkcjonowaniem Porozumienia EOG.

Artykuł 3

Władze norweskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu odzyskania od Nettbuss Sør AS pomocy, o której mowa w art. 2 i której udostępniono temu przedsiębiorstwu niezgodnie z prawem.

Pomoc podlegająca zwrotowi obejmuje odsetki i odsetki składane naliczone od dnia udostępnienia pomocy beneficjentowi do dnia zwrotu pomocy. Odsetki nalicza się na podstawie art. 9 decyzji Urzędu Nadzoru EFTA nr 195/04/COL zmienionej decyzją Urzędu Nadzoru EFTA nr 789/08/COL z dnia 17 grudnia 2008 r.

Artykuł 4

Odzyskanie pomocy odbywa się w sposób bezzwłoczny i zgodnie z procedurami prawa krajowego, pod warunkiem, że pozwalają one na bezzwłoczne i skuteczne wykonanie niniejszej decyzji.

Władze norweskie muszą zapewnić wdrożenie procedury odzyskania pomocy w terminie czterech miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji.

Artykuł 5

W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji władze norweskie przekazują Urzędowi następujące informacje:

- 1) łączną kwotę (kwota główna i odsetki od zwracanej pomocy), do odzyskania od Nettbuss Sør AS;
- 2) w miarę możliwości daty przekazania kwot podlegających odzyskaniu do dyspozycji Nettbuss Sør AS;
- 3) szczegółowe sprawozdanie na temat poczynionych postępów oraz środków już podjętych w celu wykonania niniejszej decyzji; oraz
- 4) dokumenty potwierdzające, że odzyskiwanie od Nettbuss Sør AS pomocy niezgodnej z prawem i z funkcjonowaniem Porozumienia EOG (np. okólniki, wydane nakazy odzyskania itp.) jest w toku.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja jest skierowana do Królestwa Norwegii.

Artykuł 7

Jedynie wersja niniejszej decyzji w języku angielskim jest autentyczna.

Sporządzono w Brukseli dnia 7 maja 2015 r.

W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA

Oda Helen SLETNES
Przewodnicząca

Frank BÜCHEL
Członek Kolegium