

	I	EES-STOFNANIR	
	1.	Sameiginlega EES-nefndin	
	II	EFTA-STOFNANIR	
	1.	Fastanefnd EFTA-ríkjanna	
	2.	Eftirlitsstofnun EFTA	
2016/EES/59/01		Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA nr. 179/15/COL frá 7. maí 2015 um aðstoð vegna almenningsvagnþjónustu í Austur-Agðafylki (Noregur)	1
2016/EES/59/02		Ríkisaðstoð – Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum – Ákvörðun nr. 023/16/COL	37
2016/EES/59/03		Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA nr. 094/16/COL frá 11. maí 2016 um að krefjast þess að Noregur samþykki ekki ráðstöfun, sem var tilkynnt á grunni 2. mgr. 4. gr. gerðarinnar sem um getur í lið 56g í XIII. viðauka við EES-samninginn (<i>tilskipun ráðsins 97/70/EB frá 11. desember 1997 um að setja samræmdar reglur um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd eða lengri</i>) að því er varðar skip sem nota sjókæligeyma til að uppfylla stöðugleikakröfur	37
	3.	EFTA-dómstóllinn	
	III	ESB-STOFNANIR	
	1.	Framkvæmdastjórnin	
2016/EES/59/04		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja – (mál M.8091 – SEB Internationale/WMF Group)	40
2016/EES/59/05		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8124 – Microsoft/LinkedIn)	41
2016/EES/59/06		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8132 – FMC Technologies/Technip)	42
2016/EES/59/07		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8158 – METRO/Colruyt France)	43
2016/EES/59/08		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8217 – CPPIB/Hammerson/Grand Central) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	44
2016/EES/59/09		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8232 – Diamond Offshore Wind Holdings II/Eneco Wind Belgium/Elnu/Norther) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	45

2016/EES/59/10	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8250 – Ardian/Weber Automotive) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	46
2016/EES/59/11	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál M.8020 – Sherwin-Williams/Valspar)	47
2016/EES/59/12	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál M.8088 – Midea Group/KUKA)	47
2016/EES/59/13	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál M.8104 – HNA Group/Gategroup)	48
2016/EES/59/14	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál M.8121 – Triton/Fläkt Woods)	48
2016/EES/59/15	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál M.8125 – JAC/Nexperia)	49
2016/EES/59/16	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál M.8135 – Cerberus/GE Money Bank/Sorefi/Somafi-Soguafi/GE Financement Pacifique)	49
2016/EES/59/17	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál M.8165 – Eneco/Elicio/Norther JV)	50
2016/EES/59/18	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál M.8166 – THOM/Stroili Oro)	50
2016/EES/59/19	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál M.8174 – Talanx/Aberdeen/Scala Vila Franca/PNH Parque)	51
2016/EES/59/20	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál M.8185 – Atlantia/EDF/ACA)	51
2016/EES/59/21	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál M.8192 – Advent International/THL/Inventiv)	52
2016/EES/59/22	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál M.8195 – Brambles/FR/JV)	52
2016/EES/59/23	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál M.8197 – Cinven/Old Mutual Wealth Italy)	53
2016/EES/59/24	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál M.8203 – Blackstone/New Mountain/JDA Software)	53
2016/EES/59/25	Ágrip af ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar frá 1. september 2016 þar sem lýst er yfir að samfylking fyrirtækja samræmist innri markaðnum (mál M.7758 – Hutchison 3G Italy/WIND/JV)	54
2016/EES/59/26	Orðsending framkvæmdastjórnarinnar samkvæmt 4. mgr. 16. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1008/2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í Bandalaginu – Breyting á almannaðjónustukvöðum í tengslum við áætlunarflug (Grikkland)	54

2016/EES/59/27	Orðsending framkvæmdastjórnarinnar samkvæmt 5. mgr. 17. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1008/2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í Bandalaginu – Auglýsing um útboð á áætlunarflugi í samræmi við almannajónustukvaðir (Grikkland)	55
2016/EES/59/28	Orðsending framkvæmdastjórnarinnar samkvæmt 5. mgr. 17. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1008/2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í Bandalaginu – Auglýsing um útboð á áætlunarflugi í samræmi við almannajónustukvaðir (Grikkland)	55
2016/EES/59/29	Auglýst eftir tillögum – EACEA/40/2016 samkvæmt áætluninni Erasmus+ – „KA3 – Samstarf milli fyrirtækja um starfsnám að því er varðar vinnutengt nám og námssamninga“	56
2016/EES/59/30	Auglýst eftir tillögum 2017 – EAC/A03/2016 – Áætlunin Erasmus+	57

EFTA-STOFNANIR

EFTIRLITSSTOFNUN EFTA

ÁKVÖRÐUN EFTIRLITSSTOFNUNAR EFTA

2016/EES/59/01

nr. 179/15/COL

frá 7. maí 2015

um aðstoð vegna almenningsvagnþjónustu í Austur-Agðafylki

(Noregur)

Eftirlitsstofnun EFTA hefur tekið neðangreinda ákvörðun,

með vísan til:

samningsins um Evrópska efnahagssvæðið („EES-samningsins“), einkum 49. gr., 61. til 63. gr. og bókunar 26,

samnings milli EFTA-rikkanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls („samningsins um eftirlitsstofnun og dómstól“), einkum 24. gr.,

bókunar 3 við samning um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls („bókunar 3“), einkum 1., 2. og 3. mgr. 1. gr. I. hluta og 5. mgr. 7. gr. og 14. gr. II. hluta,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

I. MÁLSATVIK

1. Málsmeðferð

- (1) Með bréfi dagsettu 23. mars 2011 barst Eftirlitsstofnun EFTA fyrsta kvörtun frá norska almenningsvagnafélaginu *Konkurrenten.no*, aðila í einkaeign sem rekur almenningsvagna, þar sem staðhæft var að ólögmat ríkisaðstoð ætti sér stað í samningum sem Austur-Agðafylki í Noregi (einnig nefnt hér „Austur-Agðir“ eða „fylkið“) hefur veitt nokkrum aðilum sem reka almenningsvagna til framboðs á staðbundinni flutningaþjónustu með almenningsvögnum í Austur-Ögðum.
- (2) Eftirlitsstofnun EFTA framsendi stjórnvöldum í Noregi kvörtunina með bréfi dagsettu 10. nóvember 2011 og fór fram á frekari upplýsingar.
- (3) Með ákvörðun sinni nr. 60/13/COL frá 6. febrúar 2013 hóf Eftirlitsstofnun EFTA formlega rannsókn á því hvort hugsanlega fælist ólögmat ríkisaðstoð í veitingu samninganna um staðbundna flutningaþjónustu með almenningsvögnum í Austur-Ögðum („ákvörðunin um að hefja rannsókn“). Ákvörðunin um að hefja rannsókn var birt í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins og EES viðbætinum við þau. ⁽¹⁾ Stjórnvöld í Noregi, kvartandi ásamt tveim öðrum þriðju aðilum, Nettbuss Sør AS og Setesdal Bilruter L/L, lögðu fram athugasemdir við ákvörðunina um að hefja rannsókn. Stjórnvöld í Noregi hafa enn fremur lagt fram athugasemdir við athugasemdir sem kvartandi og aðrir þriðju aðilar hafa lagt fram.
- (4) Með bréfi dagsettu 17. desember 2013 óskaði Eftirlitsstofnun EFTA eftir frekari upplýsingum frá stjórnvöldum í Noregi.
- (5) Stjórnvöld í Noregi sendu viðbótarupplýsingar með bréfi dagsettu 30. janúar 2014 og Nettbuss Sør AS með bréfi dagsettu 20. febrúar 2014.
- (6) Stjórnvöld í Noregi lögðu fram frekari upplýsingar um umfang þjónustu Nettbuss Sør AS með bréfi dagsettu 8. júlí 2014. Í ljósi þessara upplýsinga óskaði Eftirlitsstofnun EFTA eftir nánari útlíunum og viðbótarupplýsingum með bréfi dagsettu 14. ágúst 2014.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB C 118, 25.4.2013, bls. 4, og EES-viðbætur nr. 24, 25.4.2013, bls. 1.

- (7) Stjórnvöld í Noregi svöruðu með bréfum dagsettu 15. október 2014 og 19. desember 2014 en Nettbuss Sør AS svaraði hins vegar með bréfi 6. nóvember 2014. Fundur var einnig haldinn 25. nóvember 2014 með fulltrúum Nettbuss Sør AS og Austur-Agða.
- (8) Þá barst Eftirlitsstofnun EFTA önnur kvörtun 9. desember 2013 frá félaginu Agder Flyekspress sem veitir þjónustu með flugrútu í samkeppni við Nettbuss Sør AS. Samkvæmt kvartanda hefur Nettbuss Sør AS þegið ólögmeta ríkisaðstoð, með vixlniðurgreiðslu á atvinnustarfsemi sinni, að minnsta kosti frá og með 2013.
- (9) Eftirlitsstofnun EFTA framsendi stjórnvöldum í Noregi kvörtunina með bréfi dagsettu 18. mars 2014 og óskaði frekari upplýsinga.
- (10) Stjórnvöld í Noregi lögðu fram umbeðnar upplýsingar með bréfi 22. apríl 2014. Nettbuss Sør AS hefur einnig svarað með tölvupósti 9. apríl 2014.
- (11) Með bréfi dagsettu 10. október 2014 lokaði Eftirlitsstofnun EFTA málinu vegna seinni kvörtunarinnar og tilkynnti kvartanda að eftirlitsstofnunin hefði ákveðið að fjalla um þau álitæfni sem fram hefðu verið lögð í þessari ákvörðun í ljósi veittra upplýsinga og að teknu tilliti til þess að bæði kæruefnin fjalla um opinbera samninga, sem voru veittir í Austur-Ögðum, og um álitæfni sem féllu undir umfang ákvörðunarinnar að hefja rannsókn. Kvartandi mótmælti þessu ekki og lagði ekki heldur fram neinar frekari upplýsingar.
- 2. Aðdragandi – lög um staðbundna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaakstur**
- 2.1 Staðbundnir áætlunarflutningar með almenningsvögnum ⁽²⁾**
- 2.1.1 Miðlæg ábyrgð ríkisins**
- (12) Þegar lög um flutningastarfsemi tóku gildi 1976 ⁽³⁾ bar norska ríkið (samgönguráðuneytið) ábyrgð á staðbundnum áætlunarflutningum. Samgöngustofnanir ríkisins höfðu umsjón með staðbundnum áætlunarflutningum í hverju fylki.
- 2.1.2 Dreifstýrt ferli**
- 2.1.2.1 Inngangur**
- (13) Stutta eftir gildistöku laganna um flutningastarfsemi frá 1976 var hafist handa við að afnema miðstýringu. Frá 1. janúar 1979 mátti framselja heimildir samgönguráðuneytisins til fylkjanna. Á sama tíma var samgöngustofnunum ríkisins breytt í stjórnsýslustofnanir fylkjanna.
- (14) Árið 1981 gat ríkið, með innfellingu 24. gr. a í lög um flutningastarfsemi frá 1976, falið fylkjunum, með því að veita fjárframlögum til þeirra, ábyrgð á fjármögnun staðbundinna áætlunarflutninga. ⁽⁴⁾
- 2.1.2.2 Reglugerð frá 1980**
- (15) Annar mikilvægur þáttur í afnámi miðstýringarinnar var reglugerð frá 19. desember 1980 um endurgjald fyrir staðbundna áætlunarflutninga („reglugerðin frá 1980“). Í 1. gr. reglugerðarinnar frá 1980 kom fram að fylkið bar ábyrgð á að fjármagna staðbundna áætlunarflutninga. Samkvæmt 3. gr. ber að ákveða árlega fjárhæð endurgjaldsins á grundvelli mismunarins á áætluðum tekjum, með tilliti til fyrirhugaðra gjaldskráa og afsláttá, og eðlilegs kostnaðar.
- (16) Reglugerðin frá 1980 hafði einnig að geyma reglur um eftirlit og aðgang að upplýsingum og skýrði annars vegar hlutverk samgönguráðuneytisins og hins vegar fylkjanna. Í 7. gr. var að finna lagagrundvöll ráðuneytisins til að gefa út frekari reglur og leiðbeiningar um greiðslur endurgjalds fyrir staðbundna áætlunarflutninga.

⁽²⁾ Þessi hluti er útdráttur úr ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA nr. 519/12/COL frá 19.12.2012 (Stjtið ESB L 276, 17.10.2013, bls. 8 og EES-viðbætur nr. 57, 17.10.2013, bls. 1), um að ljúka fornlegri rannsókn á hugsanlegri aðstoð við AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene.

⁽³⁾ Lög frá 4.6.1976 nr. 63 (öðluðust gildi 1.7.1977).

⁽⁴⁾ Sjá undirbúningsvinnu vegna breytinga á lögum um flutningastarfsemi frá 1976 – Ot.prp. nr. 16 (1980–81) bls. 2.

- 2.1.2.3 Reglugerðin frá 1982 og staðlaður meginsamningur KS og NABC
- (17) Hinn 1. janúar 1983 kom ný reglugerðin frá 2. desember 1982 í stað reglugerðarinnar frá 1980, um greiðslur endurgjalds til aðila sem annast staðbundna áætlunarflutninga („reglugerðin frá 1982“). Í 4. gr. reglugerðarinnar frá 1982 var sú skylda lögð á fylkin að gera samninga við sérleyfishafa um greiðslur endurgjalds vegna reglubundinna almenningsgangna sem þeir hafa með höndum. Á þessum grundvelli gerðu norsku samtök sveita- og héraðsstjórna („KS“) og norsk samtök almenningsvagnafélaga („NABC“), ⁽⁵⁾ með sér staðlaðan meginsamning („staðlaður meginsamningur milli KS og NABC“) og staðlaðan samning um árlegt endurgjald sem sérhvert fylki skyldi nota við gerð samninga um staðbundna áætlunarflutninga með almenningsvögnum. Að því er varðaði útreikning á greiðslum endurgjalds var staðlaði samningurinn grundvallaður á sömu meginreglum og 3. gr. reglugerðarinnar frá 1980. Í staðlaða meginsamningnum er einnig kveðið á um að kostnaði vegna staðbundinnar flutningaþjónustu með almenningsvögnum skyldi haldið aðskildum frá kostnaði vegna annarrar þjónustu sem rekin væri í viðskiptaskyni.
- 2.1.2.4 Reglugerð frá 1985
- (18) Með innleiðingu nýs tekjakerfis fyrir fylkin var ný reglugerð um greiðslur endurgjalds fyrir staðbundna flutninga samþykkt árið 1985 („reglugerðin frá 1985“). Nýja tekjakerfið fyrir fylkin (og sveitarfélögin) hafði í för með sér að framlög stjórnvalda til staðbundinna flutninga voru veitt í einu lagi. Í reglugerðinni frá 1985 var aðaláherslan lögð á tengslin milli samgönguráðuneytisins og fylkjanna. Reglugerðin frá 1985 var felld úr gildi 1. janúar 1987 og við tók ný reglugerð ⁽⁶⁾ sem gildi til 30. apríl 2003 þegar við tók reglugerðin um flutningastarfsemi í atvinnuskyni (sjá hér á eftir).
- 2.1.3 *Lög um flutningastarfsemi í atvinnuskyni frá 2002 og reglugerð um flutningastarfsemi í atvinnuskyni frá 2003*
- (19) Sem stendur lúta staðbundnar samgöngur með almenningsvögnum ákvæðum laga um flutningastarfsemi í atvinnuskyni frá 2002 ⁽⁷⁾ og reglugerðarinnar frá 2003 um flutningastarfsemi í atvinnuskyni. ⁽⁸⁾ Lög um flutningastarfsemi frá 1976 féllu úr gildi með lögum um flutningastarfsemi í atvinnuskyni sem komu í stað þeirra. ⁽⁹⁾ Tvær reglugerðir voru felldar úr gildi með reglugerð um flutningastarfsemi í atvinnuskyni sem kom í stað þeirra. ⁽¹⁰⁾
- (20) Norsk stjórnvöld hafa greint frá því að viðeigandi ákvæðum hafi ekki verið breytt að verulegu leyti frá því að EES-samningurinn öðlaðist gildi 1994.
- 2.1.4 *Sameiginleg fjármögnun ríkis og fylkja á staðbundinni flutningaþjónustu*
- (21) Fylkin fjármagna staðbundna flutningaþjónustu að hluta með skatttekjum. Að auki fá fylkin fjárframlög frá ríkinu í formi styrkja greiddum út í einu lagi á ári hverju samkvæmt lögum um flutningastarfsemi í atvinnuskyni. ⁽¹¹⁾ Fjárhæðir styrkja ákvarðast af því að hve miklu leyti fylkin þurfa á framlögum að halda frá ríkinu. Því verða fylkin að láta samgönguráðuneytinu í té fjárhagsáætlanir, reikninga og aðrar viðeigandi upplýsingar sem nauðsynlegar eru til þess að meta þörfina fyrir framlög. ⁽¹²⁾
- 2.1.5 *Sérleyfi*
- 2.1.5.5 *Inngangur*
- (22) Samkvæmt lögum um flutningastarfsemi í atvinnuskyni þarf starfsleyfi til að sinna farþegaflutningum með almenningsvögnum gegn gjaldi (þ.e. notendur (farþegar) greiða fyrir flutningaþjónustuna). ⁽¹³⁾

⁽⁵⁾ Á norsku: *Norsk Rutebileierforbund*.

⁽⁶⁾ Reglugerð frá 12.8.1986 nr. 2170 (öðlaðist gildi 1.1.1987).

⁽⁷⁾ Lög frá 21.6.2002 nr. 45 (öðluðust gildi 1.1.2003).

⁽⁸⁾ Reglugerð frá 26.3.2003 nr. 401 (öðlaðist gildi 1.4.2003).

⁽⁹⁾ Lög frá 4.6.1976 nr. 63 (öðluðust gildi 1.7.1977). Lögin féllu úr gildi 1.1.2003 með lögum um flutningastarfsemi í atvinnuskyni sem komu í stað þeirra.

⁽¹⁰⁾ Reglugerð frá 12.8.1986 nr. 2170 (öðlaðist gildi 1.1.1987) og reglugerð frá 4.12.1992 nr. 1013 (öðlaðist gildi 1.1.1994). Báðar felldar úr gildi með reglugerð um flutningastarfsemi í atvinnuskyni sem kom í stað þeirra 1.4.2003.

⁽¹¹⁾ Sbr. 3. mgr. 22. gr. laga um flutningastarfsemi í atvinnuskyni.

⁽¹²⁾ Sbr. 4. mgr. 22. gr. laga um flutningastarfsemi í atvinnuskyni.

⁽¹³⁾ Sbr. 4. og 6. gr. laga um flutningastarfsemi í atvinnuskyni.

- (23) Aðilar sem annast reglubundna farþegaflutninga með almenningsvögnum gegn gjaldi þurfa bæði almennt leyfi og sérleyfi.
- 2.1.5.6 Almennt leyfi fyrir farþegaflutningum
- (24) Fyrirtæki, sem annast farþegaflutninga gegn gjaldi, verða að hafa almennt leyfi. ⁽¹⁴⁾ Til þess að fá almennt leyfi verður umsækjandi að i) leggja fram vottorð um gott hátterni, ii) hafa fullnægjandi fjárhagsstöðu og getu og iii) hafa fullnægjandi menntun og hæfi. ⁽¹⁵⁾ Almenn leyfi eru ekki háð tímamörkum. ⁽¹⁶⁾
- 2.1.5.7 Sérleyfi fyrir reglubundna farþegaflutninga
- (25) Auk almenns leyfis verður sérhvert fyrirtæki sem óskar eftir að annast reglubundna farþegaflutninga gegn endurgjaldi að hafa sérleyfi. ⁽¹⁷⁾ Til eru tvenns konar sérleyfi: i) sérleyfi fyrir svæði og ii) sérleyfi fyrir sérstakar leiðir. Sérleyfi fyrir svæði taka til umframflutninga að því leyti að það heimilar handhafa þess að starfrækja áætlunarflutninga með almenningsvögnum á öllu svæðinu sem það nær til, svo fremi að önnur sérleyfi fyrir tiltekna leiðir hafi ekki verið veitt á svæðinu. Handhafi sérleyfis á sérstakri leið hefur einn rétt til að starfrækja áætlunarflutninga með almenningsvögnum á þeirri leið.
- (26) Sérleyfið veitir sérleyfishafa rétt til að annast flutningaþjónustu, og sérleyfishafa ber að inna af hendi þær skyldur sem því fylgja, eins og kveðið er á um í sérleyfinu. ⁽¹⁸⁾ Þegar sótt er um sérleyfi, verður að leggja fram tillögu um flutningsáætlun og gjaldskrár. ⁽¹⁹⁾ Áætlanir og gjaldskrár lúta eftirliti fylkjanna. ⁽²⁰⁾ Fylkin geta fyrirskipað breytingar á áætlunum og gjaldskrár. ⁽²¹⁾
- (27) Sérleyfum er annaðhvort hægt að úthluta til allt að tíu ára i) í gegnum útboð og veitt til ákveðins tíma sem tilgreindur er í útboðinu, ⁽²²⁾ sem hvað sem öðru líður er ekki lengri en 10 ár ⁽²³⁾ eða ii) beint, þ.e. án nokkurs útboðs til 10 ára. ⁽²⁴⁾
- 2.1.5.8 Samningar
- (28) Til viðbótar sérleyfum gera fylkin samninga við sérleyfishafa um að veita almannaþjónustu. Fylkjunum er í sjálfsvald sett að ákvarða form þessara samninga. ⁽²⁵⁾
- 2.1.5.9 Endurgjald
- (29) Fylkin bera ábyrgð á að greiða sérleyfishöfum endurgjald. ⁽²⁶⁾ Fylkjunum er fjálst að ákvarða hvort gerðir eru samningar um um vergt eða hreint endurgjald. Í samningum um vergt endurgjald fá sérleyfishafarnir endurgjald frá fylkinu vegna kostnaðar við að veita þjónustuna en ekki tekjur af sölu farmiða til farþega. Í samningum um hreint endurgjald fá sérleyfishafarnir tekjurnar af farmiðasölu og endurgjald frá fylkinu að því marki sem tekjurnar af farmiðasölu nægja ekki fyrir kostnaði við þjónustuna að viðbættum eðlilegum hagnaði.

⁽¹⁴⁾ Sbr. 1. mgr. 4. gr. laga um flutningastarfsemi í atvinnuskyni.

⁽¹⁵⁾ Sbr. 2. mgr. 4. gr. laga um flutningastarfsemi í atvinnuskyni og I. kafli í reglugerð um flutningastarfsemi í atvinnuskyni.

⁽¹⁶⁾ Sbr. 1. mgr. 27. gr. laga um flutningastarfsemi í atvinnuskyni.

⁽¹⁷⁾ Sbr. 1. mgr. 6. gr. laga um flutningastarfsemi í atvinnuskyni.

⁽¹⁸⁾ Sbr. 25. gr. reglugerðar um flutningastarfsemi í atvinnuskyni.

⁽¹⁹⁾ Sbr. 28. og 29. gr. reglugerðar um flutningastarfsemi í atvinnuskyni. Þetta eru þær kröfur sem Eftirlitsstofnun EFTA telur eiga best við til að lýsa innlenda kerfinu; þó er einnig kveðið á um nokkrar aðrar ítarlegar kröfur fyrir sérleyfi í reglugerðinni um flutningastarfsemi í atvinnuskyni.

⁽²⁰⁾ Samgönguráðuneytið hefur falið fylkjunum á hendur heimild til að ákveða gjaldskrárnar. Þó er ákveðinn afsláttur ákvarðaður á landsvisu. Í reynd hefur ráðuneytið gefið öllum fylkjunum fyrirmæli um að tryggja að þjónustuaðilar sem annast staðbundna áætlunarflutninga með almenningsvögnum veiti börnum, eldri borgurum og fötludum 50% verðafslátt.

⁽²¹⁾ Sbr. 28. og 2. mgr. 29. gr. reglugerðar um flutningastarfsemi í atvinnuskyni. Samkvæmt 3. mgr. 28. gr. reglugerðar um flutningastarfsemi í atvinnuskyni hefur samgönguráðuneytið heimild til að gefa leiðbeiningar um efni og birtingu flutningsáætlanna. Í umburðarbréfi samgönguráðuneytisins N-1/2006 er að finna frekari leiðbeinandi reglur um birtingu á leiðarskrám. Fyrir 2006 voru með 28. gr. reglugerðar um flutningastarfsemi í atvinnuskyni settar reglur um tiltekna þætti varðandi birtingu leiðarskráa. Þessir þættir voru felldir brott 2006. Í reynd vísar umburðarbréf N-1/2006 til gamla ákvæðisins (ákvæði 28. gr. reglugerðar um flutningastarfsemi í atvinnuskyni) eins og það var fyrir breytingu og kveður á um að kröfur gamla ákvæðisins skuli, þar til annað verður tilkynnt, teljast vera leiðbeinandi að því er varðar efni leiðarskráa.

⁽²²⁾ Sbr. 2. mgr. 27. gr. reglugerðar um flutningastarfsemi í atvinnuskyni.

⁽²³⁾ Eins og fram kemur í undirbúningsvinnunni, kafli 10.1 í tillögu 113 L (2009–2010).

⁽²⁴⁾ Sbr. 8. gr. laga um flutningastarfsemi í atvinnuskyni. Móguleikinn á að bjóða út sérleyfi var innleiddur með breytingu á lögum um flutningastarfsemi frá 1976 með lögum frá 11.6.1993, nr. 85 (öðluðust gildi 1.1.1994).

⁽²⁵⁾ Sbr. 5. mgr. 22. gr. laga um flutningastarfsemi í atvinnuskyni.

⁽²⁶⁾ Sbr. 1. mgr. 22. gr. laga um flutningastarfsemi í atvinnuskyni.

- (30) Í samræmi við 22. gr. laga um flutningastarfsemi í atvinnuskyni ber fylkjum skylda til að greiða endurgjald fyrir flutningaþjónustu á óarðbærum leiðum sem þau vilja koma á eða halda áfram að starfrækja á eigin yfirráðasvæði. ⁽²⁷⁾
- (31) Fylkjunum er frjálst að ákvarða hvernig greiðslum endurgjalds til sérleyfishafa skuli háttáð. Í lögum um flutningastarfsemi í atvinnuskyni og reglugerð um flutningastarfsemi í atvinnuskyni eru engin sérstök ákvæði um hvernig staðið skuli að greiðslum endurgjalds.
- (32) Eftirlitsstofnun EFTA telur að túlka megi 22. gr. laga um flutningastarfsemi í atvinnuskyni á þann hátt að greiða megi endurgjald til að standa straum af almannaþjónustu (eftir að hafa dregið frá tekjur af miðasölu fyrir samninga um hreint endurgjald) þ.m.t. eðlilegur hagnaður.

2.2 Skólaakstur

- (33) Frá því áður en EES-samningurinn öðlaðist gildi í Noregi 1. janúar 1994 hafa norsku fylkin borið ábyrgð á að bjóða þeim grunnskóla- og framhaldsskólanemendum upp á skólaakstur sem búa í vissri fjarlægð frá skólanum (yfirleitt fjórir kílómetrar). Nú er mælt fyrir um þessa ábyrgð í lögum um menntun frá 1998 („menntalögum“). ⁽²⁸⁾ Áður giltu um þetta efni lög um grunnskóla frá 1969 ⁽²⁹⁾ og lög um framhaldsskóla frá 1974. ⁽³⁰⁾ Um miðbik níunda áratugarins voru fylkin gerð ábyrg fyrir skólaakstri á grundvelli laga um breytingu á lögum um grunnskóla og lögum um framhaldsskóla. ⁽³¹⁾ Fyrir skýrleika sakir verður orðið „menntalög“ einnig notað í öllum þessum texta til að vísa til viðkomandi ákvæða laga sem voru í gildi áður en menntalögin tóku gildi.
- (34) Samkvæmt menntalögum ber sveitarfélögum að greiða gjald til fylkjanna fyrir skólaakstur nemenda í grunnskólum. Fylkin greiða síðan aðilum sem reka almenningsvagna fyrir að veita þjónustuna. Fyrir framhaldsskólanemendur greiða fylkin fyrir mánaðarmiða samkvæmt samningum sem hafa verið gerðir við aðila sem reka almenningsvagna.

3. Meintir aðstoðarþegar

- (35) Frá því að EES-samningurinn öðlaðist gildi í Noregi hafa Austur-Agðir veitt sérleyfi og gert samninga um staðbundna áætlunarflutninga og skólaakstur við eftirtalin sjö félög:
1. Birkeland Busser AS, í eigu Setesdal Bilruter L/L,
 2. Frolandsruta Frode Oland, í eigu Frode Stoltenberg Oland,
 3. Høyvågruta AS, þar til það sameinaðist Nettbuss Sør AS árið 2009,
 4. Nettbuss Sør AS, sem er hluti af Nettbuss samstæðunni og í eigu almenningsvagnafélagsins Nettbuss AS sem er í eigu Norges Statsbaner AS, ⁽³²⁾
 5. Risør og Tvedestrand Bilruter AS („RTB“), þar til þau sameinuðust Nettbuss Sør AS árið 2008,
 6. L/L Setesdal Bilruter en helstu hluthafar þess eru Sigmund Aune, Brøvig Holding AS og sveitarfélagið í Bykle. Auk þeirra eru allnokkur sveitarfélög í Austur-Ögðum og nokkur í Vestur-Ögðum hluthafar og
 7. Telemark Bilruter en þar eru helstu hluthafar sveitarfélögin í Vinje og Seljord og Seljord Sparebank; auk þeirra eiga allnokkur sveitarfélög á þelamörk hlut í félaginu.

⁽²⁷⁾ Norsk stjórnvöld hafa í athugasemdum sínum við ákvörðunina um að hefja rannsókn í máli nr. 71524 varðandi meinta aðstoð við AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene, staðfest þetta og útskýrt, með tilvísun til norska lagasafnsins ásamt lögskýringum (n. *Norsk Lovkommentar*), að undanfarandi ákvæði – 24. gr. a í lögum um flutningastarfsemi frá 1976 – væri túlkað á sama hátt. Í þessu tilliti kemur eftirfarandi fram um endurgjald í athugasemd 43 í norsku lögskýringunum með lögum um flutningastarfsemi frá 1976 (hægt að nálgast á <http://www.rechtsdata.no/> (aðgangur er háður því að áskrift sé greidd)) (á norsku): „*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*“. [Íslenska þýðingin gerð með hliðsjón af enskri þýðingu Eftirlitsstofnunar EFTA hljóðar svo]: „Í áætlunarflutningum er þó í reynd oft farið fram á að flutningsaðili veiti viðtækari þjónustu sem, í ljósi settra hámarksverða, teldist ekki bera vitni um trausta fjármálastjórnun. Við slíkar aðstæður er ekki unnt að fullnægja kvöðinni um almannaþjónustu nema til komi endurgjald, sbr. 24. gr. a.“

⁽²⁸⁾ Lög frá 17.7.1998 nr. 61 (öðluðust gildi 1.8.1999).

⁽²⁹⁾ Lög frá 13.7.1969 nr. 24.

⁽³⁰⁾ Lög frá 21.6.1974 nr. 55.

⁽³¹⁾ Lög nr. 31.5.1985 nr. 41.

⁽³²⁾ Norges Statsbaner AS (NSB) rekur lestarþjónustu fyrir farþega í Noregi. Það er í eigu samgönguráðuneytisins. Auk þess að veita flutningaþjónustu með lestum eða almenningsvögnum hefur félagið einnig starfsemi á sviði vöruflutninga með lestum, lestarþjónustu erlendis og fasteignaviðskipta.

- (36) Þessi félög hafa verið með rekstur staðbundinna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaaksturs í Austur-Ögðum frá því fyrir gildistöku EES-samningsins í Noregi 1. janúar 1994. Frá og með árinu 2009, og eftir að Nettbuss Sør AS sameinaðist Høyvågruta AS og RTB, voru eftir fimm rekstraraðilar til að annast flutningaþjónustu samkvæmt samningum við Austur-Agðir. ⁽³³⁾ Eftir að sérleyfissamningurinn við Nettbuss Sør AS rann út 31. desember 2014 eru nú einungis fjórir rekstraraðilar í flutningaþjónustu sem sinna þeirri þjónustu sem hér um ræðir samkvæmt gildandi lagaramma.
- (37) Kveðið er á um réttinn og skylduna til að bjóða staðbundna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaakstur með veitingu sérleyfa og auk þess, á síðari stigum, aðskildum samningum við aðila sem reka almenningsvagna. Tvö nýjustu sérleyfin tóku til um það bil eins áratugar (1993–2003 og 2004–2012). Veitt sérleyfi og gerðir samningar hafa á þessum tveim sérleyfistímabilum reglulega verið framlengdir til sömu aðila sem reka almenningsvagna.
- (38) Rekstraraðilarnir stunda allir viðskiptastarfsemi utan almennrar þjónustukvaðar. Starfsemi þessi lýtur að vöruflutningum, akstri langferðabifreiða, leigubílaþjónustu og hraðferðaleiðum.
- (39) Nettbuss Sør AS hefur þannig rekið flugrútu á svæðinu frá því á sjöunda áratugnum og frá og með 2014 í gegnum dótturfyrirtæki sitt Nettbuss Ekspress AS. Þetta telst vera leið sem er rekin í viðskiptaskyni og nýtur því ekki endurgjalds vegna almannaþjónustu frá Austur-Ögðum. Félagið rekur einnig hraðvagnaleiðir fyrir utan almenna þjónustukvöð í gegnum dótturfélag sitt Sørlandsekspressen og næturvagnaleiðir sem eru einnig fyrir utan almenna þjónustukvöð (n. *nattbuss*).
- (40) Stjórnvöld í Noregi hafa lýst því yfir að Telemark Bilruter AS hafi frá árinu 2012 byrjað að halda aðskilið bókhald.
- (41) Frolandsrute Frode Oland hefur ekki haldið aðskilið bókhald.
- (42) Birkeland Busser AS, Nettbuss Sør AS og Setesdal Bilruter L/L tóku upp aðskilið bókhald 2009.
- (43) Hvað varðar RTB og Høyvågruta AS hafa stjórnvöld í Noregi ekki getað veitt upplýsingar um það hvort félögin hafi haldið aðskilið bókhald. Frá því að þau voru sameinuð Nettbuss Sør AS, annars vegar árið 2008 og hins vegar 2009, hefur bókhald þeirra verið hluti af bókhaldi Nettbuss Sør AS.

4. Gerð samninga

4.1 Gerð samninga frá 1988 til 2003

- (44) Frá 1988 til ársloka 2003 gerðu Austur-Agðir samninga við alla þá aðila sem reka almenningsvagna og sem voru með sérleyfi. Þessir samningar voru gerðir til eins árs með möguleika á sjálfkrafa framlengingu eitt ár í senn.
- (45) Í þessum samningum var ekki kveðið á um hvernig reikna skyldi út endurgjaldið fyrir almannaþjónustu. Endurgjaldið var byggt á samningaviðræðum. Hins vegar kveða samningarnir á um skyldu hvers almenningsvagnafélags með sérleyfi að vinna þjónustuáætlun og tillögu að fjárhagsáætlun þar sem fram komi hvaða tekjum og kostnaði þau geri ráð fyrir. Þessi áætlun skyldi vera, eftir því sem unnt er, byggð á reikningsskilum og tölfræðilegum upplýsingum en einnig á horfum varðandi fyrirsjáanlegan kostnað og tekjur auk umferðarþróunar. Enn fremur skyldi áætlaður þjónustukostnaður samsvara kostnaði hjá venjulegum og vel reknum rekstraraðila. Þetta var grundvöllurinn að samningaviðræðunum.

4.2 Gerð samninga frá 2004 til 2008 – innleiðing ALFA-aðferðarinnar

- (46) Í kjölfar ákvörðunar fylkisstjórnar í desember 2002 gengu Austur-Agðir frá nýjum sérsamningum. Að sögn stjórnvalda í Noregi hafði upptaka þessara nýju samninga ekki í för með sér neinar grundvallarbreytingar samanborið við fyrra kerfi. Áfram voru allir samningar gerðir án útboðs við þá rekstraraðila sem fyrir voru.

⁽³³⁾ Samrunarnir voru tilkynntir fyrirtækjaskrá Noregs 10. og 11. júní 2009 og félögin Høyvågruta AS og RTB voru afskráð 3. og 5. september 2009. Í öllum texta skjalsins mun Eftirlitsstofnun EFTA nota orðalagið „aðilarnir fimm sem reka almenningsvagna“ til að vísa til hlutaðeigandi félaga þegar við á.

- (47) Frá og með 2004 var áfram samið um fjárhæð endurgjalds með samningaviðræðum milli Austur-Agða og almenningsvagnafélaganna en grundvöllur samningaviðræðnanna breyttist með innleiðingu nýs kerfis til að reikna út endurgjaldið, svokallaðar „ALFA-aðferðar“. ⁽³⁴⁾
- (48) Samkvæmt stjórnvöldum í Noregi var ALFA-aðferðin hönnuð sem hlutlægt og gagnsætt reiknilíkan fyrir kostnað af almenningsvögnum. Grundvallarreglan hefur verið að ekki skuli byggja útreikning á endurgjaldi til flutningafyrirtækja á þeirra eigin raunkostnaði heldur á grundvelli áætlana um dæmigerðan kostnað í sams konar fyrirtækjum. Með þessari aðferð er líkt eftir kostnaði vel rekens almenningsvagnafélags. Í stöðluðu kostnaðarreikningunum á rekstri almannavagna samkvæmt ALFA-aðferðinni eru eftirfarandi kjarnaþættir:
- Þjónustuútreikningar: kílómetrafjöldi á hverju þjónustutímabili á farartæki; fyrir hverja áætlunarleið er skráð ekin vegalengd, aksturstími, fjöldi daga á tímabilinu og gerð vagns sem notaður er. Þar á meðal eru útreikningar á kílómetrafjölda á hvern vagn og fjölda klukkustunda í umferð auk meðalhraða á klukkustund.
 - Kostnaðarútreikningur: einingarkostnaður margfaldaður með kílómetrafjölda á vagn; með ALFA-aðferðinni er tekið tillit til kostnaðar eins og eldsneytis, hjólbarða, varahluta, þjónustu, viðhalds, bifreiðapvottar, innkaupaverðs ökutækis, starfsmannakostnaðar (ökumanna), áætlaðs kostnaðar (umferðarkostnaðar eins og vegna kostnaðar ferja, vegatolla o.s.frv.), stjórnsýslukostnaðar og annars sameiginlegs kostnaðar. Kostnaðurinn við hvern lið er að hluta til reiknaður á grundvelli þess að margfalda aðfangakostnað með eyðslu á kílómetra sem gefur staðalgildi fyrir hvern kílómetra.
 - Tekjur af umferðarstarfsemi á þjónustutímabilinu.
 - Útreikningur á þörf á niðurgreiðslu. Útreikningur á niðurgreiðslunum miðast við staðlaða útreikninginn auk áætlaðra kostnaðarliða að frádregnum aksturstekjum.
- (49) Útreikningurinn er byggður á umfangi veittrar flutningaþjónustu (þ.e. eignum kílómetrafjölda hvers ökutæki í hverjum flokki ökutækja og hverjum flokki áætlunarþjónustu) hvers félags; því næst er miðað við meðaltal hvers kostnaðarliðar samkvæmt ALFA-aðferðinni og að lokum er miðað við ákveðna aðlögun á kostnaðarliðum sem eiga sérstaklega við um hvert félag fyrir sig vegna landfræðilegra og staðfræðilegra aðstæðna, umferðaraðstæðna og löggjafar, auk skilyrða í gjaldskrá.
- (50) Nýju sersamningarnir giltu upphaflega frá 1. janúar 2004 til 31. desember 2006 og voru framlengdir um tvö ár til 31. desember 2008.
- 4.3 Gerð samninga frá 2009 – vísitölutenging**
- (51) Fylkisstjórn Austur-Agða ákvað 12. júní 2007 að gera nýja samninga beint við almenningsvagnafélögin, sem fyrir voru, vegna næsta tímabilsins 2009 til 2012. Fylkisstjórnin samþykkti nýju samningana 9. desember 2008 að loknum samningaviðræðum við almenningsvagnafélögin.
- (52) Samningarnir voru að mestu óbreyttir frá því sem fyrir var. Við ALFA-aðferðina var hins vegar bætt nýju vísitölukerfi sem var tengt við tiltekna aðfangapætti í samræmi við eftirfarandi formúlu:
- $$0.55 \times L + 0.30 \times K + 0.15 \times D$$
- L = breytingar á launakostnaði (norska hagstofan, tölfræðilegar upplýsingar um laun í flutningastarfsemi)
- K = breytingar á neysluverðsvísitölu (norska hagstofan)
- D = breytingar á eldsneytiskostnaði (Platts Oilgram-vísitala).
- (53) Ekki var lengur samið um veitt endurgjald vegna nýrra samninga frá og með 2009.

⁽³⁴⁾ Samtímis hafa verið notuð tvö kerfi til að reikna út endurgjald fyrir almenningsvagnaþjónustu í Noregi sem eru að mörgu leyti eins. Annað kerfið er kallað ALFA, sem Austur-Agðir nota, en hitt kerfið er kallað BUSSKOST. Hvort tveggja kerfið er byggt á sömu kjarnaþáttum en ráðgjafarfyrirtækið Asplan-VIAK hannaði BUSSKOST-kerfið og hefur eitt umsjón með því (gegn greiðslu).

(54) Nýju samningarnir giltu upphaflega frá 1. janúar 2009 til 31. desember 2012 og voru framlengdir til ársloka 2016, að undanskildum samningnum við Nettbuss Sør AS sem var aðeins framlengdur um tvö ár til 31. desember 2014.

(55) Austur-Agðafylki er þegar hafið að bjóða út nýja samninga fyrir tímabilið frá og með 2015.

5. ATP-verkefnið og þjónusta með flugskutlu

(56) Kvartandi heldur því fram að Austur-Agðir hafi árlega úthlutað einni milljón NOK til aðila sem reka almenningsvagna til „*rannsóknna og ráðstafana á sviði umhverfismála*“.

(57) Samkvæmt upplýsingum sem stjórnvöld í Noregi hafa lagt fram hafa sveitarfélögin í Kristiansand, Songdalen, Søgne, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland og fylkin Vestur-Agðir og Austur-Agðir komið á samstarfsverkefni sem nefnt er ATP-verkefnið.

(58) Frá og með 2004 hefur Nettbuss Sør AS einu verið veittar beinar árlegar greiðslur á grundvelli ATP-verkefnisins, að fjárhæð 800 000 NOK, til að auka ferðatíðni á leiðinni Lillesand – Kristiansand, aðallega frá einum vagni á klukkustund upp í tvo vagna á klukkustund. Þessi greiðsla kom frá Vestur-Agðafylki árin 2005, 2006 og 2007 og frá hlutafélaginu Agder Kollektivtrafikk AS („AKT“) árin 2008 og 2009. Frá og með árinu 2010 var þessi fjárhæð hækkuð í 2 milljónir NOK og veittu Austur-Agðir henni beint til Nettbuss Sør AS sem hluta af samningi þeirra um staðbundna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaakstur, með það fyrir augum að viðhalda bættum almenningsvagnasamgöngum til Austur-Agða auk þess að bæta frekar almenningsvagnaþjónustu á leiðinni Kristiansand – Arendal (leið 5). Það voru Austur-Agðir sem óskuðu eftir aukinni þjónustu og greiðslan kom frá Vestur-Agðafylki gegnum AKT til Austur-Agðafylkis sem greiddi síðan Nettbuss Sør AS. Frá og með árinu 2011 var fjárhæðin lækkuð í 1,5 milljónir NOK.

(59) Í tengslum við þá auknu ferðatíðni Nettbuss Sør AS sem nefnd var hér að framan var auk þess árið 2004 komið á fót samsvarandi þjónustu flugskutlu sem tengdi staðbundnu áætlunarferðirnar á leið 5 til Kristiansand við flugvöllinn í Kjevik og gildi einn farmiði bæði fyrir staðbundnu áætlunarferðirnar og flugskutluna. Þessari flugskutlu var ekki falið hlutverk almannaþjónustu. Til að endurgjalda flutningaþjónustu staðbundinna áætlunarvagna á leið 5 keypti Nettbuss Sør AS árlega 60 000 sæti á verðinu 65 NOK fyrir hvern miða eða samtals 3,9 milljónir NOK. Farmiðaverðið var reiknað á grundvelli farmiðaverðs Nettbuss Sør AS á leið þeirra beint til og frá flugvöllum sem rekin var í hagnaðarskyni. Fjárhæðin var notuð til þess að fjármagna aukna ferðatíðni á leið 5.

(60) Vegna lítills farþega fjölda á leið 5 komust Nettbuss Sør AS og Austur-Agðir árið 2009 að samkomulagi um að festa fjárhæðina fyrir sætakeup árlega við 2,1 milljón NOK. Á móti þessarri tekjulækkun kom samsvarandi hækkun um 2 milljónir NOK til ATP-verkefnisins, eins og getið er hér að framan.

(61) Vegna frekari fækkunar flugfarþega og þeirrar staðreyndar að fjárhæðin, sem Nettbuss Sør AS greiddi árlega fyrir sætin, reyndist ekki standa undir kostnaði við að halda uppi þjónustu flugskutlunnar var gert samkomulag við Austur-Agðir árið 2013 um að draga úr kvöðum Nettbuss Sør AS við tvær almannaþjónustuleiðir, það er leiðir 39 og 40, til að koma til móts við samsvarandi tekjulækkun í ATP-verkefninu. Stjórnvöld í Noregi áætluðu að þessi lækkun samsvaraði beinum fjárhagslegum sparnaði upp á 1 020 000 NOK hjá Nettbuss Sør AS.

(62) Samkvæmt upplýsingum, sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram, var sætakeupum á leið 5 hætt vegna flugskutlunnar frá og með 20. janúar 2014. Ekki er lengur boðið upp á að kaupa sameiginlegan miða fyrir leið 5 og flugskutluna og þeir farþegar með flugskutlunni sem ferðast á leið 5 verða að kaupa hvorn miða fyrir sig. Frá og með 2014 er flugskutlan auk þess ekki lengur starfrækt af Nettbuss Sør AS heldur félaginu Nettbuss Ekspress AS.

6. Ástæður þess að stofnað var til formlegrar rannsóknar

(63) Eftirlitsstofnun EFTA lýsti yfir efasemdum um hvort það endurgjald sem veitt hefur verið frá árinu 2004 fyrir kvaðirnar um staðbundna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaakstur í Austur-Ögðum teldist ríkisaðstoð í skilningi 61. gr. EES samningsins og einkum hvað varðar beitingu *Altmark*-skilyrðanna⁽³⁵⁾, sérstaklega annars til fjórða skilyrðisins.

⁽³⁵⁾ Mál C-280/00 *Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg* gegn *Nahverkehrsgesellschaft* ECLI:EU:C:2003:415.

- (64) Eftirlitsstofnun EFTA dró í efa að öðru skilyrðinu hefði verið fullnægt þar eð samningaviðræður, þar sem endurgjaldsfjárhæð var aðlöguð, áttu sér stað eftir að ALFA-aðferðinni hafði verið beitt. Enn fremur dró Eftirlitsstofnun EFTA í efa að þriðja skilyrðinu hefði verið fullnægt í ljósi þess að hlutaðeigandi félög hefðu ekki reglulega haldið aðskilið bókhald frá árinu 2004 og ekkert félaganna hefði skipt sameiginlegum kostnaði með tilhlýðilegum hætti til að sýna fram á að endanlegt endurgjald stæði einungis undir kostnaði við almannaþjónustuna. Loks gat Eftirlitsstofnun EFTA ekki komist að niðurstöðu um gildissvið fjórða *Altmark*-skilyrðisins og setningu viðmiðana og lýsti yfir efasemdum um hvort ALFA-aðferðin og samningaviðræðurnar, sem stóðu að baki ákvörðun um endanlegt endurgjald, tryggðu að endurgjaldið stæði aðeins undir kostnaði hjá rekstraraðila sem er vel rekinn og nægilega vel búinn atvinnutækjum.
- (65) Með tilliti til ATP-verkefnisins lýsti Eftirlitsstofnun EFTA yfir efasemdum vegna ónógra upplýsinga um hvort fjárhæðirnar, sem Nettbuss Sør AS voru veittar, tengdust veitingu endurgjalds frá Austur-Ögðum eða hvort þær teldust til, eða væru hluti, sérstaks kerfis.
- (66) Auk þess gat Eftirlitsstofnun EFTA ekki komist að niðurstöðu um hvort breytingarnar, sem voru innleiddar með yfirstandandi aðstoðarkerfi (við lýði í Austur-Ögðum og byggt á lögum og reglugerð um flutningastarfsemi í atvinnuskyni, lögum um menntun og stjórnsýsluvenju) með ALFA-aðferðinni frá og með 1. janúar 2004 og vísitölutengingu við hana frá og með 2009, væru verulegar breytingar á því kerfi sem leiddi til þess að það teldist vera ný aðstoð. Þrátt fyrir að innleiðing þessarar nýju aðferðar virðist ekki hafa breytt lagagrundvelli og tilgangi með veitingu endurgjalds né hvaða aðstoðarþega er um að ræða lýsti Eftirlitsstofnun EFTA yfir efasemdum um hvort kerfið hafi að efninu til ekki orðið fyrir áhrifum vegna þess að grundvelli útreiknings á endurgjaldinu gæti hafa verið breytt verulega.
- (67) Eftirlitsstofnun EFTA lýsti hins vegar yfir efasemdum, eftir að hafa komist að þeirri niðurstöðu að yfirstandandi aðstoðarkerfi hafi verið við lýði í Austur-Ögðum til ársloka 2003 hið minnsta, um hvort endurgjaldsfjárhæðir hafi verið veittar á grundvelli þess kerfis í ljósi þess að aðskilið bókhald var ekki haldið og sameiginlegum kostnaði var ekki skipt með tilhlýðilegum hætti milli almannaþjónustu og viðskiptastarfsemi umræddra aðstoðarþega. Í samræmi við nýlega dómaframkvæmd EFTA-dómstólsins taldi Eftirlitsstofnun EFTA að greiðslur, sem ekki voru inntar af hendi á grundvelli þeirra ákvæða sem kveða á um kerfið, væri ekki hægt að verja með því að í eðli sínu væri kerfið yfirstandandi aðstoð. ⁽³⁶⁾ Í ákvörðuninni um að hefja rannsókn lagði Eftirlitsstofnun EFTA einnig áherslu á að í samræmi við dóminn, sem vísað er til hér að framan, teljist hver sú aðstoð sem ekki er veitt á grundvelli yfirstandandi aðstoðarkerfis til nýrrar aðstoðar.
- (68) Eftirlitsstofnun EFTA benti á, hvað varðar samrýmanleika umræddra ráðstafana, að allt ofgreitt endurgjald, sem kynni að hafa verið veitt framhjá yfirstandandi aðstoðarkerfi, samrýmdu ekki EES-samningnum. Hvað varðar möguleika á að ný aðstoð hafi verið veitt frá 2004 með innleiðingu ALFA-aðferðinnar gat Eftirlitsstofnun EFTA á sama máta ekki komist að niðurstöðu um hvort veitt endurgjald samrýmdu ákvæðum EES-samningsins í ljósi efasemda sem fram komu um kennistærðir til útreiknings á endurgjaldi og fyrirkomulag á kostnaðarskiptingu til að koma í veg fyrir ofgreitt endurgjald.
- (69) Að því er varðar ATP-verkefnið, gat Eftirlitsstofnun EFTA loks ekki, vegna ónógra upplýsinga, lagt mat á hvort sú ráðstöfun samrýmdu EES-samningnum.

7. Athugasemdir stjórnvalda í Noregi

- (70) Stjórnvöld í Noregi lögðu fram athugasemdir við ákvörðunina um að hefja rannsókn, og einnig í framhaldinu, þar sem upphaflega var tekin sameiginleg nálgun um mat á ríkisaðstoð fyrir alla flutningsaðilana sem um getur í ákvörðun þessari.
- (71) Síðar í ferlinu urðu stjórnvöld í Noregi hins vegar vör við viðbótarupplýsingar um umfang þjónustu Nettbuss Sør AS og tilkynntu Eftirlitsstofnun EFTA um þær með bréfum dagsettum 8. júlí, 15. október og 19. desember 2014. Með vísan til þessara nýju upplýsinga virðist álit stjórnvalda í Noregi á endurgjaldi, og mati á samrýmanleika þess, sem var greitt til Nettbuss Sør AS, hafa breyst verulega (sjá kafla 7.1.6 hér á eftir).

⁽³⁶⁾ Mál E-14/10, *Konkurrenten.no AS* gegn *Eftirlitsstofnun EFTA* [2011], skýrsla EFTA dómstólsins bls. 266, 74. og 76. mgr.

7.1 *Endurgjald vegna almenningsamgangna í Austur-Ögðum*

7.1.1 *Ný eða yfirstandandi aðstoð*

- (72) Stjórnvöld í Noregi halda því fram að innleiðing ALFA-aðferðarinnar hafi ekki valdið verulegri breytingu á yfirstandandi endurgjaldskerfi í Austur-Ögðum. Markmið, grundvöllur og meginreglur að baki endurgjaldi til almenningsvagnafélaga voru óbreytt bæði fyrir og eftir 2004.
- (73) Samkvæmt stjórnvöldum í Noregi er einnig mikilvægt að líta til þess, og það ætti að nægja, að löggjöfinni (þ.e. lögum og reglugerð um flutningastarfsemi í atvinnuskyni og lögum um menntun) hefur hefur verið óbreytt allan þann tíma sem um ræðir. Stjórnvöld í Noregi taka einnig fram að stjórnsýsluvenjan í Austur-Ögðum hafi ekki tekið breytingum í gegnum tíðina og að endurgjaldið hafi á tímabilinu samanstæðið af sömu þáttum (þ.e. endurgjaldi fyrir starfsemi almenningsvagna, greiðslum fyrir skólaakstur og endurgjaldi á kostnaði vegna undirverktaka).
- (74) Endurgjaldsfjárhæðin hefur alltaf verið mismunurinn á áætluðum kostnaði við að fullnægja almannaþjónustukvöðunum að frádregnum áætluðum tekjum. Þetta var ákvarðað á grundvelli tiltekinna þátta sem tóku ekki breytingum á tímabilinu sem um ræðir (þ.e. kostnaði við starfsemi almenningsvagna, kostnaði vegna undirverktaka, tekna frá grunnskólum, tekna frá framhaldsskólum, öðrum tekjum, miðaverði og afsláttum og þjónustu veittri á leiðum). Samið var um lokafjárhæðina og hún var fest niður áður en kvöðum um almenningsamgöngur var fullnægt.
- (75) Eins og var greint frá hér fyrir ofan voru þættirnir, sem endurgjald er byggt á, metnir án tillits til þess hvers kyns samningi endurgjaldið er byggt á. Samkvæmt stjórnvöldum í Noregi var ALFA-aðferðin því aðeins innleidd til að finnstilla einn þáttanna (það er kostnað við starfsemi almenningsvagna) af meiri nákvæmni. Þetta breytti því hvorki endurgjaldskerfinu sem slíku né var komið á fót aðskilinni, nýrri aðstoðarráðstöfun.
- (76) Stjórnvöld í Noregi halda vegna þessa fram að aðstoðarkerfið, sem komið var á í Austur-Ögðum, standi enn efnislega yfir og að Eftirlitsstofnun EFTA beri því að hætta formlegu rannsókninni þar eð fjalla þyrfti um alla hugsanlega aðstoð samkvæmt þeirri málsmeðferð sem mælt er fyrir um í 17. til 19. gr. II. hluta bókunar 3.

7.1.2 *ALFA-aðferðin og Altmark-skilyrðin*

- (77) Að svo miklu leyti sem ALFA-aðferðin telst vera ný ráðstöfun ítreka stjórnvöld í Noregi það álit sitt að yfirstandandi endurgreiðslukerfi í Austur-Ögðum frá og með 2004, að undanskilinni aðstoð veittri Nettbuss Sør AS, feli ekki í sér ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins þar eð það fullnægir þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í dómnum í *Altmark*-málinu.
- (78) Stjórnvöld í Noregi halda því fram að innleiðing ALFA-aðferðarinnar frá og með 2004 fullnægi fyrsta *Altmark*-skilyrðinu.⁽³⁷⁾ Aðilar sem reka almenningsvagna sinna staðbundnum áætlunarflutningum með almenningsvögnum og skólaakstri í samræmi við sérleyfi, samninga og viðeigandi lög og reglur.
- (79) Stjórnvöld í Noregi halda því fram um annað *Altmark*-skilyrðið að kostnaður, tekjur og endurgjald frá Austur-Ögðum ákvarðist fyrirfram með hlutlægum og gagnsæjum hætti þar sem fram koma allir hinu mismunandi þættir formúlunnar sem skipta máli við útreikninginn. Útreikningurinn er byggður á umfangi veittrar flutningaþjónustu (þ.e. eignum kílómetrafjölda hvers ökutæki í hverjum flokki ökutækja og hverjum flokki áætlunarþjónustu) hvers félags; því næst er miðað við meðaltal hvers kostnaðarliðar samkvæmt ALFA-aðferðinni og að lokum er miðað við ákveðna aðlögun á kostnaðarliðum sem eiga sérstaklega við um hvert félag fyrir sig vegna landfræðilegra og staðfræðilegra aðstæðna, umferðaraðstæðna og löggjafar, auk skilyrða í gjaldskrá.
- (80) Að því er varðar þriðja *Altmark*-skilyrðið halda stjórnvöld í Noregi því fram að útreikningurinn á endurgjaldinu samkvæmt ALFA-aðferðinni og vísitölutengingar við hana gefi ekki hærrí niðurstöðu en þarf til að standa undir kostnaði við að fullnægja almannaþjónustukvöðum, að teknu tilliti til viðeigandi tekna og eðlilegs hagnaðar. Þau benda á að í þessu tilviki sé endurgjaldið reiknað þannig út að það standi undir mismuninum

⁽³⁷⁾ Stjórnvöld í Noregi fjalla ekki um *Altmark*-skilyrðin vegna tímabilsins fram að 2004 vegna þess að Eftirlitsstofnun EFTA komst að þeirri niðurstöðu í ákvörðun sinni um að hefja rannsókn að öll aðstoð veitt fyrir 2004 skyldi teljast yfirstandandi aðstoð.

á áætluðum tekjum og áætluðum kostnaði félagsins, og þeim sé beitt með hlutlægum og gagnsæjum hætti. Rekstrarhagnaðurinn er auk þess hlutfallslega lágur og takmarkaður hjá flestum félöganna. Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga virðist eðlilegur hagnaður hjá félögum í almenningsvagnasamgöngum vera um 3–5% samkvæmt stjórnvöldum í Noregi.

- (81) Stjórnvöld í Noregi hafa lagt fram tölulegar upplýsingar fyrir hvert félag til að sýna fram á að greitt endurgjald frá 2004 til 2011 hafi ekki verið umfram áætlaðan kostnað að auki eðlilegs hagnaðar. Í ljósi þess að kostnaðarmatið, og þar af leiðandi endurgjaldið, er byggt á hlutlægum aðferðum halda stjórnvöld í Noregi því fram að engin ástæða sé til að ætla að almenningsvagnafélögin hafi fengið ofgreitt endurgjald samkvæmt samningunum.
- (82) Samkvæmt stjórnvöldum í Noregi þýðir að auki sú staðreynd að félögin hafi ekki öll haldið aðskilið bókhald ekki að endurgjald hafi verið ofgreitt. Þau halda því fram að engin frekari kvöð sé samkvæmt viðtekinni dómaframkvæmd varðandi *Altmark*-skilyrðin um að félögin, sem þiggja endurgjaldið, verði að halda aðskilið bókhald ef aðferðin, sem er notuð til að endurgjalda þeim sem veita almannaþjónustu, tryggi að endurgjald sé ekki ofgreitt.
- (83) Því er einnig haldið fram að samningaviðræðurnar, sem liggja að baki þeirri endanlegu endurgjaldsfjárhæð sem er ákvörðuð fyrir hvert ár frá 2004 til 2008, hafi haft verulega takmörkuð áhrif á endurgjaldsfjárhæðina sem Austur-Agðir greiddu til almenningsvagnafélaganna. Endurgjaldsfjárhæðin hefur nokkrum sinnum hækkað lítillega í framhaldi af samningaviðræðum. Stjórnvöld í Noregi halda því hins vegar fram að víðara samhengi sýni að endurgjaldsfjárhæðin í framhaldi af samningaviðræðum hafi verið óbreytt eða lægri og að samningaviðræðurnar hafi nýst Austur-Ögðum sem nokkurs konar öryggisloki.
- (84) Hvað varðar fjórða *Altmark*-skilyrðið halda stjórnvöld í Noregi því fram að ALFA-aðferðin og vísitölukerfið sem var sett á síðar frá og með 2009 séu bæði byggð á setningu viðmiðana. Endurgjaldið er reiknað út á grundvelli kostnaðar og tekna vel rekins félags en ekki aðeins með tilliti til meðaltals í hlutaðeigandi geira.
- (85) ALFA-aðferðin leggur þó grundvöll fyrir þeirri forsendu að kostnað beri að miða við lægri viðmiðunarmörk. Sem dæmi má nefna að eðlileg eldsneytisnotkun fyrir tiltekinn fjölda aðgerða skal vera þannig að 33% mæligilda séu undir meðaltali og 67% séu yfir meðaltali. Þetta merkir að kerfið byggir ekki á meðalkostnaði heldur kostnaði 33% best reknu félaganna.

7.1.3 *Endurgjald fyrir utan kerfið*

- (86) Stjórnvöld í Noregi gerðu frekari athugasemdir um það sem hefur verið gert til að tryggja, að undanskilinni aðstoð veittri Nettbuss Sør AS, að ekki hafi verið greitt endurgjald umfram það sem heimilt er samkvæmt kerfinu vegna staðbundinna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaaksturs.
- (87) Þau halda því fram að innleiðing ALFA-aðferðarinnar hafi ekki valdið verulegri breytingu á endurgjaldskerfinu. Af því leiðir að endurgjaldskerfið (bæði fyrir og frá 2004) hafi samanstaðið af sömu þáttunum og að endurgjaldið hafi verið byggt á raunverulegum kostnaðartölum félaganna. Að áliti stjórnvalda í Noregi hefur þessi stjórnsýsluvenja tryggt að endurgjald hafi ekki verið ofgreitt og að endurgjald fyrir almannaþjónustu sé einungis reiknað út vegna kostnaðar sem tengist almannaþjónustukvöðum.
- (88) Þó hafa samkvæmt stjórnvöldum í Noregi allir aðrir flutningsaðilar en Nettbuss Sør AS einungis talið fram veitta almannaþjónustu og tekjur í reikniskjölunum sem liggja að baki endurgjaldi samkvæmt ALFA-aðferðinni. Því er engin ástæða til að ætla að þessir rekstraraðilar hafi fengið endurgjald fyrir neitt annað en almenningssamgöngur.

7.1.4 *Samrýmanleiki*

- (89) Ef litið er framhjá þeirri aðstoð sem var veitt Nettbuss Sør AS, halda stjórnvöld í Noregi því einnig fram að endurgjaldskerfið fyrir almenningssamgöngur með hópþjónuðum mundi, hvað sem öðru líður, fullnægja kröfum í reglugerð nr. 1191/69⁽³⁸⁾ ef líta verður svo á að breytingarnar árið 2004 eða frá 2009 hafi breytt flokkun kerfisins í nýja aðstoð.

⁽³⁸⁾ Reglugerð nr. 1191/69 um opinbera þjónustu í flutningum á járnbrautum, vegum og skipgengum vatnaleiðum (Stjtið. ESB L 156, 8.6.1969, bls. 8), sem var felld inn í EES-samninginn, sjá XIII. viðauka.

Reglugerð nr. 1370/2007⁽³⁹⁾ (hér á eftir í heild sinni nefndar „flutningareglugerðir“) telst ekki gilda vegna þess að seinni reglugerðin hafði ekki öðlast gildi á EES-svæðinu þegar þessar breytingar voru innleiddar. Stjórnvöld í Noregi vísa til dóms í málinu *Andersen gegn framkvæmdastjórn* þar sem Almenni dómstóllinn komst að þeirri niðurstöðu að ekki mætti telja að reglugerðin gildi afturvirk. ⁽⁴⁰⁾

- (90) Stjórnvöld í Noregi halda því nánar tiltekið fram að ekki sé um að ræða brot á ákvæðum reglugerðar nr. 1191/69. Þetta er byggt á málavöxtum þar eð forsendur endurgjaldsins voru ákvarðaðar fyrirfram fyrir allt tímabilið frá 2004 til dagsins í dag og ekki var unnt að aðlaga endurgjaldsfjárhæð með samningaviðræðum eftir 2009. Þar af leiðandi fékk ekkert félag, að Nettbuss Sør AS undanskildu, ofgreitt endurgjald frá árinu 2004 til dagsins í dag.

7.1.5 ATP-verkefnið

- (91) Varðandi ATP-verkefnið hafa stjórnvöld í Noregi lýst því yfir að fjárhæðin, sem Nettbuss Sør AS fékk greidda árlega, hafi verið endurgjald fyrir aukið umfang þjónustu á leiðunum Kristiansand – Lillesand og Kristiansand – Arendal. Að teknu tilliti til 253 daga á ári var þjónustuaukningin um 100 000 kílómetrar á ári. Miðað við 200 NOK í kostnað á klukkustund er viðbótarkostnaðurinn um það bil 350 000 NOK. Samanlagður kostnaður væri því um það bil 950 000 NOK. Hreinn kostnaður væri um 800 000 NOK miðað við 150 000 NOK í áætlaðar tekjur.

- (92) Í ljósi þess að fjármagnið, sem var úthlutað með ATP-verkefninu, hefur verið notað til að auka þjónustu samkvæmt gildandi samningum við Austur-Agðir halda stjórnvöld í Noregi því fram að ekki sé munur á þessari þjónustu og öðrum tilfellum þar sem þjónusta er aukin samkvæmt samningnum (vegna þess að leiðirnar voru þegar starfræktar). Af því leiðir að þjónustuaukningin er hluti af yfirstandandi aðstoðarkerfi.

7.1.6 Viðbótarupplýsingar um umfang þjónustu Nettbuss Sør AS

- (93) Stjórnvöld í Noregi hafa enn fremur lagt fram viðbótarupplýsingar um umfang þjónustu Nettbuss Sør AS.
- (94) Samkvæmt stjórnvöldum í Noregi virðist umfang þjónustunnar, sem Nettbuss Sør AS taldi fram, víkja frá því sem hefði átt að telja fram sem endurgjaldsbæra almannaþjónustu og verulegar skekkjur eru í reikniskjölum um umfang þjónustunnar, eins og er greint hér á eftir í málsgreinum (237) til (246), en það gæti hafa leitt til þess að endurgjald til Nettbuss Sør AS hafi verið ofgreitt á tímabilinu sem hófst 2004.
- (95) Stjórnvöld í Noregi hafa nánar tiltekið greint fjölda villna í reikniskjölunum varðandi umfang þjónustu Nettbuss Sør AS vegna: næturvagna (n. *nattbuss*), skólaaksturs (n. *midtskys*)⁽⁴¹⁾, skólaaksturs vegna sundkennslu (n. *badekjöring*), skólaára og „tvöfaldrar skráningar skólaárs“, hraðvagnastarfsemi, niðurfellingar eða fækkunar leiða og sérstakra, tiltekinna leiða sem heyra ekki undir opinbera þjónustusamninginn.
- (96) Stjórnvöld í Noregi lögðu fram töfluna hér á eftir sem sýnir að frávik í kílómetrum talið, sem heyra ekki undir opinberan þjónustusamning samkvæmt kerfinu fyrir tímabilið 2004 til 2009, voru í heildina rétt rúmlega 1,7 milljónir kílómetra.

⁽³⁹⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins nr. 1370/2007 frá 23.10.2007 um almenna farþegaflutninga á járnbrautum og á vegum og um niðurfellingu á reglugerðum ráðsins (EBE) nr. 1191/69 og (EBE) nr. 1107/70 (Stjtið. ESB L 315, 3.12.2007, bls. 1), sem voru felldar inn í EES-samninginn, sjá XIII. viðauka. Reglugerð nr. 1370/2007 öðlaðist gildi í Noregi hinn 1. janúar 2011 (sjá reglugerð nr. 1673 frá 17.12.2010).

⁽⁴⁰⁾ Mál T-92/11, EU:T:2013:143, 44.–48. mgr. (dómi hefur verið áfrýjað, sjá mál C-303/13 P *framkvæmdastjórn gegn Andersen*, málið er til meðferðar).

⁽⁴¹⁾ Hugtakið „*Midtskys*“ var áður fyrr notað til að lýsa öllum skólaakstri sem kom börnum heim úr skólanum í lok skóladagsins, að undanskildum síðasta skólavagni dagsins, og flutningum á slösuðum og fötluðum börnum sem þurfa fyrirfram ákveðinn akstur.

Tafla 1 – Yfirlit um frávik

Tegund þjónustu/frávik	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Kitron	0	0	0	19 176	0	0
Hraðvagn	0	0	0	406	19 737	19 737
Næturvagnar	47 561	51 966	52 533	62 833	65 243	65 243
<i>Badekjöring</i>	31 184	29 620	27 027	14 754	29 449	29 449
<i>Midskys</i>	82 485	80 311	142 608	54 905	95 272	95 272
<i>Midskys</i> eða <i>badekjöring</i> ⁽¹⁾	3 213	4 233	0	731	492	492
Karjolen	15 946	15 946	11 669	16 128	12 647	12 647
255 skóladagar í staðinn fyrir 192	0	0	124 314	73 549	56 574	51 693
Þjónusta felld niður frá og með 18. ágúst 2008	0	0	0	0	51 125	137 210
Summa frávíka/kílómetrar sem heyra ekki undir samninginn	180 389	182 076	358 151	242 480	330 538	411 742

⁽¹⁾ Samkvæmt stjórnvöldum í Noregi vísar þetta til tilvika þar sem erfitt er að meta hvort upptaldir flutningar séu „midskys“ eða „badekjöring“.

- (97) Stjórnvöld í Noregi héldu því einnig fram að slíkar villur og frávik í reikniskjöllum um umfang þjónustu Nettbuss Sør AS hefðu fjárhagsleg áhrif þar til samningurinn við félagið rann út 31. desember 2014.

8. Athugasemdir hagsmunaaðila

8.1 Kvartandi – Konkurrenten.no

- (98) Kvartandi, Konkurrenten.no, stendur við staðhæfingu sína um að Nettbuss Sør AS hafi fengið verulega ofgreitt endurgjald fyrir veitta þjónustu og að Austur-Agðafylki hafi ekki úthlutað sérleyfum á grundvelli samkeppni. ⁽⁴²⁾ Kvartandi heldur því fram að öll aðstoð sem fylkið veitti í formi ólögmetra sérleyfa, eða í tengslum við slík sérleyfi, teljist ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins, sem kvartandi heldur fram að samrýmist ekki 49. gr. EES-samningsins í tengslum við reglugerðir nr. 1191/69 og 1370/2007.

- (99) Kvartandi setur auk þess spurningarmerki við tengsl milli stjórnsýslunnar í Austur-Agðafylki og Nettbuss Sør AS, samanborið við viðskipti óskyldra aðila eins og regla er í viðskiptum milli faglegs þjónustuveitanda og faglegs innkaupsaðila í stórum samningum um almenningsamgöngur.

8.2 Nettbuss Sør AS

- (100) Nettbuss Sør AS heldur því fram að innleiðing á nýju fjármögnunarkerfi með ALFA-aðferðinni árið 2004 og síðari vísitölutengingar við hana séu aðeins lítils háttar stjórnsýslulegar breytingar á kerfinu. Að mati þess breytir nýja útreikningsaðferðin ekki lagagrundvöllinum, sem gildir um endurgjald til Nettbuss Sør AS, og að það teljist sem slíkt því ekki vera ný aðstoð.
- (101) Hvað varðar ATP-verkefnið heldur Nettbuss Sør AS því fram að þetta sé hluti af yfirstandandi aðstoðarkerfi sem komið var á í Austur-Ögðum þar eð engir nýir samningar hefðu verið undirritaðir en að Austur-Agðir hefðu þess í stað nýtt sér samningsákvæði sem vísuðu til breytinga á umfangi þjónustunnar á samningstímanum.
- (102) Jafnvel þótt telja eigi ALFA-aðferðina, og síðari vísitölutengingu við hana, nýjar aðstoðarráðstafanir heldur Nettbuss Sør AS því fram, hvað varðar spurninguna um hvort ríkisaðstoð sé að ræða, að endurgjaldið sem því var greitt frá Austur-Ögðum standi aðeins undir kostnaði, þar á meðal, í mesta lagi, lítilræði í hagnað.

⁽⁴²⁾ Sjá málsgreinar (6) til (11) í ákvörðuninni um að hefja rannsókn.

- (103) Hvað varðar fyrsta og fjórða *Altmark*-skilyrðið tekur Nettbuss Sør AS undir þær athugasemdir sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram, eins og greint er frá hér að framan.
- (104) Hvað varðar annað *Altmark*-skilyrðið leggur Nettbuss Sør AS áherslu á það að undirritaðir samningar séu „samningar um hreint endurgjald“, sem merkir að þeir standi undir kostnaði við að fullnægja almannaþjónustukvöðinni að frádregnum öllum tekjum sem tengjast þessum kvöðum og einnig að teknu tilliti til lítilræðis í hagnað.
- (105) Nettbuss Sør AS heldur því enn fremur fram að raunverulegt endurgjald til félagsins á tímabilinu 2004–2008 sé lægra en matið, sem var reiknað út með ALFA-aðferðinni, vegna aðlögunnar í kjölfar samningaviðræðnanna og hvort eð er hafi ekki verið samið um endanlega endurgjaldsfjárhæð frá og með 2009 heldur hafi hún verið vísitölutengd við gögn sem eru aðgengileg öllum.
- (106) Hvað varðar beitingu þriðja *Altmark*-skilyrðisins heldur Nettbuss Sør AS því fram að erftit sé að meta hve mikið endurgjald þurfi án þess að taka mið af raunafköstum þjónustuveitandans samkvæmt samningnum en á tímabilinu 2009–2011 hafi hagnaðarhlutfallið á grundvelli samningsins verið neikvætt eða nálægt núlli. Félagið heldur því einnig fram að við ákvörðun um hvað teljist vera eðlilegur hagnaður skuli taka tillit til áhættuskiptingar í samningunum, einkum á tímabilinu 2009–2011, og um hvers kyns samninga sé að ræða, þ.e. samninga um vergt eða hreint endurgjald, umfang og mismunandi starfsemi rekstraraðilanna. Nettbuss Sør AS heldur því fram að hagnaður á bilinu 3–5%, eins og stjórnvöld í Noregi greindu frá, sé fremur lítil og þá sé ekki tekið tillit til afmarkaðs markaðssviðs fyrir almenningsvagnstarfsemi. Nettbuss Sør AS heldur því fram að á afmarkaða markaðssviðinu sem félagið starfar ætti eðlileg arðsemi frekar að vera nær [7–13%].
- (107) Með vísan til þeirra þátta málsins er varða samrýmanleika heldur Nettbuss Sør AS því fram að, svo fremi sem Eftirlitsstofnun EFTA komist að þeirri niðurstöðu að félaginu hafi, með árlegu endurgjaldi eða í gegnum ATP-verkefnið, verið veittur efnahagslegur ávinningur samkvæmt 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins, samrýmist það 49. gr. EES-samningsins og reglugerð nr. 1191/69 sem á við. Samkvæmt Nettbuss Sør AS er ekki unnt að beita reglugerð nr. 1370/2007 þar eð breytingarnar, sem voru innleiddar með ALFA-aðferðinni 2004 og vísitölutengingu við hana 2009, voru gerðar áður en reglugerðin öðlaðist gildi.
- (108) Hvað varðar viðbótarupplýsingar, sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram, um frávik á umfangi þjónustu Nettbuss Sør AS, heldur félagið því fram að málsatriðin séu að nokkru leyti röng og misvísandi og að þar sé ekki tekið tillit til þess að endanlegt endurgjald var byggt á samningaviðræðum milli félagsins og Austur-Agða og að ALFA-aðferðin hafi einungis verið tæki fyrir Austur-Agðafylki.
- (109) Hluti af samningaviðræðunum fólst í reglulegri aðlögun árið um kring á raunverulegu árlegt umfang þjónustunnar (þ.e. kílómetrafjölda í þjónustunni) og byggðist þetta á tiltæku fé í fjárhagsáætlun Austur-Agða og eftirspurn eftir flutningum. Austur-Agðir gátu samt fellt niður, dregið úr eða bætt við nýjum leiðum á þjónustuárinu en það krafðist nýrra viðræðna milli samningsaðila um fjárhæð veitts endurgjalds. Síðari breytingar voru einnig gerðar á umfangi þjónustunnar og kostnaði á grundvelli árangurs félagsins samkvæmt samningnum. Því telur Nettbuss Sør AS að líta megi svo á að framtalinn ekinn kílómetrafjöldi í skýrslum til fylkisins um umfang þjónustunnar vegna útreiknings á kostnaði, sé útgangspunktur samningaviðræðna aðilanna en ekki raunverulegur grundvöllur fyrir greiddu endurgjaldi í árslok. ⁽⁴³⁾
- (110) Nettbuss Sør AS vísar enn fremur til þeirra tilteknu uppgjöra og samningaviðræðna milli félagsins og fylkisins sem leiddu til þess að fylkið skuldajafnaði greiðslur á móti endurgjaldi til Nettbuss Sør AS vegna þjónustu 2010. Félagið heldur því nánar tiltekið fram að greitt endurgjald vegna þjónustu árið 2010 hafi verið 3,55 milljónum NOK lægra þar eð sú fjárhæð hafi verið notuð til skuldajöfnunar vegna verðandi breytinga á þjónustuáætlun (ný tímaáætlun hjá RTB) og að teknu tilliti ávinnings af hagræðingu vegna samruna við RTB.

⁽⁴³⁾ Nettbuss Sør AS vísar einkum til þjónustuáranna 2008 og 2009 þegar gerðar voru nokkrar breytingar á bæði kostnaðar- og tekjuhlíð við útreikning á endanlegri fjárhæð endurgjalds. Þessu til stuðnings nefnir Nettbuss Sør AS að vegna aukins kostnaðar þjónustuárið 2008, fram yfir upphaflega áætlaða fjárhæð endurgjalds (38,5 milljónir NOK), hafi samningsaðilar samþykkt að fylkið mundi greiða félaginu 550 000 NOK til viðbótar í endurgjald. Nettbuss Sør AS voru greiddar 39,05 milljónir NOK í endurgjald þó félaginu hafi einnig verið heimilt, eins og greint hefur verið frá, að breyta umfangi þjónustunnar með því að draga úr akstri sem næmi allt að 1 milljón NOK.

- (111) Nettbuss Sør AS telur að endurgjaldið sé ekki hærra en það hefði verið samkvæmt ALFA-aðferðinni hvað varðar tekjur af viðskiptastarfsemi Nettbuss Sør AS og þá staðreynd að Eftirlitsstofnun EFTA hefur þegar komist að niðurstöðu um að tekjurnar hafi í raun að hluta til verið taldar með við útreikning á tekjum af opinbera samningnum. Niðurstaðan hafi þvert á móti leitt til lægra endurgjalds til handa Nettbuss Sør AS, þrátt fyrir að tilteknar leiðir, sem eru reknar í viðskiptaskyni, hafi verið taldar með endurgjaldsbærri almannajónustu, vegna þess að allar tekjurnar (þ.e. bæði tekjur af almannajónustu og viðskiptastarfsemi) eru dregnar frá við útreikning á endurgjaldinu sem veita á.
- (112) Nettbuss Sør AS viðurkennir í raun að ekki hefði átt að telja tiltekna þjónustu fram (t.d. hraðvagna, skólaakstur vegna sundkennslu og Karjolen-leiðina) sem endurgjaldsbæra almannajónustu. Fylkið naut engu að síður góðs af því að þessar leiðir hafi verið teknar með af því að það leiddi í raun til þess að félagið hlaut lægra endurgjald.
- (113) Hvað varðar fjölda skóladaga heldur Nettbuss Sør AS því loks fram að tölulegar upplýsingar frá Austur-Ögðum þess efnis að félagið hafi hlotið endurgjald fyrir 51 viku í stað 38,4 á venjulegu skólaári séu rangar.

8.3 *Aðrir flutningsaðilar*

- (114) Setesdal Bilruter L/L tekur undir sjónarmið stjórnvalda í Noregi. Félagið heldur því fram að endurgjaldið teljist ekki ríkisaðstoð vegna þess að *Altmark*-skilyrðunum fjórum sé fullnægt.
- (115) Félagið heldur því fram að kæmist Eftirlitsstofnun EFTA að þeirri niðurstöðu að endurgjaldið teldist til ríkisaðstoðar hefði það í heild sinni verið veitt á grundvelli yfirstandandi aðstoðarkerfis og aðstoðin mundi samrýmast framkvæmd EES-samningsins með vísan til 49. gr. og reglugerðar nr. 1191/69.
- (116) Félagið leggur sérstaka áherslu á að innleiðing ALFA-aðferðarinnar hafi ekki valdið verulegri breytingu á endurgjaldskerfinu. Félagið leggur enn fremur áherslu á að það sé ekki rétt að ákvörðun endurgjalds á grundvelli vísitölutengingar hafi verið byggð á samningaviðræðum þar eð fylkið og aðilar sem reka almenningsvagna hafi farið yfir breytingar á umfangi árlegrar þjónustu hvert ár fram til 2009 í því skyni að nota rétt ilagsgögn fyrir ALFA-aðferðina. Þar eð breytingar milli ára voru nánast engar leiðir af því að endurgjaldið breyttist einnig nánast ekkert. Setesdal Bilruter L/L heldur því fram að ALFA-aðferðin tryggi að endurgjald sé ekki ofgreitt fyrir veitta almenningsvagnajónustu og að kostnaður af viðskiptastarfsemi sé ekki tekinn með í ALFA-aðferðinni. Birkeland Busser AS, Frolandsruta Frode Oland og Telemark Bilruter AS taka öll undir þetta sjónarmið.

9. **Athugasemdir stjórnvalda í Noregi um athugasemdir frá hagsmunaaðilum**

- (117) Stjórnvöld í Noregi vísa til röksemda kvartanda um að telja verði „alla nýja aðstoð“ veitta Nettbuss Sør AS ósamrýmanlega EES-samningnum og að hana beri að endurgreiða og þau benda á að kvartandi hafi hvorki fjallað um nýja eða yfirstandandi aðstoð né hafi hann vísað til þess hvernig flokka ætti hugsanlega aðstoð (t.d. innleiðingu ALFA-aðferðarinnar 2004) í þessu máli. Stjórnvöld í Noregi ítreka að innleiðing ALFA-aðferðarinnar hafi ekki valdið verulegri breytingu á yfirstandandi aðstoðarkerfi og að ekki hafi fundist nein dæmi um ofgreiðslu endurgjalds að Nettbuss Sør AS undanskildu.
- (118) Með vísan til athugasemda Nettbuss Sør AS um hvað gæti talist eðlilegur hagnaður hjá félögum sem bjóða almenningsvagnasamgöngur leggja stjórnvöld í Noregi áherslu á að tilvísun í að 3–5% sé eðlilegur hagnaður í geiranum feli ekki í sér að hærri hagnaður (t.d. hagnaður sem væri nær þeim [7–13%] sem Nettbuss Sør AS vísar til) teljist ofgreiðsla endurgjalds. Tilvísun í þá tölu, sem er aðgengileg öllum, þjónaði þeim tilgangi einum að sýna að ekki hefðu fundist nein dæmi um ofgreiðslu endurgjalds.
- (119) Með vísan til athugasemda Nettbuss Sør AS varðandi viðbótarupplýsingar, sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram um frávik vegna veittrar þjónustu Nettbuss Sør AS, hafa stjórnvöld í Noregi haldið því fram að ekki megi draga úr hlutverki ALFA-aðferðarinnar við að reikna út endurgjald á þeim forsendum að endanlegt endurgjald hafi byggt á samningaviðræðum og að síðari breytingar hafi einnig verið gerðar á umfangi þjónustunnar og kostnaði. Kostnaðarmatið sem leiddi af ALFA-aðferðinni var nauðsynlegt og það endurgjald sem greitt var vék aldrei langt frá þeim niðurstöðum sem fengust með ALFA-aðferðinni. Enn fremur teljast hverjar þær samningsbreytingar sem gerðar voru á þjónustuárinu almenn

venja innan flutningsgeirans og ákvæði samninganna við flutningsaðila taka einnig á þessum möguleika. Hvað sem öðru líður hefðu slíkar breytingar annaðhvort orðið til aukningar, vegna viðbótarþjónustu, eða minnkunar, vegna minni þjónustu, á veittu endurgjaldi. Aldrei væri þó hægt að athuga þær einar og sér og ekki mætti skuldajafna þær móti óviðkomandi kostnaðarliðum þegar endurgjald var metið samkvæmt ALFA-aðferðinni.

- (120) Stjórnvöld í Noregi halda því fram að það að telja fram rangar tölur um þjónustu hafi bein áhrif á nákvæmni útreiknings á endurgjaldinu og að fylkið hafi því komið til samninganna á röngum forsendum.
- (121) Þar eð greitt endurgjald er byggt á veittri þjónustu undangengins árs er því einnig haldið fram að sérhver samdráttur hjá félaginu frá ágústlokum 2008 hefði átt að endurspeglast í endurgjaldi greiddu vegna 2009 en svo var ekki. Stjórnvöld í Noregi halda því fram að sömu rök gildi þegar félagið fékk greiddar 550 000 NOK í viðbótarfjárhæð fyrir árið 2008 þar eð endurgjaldið árið 2008 byggði á röngum tölum sem voru látnar í té 2007. Þar eð samningurinn við félagið er sérleyfissamningur um almannaþjónustu ber Nettbuss Sør AS að taka á sig viðskiptaáhættuna.
- (122) Hvað varðar uppgjör og aðlögun, sem fór fram í tengslum við samninga Nettbuss Sør AS og RTB, með hliðsjón af yfirstandandi samruna félaganna tveggja, vegna þjónustu tengdri nýrri tímaáætlun RTB telja stjórnvöld í Noregi að það sé byggt á einhliða ákvörðun Nettbuss Sør AS sem hafi leitt til þess að þjónusta fyrir of marga kílómetra hafi verið talin fram í því skyni að fá hærra endurgjald en hafði verið reiknað út og talið fram samkvæmt ALFA-aðferðinni. Þess í stað hefði átt að breyta samningunum í framhaldi af breytingum á félögunum til að endurspeglu alla aðlögunina. Stjórnvöld í Noregi eru þeim ósammála hvað þetta varðar um að fylkið hafi greitt 3,55 milljónum NOK minna í endurgjald vegna samdráttar á þjónustu sem stafaði af breytingum á tímaáætlun árin 2008 og 2009. Þessi lækkun á endurgjaldi leiðir þvert á móti af röklegu samhengi ALFA-aðferðarinnar, og síðari vísitölutengingar við hana, og endurspeglar þjónustu fyrir færri kílómetra en fylkið hafði séð fyrir í kjölfar þess að Nettbuss Sør AS tók upp nýja tímaáætlun fyrir RTB.
- (123) Hvað varðar tekjur af viðskiptastarfsemi Nettbuss Sør AS eru stjórnvöld í Noregi ósammála staðhæfingum Nettbuss Sør AS þess efnis að tekjur hafi verið kreditfærðar hjá fylkinu á tekjuhlið sem leiðréttu villur á kostnaðarlið. Nettbuss Sør AS ber ábyrgðina þar eð aðskilið bókhald var ekki haldið og getur ekki einfaldlega haldið því fram að óviðkomandi tekjur hafi verið dregnar frá í þágu fylkisins án þess að færa frekari skjálleg rök fyrir því. Samkvæmt stjórnvöldum í Noregi hafa auk þess ekki verið lögð fram nein skjálleg rök um kostnaðarskiptingu félagsins milli viðskiptastarfsemi þess og starfsemi í almannaþágu. Þó getur vel verið að viðskiptastarfsemin hafi verið víxlniðurgreidd af starfsemi í almannaþágu en ekki öfugt.
- (124) Stjórnvöld í Noregi halda því loks fram að fjárhagsleg áhrif af frávíkunum séu metin sem 80 437 962 NOK á tímabilinu 2004–2014 án þess að tekið sé tillit til vaxta og vaxtavaxta. Þetta er samkvæmt rannsókn sem stjórnvöld í Noregi létu Asplan Viak AS gera í því skyni að meta ofgreidda endurgjald sem fylkið greiddi vegna frávikanna.

II. MAT

1. Gildissvið mats á aðstoðinni

- (125) Í ákvörðun um að hefja rannsóknina komst Eftirlitsstofnun EFTA að þeirri niðurstöðu að aðstoðarkerfi hefði verið við lýði fyrir staðbundna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaakstur í Austur-Ögðum á tímabilinu fyrir 2004.
- (126) Með hliðsjón þeim efasemdum sem koma fram í ákvörðun um hefja rannsókn skal mat á þeirri aðstoð sem hér um ræðir ná yfir eftirfarandi atriði:
- i. ALFA-aðferðina og vísitölutengingu við hana sem hluta af því yfirstandandi aðstoðarkerfi sem komið var á í Austur-Ögðum eða sem aðgreind ný aðstoðarráðstöfun (3. kafli hér á eftir),
 - ii. eðli meintu aðstoðarinnar í ATP-verkefninu og hvort hún sé hluti af sama yfirstandandi aðstoðarkerfi (3. kafli hér á eftir) og
 - iii. greining á allri nýrri aðstoð sem kann að hafa verið veitt utan yfirstandandi aðstoðarkerfis (4. kafli hér á eftir).
- (127) Í ákvörðuninni um að hefja rannsókn lýsti Eftirlitsstofnun EFTA yfir efasemdum um að ALFA-aðferðin og vísitölutenging við hana væri ráðstöfun sem teldist ekki fela í sér ríkisaðstoð. Stjórnvöld í Noregi og hagsmunaaðilar lögðu fram upplýsingar um beitingu *Altmark*-skilyrðanna í þessu samhengi.
- (128) Ákvörðun um að hefja rannsókn skuldbindur Eftirlitsstofnun EFTA ekki í tengslum við þetta mat til að rannsaka eðli aðstoðarinnar varðandi ALFA-aðferðina og vísitölutengingu við hana. Þetta hafði þegar verið metið á forkönnunarstiginu, að undanskilinni aðstoð í ATP-verkefninu, og þar var komist að þeirri niðurstöðu að endurgjaldið fyrir almannajónustu vegna staðbundna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaaksturs hefði áfram verið til staðar sem aðstoð allt til ársins 2004 hið minnsta og að það sem eftir ætti að meta væri hvort þessu yfirstandandi aðstoðarkerfi hefði verið breytt að verulegu leyti.

2. Ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins

- (129) Ákvæði 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins hljóða svo:

„Ef ekki er kveðið á um annað í samningi þessum er hvers kyns aðstoð, sem aðildarríki EB eða EFTA-ríki veitir eða veitt er af ríkisfjármunum og raskar eða er til þess fallin að raska samkeppni með því að ívilna ákveðnum fyrirtækjum eða framleiðslu ákveðinna vara, ósamrýmanleg framkvæmd samnings þessa að því leyti sem hún hefur áhrif á viðskipti milli samningsaðila.“

2.1 Er um ríkisfjármuni að ræða?

- (130) Eftirlitsstofnun EFTA vekur athygli á að endurgjaldið fyrir bæði staðbundna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaakstur er greitt úr opinberum sjóðum Austur-Agða. Bæði staðaryfirvöld og fylkisstjórnir teljast jafngilda ríkinu í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins. ⁽⁴⁴⁾ Með tilliti til reglna EES um ríkisaðstoð teljast Austur-Agðir því vera jafngildar ríkinu. Á grundvelli þessa er það niðurstaða Eftirlitsstofnunar EFTA að endurgjaldsráðstöfunin sé fjármögnuð með ríkisfjármunum.
- (131) Sömu sjónarmið gilda einnig um ATP-verkefnið þar eð sveitarfélög innan Austur-Agða og Vestur-Agða og fylkin sjálf fjármagna verkefnið með styrkjum úr opinberum sjóðum sínum. Eftirlitsstofnun EFTA kemst þar af leiðandi að þeirri niðurstöðu að ríkisfjármunir komi við sögu.

2.2 Fyrirtæki

- (132) Eins og kveðið er á um í 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins verður einnig að staðfesta hvort endurgjald fyrir almannajónustu til rekstraraðilanna fimm, auk fjármögnunar úr ATP-verkefninu, veiti ákveðnum fyrirtækjum eða framleiðslu ákveðinna vara sértækan efnahagslegan ávinning.

⁽⁴⁴⁾ Samkvæmt 2. gr. tilskipunar framkvæmdastjórnarinnar 2006/111/EB um gagnsæi fjármálatengsla milli aðildarríkjanna og opinberra fyrirtækja (Stjtið. ESB L 318, 17.11.2006, bls. 17), felld inn í XV. viðauka við EES-samninginn undir lið 1a.

- (133) Þeir sem njóta góðs af endurgjaldinu í þessu máli eru aðilar sem reka almenningsvagna og sinna atvinnustarfsemi m.a. áætlunarferðir og skólaakstur gegn gjaldi (sjá málsgreinar (35) og (38) hér fyrir framan). Því teljast þau öll vera fyrirtæki í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

2.3 *Hversu sértæk er ráðstöfunin?*

- (134) Endurgjaldsráðstöfunin takmarkast við almenningsvagnafélög sem veita þjónustu í Austur-Agðafylki. Endurgjald fyrir almannajónustu hefur nánar tiltekið verið takmarkað við félögin sem eru talin upp í málsgrein (35) hér að framan. Eftirlitsstofnun EFTA kemst því að þeirri niðurstöðu að veiting endurgjalds fyrir almannajónustu hafi verið sértæk.

- (135) Fjármögnun að fjárhæð 1 milljón NOK (2 milljónir NOK frá og með 2010 og 1,5 milljónir NOK frá og með 2011) úr ATP-verkefninu auk kostnaðarlækkunar 2013 í tengslum við þjónustu almenningsvagnaleiða 39 og 40 í því skyni að fjármagna flugskutlu og samsvarandi tekjulækkun ATP-verkefnisins hefur enn fremur aðeins verið veitt Nettbuss Sør AS. Hún er því sértæk ráðstöfun.

2.4 *Ávinningur – Endurgjald fyrir almannajónustukvaðir vegna staðbundinna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaaksturs*

2.4.1 *Altmark-skilyrðin*

- (136) Til þess að ráðstöfunin teljist ríkisaðstoð verður hún einnig að veita ávinning sem hlífir fyrirtæki við greiðslum sem það þyrfti ella að inna af hendi af rekstrarfé sínu.

- (137) Hvað varðar veitingu sértæks efnahagslegs ávinnings leiðir af *Altmark*-dóminum að þegar svo háttar til að líta verður á ríkisráðstöfun sem endurgjald fyrir þjónustu sem fyrirtækin, sem taka við endurgjaldinu, inna af hendi í því skyni að uppfylla kvaðir um almannajónustu fellur slík ráðstöfun ekki undir ákvæði 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins. Niðurstaða Dómstóls Evrópusambandsins („dómstólsins“) í *Altmark*-málinu var sú að endurgjald fyrir almannajónustukvaðir skyldi ekki teljast ríkisaðstoð ef fjórum skilyrðum væri ekki öllum saman fullnægt:

- „Í fyrsta lagi verða að hvíla eiginlegar almannajónustukvaðir á fyrirtækinu sem þiggur endurgjaldið, og þær kvaðir verða að vera skýrt skilgreindar.
- Í öðru lagi verður að skilgreina fyrirfram og á hlutlægan og gagnsæjan hátt þær forsendur sem ráða útreikningi endurgjaldsins
- Í þriðja lagi má endurgjaldið ekki vera umfram það sem þarf til að mæta, að fullu eða að hluta, útgjöldum sem fylgja því að fullnægja almannajónustukvöðunum, að teknu tilliti til tekna sem koma á móti og eðlilegs hagnaðar
- Í fjórða og síðasta lagi, sé fyrirtækið, sem falið er að inna af hendi almannajónustukvaðir, ekki valið með aðferð við opinber innkaup sem gerir kleift að velja þann bjóðanda sem annast getur þjónustuna með sem minnstum tilkostnaði fyrir samfélagið, skal ákveða hversu hátt endurgjaldið skal vera á grundvelli greiningar sem sýnir hvaða útgjöld hefðu fallið til hjá dæmigerðu fyrirtæki sem er vel rekið og nægilega vel búið atvinnutækjum.“⁽⁴⁵⁾

2.4.2 *1994–2003*

- (138) Í ákvörðuninni um að hefja rannsókn hafði Eftirlitsstofnun EFTA þegar komist að þeirri niðurstöðu að öllum *Altmark*-skilyrðunum hafi ekki verið öllum saman fullnægt fyrir 2004.⁽⁴⁶⁾

- (139) Hvorki stjórnvöld í Noregi né neinn þeirra aðila sem lögðu fram athugasemdir meðan á formlegri rannsókn stóð hafa gert ágreining um þetta. Eftirlitsstofnun EFTA stendur því við niðurstöður sínar af þeim ástæðum sem koma fram í ákvörðuninni um að hefja rannsóknina.

⁽⁴⁵⁾ Dómur í *Altmark*-málinu, 87.–93. mgr.

⁽⁴⁶⁾ Sjá 84. og 85. mgr.

- 2.4.3 *Frá 2004*
- 2.4.3.1 Fyrsta Altmark-skilyrðið
- (140) Hlutaðeigandi aðilum, sem reka almenningsvagna, var áfram falið að annast um þá almannaþjónustukvöð að sinna staðbundnum áætlunarflutningum með almenningsvögnum og skólaakstri í Austur-Ögðum.
- (141) Almannaþjónustukvaðirnar eru byggðar á 1) lögum og reglugerð um flutningastarfsemi í atvinnuskyni og menntalögum sem öll kveða á um að veiting sérleyfis feli í sér skuldbindingu til að sinna þeirri flutningaþjónustu sem mælt er fyrir um í sérleyfinu, 2) sérleyfunum sem viðkomandi rekstraraðilum voru veitt þar sem kveðið er á um staðbundna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaakstur og 3) sérsamningum milli Austur-Agða og rekstraraðilanna.
- (142) Í viðkomandi samningum má enn fremur staðfesta deili á þjónustuveitendunum, lengd þjónustutímabilsins og eðli almannaþjónustukvaðanna um að reka hópflutningaþjónustu innan staðbundna leiðakerfisins. Eftirlitsstofnun EFTA kemst því að þeirri niðurstöðu að fyrsta *Altmark*-skilyrðinu sé fullnægt.
- 2.4.3.2 Fjórða Altmark-skilyrðið
- (143) Endurgjald til aðila sem reka almenningsvagna hefur ekki verið ákvarðað samkvæmt reglum um opinber innkaup. Samkvæmt leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA um beitingu ríkisaðstoðarreglna gagnvart greiðslum fyrir þjónustu, sem hefur almenna, efnahagslega þýðingu, skal, þegar ekki er viðhafið útboð, almennt viðurkennd þóknun fyrir tiltekna þjónustu á markaði vera besta viðmið fyrir endurgjald sem greitt er án útboðs. ⁽⁴⁷⁾ Stjórnvöld í Noregi hafa hins vegar ekki fært rök fyrir því að slík þóknun sé til staðar fyrir téða þjónustu. Þau halda þess í stað fram að endurgjaldskerfið í Austur-Ögðum sé byggt á setningu viðmiðana sem tryggi að greitt endurgjald standi undir kostnaði hjá vel reknum rekstraraðila. Eftirlitsstofnun EFTA þarf þar af leiðandi að rannsaka annan kostinn sem er mælt fyrir um í fjórða *Altmark*-skilyrðinu.
- (144) Samkvæmt framlögðum upplýsingum báru stjórnvöld í Noregi saman kostnaðarsamsetningu allra félaga sem bjóða almenningsvagnasamgöngur og aðgreindu 33% best reknu almenningsvagnafélögin miðað við meðalgildi (þ.e. eldsneytiskostnað, viðhaldskostnað, kostnað við ökumenn og stjórnsýslukostnað). Þrátt fyrir að þetta geti talist vísbending um góðan árangur í samanburði við önnur félög er ekki unnt að líta á það sem grundvöll fyrir meðalkostnaði hjá vel reknu fyrirtæki sem er nægilega vel búið atvinnutækjum.
- (145) Í leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA um beitingu ríkisaðstoðarreglna gagnvart greiðslum fyrir þjónustu sem hefur almenna, efnahagslega þýðingu er bent á að „markmiðið [sé] að tryggja að hár kostnaður óskilvirks fyrirtækis sé ekki notaður sem viðmið“. Eftirlitsstofnun EFTA bendir á að ALFA-aðferðin og vísitölutenging við hana tilgreini ekki nákvæmlega við hvaða fyrirtæki var miðað við setningu viðmiðanna. Þótt stjórnvöld í Noregi telji þannig 67% almenningsvagnafélaga óskilvirk félög leiðir ekki af því einu að telja beri hin félögin vel rekna rekstraraðila við mat gagnvart *Altmark*-skilyrðunum. Engar sannanir eru fyrir hendi um að meðalkostnaður þeirra endurspegli kostnað vel rekens fyrirtækis. Stjórnvöld í Noregi hafa ekki veitt nægilegar upplýsingar um þetta atriði.
- (146) Þetta gefur auk þess ekki heildarmynd af kostnaðarsamsetningu dæmigerðs og vel rekens fyrirtækis sem er nægilega vel búið atvinnutækjum þar eð ekki er tekið á hærra kostnaði (t.d. aukna eldsneytisnotkun á torfærum svæðum). Stjórnvöld í Noregi hafa á sama hátt ekki lagt fram nein dæmigerð greiningarhlutföll fyrir framleiðni (svo sem veltu móti nýttu fjármagni, veltu á starfsmann, virðisauka á starfsmann eða starfsmannakostnað móti virðisauka) eða gæði þjónustunnar. ⁽⁴⁸⁾ Þar af leiðandi hefur Eftirlitsstofnun EFTA ekki tök á því að meta magnbundin markmið með tilliti til arðsemi eigin fjár eða framleiðniaukningar.

⁽⁴⁷⁾ Sjá <http://www.efasury.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>, 69. mgr.

⁽⁴⁸⁾ Sjá sama mál, 72. og 73. mgr.

- (147) Endanleg fjárhæð endurgjalds er ákvörðuð á grundvelli samningaviðræðna og því er, hvað sem öðru líður, unnt að taka geðþóttaákvæðanir um aðlögun á kostnaði sem getur ekki endurspeglad kostnað hjá virkum rekstraraðila. Eftirlitsstofnun EFTA bendir á að í sumum tilvikum hafi samningaviðræðurnar leitt til þess að endurgjaldið varð lægra en það hefði verið með ALFA-aðferðinni. Í öðrum tilvikum hefur endurgjaldið verið hærra. Enda þótt gengið hafi verið til samninga við útreikning á endanlegu endurgjaldi veitir það engar upplýsingar um hvort fyrirtækin á markaðnum verði að teljast vel reknir rekstraraðilar.
- (148) Þar eð þjónustan var háð breytingum fylkisins árið um kring, ferðir voru felldar niður, dregið úr umfangi og leiðum bætt við, hafði þetta eðlilega veruleg áhrif á kostnaðarhlið samningsins. Flutningsaðilum var gefinn kostur á að draga úr akstri til þess að raunverulegur kostnaður hjá þeim færi ekki fram úr tekjum. Í öðrum tilvikum var endurgjaldið hækkað til að viðhalda sama umfangi þjónustu. Endanleg fjárhæð veitts endurgjalds valt því á samningaviðræðum milli aðilanna.
- (149) Eftirlitsstofnun EFTA getur þar af leiðandi ekki dregið þá ályktun að veitt endurgjaldsfjárhæð hafi verið ákvörðuð á grundvelli kostnaðargreiningar hjá vel reknu fyrirtæki sem er nægilega vel búið atvinnutækjum.
- (150) Eftirlitsstofnun EFTA kemst því að þeirri niðurstöðu að fjórða *Altmark*-skilyrðinu hafi ekki verið fullnægt.
- 2.4.3.3 Niðurstaða af *Altmark*-prófinu
- (151) Ekki er nauðsynlegt að rannsaka hvort hinum tveimur skilyrðunum hafi verið fullnægt þar eð skilyrðunum fjórum, sem dómstólinn kvað á um í *Altmark*-dómnum, ber að fullnægja öllum saman.
- (152) Á grundvelli framlagðra upplýsinga kemst Eftirlitsstofnun EFTA að þeirri niðurstöðu að veitt endurgjald frá 2004 vegna kvaða um staðbundna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaaksturs í Austur-Ögðum, fullnægi ekki öllum *Altmark*-skilyrðunum. Endurgjaldið hefur því veitt fyrirtækjunum, sem við því tóku, ávinning í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.
- 2.5 Ávinningur – ATP-verkefnið**
- (153) Í ákvörðun sinni um að hefja rannsókn útilokaði Eftirlitsstofnun EFTA ekki möguleikann á því að Nettbuss Sør AS nyti efnahagslegs ávinnings af ATP-verkefninu (sjá málsgreinar (56) til (58)) sem félagið hefði líklega ekki notið við venjuleg markaðsskilyrði.
- (154) Hvað varðar *Altmark*-skilyrðin bendir Eftirlitsstofnun EFTA á að í ATP-verkefninu sé vísað til flutningaleiða fyrir almennung og sömu lagaákvæði gilda því um verkefnið og endurgjald vegna staðbundinna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaaksturs. Af því má leiða að fyrsta *Altmark*-skilyrðinu sé fullnægt. Eftirlitsstofnun EFTA hefur þó ekki fengið neinar frekari upplýsingar varðandi beitingu hinna *Altmark*-skilyrðanna.
- (155) Þegar Eftirlitsstofnun EFTA beitir fjórða *Altmark*-skilyrðinu í krafti embættis síns tekur hún mið af því að Nettbuss Sør AS veitti þjónustu á þeim flutningaleiðum sem fyrirhugaðar voru í ATP-verkefninu án þess að opinbert útboð hafi farið fram. Auk þessa hafa stjórnvöld í Noregi ekki heldur látið í té neinar upplýsingar sem sýna að veitt endurgjald hafi verið byggt á kostnaðargreiningu hjá dæmigerðu, vel reknu fyrirtæki sem er nægilega vel búið atvinnutækjum. Jafnvel þó að matinu, sem um getur hér fyrir ofan í málsgreinum (143) til (150), væri beitt að breyttu breytanda væri niðurstaðan sú sama, þ.e. að fjórða *Altmark*-skilyrðinu sé ekki fullnægt.
- (156) Eftirlitsstofnun EFTA kemst því að þeirri niðurstöðu að Nettbuss Sør AS hafi hlotið ávinning af árlegri fjárveitingu, sem var veitt til að auka ferðatíðni almenningsvagna á leiðunum Lillesand – Kristiansand og Kristiansand – Arendal, upp á 800 000 NOK (frá og með 2004), hækkuð í 2 milljónir NOK (frá og með 2010) og lækkuð aftur í 1,5 milljónir NOK (frá og með 2011).

2.6 *Röskun samkeppni og áhrif á viðskipti milli sammingsaðila*

- (157) Eftirlitsstofnun EFTA er skylt að rannsaka hvort aðstoðarráðstafanirnar sem ágreiningur ríkir um séu líklegar til að hafa áhrif á viðskipti og raska samkeppni. ⁽⁴⁹⁾
- (158) Aðstoðarþegarnir eru í samkeppni við aðra flutningsaðila á mörkuðum þar sem samkeppni ríkir. ⁽⁵⁰⁾ Eftirlitsstofnun EFTA kemst því að þeirri niðurstöðu að árlegt endurgjald hafi verið líklegt til að hafa áhrif á viðskipti með því að styrkja markaðsstöðu aðstoðarþeganna á þeim mörkuðum sem um ræðir.
- (159) Með tilliti til áhrifa á samkeppni og þess að þetta mál varðar staðbundinn markað fyrir áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaakstur í Austur-Ögðum minnir Eftirlitsstofnun EFTA á að í *Altmark*-dómnum, sem einnig varðaði svæðisbundna flutningaþjónustu almenningsvagna, komst dómstóllinn að þeirri niðurstöðu að:

„opinber styrkur, sem veittur er fyrirtæki sem eingöngu býður staðbundna eða svæðisbundna flutningaþjónustu en býður ekki slíka flutningaþjónustu utan eigin ríkis, getur engu að síður haft áhrif á viðskipti milli aðildarríkjanna []. Síðara skilyrðið fyrir beitingu 1. mgr. 92. gr. sáttmálans, þ.e. að aðstoðin verði að geta haft áhrif á viðskipti milli aðildarríkjanna fer ekki eftir staðbundnum eða svæðisbundnum eiginleika þjónustunnar sem veitt er eða umfangi viðkomandi starfssviðs.“ ⁽⁵¹⁾

- (160) Þetta merkir að jafnvel þótt, eins og í þessu máli, eingöngu væri um staðbundinn markað fyrir flutninga með almenningsvögnum (Austur-Agðir) að ræða kynni fjármögnun frá hinu opinbera, sem stæði einum aðila til boða á slíkum staðbundnum markaði, að hafa áhrif á viðskipti milli sammingsaðilanna. ⁽⁵²⁾ Þar af leiðandi telur Eftirlitsstofnun EFTA að árlega endurgjaldið kunnir að hafa áhrif á viðskipti milli sammingsaðilanna.
- (161) Eftirlitsstofnun EFTA lítur enn fremur svo á að hið sama eigi bæði við skólaakstur ⁽⁵³⁾ og ATP-verkefnið, að breyttu breytanda.

2.7 *Niðurstaða um hvort veitt hefur verið ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-sammingsins?*

- (162) Eftirlitsstofnun EFTA tók þá afstöðu í ákvörðuninni um að hefja rannsókn að það endurgjald sem Austur-Agðir veittu aðilunum fimm sem reka almenningsvagna fyrir 2004 vegna staðbundinna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaaksturs væri ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-sammingsins.
- (163) Eftirlitsstofnun EFTA komst enn fremur að þeirri niðurstöðu að það endurgjald sem Austur-Agðir veittu aðilunum fimm sem reka almenningsvagna frá 2004 til dagsins í dag vegna staðbundinna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaaksturs teldist ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-sammingsins.
- (164) Eftirlitsstofnun EFTA kemst loks að þeirri niðurstöðu að fjármögnun ríkisins á Nettbuss Sør AS frá og með 2004 á grundvelli ATP-verkefnisins teljist ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-sammingsins.

3. **Flokkun ALFA-aðferðarinnar og vísitölutengingar við hana og flokkun ATP-verkefnisins sem nýja eða yfirstandandi aðstoð**

- (165) Í ákvörðun sinni um að hefja rannsókn komst Eftirlitsstofnun EFTA að þeirri niðurstöðu að yfirstandandi aðstoðarkerfi fyrir staðbundna áætlunarflutninga og skólaakstur hefði verið við lýði í Austur-Ögðum þar til í árslok 2003.

⁽⁴⁹⁾ Sjá Sameinuð mál E-5/04, E-6/04 og E-7/04, *Fesil og Finnjford og fleiri gegn Eftirlitsstofnun EFTA* [2005], skýrsla EFTA dómstólsins bls. 117, 93. mgr.; mál C-518/13, *Eventech Ltd* EU:C:2015:9, 64.–70. mgr. og dómaframkvæmd sem þar er getið.

⁽⁵⁰⁾ Enn fremur benti Dómstóllinn á það í *Altmark*-dómnum að frá 1995 hefðu allmörg aðildarríki ESB sjálfviljug opnað tiltekna markaði með flutninga innan borga, þéttbýliskjarna og svæða fyrir samkeppni fyrirtækja með staðfestu í öðrum aðildarríkjum ESB. Áhættan fyrir viðskipti innan aðildarríkjanna var því ekki fræðileg heldur raunveruleg þar eð samkeppni ríkti á markaðnum (69. og 79. mgr.).

⁽⁵¹⁾ Sbr. 77. og 82. mgr. í *Altmark*-dómnum.

⁽⁵²⁾ Sjá einnig mál 102/87 *Frakkland* gegn framkvæmdastjórn ECLI:EU:C:1988:391, 19. mgr.; mál C-305/89 *Ítalía* gegn framkvæmdastjórn ECLI:EU:C:1991:142, 26. mgr.

⁽⁵³⁾ Sjá ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar um að hefja rannsókn í máli C54/2007 (Þýskaland) *Ríkisaðstoð til Emsländische Eisenbahn GmbH* (Stjtið. ESB C 174, 9.7.2008, bls. 13), 119. mgr.

- (166) Eftirlitsstofnun EFTA lýsti hins vegar yfir efasemdum um hvort innleiðing ALFA-aðferðarinnar og vísitölutengingar við hana fæli í sér að endurgjaldið, sem Austur-Agðir veittu aðilunum fimm sem reka almenningsvagna frá 2004 til dagsins í dag vegna staðbundinna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaaksturs, hefði leitt til efnislegra breytinga á yfirstandandi aðstoðarkerfi.
- (167) Eftirlitsstofnun EFTA lýsti enn fremur yfir efasemdum um að um nokkra nýja aðstoð hefði verið að ræða vegna mögulegs endurgjalds fyrir staðbundna áætlunarflutningaþjónustu og skólaakstur umfram það sem heimilt var samkvæmt yfirstandandi aðstoðarkerfi (þar til 2004, eða að öðrum kosti, til dagsins í dag ef eðli aðstoðarinnar var ekki breytt með innleiðingu ALFA-aðferðarinnar og vísitölutengingar við hana).
- (168) Auk þess tók Eftirlitsstofnun EFTA til athugunar hvort fjárhæðir vegna ATP-verkefnisins tengdust veitingu endurgjalds frá Austur-Ögðum eða hvort þær teldust til, eða væru hluti, sérstaks kerfis.

3.1 *Lagaákvæði*

- (169) Hugtakið „ný aðstoð“ er skilgreint þannig í stafl. c) í 1. gr. II. hluta bókar 3:
- „Öll aðstoð, það er aðstoðarkerfi og stök aðstoð, sem er ekki yfirstandandi aðstoð, þar með taldar breytingar á yfirstandandi aðstoð.“*
- (170) Viðkomandi ákvæði i. liðar og v. liðar í stafl. b) í 1. gr. II. hluta bókar 3 kveða á um að „yfirstandandi aðstoð“ sé:

„öll aðstoð sem var hafin fyrir gildistöku EES-samningsins í viðkomandi EFTA-riki, það er aðstoðarkerfi og stök aðstoð sem hafin var áður en EES-samningurinn öðlaðist gildi og er enn veitt; [...]“

og

„aðstoð sem telst vera yfirstandandi aðstoð vegna þess að unnt er að sýna fram á að þegar hún kom til framkvæmda hafi hún ekki talist aðstoð heldur hafi hún orðið að aðstoð síðar vegna þróunar Evrópska efnahagssvæðisins, án breytinga af hálfu hlutaðeigandi EFTA-riks [...]“

3.2 *Málsmeðferðarreglur fyrir yfirstandandi aðstoð*

- (171) Eftirlitsstofnun EFTA mun fyrst skýra nánar afstöðu sína til þeirrar málsmeðferðar sem fylgt er samkvæmt EES-samningnum og bóku 3 vegna ráðstafana sem teljast vera yfirstandandi aðstoð.
- (172) Mismunandi málsmeðferðarreglur gilda samkvæmt EES-samningnum eftir því hvort aðstoðin er yfirstandandi eða ný. Samkvæmt 1. mgr. 1. gr. I. hluta bókar 3 „ber Eftirlitsstofnun EFTA, í samstarfi við EFTA-rikin, að hafa stöðugt til skoðunar öll aðstoðarkerfi sem eru við lýði í þeim ríkjum. Henni ber að leggja til við EFTA-rikin viðeigandi ráðstafanir sem krafist er í samræmi við þróun og framkvæmd EES-samningsins.“ Því er heimilt að framkvæma yfirstandandi aðstoð svo lengi sem Eftirlitsstofnun EFTA hefur ekki úrskurðað hana ósamrýmanlega framkvæmd EES samningsins. ⁽⁵⁴⁾
- (173) Hins vegar, samkvæmt 1. mgr. 2. gr. II. hluta bókar 3 ber „hlutaðeigandi EFTA-riki að tilkynna Eftirlitsstofnun EFTA tímanlega um öll áform um að veita nýja aðstoð“. Því ber að tilkynna Eftirlitsstofnun EFTA fyrirfram um alla nýja aðstoð og hana má ekki innleiða án endanlegrar ákvörðunar Eftirlitsstofnunar EFTA.
- (174) Sé ákvörðun tekin um yfirstandandi aðstoð verður enn fremur einungis ákvarðað að ekki teljist samrýmanlegt að halda aðstoðinni áfram. Eftirlitsstofnun EFTA hefur því „[...] í tengslum við stöðuga skoðun á yfirstandandi aðstoð, aðeins heimild til að krefjast niðurfellingar eða breytingar á slíkri aðstoð innan tímabils sem hún ákvarðar sjálf“. ⁽⁵⁵⁾

⁽⁵⁴⁾ Sameinuð mál T-298/97, T-3121/97, T-319/97, T-315/97, T-600/97 til T-607/97, T-1/98, T-3/98 til T-6/98 og T-23/98 *Alzetta og aðrir gegn framkvæmdastjórn* EU:T:2000:151, 148. mgr.

⁽⁵⁵⁾ Sjá sama mál, 147. og 148. mgr.

- (175) Samkvæmt viðurkenndri dómafrákvæmd er það einnig tilgangurinn með EES-samningnum, þegar kveðið er á um að Eftirlitsstofnun EFTA sé falið að hafa aðstoðina stöðugt til skoðunar og undir eftirliti, „[...] að sú niðurstaða að aðstoð geti verið ósamrýmanleg sameiginlega markaðinum skuli nást með viðeigandi málsmeðferð, sem framkvæmdastjórnin ber ábyrgð á að setja af stað, og að sú niðurstaða sé háð endurskoðun dómstólsins.“⁽⁵⁶⁾
- (176) Með hliðsjón af því sem að framan greinir kemst Eftirlitsstofnun EFTA því að þeirri niðurstöðu að hún geti einungis metið hvort yfirstandandi aðstoðarráðstöfun samrýmist framkvæmd EES-samningsins samkvæmt þeirri málsmeðferð sem mælt er fyrir um í 17. til 19. gr. II. hluta bókar 3.
- (177) Í köflunum hér á eftir verður gerð greining á því hvort aðstoðin sé ný eða yfirstandandi með vísan til ALFA-aðferðarinnar og vísitölutengingar við hana og á ATP-verkefnum.

3.3 Skilgreining á aðstoðarkerfi

- (178) Samkvæmt ákvæðum stafl. d) í 1. gr. II. hluta bókar 3 er „aðstoðarkerfi“:
- „[...] sérhver gerð sem leggja má, án frekari framkvæmdarráðstafana, til grundvallar því að veita fyrirtækjum sem í gerðinni eru skilgreind á almennan og óhlutbundinn hátt, staka aðstoð og sérhver gerð sem leggja má til grundvallar því að veita einu eða fleiri fyrirtækjum staka aðstoð, sem er ekki bundin sérstöku verkefni, í ótiltekinn tíma og/eða sem nemur ótiltekinni fjárhæð.“
- (179) Samkvæmt ákvæðum stafl. e) í 1. gr. II. hluta bókar 3 er kveðið á um að „stök aðstoð“ sé:
- „[...] aðstoð sem er ekki veitt á grundvelli aðstoðarkerfis og tilkynningarskyld veiting aðstoðar á grundvelli aðstoðarkerfis.“
- (180) Þessi greinarmunur er einkum mikilvægur með tilliti til yfirstandandi aðstoðar, þar eð Eftirlitsstofnun EFTA er með bókun 3 falið að hafa yfirstandandi aðstoðarkerfi stöðugt til skoðunar.⁽⁵⁷⁾ Á sama hátt gildir V. þáttur II. hluta bókar 3 eingöngu um yfirstandandi aðstoðarkerfi.⁽⁵⁸⁾
- (181) Eftirlitsstofnun EFTA veitti frekari upplýsingar í ákvörðuninni um að hefja rannsókn um grunnforsendur hugtaksins yfirstandandi aðstoðarkerfi og hvernig það hefur verið túlkað í málsmeðferð stofnunarinnar sjálfra og hjá framkvæmdastjórn Evrópusambandsins.⁽⁵⁹⁾
- (182) Eftirlitsstofnun EFTA komst að þeirri niðurstöðu í ákvörðuninni um að hefja rannsókn að aðstoðarkerfi hefði verið við lýði í Austur-Ögðum frá 1994.⁽⁶⁰⁾ Ákvæðin sem heimiluðu þetta aðstoðarkerfi er að finna í lögum og reglugerð um flutningastarfsemi í atvinnuskyni og menntalögnum í tengslum við viðeigandi stjórnsýsluvenju í Austur-Ögðum.
- (183) Eftirlitsstofnun EFTA hefur veitt því athygli að endurgjald fyrir að sinna staðbundnum áætlunarflutningum með almenningsvögnum í Austur-Ögðum hefur, frá því áður en EES-samningurinn öðlaðist gildi í Noregi 1. janúar 1994, verið veitt á grundvelli laga og reglugerðar um flutningastarfsemi í atvinnuskyni (auk viðeigandi eldri löggjafar). Frá því áður en EES-samningurinn öðlaðist gildi hefur endurgjaldi fyrir að sinna skólaakstri enn fremur verið úthlutað á grundvelli menntalaganna (og viðeigandi eldri löggjafar).
- (184) Í ákvörðun sinni um að hefja rannsókn kannaði Eftirlitsstofnun EFTA hvort lagarammi fjármögnunar áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaaksturs í Austur-Ögðum fullnægði skilyrðunum þremur í stafl. d) í 1. gr. II. hluta bókar 3: i) gerð sem liggur til grundvallar veitingu aðstoðar, ii) gerð sem útheimtir ekki neinar frekari framkvæmdarráðstafanir og iii) gerð sem skal skilgreina mögulega aðstoðarþega á almennan og óhlutbundinn hátt.⁽⁶¹⁾

⁽⁵⁶⁾ Sameinuð mál C-72/91 og C-73/91 *Sloman Neptun* EU:C:1993:97, 11. mgr.; mál C-6/12 *P Oy* EU:C:2013:525, 36. mgr. Sjá sameinuð mál E-4/10, E-6/10 og E-7/10 *Furstadæmið Liechtenstein* og fleiri gegn *Eftirlitsstofnun EFTA* [2011], skýrsla EFTA dómstólsins bls. 16, 113. mgr.

⁽⁵⁷⁾ Sjá 1. mgr. 1. gr. I. hluta bókar 3.

⁽⁵⁸⁾ Að áliti Eftirlitsstofnunar EFTA eru hugtökin „aðstoðarkerfi“ og „kerfi aðstoðar“ samheiti.

⁽⁵⁹⁾ Sjá 121. mgr. ákvörðunarinnar um að hefja rannsókn.

⁽⁶⁰⁾ Sjá 133. mgr. og 162. mgr. ákvörðunarinnar um að hefja rannsókn.

⁽⁶¹⁾ Sjá 123.–133. mgr. í ákvörðuninni um að hefja rannsókn.

- (185) Hvað varðar ATP-verkefnið lýsti Eftirlitsstofnun EFTA engu að síður yfir efasemdum í ákvörðuninni um að hefja rannsókn um hvort það tengdist úthlutun endurgjalds frá Austur-Ögðum eða hvort það teldist til, eða væri hluti af, sérstöku kerfi.
- (186) Enda þótt ATP-verkefnið sé unnið í samstarfi ýmissa sveitarfélaga og fylkjanna Vestur-Agða og Austur-Agða og greiðslurnar komi úr ólíkum áttum fer starfsemi þess fram innan ramma kerfisins í Austur-Ögðum.
- (187) Eftirlitsstofnun EFTA veur athygli á því að leiðir almenningsvagnanna sem heyra undir ATP-verkefnið, þ.e. Kristiansand – Lillesand og Kristiansand – Arendal, eins og lýst er hér að ofan í málsgreinum (57) og (58), eru þegar starfræktar samkvæmt kerfinu sem er við lýði í Austur-Ögðum.
- (188) Endurgjald vegna þjónustuaukningar á þessum leiðum með ATP-verkefninu var veitt á grundvelli sömu lagaákvæða og staðbundnir áætlunarflutningar með almenningsvögnum og skólaakstur.
- (189) Útreikningur á endurgjaldi vegna þjónustuaukningar með verkefninu var byggður á nákvæmlega sömu meginreglum og útreikningar vegna staðbundinna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaakstur, þ.e. kostnaður við almannaþjónustu, að frádregnum tekjum af miðasölu fyrir samninga um hreint endurgjald og að viðbættum eðlilegum hagnaði.
- (190) Með vísan til þess, sem hér hefur verið rakið, kemst Eftirlitsstofnun EFTA að þeirri niðurstöðu að ATP-verkefnið sé hluti af því kerfi sem eftirlitsstofnunin taldi þegar, í ákvörðuninni um að hefja rannsókn, að hefði verið við lýði í Austur-Ögðum frá 1994.

3.4 Skilgreining á yfirstandandi aðstoð

- (191) Samkvæmt ákvæðum i. liðar stafl. b) í 1. gr. II. hluta bókar 3 er yfirstandandi aðstoð öll aðstoð sem hafin var fyrir gildistöku EES-samningsins í viðkomandi EFTA-rikjum, það er aðstoðarkerfi og stök aðstoð sem hafin var áður en EES-samningurinn öðlaðist gildi og er enn veitt.
- (192) Hér hafa ákvæðin um kerfið verið við lýði frá því að EES-samningurinn öðlaðist gildi í Noregi hinn 1. janúar 1994. Þar eð nokkur samkeppni hefur þegar verið fyrir hendi á markaði fyrir staðbundna flutninga með almenningsvögnum á þeim tíma telur Eftirlitsstofnun EFTA að fjármögnun staðbundinna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaaksturs á grundvelli laga og reglugerðar um flutningastarfsemi í atvinnuskyni og menntalaganna feli í sér yfirstandandi aðstoð sem var við lýði í janúar 1994 og gildi áfram eftir það.
- (193) Í dómi sínum í *Namur*-málinu, komst dómstóllinn að raun um eftirfarandi:
- „[Þ]egar stofnað er til nýrrar aðstoðar eða breytingar gerðar á gildandi ákvæðum um aðstoð getur mat á þeirri aðstoð ekki byggst á umfangi hennar né, einkum og sér í lagi, fjárhæðum sem greiddar hafa verið fyrirtæki einhvern tíma á rekstartíma þess hafi aðstoðin verið veitt samkvæmt eldri ákvæðum sem standa óbreytt“. Hvort heimilt sé að flokka aðstoð sem nýja aðstoð eða breytingu á yfirstandandi aðstoð verður að ákvarðast með hliðsjón af ákvæðum sem heimila hana.“⁽⁶²⁾*
- (194) Enn fremur eru breytingar verulegar ef helstu þáttum kerfisins hefur verið breytt, eins og lögsögumaðurinn Trabucchi benti á í málinu *Van der Hulst*, s.s. eðli hagræðisins, markmiði ráðstöfunarinnar, lagagrundvelli, aðstoðarþegum eða fjármögnunarleiðum.⁽⁶³⁾ Slíkar breytingar geta haft áhrif á mat um samrýmanleika þess kerfis og þær ber að tilkynna sérstaklega sem nýja aðstoð svo meta megj samrýmanleika þeirra við EES-samninginn.⁽⁶⁴⁾
- (195) Hreinar formlegar eða stjórnsýslulegar breytingar á aðstoðarkerfi leiða ekki til þess að yfirstandandi aðstoð sé endurflokkuð sem ný.⁽⁶⁵⁾

⁽⁶²⁾ Mál C-44/93 *Namur-Les Assurances du Crédit* EU:C:1994:311, 28. mgr.

⁽⁶³⁾ Álit lögsögumannsins Trabucchi í máli 51/74 *Van der Hulst* EU:C:1975:9.

⁽⁶⁴⁾ Sameinuð mál C-630/11 til C-633/11 P, *HGA srl a.o* gegn *framkvæmdastjórn*, EU:C:2004:387, 92.–94. mgr.

⁽⁶⁵⁾ Sjá 1. mgr. 4. gr. samsteyprar útgáfu ákvörðunar Eftirlitsstofnunar EFTA nr. 195/04/COL frá 14.7.2004 um framkvæmdarákvæði sem um getur í 27. gr. II. hluta bókar 3 (sem finna má á eftirfarandi slóð: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>). Sjá einnig álit lögsögumannsins Lenz í *Namur*-málinu.

- (196) Eins og um getur hér að framan hefur fjármögnun flutningaþjónustu með almenningsvögnum í Austur-Ögðum verið veitt á grundvelli aðstoðarkerfis sem samanstendur af lögum og reglugerð um flutninga í atvinnuskyni, menntalögum og stjórnsýsluvenju í Austur-Ögðum. ALFA-aðferðin var innleidd 2004 og á grundvelli hennar var gengið frá nýjum samningum fyrir tímabilið 2004–2008. Auk þessarar ALFA-aðferðar var innleitt nýtt kerfi vísitölutengingar við hana og á grundvelli þess voru nýir samningar undirritaðir við sömu rekstraraðila vegna tímabilsins 2009–2012 með möguleika á viðbótarframlengingu til allt að fjögurra ára (sjá málsgrein (53)). Spurningin er hvort telja megi innleiðingu ALFA-aðferðarinnar, og síðari vísitölutengingar við hana, eiginleika sem breyta yfirstandandi aðstoðarkerfi í nýja aðstoð.
- (197) Eins og lýst er í málsgreinum (46) til (50) hér að framan er ALFA-aðferðin kerfi sem er notað til að reikna út kostnað sem tengist flutningum með almenningsvögnum. Eins og lýst er í málsgreinum (51) til (53) hér að framan var kerfi vísitölutengingar bætt við aðferðina með því að innleiða nokkra mæliþætti fyrir kostnað, svo sem eldsneytiskostnað eða launakostnað, en vísitala endurgjaldsins er byggð á þeim.
- (198) Innleiðing þessa kerfis olli ekki verulegri breytingu á lagagrundvellingum og markmiðinu með veitingu endurgjaldsins.
- (199) Ákvæði laga og reglugerðar um flutninga í atvinnuskyni og menntalaganna, ásamt stjórnsýsluvenju, hafa verið túlkuð og þeim beitt með nákvæmlega sama hætti. Ekki hefur verið gerð breyting á þessum ákvæðum eða þessari venju þann tíma sem um ræðir, þ.e. einnig áður en EES-samningurinn öðlaðist gildi.
- (200) Tilgangurinn hefur ávallt verið að endurgjalda flutningsaðilum (hvort sem er vegna staðbundina áætlunarflutninga með almenningsvögnum eða skólaaksturs) fyrir að veita þjónustu sem Austur-Agðafylki vill koma á eða viðhalda.
- (201) Veitt endurgjald hefur ávallt staðið straum af kostnaði við almannaþjónustuna, að frádregnum tekjum af miðasölu fyrir samninga um hreint endurgjald og að viðbættum eðlilegum hagnaði. Allt endurgjald umfram það, sem kveðið er á um í lagaákvæðunum hér að ofan og með stjórnsýsluvenju, er óheimilt.
- (202) Í skilningi laga um ríkisaðstoð hefur ALFA-aðferðin ekki valdið neinum verulegum breytingum hvað varðar þá aðstoðarþega sem eiga aðild að kerfinu. Henni var beitt, og er enn beitt, um alla sérleyfishafa sem hefur verið falið að sinna staðbundinni áætlunarflutningaþjónustu með almenningsvögnum og skólaakstri í Austur-Ögðum. Mestu varðar þó að kerfið breytir ekki rétti aðstoðarþega til aðstoðar samkvæmt kerfinu. Kerfið var því ekki aukið hvað þetta varðar.
- (203) Tilgangurinn með innleiðingu ALFA-aðferðarinnar og vísitölutengingar við hana var einungis að finnstilla betur kostnað við flutningaþjónustuna sem er grundvöllur að veitingu endurgjalds. Fjárhæð veitts endurgjalds var allt tímabilið byggð á sömu þáttum, svo sem kostnaði við starfsemi almenningsvagna, kostnað vegna undirverktaka, tekjur af miðasölu o.s.frv. Með ALFA-aðferðinni og vísitölutengingar við hana varð þar af leiðandi til betra fyrirkomulag til að veita sömu aðstoðarþegum endurgjald samkvæmt kerfinu og á sama lagagrundvelli.
- (204) Eftirlitsstofnun EFTA kemst því að þeirri niðurstöðu að ALFA-aðferðin og vísitölutengingin hafi ekki valdið verulegri breytingu á yfirstandandi aðstoðarkerfi.
- (205) Á sama hátt verður ekki sagt að aukin þjónusta, sem kveðið var á um í ATP-verkefninu, á leiðunum Lillesand – Kristiansand og Kristiansand – Arendal hafi valdið verulegum breytingum á kerfinu. Tilgangurinn með ATP-verkefninu var einungis að auka starfsemi Nettbuss Sør AS samkvæmt sömu sérleyfissamningum.
- (206) Breytingarnar voru gerðar á þegar starfræktum leiðum án nokkurra samsvarandi breytinga á því aðstoðarkerfi sem löggjöfin kvað á um. Þjónustuaukning með ATP-verkefninu telst því ekki vera samningsbreyting á kerfinu sem leiðir til þess að aðstoð við nýja starfsemi teldist ný aðstoð.

- (207) Greiðslur, sem inntar eru af hendi samkvæmt ATP-verkefninu, eru enn fremur í samræmi við meginregluna um endurgjald samkvæmt kerfinu að því leyti til að þær standa straum af kostnaði við almannaþjónustuna, að frádregnum tekjum af miðasölu fyrir samninga um hreint endurgjald og að viðbættum eðlilegum hagnaði.
- (208) Breytt samsetning á þeim opinberu stofnunum sem lögðu til framlag eða inntu endurgjaldsgreiðslur af hendi, eins og greint var frá hér að framan í málsgrein (58), frá því sem var í yfirstandandi aðstoðarkerfi hefur auk þess ekki valdið verulegum breytingum á kerfinu. Sú þjónusta, sem greitt var fyrir, er innan ramma þess kerfis og greiðslurnar voru inntar af hendi í samræmi við þær laga- og fjárhagsreglur sem giltu um kerfið, án tillits til þess hvaðan greiðslurnar komu.
- (209) Eðli kerfisins, sem yfirstandandi aðstoðarkerfi, er ekki dregið í efa vegna breytinganna hér að ofan sem voru innleiddar með ATP-verkefninu. Eftirlitsstofnun EFTA kemst því að þeirri niðurstöðu að ATP-verkefnið hafi ekki valdið verulegri breytingu á yfirstandandi aðstoðarkerfi.

3.5 Niðurstaða

- (210) Eftirlitsstofnun EFTA kemst að þeirri niðurstöðu að aðstoðarkerfi sé við lýði í Austur-Ögðum sem er byggt á lögum og reglugerð um flutningastarfsemi í atvinnuskyni, menntalögunum og stjórnsýsluvenju. Eftirlitsstofnun EFTA telur að kerfið sé í eðli sínu yfirstandandi þar eð verulegar breytingar hafi hvorki verið innleiddar með beitingu ALFA-aðferðarinnar eða vísitölutengingarinnar né aukinni þjónustu við leiðir sem voru þegar starfræktar og kveðið er á um í ATP-verkefninu.
- (211) Með bókun 3 er Eftirlitsstofnun EFTA falið að hafa yfirstandandi aðstoðarkerfi stöðugt til skoðunar.⁽⁶⁶⁾ Teljist yfirstandandi aðstoð hins vegar vera ósamrýmanleg framkvæmd EES-samningsins skal slík aðstoð heyra undir viðeigandi ráðstafanir í samræmi við ákvæðin sem mælt er fyrir um í 17. til 19. gr. II. hluta bókunar 3, með það fyrir augum að afnema eða breyta kerfinu.
- (212) Við þessar aðstæður lítur Eftirlitsstofnun EFTA ekki svo á að núverandi staða krefjist þess að hún fjalli um viðeigandi ráðstafanir gagnvart Konungsríkinu Noregi með tilliti til breytinga á yfirstandandi aðstoðarkerfi síðar. Að því er þetta vekur Eftirlitsstofnun EFTA athygli á eftirfarandi.
- (213) Í fyrsta lagi tekur Eftirlitsstofnun EFTA tillit til þess að sérleyfissamningurinn við Nettbuss Sør AS er þegar útrunninn. Mat á samrýmanleika yfirstandandi aðstoðarkerfis þjónar því engum tilgangi að því er varðar Nettbuss Sør.
- (214) Í öðru lagi hefur Eftirlitsstofnun EFTA ekki greint nein álitamál vegna samkeppni varðandi beitingu kerfisins gagnvart hinum flutningsaðilunum sem um getur í málsgrein (35) og eru enn með gilda samninga við Austur-Agðir. Varðandi þessa flutningsaðila telur Eftirlitsstofnun EFTA að ALFA-aðferðin hafi verið innleidd á tilhlýðilegan hátt svo einungis hafi verið tekið tillit til kostnaðar og tekna sem leiða af almannaþjónustunni í samræmi við 49. gr. EES-samningsins og ákvæði reglugerða nr. 1191/69 eða nr. 1370/2007.
- (215) Í þriðja lagi tekur Eftirlitsstofnun EFTA tillit til málsmeðferðar sinnar vegna brota, sem bíður afgreiðslu, gegn Noregi varðandi meint brot á reglum EES um innkaup. Hinn 12. október 2011 sendi Eftirlitsstofnun EFTA Noregi formlega tilkynningu fyrir að hafa ekki farið að meginreglunum um gagnsæi og bann við mismunun, sem mælt er fyrir um í 4. og 48. gr. EES-samningsins, með því að heimila Austur-Ögðum að veita og framlengja sérleyfi fyrir almenningsvagnaþjónustu án nokkurrar birtingar. Eftirlitsstofnun EFTA skilaði af sömu ástæðu rökstuddu áliti til Noregs 22. júní 2012. Tilgangur þessa verklags í aðdraganda málssóknar er að gefa viðkomandi EFTA-ríki tækifæri til að fullnægja annars vegar skuldbindingum sínum samkvæmt EES-rétti og hins vegar að nýta sér rétt sinn til að verja sig gegn andmælum Eftirlitsstofnunar EFTA. Í þessu tilviki hafa stjórnvöld í Noregi skuldbundið sig til að setja landslög sem er ætlað að koma í veg fyrir seinni tíma brot á EES-reglum um opinber innkaup á sviði sérleyfa fyrir flutningastarfsemi.

⁽⁶⁶⁾ Sjá I. mgr. 1. gr. I. hluta bókunar 3.

- (216) Í ljósi þessara atriða nýtt Eftirlitsstofnun EFTA sér ákvörðunarfrelsi sitt varðandi eftirlitsheimildir með þeim hætti, eins og getur hér að ofan, að hún telur að svo stöddu ekki vera þörf á því að hefja það ferli viðeigandi ráðstafana sem mælt er fyrir um í 17. til 19. gr. II. hluta bóknar 3.
- (217) Að auki hættir Eftirlitsstofnun EFTA þessari formlegu rannsókn á hugsanlegri nýrri aðstoð í tengslum við yfirstandandi aðstoðarkerfi í Austur-Ögðum. Eftirlitsstofnun EFTA mun engu að síður hafa kerfið stöðugt til skoðunar, samkvæmt 1. mgr. 1. gr. I. hluta bóknar 3, þar til það fellur úr gildi og fylgjast með framkvæmd þess.

4. Ný aðstoð utan yfirstandandi aðstoðarkerfis:

4.1 Almenn atriði

- (218) Af dómaframkvæmd⁽⁶⁷⁾ varðandi yfirstandandi aðstoð leiðir að allt ofgreitt endurgjald verður fyrst að rannsaka með hliðsjón af aðstoðarkerfinu. Ef yfirstandandi aðstoðarkerfi leyfir ofgreidda endurgjalds, hvort sem því er ætlað það eða ekki, ber að telja umframfjármagnið eða ofgreiddar endurgjaldsfjárhæðir yfirstandandi aðstoð sem heyrir því undir það ferli viðeigandi ráðstafana sem mælt er fyrir um í 17. til 19. gr. II. hluta bóknar 3.
- (219) Ef ofgreidda endurgjaldið er hins vegar innt af hendi til aðstoðarþega utan ramma yfirstandandi aðstoðarkerfis ber að fjalla um umframfjármagnið eða ofgreidda endurgjaldið samkvæmt verklagi fyrir nýja aðstoð.
- (220) Af þessu leiðir að eingöngu er hægt að líta á greiðslur, sem inntar voru af hendi á grundvelli yfirstandandi aðstoðarkerfis, sem yfirstandandi aðstoð hafi þær verið veittar var samkvæmt því kerfi. Greiðslur umfram raunverulegt tap og sem hafa verið inntar af hendi utan ramma aðstoðarkerfis verður því á hinn bóginn að meðhöndla sem nýja aðstoð.⁽⁶⁸⁾

4.2 Aðstoð veitt utan yfirstandandi aðstoðarkerfis í Austur-Ögðum

- (221) Í ákvörðuninni um að hefja rannsókn lýsti Eftirlitsstofnun EFTA efasemdum varðandi alla hugsanlega nýja aðstoð við rekstraraðila staðbundinna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaaksturs í Austur-Ögðum sem hefur ekki verið veitt á grundvelli yfirstandandi aðstoðarkerfis frá 1994.
- (222) Með yfirstandandi aðstoðarkerfi í Austur-Ögðum hefur verið séð fyrir staðbundnum áætlunarflutningum með almenningsvögnum og skólaakstri í Austur-Ögðum frá því áður en EES-samningurinn öðlaðist gildi í Noregi 1. janúar 1994. Eftirtaldir flutningsaðilar sinna þessari þjónustu: Birkeland Busser AS, Frolandsruta Frode Oland, Høyvågruta AS, Nettbuss Sør AS, RTB, L/L Setesdal Bilruiter og Telemark Bilruiter. Frá og með 2009, og í framhaldi af samruna Nettbuss Sør AS við Høyvågruta AS og RTB, voru fimm rekstraraðilar eftir til að sinna flutningaþjónustu samkvæmt samningunum við Austur-Agðir. Sérleyfissamningurinn við Nettbuss Sør AS rann út 31. desember 2014. Nú eru einungis fjórir flutningsaðilar sem veita þá þjónustu sem heyrir undir yfirstandandi aðstoðarkerfi. Sérleyfissamningar þeirra renna út 31. desember 2016.
- (223) Eftirlitsstofnun EFTA vekur athygli á því að EFTA-rikin hafa umtalsvert svigrúm til að skilgreina þjónustu í almannaþágu er hefur almenna efnahagslega þýðingu ásamt þeim skilyrðum sem varða framkvæmd hennar, þ.m.t. mat á kostnaði og tekjum af slíkri þjónustu og hvaða aðferðafræði á við um skiptingu kostnaðar og ráðstöfun tekna í þeim tilvikum þegar rekstraraðilar sinna einnig viðskiptastarfsemi. Umfang og eftirlitsheimildir Eftirlitsstofnunar EFTA takmarkast að þessu leyti við augljós mistök.⁽⁶⁹⁾

⁽⁶⁷⁾ Mál C-47/91 *Ítalía gegn framkvæmdastjórn* EU:C:1994:358; mál E-14/10 *Konkurrenten.no AS gegn Eftirlitsstofnun EFTA* [2011], skýrsla EFTA dómstólsins bls. 266, 74. og 76. mgr.

⁽⁶⁸⁾ Sömu rök gilda um kerfi sem Eftirlitsstofnun EFTA eða framkvæmdastjórn Evrópusambandsins hefur samþykkt. Sjá t.d. mál C-47/91 *Ítalía gegn framkvæmdastjórn* (sama mál), 25.–26. mgr.

⁽⁶⁹⁾ Sjá sameinuð mál E-10/11 og E-11/11 *Hurtigruten ASA gegn Eftirlitsstofnun EFTA* [2012], skýrsla EFTA dómstólsins bls. 758, 150. mgr.

- (224) Stjórnvöld í Noregi hafa í því máli sem hér um ræðir skilgreint staðbundna áætlunarflutninga og almenningsvagnþjónustu í Austur-Ögðum sem þjónustu í almannapágu er hafi almenna efnahagslega þýðingu í samræmi við ákvæði laga og reglugerðar um flutninga í atvinnuskyni og menntalaganna ásamt stjórnsýsluvenju. Eftirlitsstofnun EFTA hefur samþykkt þessa skilgreiningu og hefur nú einnig komist að þeirri niðurstöðu að aðstoðarkerfið í Austur-Ögðum sé yfirstandandi í eðli sínu.
- (225) Samkvæmt yfirstandandi aðstoðarkerfi er heimild í lagaákvæðum fyrir því að endurgjald standi straum af kostnaði við staðbundna áætlunarflutninga með almenningsvögnum og skólaakstur í Austur-Ögðum (að frádregnum tekjum af miðasölu fyrir samninga um hreint endurgjald) að viðbættum eðlilegum hagnaði.
- (226) Því eru það einungis endurgjaldsgreiðslur vegna veitingar þjónustunnar sem um ræðir sem teljast hluti af yfirstandandi aðstoðarkerfi í Austur-Ögðum, þ.m.t. greiðslur umfram raunverulegt tap, sem eru innan ramma þess kerfis.⁽⁷⁰⁾
- (227) Hvað varðar það mál sem hér um ræðir er ekki heimilt að byggja eftirfarandi greiðslur á lagaákvæðum og stjórnsýsluvenju kerfisins:
- Beinar greiðslur fyrir flutningaþjónustu sem hefur ekki verið skilgreind sem þjónusta í almannapágu er hefur almenna efnahagslega þýðingu (t.d. þjónusta í viðskiptaskyni).
 - Beinar greiðslur fyrir aðra flutningaþjónustu sem heyrir ekki undir gerða sérleyfissamninga (t.d. vissar leiðir).
 - Beinar greiðslur fyrir almenna flutningaþjónustu sem var áður hluti af yfirstandandi aðstoðarkerfi en var hætt fyrir löngu síðan.
- (228) Slíkar greiðslur, greiddar af ríkisfjármunum eins og lýst er hér að framan, veita flutningsaðilunum sértækan ávinning sem getur ekki fallið undir ákvæði og stjórnsýsluvenju yfirstandandi aðstoðarkerfis í Austur-Ögðum, þar eð þær eru annaðhvort greiddar vegna þjónustu sem markaðurinn sinnir nú þegar eða vegna flutningaþjónustu sem hefur ekki verið skilgreind þannig að hún skuli njóta endurgjalds vegna almannapjónustu eða að lokum vegna aðstæðna sem falla utan upprunalegs ramma aðstoðarkerfisins. Hvað varðar síðastnefnda tilvikið er þó ekki unnt að halda því fram að greiðsla endurgjalds fyrir almannapjónustu, sem ekki stendur lengur til boða, sé innt af hendi á grundvelli ákvæða sem mæla fyrir um kerfið, af þeirri einföldu ástæðu að slík þjónusta heyrir ekki lengur undir það kerfi.
- (229) Að auki lítur svo út sem þessar greiðslur, sem voru ekki inntar af hendi á grundvelli kerfisins, standi straum af kostnaði sem hefði átt að falla á flutningsaðilana sjálfa og jafnvel kostnaði sem ekki hefur verið stofnað til. Því teljast slíkar greiðslur vera rekstraraðstoð sem raskar samkeppni og hefur áhrif á viðskipti milli samningsaðila.
- (230) Í þessu samhengi hefur Eftirlitsstofnun EFTA metið upplýsingar, sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram, um mismunandi starfsemi allra flutningafélaga sem sinntu staðbundinni áætlunarflutningaþjónustu með almenningsvögnum og skólaakstri í Austur-Ögðum.
- (231) Stjórnvöld í Noregi hafa haldið því fram, að aðferðin við útreikning á endurgjaldi, þar sem tekið var mið af því að tekjurnar sem var aflað samsvöruðu áætluðum kostnaði við veitta flutningaþjónustu, hafi tryggt að aðilar sem reka almenningsvagnanna, að Nettbuss Sør AS undanskildu, hafi aðeins hlotið endurgjald vegna almannapjónustu.
- (232) Á grundvelli þeirra upplýsinga sem stjórnvöld í Noregi hafa lagt fram hefur Eftirlitsstofnun EFTA ekki fundið nein dæmi um greiðslur fyrir 2004 sem líta mætti svo á sem hafi verið inntar af hendi utan ramma yfirstandandi aðstoðarkerfis.
- (233) Eftirlitsstofnun EFTA veur engu að síður athygli á því að tiltekna greiðslur fyrir tímabilið eftir 2004 og eftir innleiðingu ALFA-aðferðarinnar (og vísitölutengingar hennar frá og með 2009) hafi raunar verið inntar af hendi utan yfirstandandi aðstoðarkerfis til Nettbuss Sør AS.

⁽⁷⁰⁾ Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA hvað þetta varðar er með fyrirvara um beitingu þeirra innlendu reglna (t.d. verslunarrétti) sem gilda um greiðslu þess ofgreidda endurgjalds, sem eru innan ramma yfirstandandi aðstoðarkerfis, sem kann að þurfa að endurheimta.

- (234) Fyrir tímabilið eftir 2004 hefur Eftirlitsstofnun EFTA ekki fundið neinar slíkar greiðslur til neins annars flutningsaðila í Austur-Ögðum.
- 4.2.1 *Greiðslur til Nettbuss Sør AS utan kerfisins á tímabilinu 2004–2014*
- (235) Félagið hóf aðgreiningu reikninga 2009 þar sem greint var milli opinberrar starfsemi og viðskiptastarfsemi.
- (236) ALFA-aðferðin er að efni til líkan byggt á kostnaði og hefur kerfið verið byggt á trausti eins og stjórnvöld í Noregi hafa haldið fram. Nettbuss Sør AS lagði fram áætlaðan kostnað og tekjur af almannaþjónustu áður en hvert þjónustuár hófst. Austur-Agðir gerðu ráð fyrir því að félagið hefði einnig skipt tekjum með tilhlýðilegum hætti milli almannaðjónustu og þjónustu í viðskiptaskyni. Svo virðist ekki hafa verið eins og stjórnvöld í Noregi viðurkenna á grundvelli upplýsinga sem þau urðu nýlega áskynja.
- (237) Eins og getið er í málsgreinum (93) til (94) hér að framan, og er byggt á upplýsingum sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram um þjónustu Nettbuss Sør AS, vikur umfang þjónustu, sem talið var fram, frá því sem hefði átt að telja fram sem endurgjaldsbæra almannaðjónustu.
- (238) Samkvæmt framlögðum reikniskjölum um umfang þjónustu hefur Nettbuss Sør AS einnig verið greitt beint endurgjald fyrir viðskiptastarfsemi félagsins. Reikniskjölín sýna til dæmis að Nettbuss Sør AS hefur verið að fá endurgjald fyrir næturvagnaþjónustu enda þótt hún sé hluti af viðskiptastarfsemi félagsins. Nettbuss Sør AS hefur ekki andmælt því að þessar leiðir, sem eru reknar í viðskiptaskyni, hafi í raun verið teknar með í útreikning á endurgjaldi samkvæmt ALFA-aðferðinni.
- (239) Framlagðar upplýsingar leiða einnig í ljós að Austur-Agðir greiddu áfram endurgjald vegna almannaðjónustu vegna ákveðinna leiða (þ.e. Grimstad – Heggedalen og Heggedalen - Grimstad) enda þótt ekki hafi lengur verið þjónusta á leiðunum.
- (240) Eftirlitsstofnun EFTA vekur enn fremur athygli á því að endurgjald vegna almannaðjónustu hefur verið greitt vegna leiða sem heyra ekki undir opinbera þjónustusamninginn (þ.e. leiðina Kilsund – Kitron, Tangen Hisøy – Kitron, Tangen Hisøy – Kilsund og flutning án farþega á fyrstu biðstöð „Sørlandsekspressen“ sem er hraðvagninn frá Kristiansand til Ósló).
- (241) Þar af leiðandi hafa engar framangreindar endurgjaldsgreiðslur vegna starfsemi, sem hefur ranglega eða fyrir mistök verið talin með í reikniskjölum um umfang þjónustu samkvæmt ALFA-aðferðinni, verið byggðar á lagaákvæðum og stjórnsýsluvenju við yfirstandandi aðstoðarkerfi í Austur-Ögðum.
- (242) Í töflunni hér fyrir neðan er samantekt á framtalinni þjónustu, vergum kostnaði, aðlögun vegna fráviks og mun á umfangi þjónustu og kostnaði eins og Asplan Viak reiknaði samkvæmt ALFA-reikniskjalinu og vísitölutengingunni: ⁽⁷¹⁾

⁽⁷¹⁾ Stjórnvöld í Noregi halda því fram að ekki megi líta svo á sem útreikningarnir séu endanlegir þar eð verið getur að upphafspunktarnir, sem voru notaðir fyrir hvert ár, séu ekki fullkomlega réttir. Heildarfjárhæðin væri hins vegar engu að síður nálægt 80 milljónum NOK.

Tafla 2 - Munur á umfangi þjónustu og kostnaði fyrir tímabilið 2004–2014

Ár	Framtalin þjónusta (km)	Aðlögun vegna fráviks á umfangi þjónustu (km)	Vergur kostnaður (NOK)	Kostnaðar-aðlögun vegna fráviks (NOK)	Vísitala(%)	Mismunur á umfangi þjónustu og kostnaði (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
2011					5,00	9 317 601
2012					3,50	9 643 717
2013					3,33	9 964 853
2014					1,78	10 142 227
Samtals						80 437 962

(¹) Þessi tala sýnir að kostnaðurinn 2009 var aðlagður um 7,4% miðað við 2008 að teknu tilliti til kostnaðar og aðlögunar á verði. Frá og með 2009 var vísitölukerfið, sem var sett upp, notað sem viðbót við niðurstöður ALFA-aðferðarinnar.

- (243) Stjórnvöld í Noregi hafa einnig greint frá frávikum á umfangi þjónustu að því er varðar vel skilgreindar almannaþjónustukvaðir. Eftirlitsstofnun EFTA mun meta hvort þessi frávik séu gerð innan eða utan ramma yfirstandandi aðstoðarkerfis.
- (244) Eftirlitsstofnun EFTA vekur athygli á því, í tengslum við töflu 1 sem er birt hér að framan í grein (96), að frávik á umfangi þjónustunnar í töflunni hér að framan ná einnig til þjónustu við skólaakstur. Samkvæmt því sem stjórnvöld í Noregi skýra frá ⁽⁷²⁾ virðist Nettbuss Sør AS þannig á sama tíma hafa þegið endurgjald frá tveimur aðilum, það er Austur-Agðafylki og sveitarfélögunum, vegna aksturs skólabarna til og frá sundkennslu og á einni tiltekinni leið.
- (245) Auk þess hefur einnig verið skýrt frá því varðandi umfang þjónustu í tengslum við skólaár og „tvöföld skólaár“ og vegna skólaakstursþjónustu að Nettbuss Sør AS hefur hlotið endurgjald fyrir lengri hluta ársins en nauðsyn bar, þ.e. 51 skólaviku (255 skóladaga) í staðinn fyrir 38 (192 skóladaga).
- (246) Stjórnvöld í Noregi halda því auk þess fram að einhverjar almenningssamgönguleiðir (engin dæmi voru gefin um tilteknar leiðir) hafi verið stytta án samþykkis fylkisins og án þess að það hafi komið fram í þeim reikniskjölum um umfang þjónustu sem voru notuð við veitingu endurgjaldsins. Eftirlitsstofnun EFTA telur að þessi frávik á umfangi þjónustunnar

(⁷²) Samkvæmt máli nr. 158 frá 18. desember 2001 ákvað Austur-Agðafylki að bera framvegis ekki ábyrgð á „midtskyss“. Ábyrgðin var þá færð til sveitarfélaganna og Nettbuss Sør AS sendi reikninga vegna flutninganna til sveitarfélaganna í stað Austur-Agða. Sveitarfélögin greiddu fyrir „midtskyss“ fram til 2013 þegar ábyrgðin var aftur færð til Austur-Agða sem ákvað að standa einnig straum af kostnaðinum sem sveitarfélögin urðu fyrir 2011 og 2012. Nettbuss Sør AS hefur sent reikninga beint til Austur-Agða frá og með 2013. Hvað sundkennslu varðar þá er hún hluti af grunnskólanámi í Noregi og samkvæmt menntalögunum bera sveitarfélögin ábyrgð á því. Nettbuss Sør AS hefur enn fremur tilkynnt Austur-Ögðum um endurgjaldsþæra almannaþjónustu á leið sem er nefnd Karjolen. Samkvæmt stjórnvöldum í Noregi hefur sveitarfélagið Arendal í allnokkur ár fjármagnað þessa leið og hana hefði ekki átt að telja fram í reikniskjölunum. Nettbuss Sør AS viðurkennir að þessi þjónusta hefði ekki átt að koma fram í reikniskjölunum.

tengist flutningaþjónustu sem hefur verið veitt endurgjald fyrir á grundvelli yfirstandandi aðstoðarkerfis. Þess vegna er ekki unnt að halda því fram að þessi meinta ofgreiðsla endurgjalds teljist ný aðstoð sem sé veitt utan ramma kerfisins. Enda þótt aðstoðarkerfið hafi verið svo illa hannað að unnt væri að greiða endurgjald umfram raunverulegt tap, en þó innan ramma aðstoðarkerfisins, veldur það því ekki að sú ofgreiðsla teljist ný aðstoð. Greiðslur á ofgreidda endurgjaldinu eru því enn innan ramma yfirstandandi aðstoðarkerfis.

(247) Að lokum vekur Eftirlitsstofnun EFTA athygli á því varðandi þjónustu flugskutlu Nettbuss Sør AS, sem var felld inn í ATP-verkefnið, eins og um getur hér að framan í málsgreinum (56) til (62), að áætluð bein kostnaðarlækkun félagsins af því að Austur-Agðir drógu úr kostnaði við þjónustu almenningsvagnaleiða 39 og 40, nam 1 020 000 NOK, eins og stjórnvöld í Noregi héldu fram, sem gerði Nettbuss Sør AS kleift að viðhalda þjónustu félagsins með flugskutlu.

(248) Fjárhæðin hér að framan var upphaflega innifalin í því heildarendurgjaldi sem Nettbuss Sør AS var veitt fyrir að fullnægja almannaþjónustukvöðunum í Austur-Ögðum. Í ljósi þess, að kvaðirnar voru felldar niður (þ.e. leiðir 39 og 40) frá október 2013 til 20. janúar 2014, hefði átt að draga áætluðu fjárhæðina, 1 020 000 NOK, frá því heildarendurgjaldi sem Nettbuss Sør AS var greitt árlega. Þar eð þessi fjárhæð var ekki dregin frá heildarendurgjaldinu heldur nýtt í þágu viðskiptastarfsemi telst hún ofgreiðsla endurgjalds sem er greitt utan ramma yfirstandandi aðstoðarkerfis. Þetta er því einnig talin vera ný aðstoð sem telst rekstraraðstoð.

4.2.2 Málsmæðferð

(249) Eftirfarandi ákvæði er að finna í 3. mgr. 1. gr. I. hluta bókar 3: „*Tilkynna skal Eftirlitsstofnun EFTA um áætlanir um að veita eða breyta aðstoð þannig að henni gefist nægur tími til athugasemda. Hlutadeigandi ríki skal ekki gera fyrirhugaðar ráðstafanir fyrr en endanleg niðurstaða liggur fyrir.*“

(250) Með því að stjórnvöld í Noregi tilkynntu ekki ofangreindar aðstoðarráðstafanir hafa þau ekki virt tilkynningaskylduna. Auk þess var stöðvunarákvæðið ekki virt þar eð aðstoðarráðstöfunum var komið til framkvæmda.

(251) Eftirlitsstofnun EFTA getur þar af leiðandi ályktað að stjórnvöld í Noregi hafi ekki virt skuldbindingar sínar í samræmi við 3. mgr. 1. gr. I. hluta bókar 3.

4.2.3 Samrýmanleiki þeirra greiðslna utan kerfisins sem inntar voru af hendi til Nettbuss Sør AS fyrir tímabilið 2004–2014

(252) Eftirlitsstofnun EFTA hefur tekið til athugunar hvort þær aðstoðarráðstafanir sem hér um ræðir geti talist samrýmast EES-samningnum. Eins og lýst er hér að framan samanstendur aðstoðin af fjármögnun þjónustu, sem markaðurinn sinnir nú þegar, eða flutningaþjónustu, sem hefur ekki verið skilgreind sem endurgjaldsbær almannaþjónusta í ákvæðum þeirra laga sem gilda um yfirstandandi aðstoðarkerfi í Austur-Ögðum eða loks flutningaþjónustu sem er ekki lengur í boði. Þessi fjármögnun telst vera rekstraraðstoð sem lækkar rekstrarútgjöld Nettbuss Sør AS.

(253) Stjórnvöld í Noregi hafa ekki fært nein rök fyrir því að slík aðstoð skuli teljast samrýmast EES-samningnum. Þau hafa þvert á móti sjálf skýrt frá því að frávikin á umfangi þjónustunnar séu ekki hluti af því yfirstandandi aðstoðarkerfi sem Nettbuss Sør AS hafði rétt á að fá endurgjald úr vegna almannaþjónustu.

(254) Nettbuss Sør AS heldur því í meginatriðum fram að í framhaldi af einstökum uppgjörum og samningaviðræðum, sem um getur hér að framan í málsgreinum (109) og (110), hafi í raun ekki verið um ofgreiðslu endurgjalds að ræða í ljósi þess að villur í framtali á kostnaði við þjónustuna, sem var notað vegna veitingar opinbers endurgjalds, auk minni háttar breytinga, sem gerðar voru á þjónustuáætlun, hafi verið „leiðréttar“ með því að skuldajafna greiðslur móti endurgjaldi Nettbuss Sør AS. Tekjur af atvinnustarfsemi hafi auk þess verið dregnar frá við útreikning á endurgjaldi, eins og um getur í málsgrein (111) hér að framan, vegna þess að tiltekna leiðir, sem eru reknar í viðskiptaskyni, voru taldar með í þeim reikniskjólum um umfang þjónustu sem voru notuð við útreikning á endurgjaldinu. Nettbuss Sør AS heldur því loks fram að raunverulegt veitt endurgjald hafi verið lægra en kveðið hefði verið á um með ALFA-aðferðinni.

- (255) Varðandi rök Nettbuss Sør AS eru kjarnaþættirnir í ALFA-aðferðinni, eins og um getur í málsgrein (48) hér að framan, staðlaðir kostnaðarútreikningar fyrir starfsemi almenningsvagna eins og: i) útreikningur á veittri þjónustu á grundvelli kílómetrafjölda á hverju þjónustutímabili á farartæki, ii) útreikningur á kostnaði á grundvelli einingakostnaðar margfölduðum með kílómetrafjölda á farartæki og iii) útreikningur á tekjum á þjónustutímabilinu. Áætlaðar tekjur næsta árs eru einnig aðlagðar að teknu tilliti til tekna almenningsvagnafélaganna á undanliðnu ári, auk hugsanlegra fargjaldahækkana sem Austur-Agðir leggja til fyrir næsta ár. Tekjurnar eru síðan dregnar frá veittu endurgjaldi.
- (256) Hins vegar er ljóst í umræddu tilviki að við útreikning með ALFA-aðferðinni á endurgjaldi til Nettbuss Sør AS vegna almannaþjónustu var einnig talin með starfsemi sem féll ekki undir almannaþjónustukvaðir og önnur starfsemi sem uppfyllti ekki skilyrði til að njóta endurgjalds til að byrja með vegna almannaþjónustu samkvæmt yfirstandandi aðstoðarkerfi. Vegna árána eftir 2004 hefur stjórnvöldum í Noregi auk þess hvorki tekist að staðfesta og sýna skjállega fram á fyrir hvaða flokka þjónustukostnaðar bar að veita endurgjald vegna almannaþjónustu né hvaða tekjur væru frádráttarbærar. Af því leiðir að Eftirlitsstofnun EFTA getur ekki staðreynt mismuninn á þeim kostnaði sem er tilreiknaður vegna starfsemi í almannaþágu og samsvarandi tekna á grundvelli framlagðra upplýsinga. ⁽⁷³⁾ Þetta bendir í sjálfu sér til þess að sérhverjar greiðslur inntar af hendi til Nettbuss Sør AS utan ramma ALFA-aðferðarinnar teljist vera ný aðstoð sem veiti flutningsaðilanum óréttmætan ávinning.
- (257) Þau rök, að þegar hafi átt sér stað samningaviðræður og uppgjör til að aðlaga endurgjald greitt til Nettbuss Sør AS sem, eins og Nettbuss Sør AS heldur fram, hafi verið lægra en orðið hefði með ALFA-aðferðinni, leiða ekki til þess að þær ráðstafanir, sem ágreiningur er um, teljist falla undir gildissvið 49. gr. EES-samningsins og flutningareglugerðanna. Þetta vegur heldur ekki á móti villunum sem voru í þeim reikniskjölum um umfang þjónustunnar sem voru lögð til grundvallar við útreikning á því hvaða endurgjald skyldi veitt.
- (258) ALFA-aðferðinni (með vísitölutengingu við hana frá og með 2009) hefur verið komið á til að reikna út endurgjald samkvæmt yfirstandandi aðstoðarkerfi en í umræddu tilviki var þeirri aðferð hins vegar einnig ranglega beitt til að ná yfir veitta flutningaþjónustu Nettbuss Sør AS sem stjórnvöld í Noregi hefðu átt að fella út þegar þau reiknuðu endurgjald vegna almannaþjónustu. Þar eð þetta er ekki hluti af yfirstandandi aðstoðarkerfi í Austur-Ögðum telst síðastnefnda endurgjaldið vera ný aðstoð sem er ekki veitt á grundvelli kerfisins og sem Eftirlitsstofnun EFTA metur á þess eigin forsendum. Því þjóna tilraunir Nettbuss Sør AS til að tengja þessi tvö aðskildu aðstoðarkerfi saman engum tilgangi hvað varðar mat Eftirlitsstofnunar EFTA á ríkisaðstoð vegna þeirra greiðslna sem Nettbuss Sør AS tók við utan yfirstandandi aðstoðarkerfis á tímabilinu 2004–2014.
- (259) Á tekjuhliðinni getur Eftirlitsstofnun EFTA á sama máta ekki samþykkt þau rök Nettbuss Sør AS að tekjur af atvinnustarfsemi samkvæmt ALFA-aðferðinni hafi leitt til samsvarandi lækkunar á því endurgjaldi sem var í raun greitt vegna þess, eins og Nettbuss Sør AS viðurkennir, að tiltekin þjónusta í atvinnuskyni var talin þar með vegna útreiknings.
- (260) Nettbuss Sør AS hefur lagt fram reikniskjal sem sýnir yfirlit yfir þær tekjur af atvinnustarfsemi sem voru dregnar frá við útreikning endurgjalds fyrir tímabilið 2007–2010. Eftirlitsstofnun EFTA er þeirrar skoðunar, þrátt fyrir að þetta skjal sýni fram á að tekjur af atvinnustarfsemi hafi í raun verið dregnar frá við útreikning þess endurgjalds sem veita átti, að þessar tekjur hefðu alls ekki átt að heyra undir ALFA-aðferðina þar eð aðferðinni hefði verið ætlað að taka einungis til kostnaðar og tekna af almannaþjónustunni. Eins og greint er frá hér að framan fellir þetta ekki þær ráðstafanir sem ágreiningur ríkir um undir gildissvið 49. gr. EES-samningsins og flutningareglugerðanna og sérhver viðleitni til að tengja þessi tvö aðskildu aðstoðarkerfi saman þjónar engum tilgangi hvað varðar mat Eftirlitsstofnunar EFTA vegna þeirra greiðslna sem Nettbuss Sør AS tók við utan yfirstandandi aðstoðarkerfis á tímabilinu 2004–2014.
- (261) Í þessu samhengi er Eftirlitsstofnun EFTA ekki í aðstöðu til að taka afstöðu til þess ágreinings, sem uppi er milli Nettbuss Sør AS og fylkisins, um raunverulega fjárhæð aðstoðar sem greiða ætti samkvæmt kerfinu, einkum þar eð ekki er hafið yfir allan vafa að sú aðstoð, sem greidd var til Nettbuss Sør AS utan ramma yfirstandandi aðstoðarkerfis, hafi í raun verið endurgreidd til fylkisins að fullu eða að hluta.

⁽⁷³⁾ Mál C-504/07 *Antrop og aðrir* gegn *Conselho de Ministros* og öðrum EU:C:2009:290, 26.–27. mgr.

- (262) Þar eð ekki er vísað til almannaþjónustukvaðar flutningsaðila með nýju aðstoðaraðgerðunum eiga 49. gr. EES-samningsins og reglugerðir nr. 1191/69 og/eða nr. 1370/2007 ekki við.
- (263) Að auki gilda ekki þær undanþágur sem kveðið er á um í 2. mgr. 61. gr. EES-samningsins varðandi aðstoð af félagslegum toga sem veitt er einstökum neytendum, aðstoð sem veitt er til að bæta tjón af völdum náttúruhamfara eða óvenjulegra atburða og aðstoð sem veitt er til tiltekinnar svæða í Sambandslýðveldinu Þýskalandi.
- (264) Sömu leiðis gildir ekki undanþágan, sem heimilar aðstoð til að efla hagþróun á svæðum þar sem lífskjör eru óvenju bágborin eða atvinnuleysi mikið og kveðið er á um í stafl. a) í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins, þar eð ekki eru gerð skilyrði um að aðstoðarráðstafanir leiði til einnarr sérstakrar starfsemi á tilgreindum svæðum.
- (265) Eins er ekki unnt að telja að þær greiðslur sem Nettbuss Sør AS fékk utan yfirstandandi aðstoðarkerfis á tímabilinu 2004–2014 stuðli að framkvæmd verkefna sem þjóna sameiginlegum evrópskum hagsmunum eða ráðin sé bót á alvarlegri röskun á efnahagslífi Noregs, eins og kveðið er á um í stafl. b) í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins.
- (266) Loks er ekki unnt að telja þær greiðslur, sem Nettbuss Sør AS tók við utan yfirstandandi aðstoðarkerfis á tímabilinu 2004–2014, samrýmanlegar í ljósi stafl. c) í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins, þar sem kveðið er á um heimild til aðstoðar til að greiða fyrir þróun ákveðinna greina efnahagslífsins eða ákveðinna efnahagssvæða þar eð slík aðstoð hafi ekki svo mikil áhrif á viðskiptaskilyrði og samkeppni á EES-svæðinu að stríði gegn sameiginlegum hagsmunum. Í þessu sambandi skal lögð áhersla á að ekki gilda nein leiðbeinandi tilmæli um þá beinu styrki sem rætt er um þar eð skilyrði þess að til greina komi að vissar tegundir aðstoðar teljist samrýmast framkvæmd EES-samningsins.
- (267) Þær greiðslur sem Nettbuss Sør AS fékk utan yfirstandandi aðstoðarkerfis á tímabilinu 2004–2014 teljast því rekstraraðstoð sem styrkir á óeðlilegan máta samkeppnishæfi Nettbuss Sør AS fram yfir önnur svipuð fyrirtæki með því að létta af þeim álögum sem svipaðir flutningsaðilar bera við eðlilegar aðstæður.
- (268) Samkvæmt viðtekinni dómaframkvæmd er meginreglan að slík rekstraraðstoð er ósamrýmanleg framkvæmd EES-samningsins og getur ekki heyrt undir gildissvið stafl. c) í 3. mgr. 61. gr. þar eð hún hefur neikvæð áhrif á þá geira þar sem hún er veitt og er samtímis ófær eðli sínu samkvæmt til að ná neinum þeirra markmiða sem mælt er fyrir um í því ákvæði. ⁽⁷⁴⁾
- (269) Með hliðsjón af því sem að framan greinir kemst Eftirlitsstofnun EFTA að þeirri niðurstöðu að þær greiðslur sem Nettbuss Sør AS fékk utan yfirstandandi aðstoðarkerfis á tímabilinu 2004–2014 séu ósamrýmanlegar framkvæmd EES-samningsins.

4.3 *Niðurstaða um aðstoð sem var veitt til Nettbuss Sør AS utan yfirstandandi aðstoðarkerfis í Austur-Ögðum á tímabilinu 2004–2014*

- (270) Eftirlitsstofnun EFTA kemst að þeirri niðurstöðu að stjórnvöld í Noregi hafi á tímabilinu 2004–2014 veitt Nettbuss Sør AS ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins utan ramma yfirstandandi aðstoðarkerfis í Austur-Ögðum. Þessi nýja aðstoð telst rekstraraðstoð sem er ósamrýmanleg framkvæmd EES-samningsins.

5. **Niðurstaða þessarar formlegu rannsóknar**

- (271) Eftirlitsstofnun EFTA telur þetta endurgjald fyrir staðbundna áætlunarflutninga með almenningsvögnum (þ.m.t. fjármögnun ATP-verkefnisins) og skólaakstur í Austur-Ögðum á tímabilinu frá og með 1994 til dagsins í dag vera ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.
- (272) Eftirlitsstofnun EFTA telur að aðstoð vegna staðbundinna áætlunarflutninga með almenningsvögnum, sem um getur hér að framan, hafi verið veitt á grundvelli yfirstandandi aðstoðarkerfis sem er byggt á lögum og reglugerð um flutningastarfsemi í atvinnuskyni og stjórnsluvenju. Eftirlitsstofnun EFTA er enn fremur þeirrar skoðunar að aðstoðin fyrir skólaakstur, sem um getur hér að framan, hafi verið veitt á grundvelli yfirstandandi aðstoðarkerfis sem var byggt á menntalögum.

⁽⁷⁴⁾ Mál T-211/05, *Ítalía gegn framkvæmdastjórn*, EU:T:2009:304, 173. mgr.

- (273) Í ljósi þess sem fram kom í málsgreinum (211) til (215) hefur Eftirlitsstofnun EFTA tekið þá ákvörðun að hætta formlegu rannsókninni með tilliti til yfirstandandi aðstoðarkerfis í Austur-Ögðum.
- (274) Eftirlitsstofnun EFTA kemst enn fremur að þeirri niðurstöðu að stjórnvöld í Noregi hafi á tímabilinu 2004–2014 veitt Nettbuss Sør AS ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins utan ramma yfirstandandi aðstoðarkerfis í Austur-Ögðum. Stjórnvöld í Noregi hafa með ólögnum hætti hrint þessari aðstoð í framkvæmd í bága við 3. mgr. 1. gr. I. hluta bókar 3. Þessi aðstoð telst rekstraraðstoð sem er ósamrýmanleg framkvæmd EES-samningsins og hana ber að endurheimta frá aðstoðarþega.

6. Endurheimt

- (275) Eftirlitsstofnun EFTA er samkvæmt EES-samningnum bær til að taka ákvörðun um að hlutaðeigandi ríki verða að afnema aðstoð þegar komist hefur verið að því að hún samrýmist ekki framkvæmd EES-samningsins. EFTA-dómstóllinn hefur ítrekað úrskurðað að þeirri skuldbindingu ríkis að afnema aðstoð, sem talin er vera ósamrýmanleg innri markaðnum, sé ætlað að færa aðstæður til fyrra horfs. ⁽⁷⁵⁾
- (276) Enn fremur er það viðtekin dómaframkvæmd að markmiði sé náð þegar viðtakandi hefur endurgreitt þá fjárhæð sem honum var veitt með ólögum aðstoð, og með því missa þann ávinning sem hann hafði notið fram yfir samkeppnisaðila sína á markaðinum, og að aðstæður séu færðar til þess horfs er var fyrir tilurð aðstoðargreiðslna. ⁽⁷⁶⁾
- (277) Af þeim ástæðum, sem settar voru fram hér að framan, er Eftirlitsstofnun EFTA þeirrar skoðunar að stjórnvöld í Noregi hafi veitt endurgjaldsgreiðslur umfram raunverulegt tap og utan ramma yfirstandandi aðstoðarkerfis í Austur-Ögðum. Þessar greiðslur teljast nýjar ríkisaðstoðarráðstafanir sem eru ósamrýmanlegar framkvæmd EES-samningsins. Þar eð þessar ráðstafanir hafa ekki verið tilkynntar Eftirlitsstofnun EFTA, leiðir af 14. gr. II. hluta bókar 3 að eftirlitsstofnunin skal ákveða að endurheimta skuli frá aðstoðarþega ólögma aðstoð sem samrýmist ekki ríkisaðstoðarreglum samkvæmt EES-samningnum.
- (278) Eftirlitsstofnun EFTA fyrirskipar auk þess endurheimt ósamrýmanlegrar nýrrar aðstoðar með 10 ára fyrmingarfresti frá upphafi aðgerða stofnunarinnar. Eftirlitsstofnun EFTA hóf þetta mál með beiðni um upplýsingar sem var send stjórnvöldum í Noregi hinn 10. nóvember 2011. ⁽⁷⁷⁾ Eftirlitsstofnun EFTA hefur tilgreint að um ósamrýmanlega nýja aðstoð sé að ræða á tímabilinu 2004–2014. Því skal endurgreiða alla ósamrýmanlega aðstoð sem veitt var á þessu tímabili.
- (279) Stjórnvöld í Noregi eru hvött til að veita ítarlegar og réttar upplýsingar um fjárhæð veittrar aðstoðar til Nettbuss Sør AS á tímabilinu 2004–2014.
- (280) Nánar tiltekið telur Eftirlitsstofnun EFTA æskilegt að veita stjórnvöldum í Noregi eftirfarandi upplýsingar og leiðsögn varðandi endurheimtarferlið:
- a. Að mati stjórnvalda í Noregi nam bein kostnaðarlækkun Nettbuss Sør AS 1 020 000 NOK af því að dregið var úr kostnaði við að veita almannajónustu á leiðum 39 og 40. Þessa fjárhæð, sem telst ekki endurgjald fyrir almannajónustu, skal endurheimta með vaxtavöxtum sem eru reiknaðir út frá þeim degi sem félagið gat ráðstafað fjárhæðinni til að standa undir þjónustu flugskutlunnar, þ.e. október 2013.
 - b. Einungis er krafist endurheimtar vegna þjónustu sem ekki hefði átt að telja til endurgjaldsbærrar almannajónustu samkvæmt ALFA-aðferðinni. Því falla eftirfarandi tilvik undir fyrirmælin um endurheimt:
 - i. Beinar greiðslur fyrir flutningaþjónustu sem hefur ekki verið skilgreind sem þjónusta í almannabágu er hefur almenna efnahagslega þýðingu (t.d. þjónusta í viðskiptaskyni).

⁽⁷⁵⁾ Sameinuð mál E-4/10, E-6/10 og E-7/10, *Furstadæmið Liechtenstein og aðrir* gegn Eftirlitsstofnun EFTA, [2011], skýrsla EFTA dómstólsins bls. 16, 142. mgr., sameinuð mál E-10/11 og E-11/11 *Hurtigruten ASA* gegn Eftirlitsstofnun EFTA [2012], skýrsla EFTA dómstólsins bls. 758, 286. mgr.

⁽⁷⁶⁾ Mál C-75/97 *Belgia* gegn framkvæmdastjórn, EU:C:1999:311, 64. og 65. mgr. Sjá sameinuð mál E-5/04, E-6/04 og E-7/04 *Fesil og Finnjard, PIL og aðrir* og *Noregur* gegn Eftirlitsstofnun EFTA, [2005], skýrsla EFTA dómstólsins bls. 121, 178. mgr. og C-310/99, *Italia* gegn framkvæmdastjórn, ECLI:EU:C:2002:143, 98. mgr. Sjá einnig kafla 2.2.1 í leiðbeinandi tilmælum Eftirlitsstofnunar EFTA um endurheimt ólögum aðstoðar og ósamrýmanlegrar ríkisaðstoðar. Skjalið má finna á: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽⁷⁷⁾ Sbr. 15. gr. II. hluta bókar 3. Sjá einnig mál C-276/03 *Scott* gegn framkvæmdastjórn ECLI:EU:C:2005:590.

- ii. Beinar greiðslur fyrir aðra flutningaþjónustu sem heyrir ekki undir gerða sérleyfis-samninga (t.d. vissar leiðir).
- iii. Beinar greiðslur fyrir almenna flutningaþjónustu sem var áður hluti af yfirstandandi aðstoðarkerfi en var hætt fyrir löngu síðan.
- c. Eftirlitsstofnun EFTA kemst að þeirri niðurstöðu að þær fjárhæðir sem skal endurheimta skuli endurspeglar raunverulegt frávik í kílómetrum talið á tímabilinu frá 1. janúar þar til samningurinn féll úr gildi 31. desember 2014 samkvæmt meginreglunni um kostnaðarútreikninga sem ALFA-aðferðin kveður á um. Draga skal allar tekjur af almannaþjónustu og viðskiptastarfsemi sem voru endurgreiddar til fylkisins frá þeirri heildarfjárhæð sem skal endurheimta. Vaxtavexti skal leggja á frá þeim degi er aðstoð var greidd til Nettbuss Sør AS.

ÁKVÖRÐUNIN ER SVOHLJÓÐANDI:

1. gr.

Endurgjald vegna staðbundinna áætlunarflutninga með almenningsvögnum (þ.m.t. fjármögnun ATP-verkefnisins) og skólaaksturs í Austur-Ögðum á tímabilinu frá 1994 fram til dagsins í dag telst ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins sem veitt hefur verið samkvæmt yfirstandandi aðstoðarkerfi; formlegri rannsókn er því hætt.

2. gr.

Þær greiðslur sem Nettbuss Sør AS fékk utan ramma yfirstandandi aðstoðarkerfis, sem um getur í 1. gr., frá 2004–2014, teljast ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins sem er ósamrýmanleg framkvæmd EES-samningsins.

3. gr.

Stjórnvöld í Noregi skulu gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til endurheimta aðstoðina, sem um getur í 2. gr., frá Nettbuss Sør AS þar eð hún var veitt félaginu á ólögmatan hátt.

Þegar aðstoð er endurgreidd skal bætt við vöxtum og vaxtavöxtum frá deginum sem viðtakandi fékk fêð í hendur til dagsins sem það er endurgreitt. Vextir skulu reiknaðir á grundvelli 9. gr. ákvörðunar Eftirlitsstofnunar EFTA nr. 195/04/COL með áorðnum breytingum samkvæmt ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA nr. 789/08/COL frá 17. desember 2008.

4. gr.

Endurgreiðsla skal eiga sér stað án tafar og í samræmi við málsmeðferð samkvæmt landslögum, enda sé með þeirri málsmeðferð unnt að framfylgja ákvörðuninni tafarlaust og á skilvirkan hátt.

Stjórnvöld í Noregi skulu tryggja að endurheimt aðstoðar sé framkvæmd innan fjögurra mánaða frá tilkynningardegi þessarar ákvörðunar.

5. gr.

Stjórnvöld í Noregi skulu leggja fram eftirfarandi upplýsingar til Eftirlitsstofnunar EFTA innan tveggja mánaða frá dagsetningu þessarar ákvörðunar:

1. Heildarfjárhæð (höfuðstóll og endurheimtuvextir) sem endurheimta skal frá Nettbuss Sør AS,
2. að því marki sem unnt er, dagsetningarnar þegar þær fjárhæðir sem endurheimta skal voru til ráðstöfunar hjá Nettbuss Sør AS,
3. ítarlega skýrslu um þann árangur sem náðst hefur og þær ráðstafanir sem gerðar hafa verið til að verða við þessari ákvörðun og
4. skjöl sem sýna fram á að endurheimt ólögmatrar og ósamrýmanlegrar aðstoðar frá Nettbuss Sør AS standi yfir (t.d. umburðarbréf, útgefin fyrirmæli um endurheimt o.s.frv.).

6. gr.

Ákvörðun þessari er beint til Konungsríkisins Noregs.

7. gr.

Fullgild er aðeins ensk útgáfa þessarar ákvörðunar.

Gjört í Brussel 7. maí 2015.

Fyrir hönd Eftirlitsstofnunar EFTA

Oda Helen Sletnes

Forseti

Frank Büchel

Stjórnarmaður

Ríkisaðstoð – Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum

2016/EES/59/02

Eftirlitsstofnun EFTA hreyfir ekki andmælum við eftirgreindri ríkisaðstoðarráðstöfun:

Dagsetning ákvörðunar	25. janúar 2016
Málsnúmer	78337
Ákvörðun	23/16/COL
EFTA-ríki	Noregur
Fyrirsögn (og/eða heiti styrkþega)	Enginn virðisaukaskattur vegna rafrænnar fréttapjónustu
Lagastoð	Lög um virðisaukaskatt 19. júní 2009, nr. 58., gr. 6-2 og reglugerð um virðisaukaskatt 15. desember 2009, nr. 1540, gr. 6-2-1
Tegund aðstoðar	Aðstoðarkerfi
Markmið	Frelsi og margbreytileiki fjölmiðla
Aðstoðarform	Ber ekki virðisaukaskatt
Fjárveiting	U.þ.b. 350 milljónir NOK á ári
Gildistími	Til 1. mars 2022
Atvinnugreinar	Fréttir og fréttatengdir miðlar, m.a. NACE J58.1.3 (útgáfa dagblaða) og NACE J60 (útvarps- og sjónvarpsútsending)
Heiti og póstfang stofnunarinnar sem veitir aðstoð	Finansdepartementet Postboks 8008 Dep, NO-0032 Oslo, Norge

Fullgildan texta ákvörðunarinnar, að trúnaðarupplýsingum slepptum, er að finna á vefsetri Eftirlitsstofnunar EFTA:

<http://www.eftasurv.int/state-aid/state-aid-register/>.

ÁKVÖRÐUN EFTIRLITSSTOFNUNAR EFTA

2016/EES/59/03

094/16/COL

frá 11. maí 2016

um að krefjast þess að Noregur samþykki ekki ráðstöfun, sem var tilkynnt á grunni 2. mgr. 4. gr. gerðarinnar sem um getur í lið 56g í XIII. viðauka við EES-samninginn (tilskipun ráðsins 97/70/EB frá 11. desember 1997 um að setja samræmdar reglur um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd eða lengri) að því er varðar skip sem nota sjókæligeyma til að uppfylla stöðugleikakröfur

EFTIRLITSSTOFNUN EFTA HEFUR,

með vísan til gerðarinnar sem um getur í lið 56g í V. kafla við XIII. viðauka við EES-samninginn,

tilskipun ráðsins 97/70/EB frá 11. desember 1997 um að setja samræmdar reglur um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd eða lengri („gerðin“),

samkvæmt aðlögunarákvæðum í bókun I við EES-samninginn, einkum b-lið 4. mgr. 4. gr. gerðarinnar,

ráðstafanirnar sem kveðið er á um í þessari ákvörðun eru í samræmi við álit EFTA-nefndarinnar um flutningastarfsemi,

í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina,

með vísan til ákvörðunar Eftirlitsstofnunar EFTA 103/13/COL frá 13. mars 2013 um að veita stjórnarmanni, sem hefur sérstök ábyrgðarstörf með höndum á sviði flutninga, umboð til að taka tiltekna ákvarðanir á því sviði (skjalnr. 578349),

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Hinn 21. apríl 2015 tilkynnti Siglingastofnun Noregs um undanþágu með skírskotun til 2. mgr. 4. gr. gerðarinnar að því er varðar fiskiskip sem nota sjókæligeyma sem kjölfestu (skjalnr. 754705).

Hinn 16. september 2015 tilkynnti Eftirlitsstofnun EFTA að hún teldi að tilkynningin, sem lögð var fram, væri ekki studd fullnægjandi gögnum (skjalnr. 773295) og gaf stjórnvöldum í Noregi kost á annaðhvort að afturkalla tilkynninguna eða leggja fram fylgiskjöl til viðbótar við fyrirliggjandi tilkynningu. Stjórnvöld í Noregi tilkynntu Eftirlitsstofnun EFTA, með tölvupósti frá 25. september 2015, að þau myndu senda viðbótarskjöl.

Hinn 23. nóvember 2015 bárust viðbótarskjölin frá Siglingastofnun Noregs Eftirlitsstofnun EFTA (skjalnr. 781516). Þar af leiðandi telur Eftirlitsstofnun EFTA að tilkynningin hafi fyrst verið lögð fram á þessum degi með tilhlýðilegum hætti og þar að auki hefst sex mánaða tímabilið, sem ákvarðað var samkvæmt b-lið 4. mgr. 4. gr. gerðarinnar, frá og með þessum degi.

Í samræmi við norsku tilkynninguna hyggjast stjórnvöld í Noregi gera breytingar á löggjöf sinn til að samþykkja eftirfarandi undanþágu:

„Í reglugerð nr. 660 frá 13. júní 2000 um smíði, rekstur og skoðun fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd bætist eftirfarandi orðalag við í 4. mgr. greinar 3-2 á eftir orðunum „permanent anbrakt“ [komið fyrir varanlega]:

Skip sem nota kældan sjó til að geyma og kæla aflann geta notað þessa geyma til að uppfylla stöðugleikakröfur. Skipið skal vera útbúið með kerfi sem vaktar nákvæmt magn vatns í hverjum sjókæligeymi. Ef vatnshæðin er undir lágmarkskröfu um hæð vatnsborðs, í samræmi við viðurkennda útreikninga á stöðugleika, fer viðvörðunarkerfi í gang, bæði sýnileg og heyrnleg viðvörðun, í stýrishúsinu.“

Í 2. reglu (Stöðugleikakröfur) 3. lið III. kafla, B-hluta I. viðauka gerðarinnar er kveðið á um að í skipum, sem eru styttri en 45 metrar, skuli kjölfestan vera varanleg og ef hún er varanleg skal hún vera í föstu formi og fest tryggilega í skipinu. Siglingayfirvöldum í ríkjum sem eiga aðild að EES er einungis heimilt að samþykkja kjölfestu í fljótandi formi ef hún er geymd í algjörlega fylltum geymum sem eru ekki tengdir við dælukerfi skipsins. Í samræmi við lýsingu stjórnvalda í Noregi á undanþágunni er það ekki reyndin.

Í 2. mgr. 4. gr. gerðarinnar er kveðið á um að EES-ríkin skuli beita ákvæðum 3. liðar 3. reglu I. kafla viðaukans við Torremolinos-bókunina þegar ákvæði um undanþágur eru samþykkt, með fyrirvara um málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 4. mgr. sömu greinar. Samkvæmt 3. lið 3. reglu skulu skip, sem heimilt er að veita undanþáguna, stunda fiskveiðar nálægt ströndinni en samkvæmt tilkynningu stjórnvalda í Noregi er þetta ekki reyndin („stór hluti fiskiskipaflorens stundar uppsjávarveiðar í mikilli fjarlægð frá höfnum“).

Þar að auki, eins og kveðið er á um í 3. lið 3. reglu í I. kafla viðaukans við Torremolinos-bókunina, með vísan til 4. mgr. 4. gr. gerðarinnar, skulu stjórnvöld í Noregi leggja fram gögn um að það sé ósanngjarnt og óraunhæft að beita kröfum Torremolinos-bókunarinnar með hliðsjón af fjarlægð starfrækslsvæðis skipanna frá heimhöfn eigin lands, tegundar skips, veðurskilyrðum og að siglingahættur séu almennt ekki til staðar.

Jafnvel þótt stjórnvöld í Noregi hafi sett fram ýmis rök til að réttlæta undanþáguna, t.d. „þyngri skip með lélegri eldsneytisnýtingu, meiri veltingur, takmarkað drægi skipa (e. *reduced radius of action*), minni hleðslugeta og að útgerðarmenn smíði stærri skip en þörf er á“ og að þau hafi látið að því liggja að skip, sem nota sjókæligeyma, hafi ekki orðið fyrir áföllum, teljast þessi rök aðallega tengjast rekstri og virðast ekki uppfylla kröfur um undanþágur sem veittar eru í samræmi við 3. lið 3. reglu I. kafla viðaukans við Torremolinos-bókunina.

Eftirlitsstofnun EFTA hefur, innan ramma samvinnu við Siglingaöryggisstofnun Evrópu, sem komið var á fót samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1406/2002 um stofnun Siglingaöryggisstofnunar Evrópu, farið fram á aðstoð í tengslum við þessa tilkynningu.

Siglingaöryggisstofnun Evrópu kemst að þeirri niðurstöðu í mati sínu frá 8. október 2015 (skjalnr. 776081) að frá tæknilegu sjónarhorni sé gerðin mjög skýr, með tilliti til þess að kjölfestan skuli vera varanleg, og að þegar veitt er undanþága frá henni er EES-ríkjunum einungis heimilt að samþykkja kjölfestu í fljóttandi formi sem er geymd í algjörlega fylltum geymum sem eru ekki tengdir við dælukerfi skipsins. Þetta er ekki reyndin í tilviki tilkynntu ráðstöfunarinnar. Þar að auki bendir Siglingaöryggisstofnun Evrópu á að 3. liður 3. reglu I. kafla viðaukans við Torremolinos-bókunina gildir um skip sem sigla nálægt ströndinni en stjórnvöld í Noregi hyggjast beita undanþágunni fyrir skip sem stunda „*uppsjávarveiðar í mikilli fjarlægð frá höfnum*“.

Eftir að upplýsingarnar, sem vantaði, bárust frá Noregi 23. nóvember 2015 var aftur haft samband við Siglingaöryggisstofnun Evrópu í desember 2015 svo hún gæti endurmetið ráðgjöf sína. Síðasta ráðgjöf Siglingaöryggisstofnunar Evrópu, sem byggist á viðbótarupplýsingum, sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram, staðfestir í einu og öllu rekstrarlegt sjónarhorn tilkynntu ráðstöfunarinnar og því staðfestir Siglingaöryggisstofnun Evrópu að matið, sem hún lagði fram í október 2015, sé í fullu gildi.

Eftirlitsstofnun EFTA telur að ráðstöfunin, sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram, uppfylli ekki viðeigandi kröfur um undanþágu, eins og krafist er í gerðinni, þar sem i. undanþágan getur ekki gilt um dælukerfið, eins og Noregur leggur til, í samræmi við texta gerðarinnar, ii. skipin, sem undanþágan gæti hugsanlega gilt um, stunda ekki fiskveiðar nálægt ströndinni og iii. stjórnvöld í Noregi hafa ekki lagt fram nein gögn um að beiting gerðarinnar sé ósanngjörn og óraunhæf. Eftirlitsstofnun EFTA er því þeirrar skoðunar að tilkynnta undanþágan sé ekki réttlæt看leg.

Þar af leiðandi krefst Eftirlitsstofnun EFTA að stjórnvöld í Noregi samþykki ekki fyrirhuguðu ráðstafanirnar.

SAMÞYKKT ÁKVÖRÐUN ÞESSA:

1. Fyrirhuguð ráðstöfun um skip sem nota sjókæligeyma til að uppfylla stöðugleikakröfur, sem siglingayfirvöld í Noregi tilkynntu um 23. nóvember 2015, skv. 2. mgr. 4. gr. gerðarinnar, sem um getur í lið 56g í V. kafla XIII. viðauka við EES-samninginn, *tilskipun ráðsins 97/70/EB frá 11. desember 1997 um að setja samræmdar reglur um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd eða lengri*, er ekki réttlæt看leg.
2. Stjórnvöld í Noregi skulu ekki samþykkja ráðstöfun um skip, sem nota sjókæligeyma til að uppfylla stöðugleikakröfur, sem var tilkynnt 23. nóvember 2015.
3. Ákvörðun þessari er beint til stjórnvalda í Noregi.

Gjört í Brussel 11. maí 2016.

Fyrir hönd Eftirlitsstofnunar EFTA

Helga Jónsdóttir

Stjórnarmaður

Carsten Zatschler

Deildarstjóri

ESB-STOFNANIR

FRAMKVÆMDASTJÓRNIN

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál M.8091 – SEB Internationale/WMF Group)

2016/EES/59/04

1. Framkvæmdastjórninni barst 14. október 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem franska fyrirtækið SEB S.A. („SEB“) öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í gegnum franskt, beint dótturfélag sitt SEB Internationale S.A.S („SEB Internationale“) í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í þýska fyrirtækinu WMF Group GmbH („WMF“), í gegnum þýskt móðurfélag sitt Finedining Topco GmbH („Finedining“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - SEB: eignarhaldsfélag sem er skráð í kauphöll og framleiðir á heimsvísu raftæki og önnur tæki í eldhús, svo og lítill raftæki fyrir heimili og til líkamshirðu. SEB framleiðir einnig eldunarvörur undir vörumerkjunum Tefal, Lagostina, All-Clad og OBH Nordica, og bókunarform, svo og vörur til geymslu matvæla.
 - WMF: framleiðir og dreifir kaffikönnum og borðbúnaði til atvinnunota. Neytendadeild þess framleiðir og dreifir eldunarvörum (þ.e. pottum, pönnum og hraðsuðupottum), bókunarformum, eldhúsáhöldum og hnífapörum, svo og eldhúsraftækjum. WMF dreifir neytendavörum sínum undir vörumerkjunum WMF, Silit og Kaiser.
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 391, 22.10.2016). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8091 – SEB Internationale/WMF Group, og eftirfarandi póstaritun:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál M.8124 – Microsoft/LinkedIn)

2016/EES/59/05

1. Framkvæmdastjórninni barst 14. október 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem bandaríska fyrirtækið Microsoft Corporation („Microsoft“) öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í bandaríska fyrirtækinu LinkedIn Corporation („LinkedIn“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Microsoft: hannar, þróar og selur tölvuhugbúnað og -vélbúnað og tilheyrandi þjónustu, skýjalausnir og netauglýsingar.
 - LinkedIn: selur vefsíður og farsímabúnað sem býður upp á notkun samfélagsmiðla, netlausna, hugbúnaðar til ráðningar starfsfólks, náms á netinu og netauglýsinga.
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 388, 21.10.2016). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8124 – Microsoft/LinkedIn, og eftirfarandi póstáritun:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál M.8132 – FMC Technologies/Technip)

2016/EES/59/06

1. Framkvæmdastjórninni barst 14. október 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem bandaríska fyrirtækið FMC Technologies, Inc. („FMC“) sameinast að fullu, með hlutafjárkaupum, í skilningi a-liðar 1. mgr. 3. gr. samruna-reglugerðarinnar, franska fyrirtækinu Technip S.A. („Technip“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - FMC: selur, víða um heim, vörur og þjónustu innan orkuviðnaðarins, fyrst og fremst innan olíu- og gasgeirans. Fyrirtækið starfrækir þrjár rekstareiningar á heimsvísu: i. neðansjávarverkni, ii. neðansjávargrunnvirki og iii. orkugrunnvirki.
 - Technip: býður, víða um heim, upp á ráðgjafar-, innkaupa- og byggingarþjónustu ásamt ráðgjafar-, innkaupa-, byggingar- og uppsetningarþjónustu innan orkuviðnaðarins, einkum innan olíu- og gasgeirans. Fyrirtækið starfrækir þrjár rekstareiningar á heimsvísu: i. neðansjávargrunnvirki, ii. aðstöðu á landi og iii. palla skammt undan landi.
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 388, 21.10.2016). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni mál M.8132 – FMC Technologies/Technip, og eftirfarandi póstarsítu:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál M.8158 – METRO/Colruyt France)**

2016/EES/59/07

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 13. október 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem þýska fyrirtækið METRO AG („METRO“) öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í franska fyrirtækinu Colruyt France SAS („Colruyt“)
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - METRO: starfar aðallega á sviði heilidsölu og smásölu matvæla og annara neytendavara svo og raftækja fyrir neytendur í Evrópu.
 - Colruyt: starfar á sviði heilidsölu daglegra neysluvara til faglegra neytenda. Í starfsemi fyrirtækisins er lögð áhersla á að afhenda kæld, frosin matvæli eða matvæli við stofuhita, svo og drykkjarvörur.
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun. Hafa ber í huga að þetta mál kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinnar samfylkinga samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 391, 22.10.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8158 – METRO/Colruyt France, og eftirfarandi póstáritun:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál M.8217 – CPPIB/Hammerson/Grand Central)**

2016/EES/59/08

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 21. október 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem kanadíska fyrirtækið Canada Pension Plan Investment Board („CPPIB“) og breska fyrirtækið Hammerson plc („Hammerson“) öðlast með hlutafjárkaupum í sameiningu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í breskri verslunarmiðstöð sem nefnist Grand Central, sem í augnablikinu lýtur einungis yfirráðum Hammerson.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - CPPIB: stýring fjárfestinga á viðskiptaforsendum í fasteignum, skráðum og óskráðum eignum, innviðum og gerningum sem bera fasta vexti.
 - Hammerson: eignarhald á fasteignum þar sem viðskipti eru stunduð, stjórnunar- og þróunarverkefni í Evrópu, m.a. verslunarkjörnum í Frakklandi og Bretlandi.
 - Grand Central: rekstur verslunarmiðstöðvar í Birmingham á Englandi.
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun. Hafa ber í huga að þetta mál kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna samfylkinga samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 398, 28.10.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni M.8217 – CPPIB/Hammerson/Grand Central og eftirfarandi póstaritun:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja**2016/EES/59/09****(mál M.8232 – Diamond Offshore Wind Holdings II/Eneco Wind Belgium/Elnu/Norther)****Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 14. október 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem belgíska fyrirtækið Eneco Wind Belgium NV („EWB“), sem lýtur yfirráðum Eneco Holding NV, belgíska fyrirtækið Elnu NV, sem lýtur yfirráðum Elicio NV, og belgíska fyrirtækið Diamond Offshore Wind Holdings II BV („DOWH“), sem lýtur yfirráðum Mitsubishi Corporation, öðlast með hlutafjárkaupum, í sameiningu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í belgíska fyrirtækinu Norther NV („Norther“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - EWB: starfar í Belgíu á sviði raforkuframleiðslu með vindorku. EWB tekur þátt í vindorkuverkefnum bæði á landi og undan ströndum og rekur vindorkuver. Að því er varðar vindorkuver á landi starfar EWB bæði á þróunar- og nýtingarstiginu en að því er varðar vindorkuver undan ströndum starfar EWB, sem stendur, einungis á þróunarstiginu í Belgíu.
 - Elnu: dótturfyrirtæki sem er að fullu í eigu Elicio NV („Elicio“). Í Belgíu framleiðir Elicio (fyrir tilstuðlan dótturfyrirtækja sinna) raforku með vindorkuverum á landi og þróar ýmis verkefni í tengslum við lífmassaframleiðslu og vindorku (þ.m.t. vindorkuver undan ströndum). Elicio er dótturfyrirtæki Nethys SA.
 - DOWH: fyrirtæki, stofnað af Diamond Generating Europe Limited, sem er dótturfélag að fullu í eigu Mitsubishi Corporation („MC“). MC er japanskt fyrirtæki sem starfar á heimsvísu í ýmsum atvinnugreinum. Það starfar, sem stendur, ekki innan vindorkugeirans í Belgíu.
 - Norther: núverandi sameiginlegt fyrirtæki EWB og Elnu. Norther mun í framtíðinni eiga, reka og viðhalda vindorkuveri í Norðursjó.
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun. Hafa ber í huga að þetta mál kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna samfylkinga samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 394, 25.10.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8232 – Diamond Offshore Wind Holdings II/Eneco Wind Belgium/Elnu/Norther, og eftirfarandi póstarsíttun:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál M.8250 – Ardian/Weber Automotive)

2016/EES/59/10

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 17. október 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem franska fyrirtækið Ardian SAS („Ardian“) mun öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í þýska fyrirtækinu Weber Automotive GmbH („Weber Automotive“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Ardian: sjálfstætt einkafjárfestingarfyrirtæki með aðsetur í París sem stýrir nokkrum sjóðum sem sérhæfa sig í framtaksfjármögnun og eignastýringu fyrir stofnanafjárfesta.
 - Weber Automotive: framleiðir og selur varahluti í ökutæki, einkum varahluti í aflrásir farartækja, þ.m.t. vélarblokkir, strokklok, girkassar og girkassahús. Hjá fyrirtækinu eru einnig settar saman drifrásir fyrir ökutæki.
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun. Hafa ber í huga að þetta mál kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna samfylkinga samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 394, 25.10.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8250 – Ardian/Weber Automotive, og eftirfarandi póstaritun:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2016/EES/59/11**
(mál M.8020 – Sherwin-Williams/Valspar)

Frankvæmdastjórnin ákvað 10. ágúst 2016 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstytt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32016M8020. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2016/EES/59/12**
(mál M.8088 – Midea Group/KUKA)

Frankvæmdastjórnin ákvað 12. október 2016 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstytt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32016M8088. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2016/EES/59/13**
(mál M.8104 – HNA Group/Gategroup)

Framkvæmdastjórnin ákvað 20. september 2016 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstytt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjálnúmeri 32016M8104. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2016/EES/59/14**
(mál M.8121 – Triton/Fläkt Woods)

Framkvæmdastjórnin ákvað 22. september 2016 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstytt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjálnúmeri 32016M8121. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

⁽¹⁾ Stjórnartíð. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2016/EES/59/15**
(mál M.8125 – JAC/Nexperia)

Framkvæmdastjórnin ákvað 12. október 2016 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstytt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32016M8125. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2016/EES/59/16**
(mál M.8135 – Cerberus/GE Money Bank/Sorefi/Somafi-Soguafi/GE Financement Pacifique)

Framkvæmdastjórnin ákvað 1. september 2016 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstytt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32016M8135. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2016/EES/59/17**
(mál M.8165 – Eneco/Elicio/Norther JV)

Framkvæmdastjórnin ákvað 5. október 2016 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstytt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32016M8165. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2016/EES/59/18**
(mál M.8166 – THOM/Stroili Oro)

Framkvæmdastjórnin ákvað 3. október 2016 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstytt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32016M8166. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

⁽¹⁾ Stjórnartíð. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2016/EES/59/19**
(mál M.8174 – Talanx/Aberdeen/Escala Vila Franca/PNH Parque)

Frankvæmdastjórnin ákvað 14. október 2016 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32016M8174. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2016/EES/59/20**
(mál M.8185 – Atlantia/EDF/ACA)

Frankvæmdastjórnin ákvað 12. október 2016 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á frönsku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32016M8185. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2016/EES/59/21**
(mál M.8192 – Advent International/THL/Inventiv)

Frankvæmdastjórnin ákvað 10. október 2016 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstytt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32016M8192. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2016/EES/59/22**
(mál M.8195 – Brambles/FR/JV)

Frankvæmdastjórnin ákvað 7. október 2016 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstytt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32016M8195. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2016/EES/59/23**
(mál M.8197 – Cinven/Old Mutual Wealth Italy)

Framkvæmdastjórnin ákvað 10. október 2016 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjálnúmeri 32016M8197. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2016/EES/59/24**
(mál M.8203 – Blackstone/New Mountain/JDA Software)

Framkvæmdastjórnin ákvað 10. október 2016 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjálnúmeri 32016M8203. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

Ágrip af ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar frá 1. september 2016 þar sem lýst er yfir að samfylking fyrirtækja samræmist innri markaðnum **2016/EES/59/25**

(mál M.7758 – Hutchison 3G Italy/WIND/JV)

Hinn 1. september 2016 samþykkti framkvæmdastjórnin ákvörðun í samrunamáli skv. reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 frá 20. janúar 2004 um eftirlit með samfylkingum fyrirtækja ⁽¹⁾, einkum 2. mgr. 8. gr. þeirrar reglugerðar. Ákvörðunina í heild sinni, á upprunalegu, fullgiltu tungumáli málsins, að trúnaðarupplýsingum slepptum, er að finna á vefsetri aðalskrifstofu samkeppnismála á eftirfarandi slóð: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

Orðsending framkvæmdastjórnarinnar samkvæmt 4. mgr. 16. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1008/2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í Bandalaginu **2016/EES/59/26**

Breyting á almannaðjónustukvæðum í tengslum við áætlunarflug

Aðildarríki	Grikkland
Flugleiðir	Pessaloníka – Korfú Pessaloníka – Skyros Alexandroupoli – Sitia Aktio – Sitia Korfú – Aktion – Kefalonia – Zakynthos Limnos – Mítilini – Chios – Samos – Ródos Ródos – Kos – Kalymnos – Leros – Astipalea
Gildistökudagur almannaðjónustukvaða	Frá 1. október 2016
Textinn er afhentur endurgjaldslaust, ásamt hvers kyns viðkomandi upplýsingum og/eða skjölum sem varða almannaðjónustukvað-irnar, eftir beiðni sem senda ber:	Hellenic Civil Aviation Authority Directorate-General for Air Transport Air Transport and International Affairs Division Section II Vas. Georgiou 1 16604 Athens GREECE Sími: +30 2108916149 eða 2108916121 Bréfsími: +30 2108947132 Vefsetur: www.hcaa.gr

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

**Orðsending framkvæmdastjórnarinnar samkvæmt 5. mgr. 17. gr. reglugerðar
Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1008/2008 um sameiginlegar reglur um rekstur
flugþjónustu í Bandalaginu**

2016/EES/59/27

Auglýsing um útbod á áætlunarflugi í samræmi við almannajónustukvaðir

Aðildarríki	Grikkland
Flugleiðir	Aþena – Milos Aþena – Naxos Aþena – Sitia
Samningstími	1. apríl 2017–31. mars 2021
Frestur til að skila tilboðum	61 degi eftir að auglýsingin um almannajónustukvaðirnar birtist í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins
Texti útbodsauglýsingarinnar er afhentur endurgjaldslaust, ásamt hvers kyns viðkomandi upplýsingum og/eða skjölum sem varða útbodið og almannajónustukvaðirnar, eftir beiðni sem senda ber:	Hellenic Civil Aviation Authority Directorate-General for Air Transport Air Transport and International Affairs Division Section II Vas. Georgiou 1 16604 Athens GREECE Sími: +30 2108916149 eða 2108916121 Bréfsími: +30 2108947132 Vefsetur: www.hcaa.gr

**Orðsending framkvæmdastjórnarinnar samkvæmt 5. mgr. 17. gr. reglugerðar
Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1008/2008 um sameiginlegar reglur um rekstur
flugþjónustu í Bandalaginu**

2016/EES/59/28

Auglýsing um útbod á áætlunarflugi í samræmi við almannajónustukvaðir

Aðildarríki	Grikkland
Flugleiðir	Pessaloníka – Korfú Pessaloníka – Skyros Alexandroupoli – Sitia Aktio – Sitia Korfú – Aktion – Kefalonia – Zakynthos Limnos – Mithilini – Chios – Samos – Ródos Ródos – Kos – Kalymnos – Leros – Astipalea
Samningstími	1. apríl 2017 – 31. mars 2021
Frestur til að skila tilboðum	61 degi eftir að auglýsingin um almannajónustukvaðirnar birtist í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins (Stjtið. ESB C 385, 19.10.2016 , bls. 34).
Texti útbodsauglýsingarinnar er afhentur endurgjaldslaust, ásamt hvers kyns viðkomandi upplýsingum og/eða skjölum sem varða útbodið og almannajónustukvaðirnar, eftir beiðni sem senda ber:	Hellenic Civil Aviation Authority Directorate-General for Air Transport Air Transport and International Affairs Division Section II Vas. Georgiou 1 16604 Athens GREECE Sími: +30 2108916149 eða 8916121 Bréfsími: +30 2108947132 Vefsetur: www.hcaa.gr

Auglýst eftir tillögum – EACEA/40/2016**2016/EES/59/29****samkvæmt áætluninni Erasmus+****„KA3 – Samstarf milli fyrirtækja um starfsnám að því er varðar vinnutengt nám og námssamninga“****Markmið og lýsing**

Í ljósi þess hve atvinnuleysi meðal ungs fólks er útbreitt og í ljósi misræmis milli framboðs og eftirspurnar á færnei, er heildarmarkmiðið með þessari auglýsingu að brúa bilið á milli menntunar og viðskipta, að auka þýðingu menntunar og þjálfunar fyrir þarfir vinnumarkaðarins ásamt því að setja markið hærra.

Í því samhengi er markmiðið með þessari auglýsingu að óska eftir tillögum um samstarf milli fyrirtækja um starfsnám til að þróa vinnutengt nám og stuðla þar með að Riga-markmiðinu um að efla hvers konar vinnutengt nám, með sérstaka áherslu á námssamninga.

Þetta samstarf ætti að stuðla að því að fyrirtæki og aðilar vinnumarkaðarins taki þátt í að hanna og veita starfsnám, og tryggja áreiðanlegan vinnutengdan námsþátt á sviði starfsnáms.

Auglýsingu þessari er einnig ætlað að auka gæði vinnutengds náms og námssamninga með því að stuðla að samstarfi sem felur í sér þátttöku fyrirtækja, starfsmenntastofnana, viðkom-andi hagsmunaaðila og annarra samtaka til að þróa þýðingarmeiri, kerfisbundnari og sjálfbærari stefnumið með því að yfirfæra þekkingu og læra af viðurkenndum líkönum og aðferðum.

Áherslan er á vettvangi sveitarstjórna og héraðsstjórna til að skapa traustan og sjálfbæran grunn.

Hlutgengir umsækjendur**Flokkur 1:**

Umsækjandi (samræmingaraðili verkefnisins) verður að heyra til eftirtalinnna samtaka:

- starfsmenntastofnunar (á efra framhaldsskólastigi eða viðbótarstigi háskólastigs),
- lítills, meðalstórs eða stórs fyrirtækis (í opinberum rekstri eða einkarekstri),
- samtaka iðnaðarins, verslunarráða og samtaka handverksmanna eða sambærilegra atvinnuvega- eða fagsamtaka,
- sveitarstjórna eða héraðsstjórna.

Í hverjum samstarfshópi verða að vera að minnsta kosti þrjú fullgildir aðilar frá að minnsta kosti tveimur mismunandi löndum sem eru aðilar að Erasmus+ áætluninni.

Þessar þrjú einingar verða að fela í sér:

- eina starfsmenntastofnun,
- eina sveitarstjórn eða héraðsstjórn,
- eitt lítið, meðalstórt eða stórt fyrirtæki (í opinberum rekstri eða einkarekstri) eða ein samtök iðnaðarins eða ein atvinnuvega- eða fagsamtök.

Þar að auki ættu í hverjum samstarfshópi að vera að minnsta kosti ein samtök vinnuveitenda og ein launþegasamtök (aðilar vinnumarkaðarins) sem tengdur samstarfsaðili.

Flokkur 2:

Umsækjandi (samræmingaraðili verkefnisins) verður að vera evrópsk regnhlífásamtök með félagi eða hlutdeildarfélagi í að minnsta kosti 12 löndum sem eru aðilar að Erasmus+ áætluninni, þar af verða sex þeirra að taka þátt í verkefninu sem samstarfsaðilar.

Hlutgeng þátttökusamtök (flokkur 1 og 2) eru m.a.:

- opinberar sveitarstjórnir og héraðsstjórnir,
- aðilar vinnumarkaðarins (samtök vinnuveitenda og launþegasamtök),

- lítil, meðalstór eða stór fyrirtæki (í opinberum rekstri eða einkarekstri),
- samtök iðnaðarins, verslunarráð og samtök handverksmanna eða sambærileg atvinnuvega- eða fagsamtök,
- opinberar vinnumiðlanir,
- verkmenntaskólar, starfsmenntastofnanir, skrifstofur, miðstöðvar (þ.m.t. starfsnám á viðbótarstigi háskólastígs),
- æskulýðssamtök,
- foreldrasamtök,
- aðrar viðkomandi stofnanir.

Hlutgeng ríki:

Flokkar 1 og 2:

Aðildarlönd áætlunarinnar Erasmus+:

- Hin 28 aðildarríki Evrópusambandsins,
- EFTA-ríkin sem eiga aðild að EES: Ísland, Liechtenstein og Noregur,
- ríki sem hafa sótt um aðild að ESB: Albanía, Makedónía (fyrrum lýðveldi í Júgóslavíu), Svartfjallaland, Serbía og Tyrkland.

Heimilt er að velja tillögur frá umsækjendum í EFTA-ríkjum sem eiga aðild að EES, ríkjum sem hafa sótt um aðild að ESB eða samstarfsríkjum, að því tilskildu að daginn, sem val tillagna fer fram, séu komnir á samningar um fyrirkomulag þátttöku þessara landa í áætluninni.

Nánari upplýsingar um hlutgenga starfsemi, úthlutunarviðmið, fjárveitingu og umsóknarfrest er að finna í [Stjtið. ESB C 384, 18.10.2016](#), bls. 11.

Umsóknarleiðbeiningar og umsóknareyðublöð er að finna á eftirfarandi vefslóð:

http://eacea.ec.europa.eu/erasmus-plus/actions/vet-business-partnerships-apprenticeshipwork-based-learning_en

Fullnægja ber öllum skilmálum leiðbeininganna og skila umsóknum eigi síðar en kl. 12 að hádegi (Brussel-tíma) hinn **17. janúar 2017**.

Auglýst eftir tillögum 2017 – EAC/A03/2016

2016/EES/59/30

Áætlunin Erasmus+

1. Inngangur og markmið

Auglýst er eftir tillögum á grundvelli reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1288/2003 frá 11. desember 2013 um að koma á fót „Erasmus+“: Áætlun Sambandsins um menntun, þjálfun, æskulýðsstarf og iþróttir, svo og á grundvelli árlegrar starfsáætlunar Erasmus + fyrir 2016 og 2017. Áætlunin Erasmus+ tekur til áraanna 2014 til 2020. Almenn og sértæk markmið áætlunarinnar Erasmus+ eru talin upp í 4., 5., 11. og 16. gr. reglugerðarinnar.

2. Aðgerðir

Auglýsing þessi eftir tillögum tekur til eftirfarandi aðgerða áætlunarinnar Erasmus+:

Lykilaðgerð 1 – Námsferðir fyrir einstaklinga

- Ferðir fyrir einstaklinga á sviði menntunar, þjálfunar og æskulýðsstarfs
- Marksækin verkefni innan Evrópsku sjálfbodaþjónustunnar (EVS)
- Stórir viðburðir fyrir evrópska sjálfbodaaliða
- Sameiginlegar meistaraþráður Erasmus Mundus

Lykilaðgerð 2 – Samstarf um nýsköpun og skipti á góðum vinnubrögðum

- Marksækin samstarfsverkefni á sviði menntunar, þjálfunar og æskulýðsstarfs
- Þekkingarsamstarf æðri menntastofnana og atvinnulífs
- Efling getu á sviði æðri menntunar
- Efling getu á sviði æskulýðsstarfs

Lykilaðgerð 3 – Stuðningur við umbætur á stefnumálum

- Skipulögð skoðanaskipti: Fundur ungmenna og þeirra sem taka ákvarðanir á sviði æskulýðsstarfs

Starfsemi á vegum Jean Monnet áætlunarinnar

- Jean Monnet kennslustöður
- Jean Monnet einingar
- Jean Monnet gæðamiðstöðvar
- Jean Monnet stuðningur við stofnanir og samtök
- Jean Monnet net
- Jean Monnet verkefni

Íþróttir

- Samstarfsverkefni
- Lítil samstarfsverkefni
- Evrópskir íþróttaviðburðir sem ekki eru haldnir í ágóðaskyni

3. Hlutgengi

Allir opinberir aðilar eða aðilar úr einkageiranum á sviði menntunar, þjálfunar, æskulýðsstarfs og íþróttá geta sótt um fjármuni innan áætlunarinnar Erasmus+. Þá geta hópar ung-menna sem eru virkir innan æskulýðsstarfs, en ekki nauðsynlegan innan æskulýðssamtaka, sótt um fjármuni vegna námsferða ungmenna og umsjónarmanna æskulýðsstarfs, svo og vegna marksækinna samstarfsverkefna á sviði æskulýðsstarfs.

Eftirtalin lönd, sem eiga aðild að áætluninni Erasmus+, geta tekið fullan þátt í aðgerðunum ⁽¹⁾:

- Hin 28 aðildarríki Evrópusambandsins,
- EFTA-ríkin sem eiga aðild að EES: Ísland, Liechtenstein og Noregur,
- Ríki sem hafa sótt um aðild að ESB: Tyrkland og Makedónía (fyrrum lýðveldi í Júgóslavíu).

Þá geta samtök frá samstarfslöndum tekið þátt í tilteknum aðgerðum áætlunarinnar Erasmus+.

Nánari upplýsingar um skilyrði fyrir þátttöku er að finna í leiðarvísi áætlunarinnar Erasmus+.

4. Fjárveiting og lengd verkefna

Áætluð heildarfjárveiting vegna þessarar auglýsingar er 2 157,1 milljón evra.

Menntun og þjálfun	1 905,4 milljónir evra ⁽²⁾
Æskulýðsstarf	209,1 milljón evra
Jean Monnet	10,8 milljónir evra
Íþróttir	31,8 milljónir evra

Heildarfjárhæð vegna þessarar auglýsingar, svo og skipting hennar, er leiðbeinandi og unnt er að breyta henni, með fyrirvara um breytingu á árlegri starfsáætlun Erasmus+. Hugsanlegum umsækjendum er bent á að skoða árlega starfsáætlun Erasmus+ og breytingar á henni á vefsvæðinu:

http://ec.europa.eu/dgs/education_culture/more_info/awp/index_en.htm

að því er varðar fjárveitingu til aðgerða sem falla undir auglýsingu þessa.

Styrkfjárhæðir og lengd verkefna ræðst af þáttum á borð við eðli verkefnis og fjölda þátttökuríkja.

⁽¹⁾ Starfsemi á vegum Jean Monnet áætlunarinnar er opin samtökum alls staðar að úr heiminum.

⁽²⁾ Þessi fjárhæð felur í sér fjármuni vegna alþjóðlegrar viddar æðri menntunar (301,6 milljónir ERU í heild).

5. Umsóknarfrestur

Umsóknarfrestur sá sem tilgreindur er hér á eftir rennur út kl. 12 á hádegi að Brussel-tíma.

Lykilaðgerð 1

Ferðir fyrir einstaklinga á sviði menntunar og þjálfunar	2. febrúar 2017
Ferðir fyrir einstaklinga á sviði æskulýðsstarfs	2. febrúar 2017
Ferðir fyrir einstaklinga á sviði æskulýðsstarfs	26. apríl 2017
Ferðir fyrir einstaklinga á sviði æskulýðsstarfs	4. október 2017
Marksækin verkefni innan Evrópsku sjálfbodaþjónustunnar	26. apríl 2017
Stórir viðburðir fyrir evrópska sjálfbodaliða	5. apríl 2017
Sameiginlegar meistaraáráðir Erasmus Mundus	16. febrúar 2017

Lykilaðgerð 2

Marksækin samstarfsverkefni á sviði menntunar og þjálfunar	29. mars 2017
Marksækin samstarfsverkefni á sviði æskulýðsstarfs	2. febrúar 2017
Marksækin samstarfsverkefni á sviði æskulýðsstarfs	26. apríl 2017
Marksækin samstarfsverkefni á sviði æskulýðsstarfs	4. október 2017
Þekkingarsamstarf æðri menntastofnana og atvinnulífs	28. febrúar 2017
Efning getu á sviði æðri menntunar	9. febrúar 2017
Efning getu á sviði æskulýðsstarfs	8. mars 2017

Lykilaðgerð 3

Fundur ungmenna og þeirra sem taka ákvarðanir á sviði æskulýðsstarfs	2. febrúar 2017
	26. apríl 2017
	4. október 2017

Aðgerðir á vegum Jean Monnet áætlunarinnar

Kennslustöður, einingar, gæðamiðstöðvar, stuðningur við stofnanir og samtök, net, verkefni	23. febrúar 2017
--	------------------

Aðgerðir á sviði íþróttar

Samstarfsverkefni	6. apríl 2017
Lítill samstarfsverkefni	6. apríl 2017
Evrópskir íþróttaviðburðir sem ekki eru haldnir í ágóðaskyni	6. apríl 2017

Nánari fyrirhæli sem varða umsóknarfrestinn er að finna í leiðarvísni áætlunarinnar Erasmus+.

6. Nánari upplýsingar

Allar upplýsingar um skilyrði, sem sett eru í tengslum við þessa auglýsingu eftir tillögum, m.a. um forgangsverkefni, er að finna í leiðarvísni fyrir áætlunina Erasmus+ á eftirfarandi vefsetri: http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/resources_en

Leiðarvísir áætlunarinnar Erasmus+ er óaðskiljanlegur hluti auglýsingar þessarar eftir tillögum og skilyrði fyrir þátttöku og fjármögnun sem þar koma fram gilda að fullu um auglýsingu þessa.