

III

(Jiné akty)

EVROPSKÝ HOSPODÁŘSKÝ PROSTOR

ROZHODNUTÍ KONTROLNÍHO ÚŘADU ESVO

č. 519/12/COL

ze dne 19. prosince 2012

o ukončení formálního vyšetřovacího řízení týkajícího se případné podpory podniků AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene (Norsko)

KONTROLNÍ ÚŘAD ESVO (DÁLE JEN „KONTROLNÍ ÚŘAD“),

S OHLEDEM na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru (dále jen „Dohoda o EHP“), a zejména na článek 49, články 61 až 63 a protokol 26 této dohody,

S OHLEDEM na Dohodu mezi státy ESVO o zřízení Kontrolního úřadu a Soudního dvora (dále jen „Dohoda o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru“), a zejména na článek 24 této dohody,

S OHLEDEM na protokol 3 Dohody o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru (dále jen „protokol 3“), a zejména na čl. 1 odst. 2 části I a čl. 7 odst. 2 části II,

POTÉ, co vyzval zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními⁽¹⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

I. SKUTEČNOSTI

1. POSTUP

1.1. Správní řízení, které vedlo k rozhodnutí Kontrolního úřadu č. 254/10/KOL

- (1) Dopisem ze dne 11. srpna 2006 obdržel Kontrolní úřad stížnost společnosti Konkurrenten.no AS (dále jen „stěžovatel“), v níž se uvádělo, že norské orgány poskytly podnikům AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene státní podporu. Dopis byl Kontrolním úřadem zaevidován dne 16. srpna 2006 (dokument č. 384017). Dopisem ze dne 17. srpna 2006 určeným stěžovateli potvrdil Kontrolní úřad přijetí stížnosti (dokument č. 384134).
- (2) Dopisem ze dne 7. září 2006 předal Kontrolní úřad stížnost norským orgánům a vyzval je, aby se k ní vyjád-

řily (dokument č. 387163). Na žádost o informace odpověděly norské orgány dopisem ze dne 11. října 2006. Dopis byl Kontrolním úřadem zaevidován dne 19. října 2006 (dokument č. 392725).

- (3) Dopisem ze dne 20. října 2006 podal stěžovatel další připomínky. Dopis byl Kontrolním úřadem zaevidován dne 23. října 2006 (dokument č. 394520).
- (4) Dopisem ze dne 29. listopadu 2006 si Kontrolní úřad vyžádal od norských orgánů další informace (dokument č. 394397). Norské orgány odpověděly dopisem ze dne 11. ledna 2007. Dopis byl Kontrolním úřadem zaevidován dne 12. ledna 2007 (dokument č. 406541).
- (5) Dopisem ze dne 19. června 2007 si Kontrolní úřad vyžádal od norských orgánů další informace (dokument č. 425271). Norské orgány odpověděly dopisem zaslaným elektronicky dne 16. srpna 2007 (dokument č. 434326).
- (6) Stěžovatel poskytl další informace e-mailem ze dne 20. února 2008 (dokument č. 466226).
- (7) Kontrolní úřad si od norských orgánů vyžádal další informace dopisem zaslaným elektronicky dne 2. dubna 2008 si (dokument č. 471926). Norské orgány odpověděly dopisem zaslaným elektronicky dne 29. dubna 2008 (dokument č. 475480).
- (8) Stěžovatel poskytl další informace v e-mailech ze dne 25. května 2008 (dokument č. 478132), 2. června 2008 (dokument č. 479743), 9. července 2008 (dokumenty č. 489623 a 489626), 14. srpna 2008 (dokument č. 489591), 15. srpna 2008 (dokument č. 488527), 20. ledna 2009 (dokument č. 505210) a 22. ledna 2009 (dokument č. 505503).

(¹) Úř. věst. C 204 12.7.2012 s. 15 a dodatek EHP č. 37, 5.7.2012 s. 26.

(9) V souvislosti s tímto případem udržovaly Kontrolní úřad a norské orgány počátkem roku 2010 neformální kontakty prostřednictvím telefonu a elektronické pošty. Informace, které Kontrolní úřad obdržel v tomto kontextu, byly shrnuty v dopise, který norské orgány zaslaly Kontrolnímu úřadu elektronicky dne 21. dubna 2010 (dokument č. 554417).

(10) Dne 21. června 2010 přijal Kontrolní úřad rozhodnutí č. 254/10/KOL o uzavření případu z toho důvodu, že dotyčná podpora představuje existující podporu, která byla ukončena. Dopisy ze dne 21. června 2010 předal Kontrolní úřad kopie rozhodnutí č. 254/10/KOL norským orgánům (dokument č. 558824) a stěžovateli (dokument č. 561949).

1.2. Rozsudek Soudního dvora ESVO ve věci E-14/10 Konkurrenten.no AS v. Kontrolní úřad ESVO

(11) Stěžovatel požádal o zrušení rozhodnutí Kontrolního úřadu č. 254/10/KOL v žalobě, která byla na podatelně Soudního dvora ESVO podána dne 2. září 2010.

(12) Dne 22. srpna 2011 vynesl Soudní dvůr ESVO rozsudek ve věci E-14/10 Konkurrenten.no AS v. Kontrolní úřad ESVO, kterým rozhodnutí č. 254/10/KOL v plném rozsahu zrušil, a to z níže uvedených důvodů.

(13) Soudní dvůr ESVO za prvé shledal, že rozhodnutí nebylo náležitě odůvodněno, jelikož Kontrolní úřad neobjasnil, proč lze prodloužení koncese ode dne 1. ledna 2000 považovat za součást existujícího režimu podpor, nebo proč je nelze považovat za příslušnou změnu tohoto režimu⁽²⁾.

(14) Soudní dvůr ESVO za druhé konstatoval, že Kontrolní úřad porušil svou povinnost zahájit formální vyšetřovací řízení týkající se podpory, která byla poskytnuta v období 1997–2000. Soudní dvůr ESVO konstatoval, že Kontrolní úřad nemohl vyloučit možnost, že podniky AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene obdržely podporu, která převyšovala ztráty spojené s plněním závazků veřejné služby, a že Kontrolní úřad skutečně měl za to, že v minulosti mohlo k této nadměrné náhradě dojít. Soudní dvůr ESVO proto dospěl k závěru, že Kontrolní úřad měl zahájit formální vyšetřovací řízení, aby v možném rozsahu plně zjistil skutkovou podstatu. Rovněž námitky žalobce týkající se týchž záležitostí v období 2000–2008 byly shledány jako opodstatněné⁽³⁾.

(15) Soudní dvůr ESVO za třetí uvedl, že Kontrolní úřad neurčil, zda se kapitálový vklad týkal pouze nedostatku

finančních prostředků na důchodové závazky, které vznikly v souvislosti s plněním závazků veřejné služby, nebo zda se vztahoval rovněž na ostatní činnosti. Jelikož Soudní dvůr ESVO nemohl přezkoumat rozhodnutí, pokud jde o tvrzení žalobce, že kapitálový vklad neodpovídal platbě za poskytované dopravní služby, znamenalo to nedostatečné odůvodnění⁽⁴⁾.

1.3. Opětovné posouzení stížnosti

(16) Stěžovatel tvrdil, že níže uvedená opatření mohou zahrnovat protiprávní státní podporu:

1. vzájemné subvencování čtyř podniků AS Oslo Sporveier, AS Sporveisbussene, Arctic Express AS a Sporveisbussenes Turbiler AS⁽⁵⁾,

2. kapitál ve výši 41 499 000 NOK, který v roce 2004 vložil podnik AS Oslo Sporveier do podniku AS Sporveisbussene,

3. příznivé daňové zacházení získané na nekonkurenčním trhu, které podniku AS Sporveisbussene umožnilo vyhnout se placení daně ze zisku, a

4. záruky, které podnik AS Sporveisbussene poskytl ve prospěch svých dceřiných společností Arctic Express AS a Sporveisbussenes Turbiler AS.

(17) Kontrolní úřad zahájil nové posuzování stížnosti a e-mailem ze dne 25. října 2011 určeným norským orgánům (dokument č. 613053) si vyžádal doplňkové informace. Norské orgány odpověděly během telefonní konference dne 28. října 2011. Norské orgány mimoto poskytly další informace na schůzkách, které se konaly v Oslu dne 29. listopadu 2011 a v Bruselu dne 9. prosince 2011 a 17. ledna 2012. E-maily ze dne 13. prosince 2011 (dokument č. 621639) a 20. ledna 2012 (dokument č. 622816) poskytly norské orgány další informace.

(18) Dopisem ze dne 27. ledna 2012 (dokument č. 622888) si Kontrolní úřad vyžádal od norských orgánů další informace⁽⁶⁾. Norské orgány odpověděly dopisem ze dne 22. února 2012 (dokumenty č. 625908, 625916, 625949, 626065 a 626066) a e-maily ze dne 5. března 2012 (dokumenty č. 627096 a 627097).

⁽²⁾ Rozsudek, body 55–63.

⁽³⁾ Tamtéž, body 76–80.

⁽⁴⁾ Tamtéž, body 84–91.

⁽⁵⁾ V tomto rozhodnutí se budou odkazy na „skupinu Oslo Sporveier“ vztahovat na podnik AS Oslo Sporveier a jeho dceřiné společnosti.

⁽⁶⁾ Dopisem ze dne 8.2.2012 (dokument č. 624263) stěžovatel Kontrolní úřad požádal, aby zahájil formální vyšetřovací řízení týkající se opatření, která byla předmětem řízení u Soudního dvora ESVO ve věci E-14/10.

1.4. Formální vyšetřovací řízení

- (19) Rozhodnutím č. 123/12/COL ze dne 28. března 2012 (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) zahájil Kontrolní úřad s ohledem na možnou podporu podniků AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene formální vyšetřovací řízení podle čl. 1 odst. 2 části I protokolu 3. Dopisem z téhož dne (dokument č. 627869) informoval Kontrolní úřad o svém rozhodnutí norské orgány a vyzval je k podání připomínek.
- (20) Norské orgány podaly připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dopisem ze dne 4. června 2012 (dokument č. 636738). E-mailem ze dne 28. června 2012 (dokument č. 639422) si Kontrolní úřad vyžádal další informace. Norské orgány odpověděly e-mailem ze dne 7. září 2012 (dokument č. 645982). E-maily, které byly vyměněny v období od 9. do 23. listopadu 2012 (dokumenty č. 653229, 653257, 653526, 654300, 654332, 654345 a 654470), si Kontrolní úřad od norských orgánů vyžádal a obdržel další informace.
- (21) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* a v dodatku EHP⁽⁷⁾. Kontrolní úřad zúčastněné strany vyzval k podání připomínek k rozhodnutí o zahájení řízení. Kontrolní úřad obdržel připomínky od dvou zúčastněných stran. Dopisem ze dne 2. srpna 2012 (dokument č. 643450) obdržel Kontrolní úřad připomínky od stěžovatele, společnosti Konkurrenten.no AS. Dopisem ze dne 6. srpna 2012 (dokument č. 643459) obdržel Kontrolní úřad připomínky od společnosti Risdal Touring AS, sesterské společnosti stěžovatele. Kontrolní úřad předal tyto připomínky norským orgánům dopisem ze dne 4. září 2012 (dokument č. 645575). Dopisem ze dne 3. října 2012 (dokument č. 648581) norské orgány Kontrolní úřad informovaly, že k připomínkám obou zúčastněných stran nemají žádné poznámky.

2. ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- (22) Norské orgány potvrdily, že podnik AS Oslo Sporveier neposkytl žádné záruky⁽⁸⁾. Kontrolní úřad proto dospěl k závěru, že tvrzení stěžovatele ohledně záruk bylo bezpředmětné⁽⁹⁾.
- (23) Kontrolní úřad však měl pochybnosti ohledně zbývajících opatření, jichž se stížnost týkala. Kontrolní úřad se proto rozhodl zahájit formální vyšetřovací řízení s ohledem na tato tři opatření:

1. vyrovnávací platby za služby pravidelné autobusové dopravy v Oslu, jež byly podnikům AS Oslo Sporveier

a AS Sporveisbussene poskytnuty v období od 1. ledna 1994 do 30. března 2008 (dále jen „roční vyrovnávací platby“);

2. kapitálový vklad, který město Oslo poskytlo v roce 2004 (dále jen „kapitálový vklad z roku 2004“) a který měl pokrýt vzniklý nedostatek finančních prostředků v penzijním fondu v souvislosti s

a. poskytováním veřejných služeb (dále jen „kapitálový vklad související s veřejnými službami“), jakož i

b. komerčními aktivitami (dále jen „kapitálový vklad související s komerčními aktivitami“) a

3. uplatňování pravidel týkajících se skupinového zdanění (dále jen „opatření týkající se skupinového zdanění“).

3. SOUVISLOSTI – STÁVAJÍCÍ PRÁVNÍ PŘEDPISY A MÍSTNÍ PRAVIDELNÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

3.1. Zákon o komerční dopravě z roku 2002 a nařízení o komerční dopravě z roku 2003

(24) V současnosti je místní autobusová doprava upravena zákonem o komerční dopravě z roku 2002 (dále jen „CTA“)⁽¹⁰⁾ a předpisem o komerční dopravě z roku 2003 (dále jen „CTR“)⁽¹¹⁾. Předpis CTA zrušil a nahradil zákon o dopravě z roku 1976⁽¹²⁾. Předpis CTR zrušil a nahradil dvě nařízení⁽¹³⁾.

(25) Norské orgány potvrdily, že od vstupu Dohody o EHP v platnost v roce 1994 se příslušná ustanovení významně nezměnila.

3.2. Správní odpovědnost okresů

(26) V Norsku odpovídají za zajišťování služeb místní veřejné dopravy okresy. Okresy však nemají povinnost tyto služby nabízet.

(27) Okresy mohou služby místní autobusové dopravy zajišťovat prostřednictvím vlastní organizace, nebo prostřednictvím správní společnosti⁽¹⁴⁾ zřízené okresem. Předpis CTA stanoví, že pokud okres zřídí správní společnost,

⁽¹⁰⁾ Zákon č. 45 ze dne 21.6.2002 (vstup v platnost 1.1.2003).

⁽¹¹⁾ Nařízení č. 401 ze dne 26.3.2003 (vstup v platnost 1.4.2003).

⁽¹²⁾ Zákon č. 63 ze dne 4.6.1976 (vstup v platnost 1.7.1977). Dne 1.1.2003 zrušen a nahrazen předpisem CTA.

⁽¹³⁾ Nařízení č. 2170 ze dne 12.8.1986 (vstup v platnost 1.1.1987) a nařízení č. 1013 ze dne 4.12.1992 (vstup v platnost 1.1.1994). Obě nařízení byla dne 1.4.2003 zrušena a nahrazena předpisem CTR.

⁽¹⁴⁾ V norštině: *Administrasjonsselskap*.

⁽⁷⁾ Úř. věst. C 204 12.7.2012 s. 15 a dodatek EHP č. 37 5.7.2012 s. 26.

⁽⁸⁾ Viz rozhodnutí o zahájení řízení, body 122–124.

⁽⁹⁾ Viz normativní část rozhodnutí o zahájení řízení, článek 1.

budou finanční prostředky určené na financování místní autobusové dopravy přiděleny této společnosti⁽¹⁵⁾. Správní společnosti mohou služby autobusové dopravy pořizovat u třetí strany, nebo poskytovat tyto služby samy.

3.3. Spolufinancování místních dopravních služeb ze strany státu a okresů

- (28) Okresy financují místní dopravní služby částečně z daňových příjmů. Podle předpisu CTA okresy mimoto dostávají finanční prostředky od státu ve formě ročních blokových grantů⁽¹⁶⁾. Výše grantů je stanovena podle toho, nakolik okresy potřebují příspěvky od státu. Okresy proto musí ministerstvu dopravy předložit rozpočty, účetní závěrky a jiné příslušné informace, které jsou nezbytné pro posouzení potřeby příspěvků⁽¹⁷⁾. Norské orgány uvedly, že pokud okres sníží výši blokového grantu použitého k financování nákladů na místní pravidelnou dopravu, bude to mít důsledky pro budoucí granty.

3.4. Koncese

3.4.1. Úvod

- (29) Podle předpisu CTA jsou k provozování autobusové přepravy cestujících za úplatu (tj. za platbu ze strany uživatelů dopravních služeb(cestujících)) zapotřebí koncese⁽¹⁸⁾.

- (30) Provozovatelé pravidelné autobusové přepravy cestujících za úplatu potřebují obecnou i zvláštní koncesi.

3.4.2. Obecná koncese pro přepravu cestujících

- (31) Podniky poskytující služby přepravy cestujících za úplatu musí mít obecnou koncesi⁽¹⁹⁾. K získání obecné koncese musí žadatel i) předložit osvědčení o bezúhonnosti; ii) mít uspokojivé finanční prostředky a způsobilost a iii) mít odpovídající odbornou kvalifikaci⁽²⁰⁾. Obecné koncese nejsou časově omezené⁽²¹⁾.

3.4.3. Zvláštní koncese pro pravidelnou přepravu cestujících

- (32) Kromě obecné koncese musí mít podniky, které chtějí provozovat pravidelnou přepravu cestujících za úplatu, zvláštní koncesi⁽²²⁾. Existují dva druhy zvláštních

koncesí: i) koncese pro danou oblast a ii) koncese pro určitou trasu. Koncese pro danou oblast má zbytkovou povahu v tom smyslu, že držitelé umožňují provozovat pravidelnou autobusovou dopravu v celé dotyčné oblasti, pokud v dané oblasti nebyly uděleny jiné koncese pro určitou trasu. Držitel koncese pro určitou trasu je jediným subjektem, který je oprávněn provozovat pravidelnou autobusovou dopravu na této trase.

- (33) Zvláštní koncese uděluje koncesionáři právo i povinnost poskytovat dopravní služby, jak je stanoveno v koncesi⁽²³⁾. Při podání žádosti o zvláštní koncesi musí být předložen návrh jízdního řádu a cen jízdného⁽²⁴⁾. Jízdní řády a ceny jízdného podléhají kontrole ze strany okresů⁽²⁵⁾. Okresy mohou nařídit změny jízdních řádů a cen jízdného⁽²⁶⁾.

- (34) Zvláštní koncese mohou být uděleny i) prostřednictvím nabídkových řízení (na dobu stanovenou v rámci nabídkového řízení⁽²⁷⁾), každopádně však nejdéle na deset let⁽²⁸⁾), nebo ii) přímo bez využití nabídkového řízení (na desetileté období)⁽²⁹⁾.

3.5. Systémy prodeje jízdenek

- (35) Koncesionáři musí zavést systémy prodeje jízdenek, které byly schváleny okresy⁽³⁰⁾.

⁽²³⁾ § 25 CTR.

⁽²⁴⁾ §§ 28 a 29 CTR. Jedná se o požadavky, které Kontrolní úřad považuje za nejdůležitější pro popsání vnitrostátního režimu, v předpise CTR je však stanovena řada dalších podrobných požadavků vztahujících se na zvláštní koncese.

⁽²⁵⁾ Ministerstvo dopravy svěřilo pravomoc týkající se stanovování cen jízdného okresům. Určité slevy jsou však stanoveny na celostátní úrovni. V praxi ministerstvo všem okresům nařídilo, aby zajistily, že provozovatelé místní pravidelné autobusové dopravy vykonávající veřejnou službu poskytují dětem, seniorům a zdravotně postiženým občanům 50% slevu z ceny.

⁽²⁶⁾ § 28 a § 29 odst. 2 CTR. Na základě § 28 odst. 3 CTR má ministerstvo dopravy pravomoc vydat pokyny k obsahu a zveřejňování jízdních řádů. Oběžník ministerstva dopravy č. N-1/2006 obsahuje doplňkové pokyny k zveřejňování jízdních řádů pro jednotlivé trasy. Do roku 2006 upravoval § 28 CTR určité aspekty zveřejňování jízdních řádů pro jednotlivé trasy. Tyto aspekty byly v roce 2006 vyňaty. V praxi odkazuje oběžník č. N-1/2006 na staré ustanovení (§ 28 CTR), jak tomu bylo před změnou, a uvádí, že se za pokyny k obsahu jízdních řádů pro jednotlivé trasy až do dalšího oznámení považují požadavky starého nařízení.

⁽²⁷⁾ § 27 odst. 2 CTA.

⁽²⁸⁾ Jak bylo uvedeno v rámci přípravných prací, kapitola 10.1 Prop. 113 L (2009–2010).

⁽²⁹⁾ § 8 CTA. Možnost udělit koncese prostřednictvím nabídkového řízení byla zavedena novelou zákona o dopravě z roku 1976, tj. zákonem č. 85 ze dne 11.6.1993 (vstup v platnost 1.1.1994).

⁽³⁰⁾ § 30 odst. 1 CTR. Ministerstvo dopravy má pravomoc vydat obecné pokyny k používání elektronických systémů prodeje jízdenek (§ 30 odst. 2 CTR). Ministerstvo vydalo takovéto pokyny ve formě oběžníku č. N-1/2006. V tomto oběžníku ministerstvo rozhodlo, že by jako standard pro elektronické systémy prodeje jízdenek měl sloužit tento dokument – část 3 příručky 206 norské státní správy silnic (v norštině *Statens Vegvesen*).

⁽¹⁵⁾ § 23 CTA.

⁽¹⁶⁾ § 22 odst. 3 CTA.

⁽¹⁷⁾ § 22 odst. 4 CTA.

⁽¹⁸⁾ §§ 4 a 6 CTA.

⁽¹⁹⁾ § 4 odst. 1 CTA.

⁽²⁰⁾ § 4 odst. 2 CTA a kapitola I CTR.

⁽²¹⁾ § 27 odst. 1 CTA.

⁽²²⁾ § 6 odst. 1 CTA.

3.6. Smlouvy

- (36) K doplnění koncesí mohou okresy uzavřít s koncesionáři smlouvy o poskytování veřejné služby. Okresy mohou samy rozhodnout o formě těchto smluv⁽³¹⁾.

3.7. Vyrovnávací platby pro koncesionáře

- (37) Okresy odpovídají za vyrovnávací platby pro koncesionáře⁽³²⁾. Vyrovnávací platby jsou poskytnuty pouze podnikům, které provozují prodělečné trasy (tj. trasy, na nichž příjmy z prodeje jízdenek nepokrývají náklady na poskytování služby).
- (38) Podle norských orgánů má okres na základě § 22 CTA povinnost poskytovat provozovatelům vyrovnávací platby za dopravní služby na prodělečných trasách, které chce ve svém regionu zřídit nebo zachovat⁽³³⁾. Okresy mohou stanovit způsob, jakým má být koncesionářům poskytnuta vyrovnávací platba; předpisy CTA a CTR neobsahují žádná konkrétní ustanovení o způsobu poskytování vyrovnávací platby.
- (39) Kontrolní úřad má za to, že § 22 CTA umožňuje vyrovnávací platby k pokrytí nákladů veřejné služby (včetně přiměřeného zisku) po odečtení příjmů z prodeje jízdenek a že vyrovnávací platba nad tento rámec nemůže být založena na předpisu CTA.

⁽³¹⁾ § 22 odst. 5 CTA. Příkladem takovéto smlouvy je dohoda o dopravě z roku 1997 uzavřená mezi podniky AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene (jak je uvedeno níže).

⁽³²⁾ § 22 odst. 1 CTA.

⁽³³⁾ Norské orgány ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení toto potvrdily a s odkazem na právní literaturu (*Norsk Lovkommentar*) objasnily, že předchozí ustanovení – § 24a zákona o dopravě z roku 1976 – bylo vykládáno stejně. V tomto ohledu *Norsk Lovkommentar* k zákonu o dopravě z roku 1976 (k dispozici na adrese <http://www.rettsdata.no/> (přístup je možný po uhrazení příslušného poplatku)) ohledně otázky vyrovnávací platby v poznámce č. 43 uvádí (v norštině): „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“. Překlad Kontrolního úřadu: „U pravidelné dopravy však bude často vhodné požadovat, aby provozovatel dopravy poskytoval rozsáhlejší službu, která nebude vzhledem k stanoveným maximálním cenám finančně zajímavá. Za těchto okolností může být závazek veřejné služby zachován pouze na základě vyrovnávací platby, viz § 24a.“

4. DALŠÍ SOUVISLOSTI – PRÁVNÍ PŘEDPISY TÝKAJÍCÍ SE PRAVIDELNÉ VEŘEJNÉ DOPRAVY PLATNÉ PŘED VSTUPEM DOHODY O EHP V PLATNOST – ZÁKON O DOPRAVĚ Z ROKU 1976

4.1. Úvod

- (40) V reakci na rozhodnutí o zahájení řízení poskytly norské orgány více informací o historii systému vyrovnávacích plateb za služby místní pravidelné dopravy.

4.2. Centrální odpovědnost státu za místní pravidelnou dopravu

- (41) Norské orgány objasnily, že v době vstupu zákona o dopravě z roku 1976⁽³⁴⁾ v platnost odpovídal za služby místní pravidelné dopravy stát (ministerstvo dopravy). Místní pravidelnou dopravu v každém okrese řídily státní dopravní agentury.

4.3. Proces decentralizace

4.3.1. Úvod

- (42) Krátce po vstupu zákona o dopravě z roku 1976 v platnost byl zahájen proces decentralizace. Ode dne 1. ledna 1979 mohly být pravomoci ministerstva dopravy přeneseny na okresy. Státní dopravní agentury se současně přeměnily na okresní správní orgány.
- (43) V roce 1981 mohl stát po zavedení § 24a do zákona o dopravě z roku 1976 poskytnutím finančních prostředků okresům přenést odpovědnost za financování místní pravidelné dopravy na okresy⁽³⁵⁾. V Oslu vstoupil § 24a v platnost v roce 1983, kdy město Oslo (které je rovněž okresem)⁽³⁶⁾ poprvé obdrželo takovéto financování.

4.3.2. Nařízení z roku 1980

- (44) Dalším důležitým prvkem procesu decentralizace bylo nařízení ze dne 19. prosince 1980 o vyrovnávací platbě za zajišťování místní pravidelné dopravy (dále jen „nařízení z roku 1980“). V § 1 nařízení z roku 1980 se uvádí, že za financování místní pravidelné dopravy odpovídají okresy. Podle § 3 se výše vyrovnávací platby stanoví každý rok na základě rozdílu mezi odhadovanými příjmy podle schválených cen jízdného a slev a přiměřenými náklady.

⁽³⁴⁾ Zákon č. 63 ze dne 4.6.1976 (vstup v platnost 1.7.1977). Dne 1.1.2003 zrušen a nahrazen CTA.

⁽³⁵⁾ Viz přípravné práce na novele zákona o dopravě z roku 1976 – Ot.prp. nr. 16 (1980–81), s. 2.

⁽³⁶⁾ Město Oslo je jak okresem, tak i městem. V dalším textu se na ně odkazuje jako na město Oslo.

(45) Nařízení z roku 1980 obsahuje rovněž pravidla týkající se kontroly a přístupu k informacím a objasňuje na straně jedné úlohu ministerstva dopravy a na straně druhé úlohu okresů. V § 7 je stanoven právní základ pro vydávání dalších pravidel a pokynů týkajících se vyrovnávací platby za místní pravidelnou dopravu ze strany ministerstva.

4.3.3. Nařízení z roku 1982 a standardní hlavní smlouva mezi KS a sdružením autobusových dopravců

(46) Dne 1. ledna 1983 bylo nařízení z roku 1980 nahrazeno novým nařízením – nařízením ze dne 2. prosince 1982 o vyrovnávací platbě za zajišťování místní pravidelné dopravy (dále jen „nařízení z roku 1982“). V § 4 nařízení z roku 1982 je okresům uložena povinnost uzavřít s koncesionáři dohodu o vyrovnávací platbě za zajišťování pravidelné veřejné dopravy. Na tomto základě uzavřely organizace KS (norské sdružení místních a regionálních orgánů) a norské sdružení autobusových dopravců (dále jen „sdružení autobusových dopravců“) (37) standardní hlavní smlouvu (dále jen „standardní hlavní smlouva mezi KS a sdružením autobusových dopravců“) a standardní dohodu o roční vyrovnávací platbě, jež bude každý okres používat při uzavírání dohod o zajišťování pravidelné autobusové dopravy. Co se týká výpočtu vyrovnávací platby, standardní dohoda byla založena na stejných zásadách jako § 3 nařízení z roku 1980. Standardní hlavní smlouva stanovila rovněž oddělení nákladů mezi veřejnými dopravními službami a ostatními komerčními službami.

4.3.4. Nařízení z roku 1985

(47) V souvislosti se zavedením nového systému příjmů pro okresy bylo v roce 1985 přijato nové nařízení o vyrovnávací platbě za místní dopravu (dále jen „nařízení z roku 1985“). Nový systém příjmů pro okresy (a obce) znamenal, že centrální příspěvek na místní dopravu byl poskytován ve formě paušální částky. Nařízení z roku 1985 se zaměřovalo především na vztahy mezi ministerstvem dopravy a okresy. Nařízení z roku 1985 bylo dne 1. ledna 1987 zrušeno.

5. ORGANIZACE MÍSTNÍ PRAVIDELNÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY V OSLU

(48) Jak bylo uvedeno výše, odpovědnost za zajišťování místní pravidelné veřejné dopravy je svěřena okresům.

(49) Do roku 1994 zajišťoval veškerou veřejnou dopravu v Oslu podnik AS Oslo Sporveier (38), jelikož město

Oslo svěřilo tomuto podniku úkol spočívající v plánování a řízení veřejné dopravy v Oslu (39). Podnik AS Oslo Sporveier měl současně interní oddělení (40) zajišťující většinu (41) pravidelné autobusové dopravy v Oslu. Tato činnost byla vykonávána na základě koncese pro danou oblast, která byla udělena dne 16. listopadu 1992 a která podniku AS Oslo Sporveier umožňovala provozovat pravidelnou autobusovou dopravu v celé dopravní síti města Oslo, pokud nebyly uděleny jiné koncese pro konkrétní trasy.

(50) Koncese byla udělena na desetileté období se zpětným účinkem ke dni 1. ledna 1990.

(51) Od roku 1994 provozoval podnik AS Oslo Sporveier mimo své poslání v oblasti veřejné služby i turistickou autobusovou dopravu v malém měřítku.

(52) Dne 23. dubna 1997 se oddělení autobusové dopravy, včetně malé divize turistické autobusové dopravy, vyčlenilo z podniku AS Oslo Sporveier a bylo převedeno na nově založený podnik, AS Sporveibussene. Od té doby zajišťoval podnik AS Sporveibussene pravidelnou místní autobusovou dopravu v souladu s koncesí, která byla udělena podniku AS Oslo Sporveier.

(53) Podniky uzavřely dohodu o dopravě, která byla podepsána dne 23. dubna 1997, a to se zpětným účinkem ke dni 1. ledna 1997 (dále jen „dohoda o dopravě“). Platnost dohody o dopravě měla skončit ke dni skončení platnosti stávající koncese (tj. 31. prosince 1999), byla by však automaticky prodloužena o rok, pokud by byla prodloužena koncese podniku AS Oslo Sporveier pro danou oblast. Podle této dohody o dopravě převzal podnik AS Sporveierbussene činnosti podniku AS Oslo Sporveier v oblasti veřejné služby a dostával vyrovnávací platby za tyto služby přímo od podniku AS Oslo Sporveier.

(54) Koncese pro danou oblast byla dne 20. září 2001 se zpětným účinkem ke dni 1. ledna 2000 prodloužena o dalších deset let.

(37) V norštině: Norsk Rutebileierforbund.

(38) Město Oslo je od roku 1934 prakticky jediným vlastníkem podniku AS Oslo Sporveier (s 98,8% vlastnickým podílem). Norské orgány objasnily, že v roce 2002 získalo město Oslo zbývající akcie, a stalo se tudíž 100% vlastníkem podniku AS Oslo Sporveier.

(39) Podle norských orgánů se město Oslo podílelo na všech záležitostech obchodního významu, které se týkaly zajišťování hromadné autobusové dopravy podnikem AS Oslo Sporveier, včetně finančních aspektů dohod/smluv s dceřinými společnostmi (např. AS Sporveibussene) nebo třetími stranami. Město Oslo se angažovalo prostřednictvím správní rady podniku AS Oslo Sporveier.

(40) Podnik AS Oslo Sporveier měl kromě toho další oddělení zajišťující mimo jiné podzemní, tramvajovou a trajektovou dopravu.

(41) Koncese na pravidelnou autobusovou dopravu na několika málo konkrétních trasách v Oslu vlastnili rovněž další tři provozovatelé, ING. M.O. Schøyens Bilcentraler A/S, Norgesbuss AS/Oslo a Follo Busstrafikk A/S. Podnik Norgesbuss AS/Oslo získal v roce 1996 podnik Follo Busstrafikk A/S a tímto převzal i jeho koncese.

- (55) V roce 2001 se město Oslo rozhodlo, že by veškerá pravidelná autobusová doprava v Oslu měla být zadána prostřednictvím nabídkového řízení. Na tomto základě byla na pravidelnou autobusovou dopravu v období 2003–2008 postupně vypsána veřejná nabídková řízení, a to v pěti částech. Příslušné smlouvy vstoupily v platnost v roce následujícím po roce, v němž byla zakázka zadána prostřednictvím nabídkového řízení. Nabídkové řízení na poslední část bylo vypsáno v roce 2007 a poslední smlouva vstoupila v platnost dne 30. března 2008.
- (56) Vzhledem ke zbytkové povaze koncese byl její rozsah pro danou oblast omezován v souladu s postupným zadáváním tras, na něž se kdysi vztahovala koncese pro danou oblast, prostřednictvím nabídkových řízení. Platnost koncese pro danou oblast, která byla udělena podniku AS Oslo Sporveier, proto skončila dne 30. března 2008 (kdy byla veškerá pravidelná autobusová doprava v Oslu zadána prostřednictvím nabídkových řízení). Jelikož platnost koncese skončila, skončila i platnost dohody o dopravě.
- (57) Jak bylo uvedeno výše, v roce 1997 převzal podnik AS Sporveisbussene od podniku AS Oslo Sporveier malou divizi turistické autobusové dopravy.
- (58) V roce 2003 založil podnik AS Sporveisbussene dceřinou společnost, Nexus Trafikk AS, za účelem účasti v nabídkových řízeních na provozování tras pravidelné autobusové dopravy v Oslu. V roce 2005 získal podnik AS Sporveisbussene společnost Arctic Express AS a její dceřinou společnost Lavprisexpressen.no zajišťující expresní dopravu na letiště a regionální autobusovou dopravu. V roce 2006 byla divize turistické autobusové dopravy z podniku AS Sporveisbussene vyčleněna do nově založené společnosti, Sporveisbussenes Turbiler AS, kterou zcela vlastnil podnik AS Sporveisbussene.
- (59) V období od 1. července 2006 do 1. ledna 2007 bylo řízení veřejné dopravy v Oslu reorganizováno. Byla založena nová společnost s názvem AS Oslo Sporveier (dále jen „nový podnik AS Oslo Sporveier“). Bývalý podnik AS Oslo Sporveier změnil svůj název na Kollektivtransportproduksjon AS (dále jen „KTP“). Správní funkce bývalého podniku AS Oslo Sporveier byly převedeny na nový podnik AS Oslo Sporveier.
- (60) Podnik KTP si ponechal provozní část podniku AS Oslo Sporveier a vlastnictví podniku AS Sporveisbussene. Posledně uvedený podnik se přeměnil na mateřskou společnost se třemi dceřinými společnostmi. Dceřiné společnosti byly přejmenovány (z Nexus Trafikk AS na Unibuss AS; ze Sporveisbussenes Turbiler AS na Unibuss Tur AS a z Arctic Express AS na Unibuss Ekspress AS).
- (61) Podnik AS Sporveisbussene se v roce 2009 spojil se společností Unibuss AS. Tato společnost si zachovala název Unibuss AS a jako mateřská společnost převzala vlastnictví podniků Unibuss Tur AS a Unibuss Ekspress AS.

6. VYROVNÁVACÍ PLATBY ZA ZÁVAZEK VEŘEJNÉ SLUŽBY V OSLU

6.1. Správní praxe

- (62) Jak bylo uvedeno výše, město Oslo odpovídá za poskytování vyrovnávací platby poskytovatelům veřejných služeb, které chce ve svém regionu zřídit nebo zachovat⁽⁴²⁾.
- (63) V Oslu existuje společný systém prodeje jízdenek, který se vztahuje na všechny provozovatele autobusové, tramvajové, podzemní a trajektové dopravy. Poskytovatelé veřejných služeb nenesou odpovědnost za systém prodeje jízdenek. Za tento systém odpovídá podnik KTP (dříve AS Oslo Sporveier) a ceny jízdenek podléhají kontrole ze strany města Oslo.
- (64) Koncesionář si může ponechat příjem z prodeje jízdenek získaný při provozování pravidelné autobusové dopravy⁽⁴³⁾. Pokud příjmy z prodeje jízdenek nepostačují k uhrazení nákladů na činnost, je koncesionář způsobilý od města Oslo obdržet vyrovnávací platbu za veřejnou službu.
- (65) V Oslu byly od 80. let minulého století do doby udělení zakázek prostřednictvím nabídkových řízení vyrovnávací platby na základě přímo zadaných zakázek stanoveny v souladu s níže popsáním postupem. Paušální částka, která pokrývala rozdíl mezi odhadovanými náklady na poskytování dotyčné veřejné služby a příjmy z prodeje jízdenek, byla v zásadě stanovena městem Oslo a koncesionářem⁽⁴⁴⁾. Toto se uskutečňovalo v rámci obecného rozpočtového postupu města Osla. Podle norských orgánů lze rozpočtový postup popsat takto:

Leden/únor	Městské zastupitelstvo (<i>Byrådet</i>) rozhodne o rozpočtových limitech pro příští rok.
Březen	Odbory městského úřadu a městské podniky jsou informovány o rozpočtových limitech a o lhůtě pro podání návrhů rozpočtu.
Březen/duben	Městské podniky jednájí o rozpočtu na následující rok.
Květen	Odbory městského úřadu a městské podniky předloží své návrhy rozpočtu na základě příjmů a nákladů v předchozích letech, úrovně činnosti, rozpočtových limitů a předpokládaného budoucího vývoje nákladů a růstu efektivity.

⁽⁴²⁾ § 22 CTA.

⁽⁴³⁾ Veškeré příjmy z prodeje jízdenek získané přímým prodejem ve vlastních autobusech s připočtením části příjmů z prodeje jízdenek plynoucích z podniků AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk (předchůdce společnosti Ruter AS, společnost ve veřejném vlastnictví odpovědná za řízení místní pravidelné dopravy v Oslu) a Norges Statsbaner AS (společnost ve veřejném vlastnictví odpovědná za železniční dopravu v Norsku).

⁽⁴⁴⁾ Od roku 1983 podle § 24a zákona o dopravě z roku 1976, nařízení z roku 1982 a standardní hlavní smlouvy uzavřené mezi KS a sdružením autobusových dopravců. Norské orgány objasnily, že se praxe na základě § 22 CTA po jeho vstupu v platnost dne 1. ledna 2003 v podstatě nezměnila.

Červen–srpen	Mezi odbory/podniky a příslušným útvarem státní správy probíhají diskuse za účelem objasnění rozpočtu a činností, na něž se vztahuje.
Září	Městské zastupitelstvo oznámí návrh rozpočtu.
Říjen	Jednotlivými částmi rozpočtu se zabývají různé výbory městské rady (Bystyret).
Říjen/listopad	Městské zastupitelstvo navrhuje revidovaný rozpočet
Prosinec	Rozpočet je schválen městskou radou.

- (66) Na základě návrhů rozpočtu (a případných změn během jednání o rozpočtu v městské radě) byly vyrovnávací platby přiznány prostřednictvím rozhodnutí o rozpočtu v souladu s určitými předpoklady, které byly stanoveny v každém rozhodnutí, tj. dosažení určitého zvýšení efektivnosti a zachování dopravních služeb pro veřejnost z předchozího roku. Rozhodnutí zahrnovala rovněž určité cíle týkající se mimo jiné objemu zajištěných dopravních služeb a nákladů na jednu jízdu.
- (67) Posouzení výše vyrovnávací platby bylo založeno na nákladech vzniklých v předchozích letech, které byly upraveny s ohledem na zvýšení efektivnosti, vývoj norského indexu spotřebitelských cen, mzdy, daně a právní a správní předpisy, které měly vliv na náklady.
- (68) Podle norských orgánů bylo pro veřejnou službu a komerční aktivity (tj. turistické autobusové služby) vykonávané podnikem AS Oslo Sporveier vedeno oddělené účetnictví. Při výpočtu roční vyrovnávací platby za veřejné služby nebyly náklady na komerční aktivity podniku AS Oslo Sporveier brány v potaz.
- (69) Podle norských orgánů se na základě dohody o dopravě uzavřené v roce 1997, jejíž platnost skončila dne 30. března 2008, kdy byly prostřednictvím nabídkových řízení uděleny všechny zakázky na veřejné služby a kdy vypršela platnost koncese pro danou oblast, výpočet vyrovnávací platby prováděl na ročním základě v souladu s výše popsanými zásadami.
- (70) Vyrovnávací platby za veřejnou službu byly tudíž stanoveny stejným postupem. Částka byla vypočítána na základě rozdílu mezi náklady a příjmy souvisejícími s veřejnou službou, které byly po celou posuzovanou dobu upravovány o stejné opravné koeficienty. Pro aktivity v oblasti veřejné služby a komerční aktivity bylo vedeno oddělené účetnictví.

6.2. Ziskovost veřejné služby

- (71) Podle přehledu ročních výsledků činnosti podniků AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene v oblasti autobusové dopravy, které poskytly norské orgány, činil v období 1994 až 2008 průměrný roční zisk podniků 0,49 %. Od roku 2005 však tento údaj zahrnuje příjmy z komerčních aktivit. Průměrná roční návratnost v období od roku 1994 do roku 2005, pro něž se údaje poskytnuté norskými orgány týkají výhradně veřejné služby, činila 1,98 % ⁽⁴⁵⁾.

6.3. Zavedení systému bonusů/malusů za kvalitu

- (72) Jak bylo objasněno výše, v roce 1997 začal služby místní pravidelné autobusové dopravy v Oslu poskytovat podnik AS Sporveisbussene v souladu s koncesí, která byla udělena podniku AS Oslo Sporveier. Mezi podniky AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene byla mimoto uzavřena dohoda o dopravě. Norské orgány uvedly, že dohoda o dopravě zavedla koncepci modelu, který měl stanovit podnik AS Oslo Sporveier a podle něhož měla být měřena kvalita autobusových služeb. Záměrem bylo nalézt model, který by podnik AS Sporveisbussene motivoval k poskytování kvalitních služeb autobusové dopravy. V dohodě o dopravě bylo stanoveno, že by systém měl být zaveden nejpozději ode dne 1. ledna 2008.
- (73) V roce 2004 byl schválen zvláštní model systému bonusů/malusů ⁽⁴⁶⁾. Podle tohoto systému je výkonnost podniku AS Sporveisbussene posuzována podle těchto kritérií: i) celková spokojenost zákazníků, ii) přesnost, iii) úroveň bezpečnosti a pohodlí a iv) ochota řidiče. Spokojenost zákazníků se měří na základě průzkumů. Přesnost se měří podle objektivních údajů.
- (74) V roce 2004 přiznal podnik AS Oslo Sporveier podniku AS Sporveisbussene bonus za kvalitu ve výši 3,9 milionu NOK. To představuje 0,8 % příjmů podniku AS Sporveisbussene v tomto roce (483,5 milionu NOK). Norské orgány objasnily, že bonus za kvalitu považují za součást přiměřeného zisku. Norské orgány Kontrolní úřad neinformovaly o žádných jiných přiznaných bonusech za kvalitu.

6.4. Služby v rámci skupiny a rozvrhování společných nákladů

- (75) Podle norských orgánů vyžadovaly komerční autobusové služby poskytované podnikem AS Sporveisbussene pouze v omezeném rozsahu služby podniku AS Oslo Sporveier. Tyto služby v rámci skupiny byly většinou vyměňovány mezi dceřinými společnostmi ve skupině Oslo Sporveier.
- (76) Od roku 1994 byly služby v rámci skupiny vyměňovány především na základě dohod mezi společnostmi ve skupině. Pokud se na poskytování služeb podílely externí

⁽⁴⁵⁾ Výpočet Kontrolního úřadu.

⁽⁴⁶⁾ Systém je popsán v příloze protokolu, která podrobně stanoví vyrovnávací platbu za autobusovou dopravu, na niž měl podnik AS Sporveisbussene nárok za rok 2004.

společnosti, vycházely náklady na služby z tržních cen. K příkladům těchto služeb zajišťovaných externími poskytovateli patřil například společný nákup motorové nafty, motorového oleje nebo nemrznoucí kapaliny, pronájem autobusů, nájem majetku od soukromých společností atd. U těchto služeb zahrnovala vnitropodniková cena rovněž určitý poměrný podíl fixních nákladů a případně dodatečné náklady na uhrazení správních poplatků.

(77) Co se týká služeb v rámci skupiny, které podnik AS Oslo Sporveier poskytoval podniku AS Sporveisbussene a dceřiným společnostem nebo které byly poskytovány mezi dceřinými společnostmi, norské orgány objasnily, že ceny hrazené za tyto služby vycházely ze skutečných nákladů (např. nájemné za autobusy a řidiče při zvláštních příležitostech, čištění autobusů) nebo použitého objemu (např. vydávání průkazů totožnosti) či počtu hodin v závislosti na složitosti poskytované služby. Skutečná cena zahrnovala náklady za službu, což znamená mezní náklady, vnější účinky / účinky vyšší efektivity a rovněž poměrný podíl fixních nákladů a zisk. Norské orgány uvedly, že tyto ceny založené na nákladech odpovídají tržním cenám.

(78) Jak bylo objasněno výše, podnik AS Sporveisbussene založil v roce 2003 dceřinou společnost, Nexus Trafikk AS, s cílem zúčastnit se nabídkových řízení na provozování pravidelné autobusové dopravy v Oslu. Založení dceřiné společnosti vedlo k situaci, kdy podniky (AS Sporveisbussene a Nexus Trafikk AS) sdílely určité společné náklady, jelikož oba poskytovaly služby autobusové dopravy. Norské orgány objasnily, že to podniky vedlo k vytvoření nového systému pro rozvrhování (nových) společných nákladů. Nový systém se používal od roku 2004. Podle nového systému hradily společné náklady, jako jsou IT infrastruktura a komunikační infrastruktura, obecné náklady na PR, někteří zaměstnanci, poradenské služby v souvislosti s obecnými smlouvami, audity, důchody, pojištění, služby v oblasti účetnictví a mezd, všechny příslušné společnosti ve skupině, a to podle určitého procentního podílu z obrátu každé společnosti. Způsob výpočtu těchto sazeb režijních nákladů je založen na každoročním určení všech společných nákladů prostřednictvím rozpočtového postupu. Částky těchto nákladů jsou poté sečteny a celková sazba režijních nákladů je odhadnuta vydělením celkového obrátu podniku AS Sporveisbussene a jeho dceřiných společností zjištěnými společnými náklady. Součet rozpočtovaných režijních nákladů jednotlivých společností pokrývá společné náklady zahrnuté v celkovém rozpočtu. Pro rok 2004 činila tato sazba [...] ⁽⁴⁷⁾ %, pro rok 2005 a 2006 [...] ⁽⁴⁸⁾ % a pro rok 2007 a 2008 [...] ⁽⁴⁹⁾ %.

⁽⁴⁷⁾ Na přesný údaj se vztahuje profesní tajemství. Je v rozmezí od 2 % do 7 %.

⁽⁴⁸⁾ Na přesný údaj se vztahuje profesní tajemství. Je v rozmezí od 2 % do 7 %.

⁽⁴⁹⁾ Na přesný údaj se vztahuje profesní tajemství. Je v rozmezí od 2 % do 7 %.

7. KAPITÁLOVÝ VKLAD ZE DNE 2. DUBNA 2004

7.1. Stížnost

(79) Stěžovatel uvádí, že podnik AS Oslo Sporveier převedl v roce 2004 do podniku AS Sporveisbussene nový vlastní kapitál ve výši 41 499 000 NOK, a tvrdí, že tato transakce může zahrnovat státní podporu, jelikož žádný soukromý investor v tržním hospodářství by nevlozil kapitál do ztrátové společnosti. Stěžovatel se mimoto ptá, zda byl kapitál vložen s cílem financovat nové činnosti vykonávané na trhu, který je vystaven hospodářské soutěži.

(80) Norské orgány potvrdily, že dne 2. dubna 2004 vložilo město Oslo do skupiny Oslo Sporveier nový kapitál a že toto opatření souvisí s jednorázovým příspěvkem do penzijního fondu skupiny (Oslo Sporveiers Pensjonskasse) ⁽⁵⁰⁾ za účelem pokrytí vzniklého nedostatku finančních prostředků na stávajících účtech penzijního fondu. Výše tohoto kapitálu vloženého do podniku AS Sporveisbussene činila 111 760 000 NOK. Norské orgány mimoto uvedly, že se současně s kapitálovým vkladem změnila účetní zásady podniku AS Sporveisbussene pro odhad budoucích důchodových závazků s tím výsledkem, že od roku 2004 jsou tyto závazky vykazovány v jeho účetnictví ⁽⁵¹⁾.

(81) Na základě informací, které poskytly norské orgány, má Kontrolní úřad za to, že pokud jde o převod finančních prostředků ve výši 41 499 000 NOK, na něž stěžovatel poukázal ve své korespondenci s Kontrolním úřadem, stěžovatel porovnal účetní závěrky podniku AS Sporveisbussene za roky 2003 a 2004 a odečetl částku ve výši 39 501 000 NOK (celkový vlastní kapitál v roce 2003) od částky ve výši 81 milionů NOK (celkový vlastní kapitál v roce 2004). V tomto rozhodnutí Kontrolní úřad posoudí skutečný kapitálový vklad ve výši

⁽⁵⁰⁾ Oslo Sporveiers Pensjonskasse byl penzijní fond pro zaměstnance skupiny Oslo Sporveier. Kapitálový vklad z roku 2004 napravil nedostatečné finanční krytí důchodových závazků podniků Oslo Sporvognsdrift AS (podnik odpovědný za provozování tramvajové dopravy v Oslu), Oslo T-banedrift AS (podnik odpovědný za služby metra v Oslu), AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene.

⁽⁵¹⁾ Norské orgány objasnily, že před kapitálovým vkladem z roku 2004 vykazoval podnik AS Sporveisbussene své důchodové závazky prostřednictvím tzv. „koridorového řešení“. Pomocí této účetní metody odepisoval podnik úpravy ve vypočtených důchodových závazcích za desetileté období. „Koridorové řešení“ bylo založeno na předpokladu, že každý rok budou mezi dlouhodobými předpoklady a skutečností existovat odchylky a že se v průběhu času tyto rozdílly vyrovnají. V roce 2004 se norské orgány rozhodly účetní metodu používanou k vykazování důchodových závazků změnit. Byly provedeny roční úpravy, které do účetnictví zahrnuly veškeré náklady za období předpokládané průměrné doby trvání zaměstnání. V důsledku toho vykázal podnik AS Sporveisbussene v roce 2004 snížení vlastního kapitálu ve výši 80 934 000 NOK (v položce „estimativvik“), které odráží tuto změnu účetních metod. Tyto změny vedly k zvýšení závazků vykázaných v rozvaze a k příslušnému snížení vlastního kapitálu podniku. Tato změna účetních zásad neměla dopad na výši kapitálu potřebného k vyrovnání nedostatečného financování penzijního fondu, nýbrž vysvětluje některé změny v účetnictví podniku AS Sporveisbussene mezi rokem 2003 a 2004, na něž se poukazovalo ve stížnosti.

111 760 000 NOK, což je částka, která byla přidělena k uhrazení důchodových závazků podniku AS Sporveisbussene (na rozdíl od částky ve výši 41 499 000 NOK, kterou uvedl stěžovatel).

- (82) Norské orgány podaly vysvětlení ohledně důvodu tohoto kapitálového vkladu, který souvisí s důchodovými závazky podniku AS Sporveisbussene. Toto vysvětlení je shrnuto níže.

7.2. Nedostatek finančních prostředků v penzijním fondu skupiny AS Oslo Sporveier v polovině 90. let minulého století a vyšší roční vyrovnávací platby

- (83) Norské místní orgány (a podniky, které tyto orgány vlastní nebo kontrolují) byly povinny poskytovat svým zaměstnancům indexovaný důchod ve výši 70 % nebo 66 % jejich poslední mzdy při odchodu do důchodu ve věku 67 let⁽⁵²⁾.

- (84) V polovině 90. let minulého století bylo zřejmé, že v penzijním fondu skupiny Oslo Sporveier chybí finanční prostředky. Tento nedostatek finančních prostředků se nahromadil během řady let, jelikož platby příspěvků do penzijního fondu nepřihlížely náležitě k vyšším důchodovým závazkům vyplývajícím z takových faktorů, jako je zvýšení mezd zaměstnanců, delší naděje dožití, změny v předpokládaných sazbách za jednotlivé stupně invalidity atd. Podle norského Úřadu pro finanční dohled (*Kreditilsynet*) vykazoval penzijní fond podniku AS Oslo Sporveier ke dni 31. prosince 1995 krytí pouze ve výši 46,9 %. Obecní penzijní fondy s krytím nižším než 95 % musí být navyšovány minimálně o 1,5 % ročně⁽⁵³⁾. Město Oslo jako vlastník bylo proto ze zákona povinno pokrýt nedostatek finančních prostředků v penzijním fondu skupiny Oslo Sporveier⁽⁵⁴⁾. Jak bylo uvedeno v rozhodnutí ze dne 23. prosince 1996, podnik AS Oslo Sporveier musel předložit plán, jak tento nedostatek napravit. Proto byl stanoven platební plán k odstranění nedostatku finančních prostředků do roku 2020. Tento plán Úřad pro finanční dohled schválil dne 9. července 1997.

- (85) V souladu s platebním plánem zvýšilo město Oslo roční vyrovnávací platbu za veřejnou službu tak, aby pokrývala vyšší příspěvky na důchodové zabezpečení.

7.3. Vložení kapitálu do penzijního fondu Oslo Sporveiers Pensjonskasse

- (86) Podle norských orgánů se město Oslo v roce 2003 rozhodlo pokrýt nedostatek finančních prostředků v penzijním fondu skupiny Oslo Sporveier jednorázovou

platbou. V důsledku toho vložil podnik AS Oslo Sporveier dne 2. dubna 2004 do penzijního fondu Oslo Sporveiers Pensjonskasse částku ve výši 802,5 milionu NOK⁽⁵⁵⁾ s cílem pokrýt stávající celkový nedostatek finančních prostředků⁽⁵⁶⁾. Kapitálový vklad pokryl nedostatek finančních prostředků na důchodové závazky související se zaměstnanci podniků Oslo Sporvognsdrift AS, Oslo T-banedrift AS, AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene.

- (87) Norské orgány objasnily, že ačkoli mělo město Oslo ze zákona povinnost pokrýt nedostatek finančních prostředků v penzijním fondu skupiny Oslo Sporveier, nemuselo tak učinit ve formě jednorázové platby: rozhodlo se tak učinit, jelikož toto řešení bylo nákladově efektivnější než dodržení stávajícího plánu splácní. Roční částka, která byla placena za účelem pokrytí nedostatku finančních prostředků, byla vyšší než náklady na financování potřebné k splácní bankovního úvěru v téže výši. Jednorázová platba měla mimoto podle odhadů zajistit úspory v provozním rozpočtu ve výši přibližně 160 milionů NOK a snížit roční náklady skupiny na důchody o 60 milionů NOK.

- (88) Z celkové částky ve výši 802,5 milionu NOK pokryla částka ve výši 111 760 000 NOK důchodové závazky podniku AS Sporveisbussene. Podle norských orgánů zaplatil podnik AS Oslo Sporveier celou částku přímo penzijnímu fondu Oslo Sporveiers Pensjonskasse a tato částka nebyla převedena jako hotovost na podnik AS Sporveisbussene. V roční účetní závěrce podniku AS Sporveisbussene za rok 2004 byl příspěvek na důchodové zabezpečení ve výši 111 760 000 NOK vykázán jako vložení nového akciového kapitálu.

7.4. Nedostatečné financování důchodových závazků týkajících se zaměstnanců v oblasti turistické autobusové dopravy

- (89) Podle norských orgánů pokryla část kapitálového vkladu převedeného na podnik AS Sporveisbussene důchodové závazky týkající se zaměstnanců v oblasti turistické autobusové dopravy za období od roku 1994 (kdy bylo zahájeno provozování turistické autobusové dopravy) do dne 1. ledna 1997.

- (90) Norské orgány poskytly výpočty, podle nichž byla k pokrytí nedostatku finančních prostředků na důchodové závazky v divizi turistické autobusové dopravy z celkového kapitálového vkladu určena částka ve výši přibližně 430 300 NOK.

7.5. Změna penzijních fondů na Vital Forsikring ASA

- (91) Platba ve výši 111 760 000 NOK podniku AS Sporveisbussene umožnila rovněž převést jeho penzijní fond

⁽⁵²⁾ Jelikož na základě norského důchodového pojištění by byl základní důchod v rozmezí od 40 % do 50 %, poskytoval zaměstnavatel zbývající část prostřednictvím penzijních fondů, nebo životních pojištění. Skupina Oslo Sporveier založila svůj penzijní fond jako obecní penzijní fond (Oslo Sporveiers Pensjonskasse) v souladu s kapitolou 7 zákona o pojištění č. 44 ze dne 10.6.2005.

⁽⁵³⁾ Nařízení č. 117 ze dne 19.2.1993, oddíl 28 A.

⁽⁵⁴⁾ Nedodržení této povinnosti mohlo mít pro skupinu Oslo Sporveier vážné právní důsledky, jelikož mohl být například vyhlášen její úpadek.

⁽⁵⁵⁾ Z toho byla částka ve výši 800 milionů NOK převedena městem Oslo.

⁽⁵⁶⁾ Částka zaplacená penzijnímu fondu Oslo Sporveiers Pensjonskasse činila 711 980 000 NOK (90 519 282 NOK (14,1 % celkové částky ve výši 802,5 milionu NOK) činila daň ze zaměstnání).

z Oslo Sporveiers Pensjonskasse do životní pojišťovny Vital Forsikring ASA. Změna nabyla účinku ke dni 1. června 2004. Podle norských právních předpisů platných v té době musely být veškeré příspěvky určené k pokrytí nedostatku finančních prostředků splaceny v plné výši, než mohl podnik AS Sporveisbussene převést své důchodové závazky z jednoho fondu do jiného⁽⁵⁷⁾.

8. ZDANĚNÍ SKUPINY OSLO SPORVEIER

8.1. Tvzení stěžovatele

(92) Podle stěžovatele byla záporná daňová povinnost podniku AS Oslo Sporveier využita k snížení daňové zátěže podniku AS Sporveisbussene. Příznivé daňové podmínky ve skupině Oslo Sporveier mohly být využity k vyhýbání se placení daní ze zisku dosaženého na trhu, který je zcela nebo částečně vystaven hospodářské soutěži. Zdá se, že tato stížnost je založena na skutečnosti, že podnik AS Sporveisbussene vykázal v období 2000–2004 zdanitelný příjem ve výši pouze 2 027 000 NOK, ačkoli měl zisk před zdaněním ve výši přibližně 54 796 000 NOK.

(93) Podle norských orgánů a podle názoru Kontrolního úřadu se zdá, že stěžovatel poukazuje na daňové předpisy týkající se příspěvků poskytovaných mezi společnostmi náležejícími do téže skupiny (dále jen „skupinové příspěvky“). Podnik AS Sporveisbussene zjevně převedl část svých zisků, a u převedené částky se tudíž vyhnul placení daně z příjmu.

8.2. Příslušná ustanovení norského daňového zákona

(94) Podle norského daňového zákona⁽⁵⁸⁾ jsou společnosti ve skupině zdaněny jako jednotlivé subjekty; konsolidace skupin společností pro daňové účely neexistuje, což znamená, že si společnost může odpočítat pouze vlastní ztráty a musí odvést daň pouze z vlastních zisků.

(95) Za určitých podmínek však daňové předpisy umožňují, aby si společnost od svého zdanitelného příjmu odečetla jednostranné vložení kapitálu do jiné společnosti ve skupině jako tzv. „skupinový příspěvek“.

(96) Skupinové příspěvky⁽⁵⁹⁾ jsou povoleny, jsou-li společnost, která příspěvek poskytuje, i společnost, která je

jeho příjemcem, společnostmi s ručením omezeným⁽⁶⁰⁾ a patří-li do stejné skupiny⁽⁶¹⁾. Mateřská společnost musí mimoto vlastnit více než 90 % dceřiné společnosti a rovněž mít odpovídající podíl hlasovacích práv⁽⁶²⁾. Norské orgány objasnily, že tyto požadavky musí být splněny na konci příslušného účetního období, v němž byl skupinový příspěvek poskytnut.

(97) Společnosti, které příspěvek poskytují, i společnosti, které jsou jeho příjemci, musí v rámci svého každoročního přiznání k dani informovat o těchto příspěvcích daňové orgány, a to uvedením úplných informací v příslušných formuláři.

(98) Skupinový příspěvek může mít podobu peněžních prostředků, provozního kapitálu či jiných finančních příspěvků⁽⁶³⁾.

(99) Skupinový příspěvek lze u společnosti, která jej poskytl, odečíst, je-li tento příspěvek pokryt jejím zdanitelným příjmem⁽⁶⁴⁾. Pokud společnost poskytne skupinový příspěvek, který přesahuje její zdanitelný příjem, nemůže si nadměrnou částku odečíst⁽⁶⁵⁾. Za odvod daně ze skupinového příspěvku odpovídá přijímající společnost⁽⁶⁶⁾, avšak nadměrná, neodpočitatelná částka nepředstavuje zdanitelný příjem na straně přijímající společnosti. Tento příspěvek se u přijímající společnosti považuje za

⁽⁶⁰⁾ Podle § 10-1 daňového zákona se pravidla upravující skupinové příspěvky vztahují na „aksjeselskap, allmennaksjeselskap samt likesilt selskap og sammenslutning“.

⁽⁶¹⁾ Jak je stanoveno v zákoně č. 44 ze dne 13.6.1997, §§ 1-3 a 1-4.

⁽⁶²⁾ § 10-4 odst. 1 daňového zákona.

⁽⁶³⁾ K vlastní platbě nemusí nutně dojít ve stejném roce, v němž bylo dosaženo příjmu, pokud se uskuteční prostřednictvím skutečného převodu majetku k pozdějšímu datu. V souladu s tím postačuje, aby společnost poskytující příspěvek přijala bezpodmínečný závazek týkající se poskytnutí příspěvku.

⁽⁶⁴⁾ § 10-2 odst. 1 daňového zákona.

⁽⁶⁵⁾ § 10-3 odst. 1 daňového zákona. Norské orgány objasnily, že mateřská společnost může dceřiné společnosti poskytnout příspěvek ve stejném roce, v němž táž dceřiná společnost poskytne skupinový příspěvek mateřské společnosti. Oba příspěvky se budou považovat za zvláštní transakce, pro daňové účely se s nimi bude zacházet zvlášť, viz předběžné rozhodnutí 22/05 norského Ředitelství daní, k dispozici na internetu (v norštině) na adrese: <http://www.skatteetaten.no/Templates/BindendeForhandsuttalelse.aspx?id=28885>. To znamená, že by za určitých okolností mohly být poskytnuty skupinové příspěvky a daňové konsolidace mohlo být dosaženo, aniž by se změnil čistý vlastní kapitál poskytovatelů. Tak by tomu bylo v případě, že mateřské společnosti vznikla daňová ztráta přinejmenším ve stejné výši jako zdanitelné zisky její dceřiné společnosti. Dceřiná společnost by mohla poskytnout příspěvek své mateřské společnosti a požádat o jeho odpočet. Mateřská společnost by mohla započítat obdržený příspěvek oproti vlastním daňovým ztrátám. Současně by mohla mateřská společnost poskytnout své dceřiné společnosti vlastní zvláštní skupinový příspěvek. Posledně uvedený skupinový příspěvek by nebyl u přijímající dceřiné společnosti zdanitelný, jelikož mateřská společnost by si jej kvůli svým vlastním daňovým ztrátám nemohla odečíst. Oba skupinové příspěvky by ve skutečnosti znamenaly, že by dceřiná společnost mohla snížit svůj daňový základ, aniž by narušila svůj čistý vlastní kapitál.

⁽⁶⁶⁾ § 10-3 odst. 1 daňového zákona.

⁽⁵⁷⁾ Zákon č. 39 ze dne 10.6.1988 (zrušen), § 8c–11 ve spojení s § 8c–10 odst. 1 a 3.

⁽⁵⁸⁾ Daňový zákon č. 14 ze dne 26.3.1999, § 2-2.

⁽⁵⁹⁾ §§ 10-2 až 10-4 daňového zákona.

příjem v témže roce, kdy si společnost, která příspěvek poskytla, tento příspěvek odečte ze svého daňového výměru. Pokud příjemce vykáže deficit, může být příspěvek započítán oproti případným ztrátám, a to i těm, které vznikly i v předchozích letech. Mimoto musí být splněny požadavky týkající se výplaty dividend ze strany společnosti s ručením omezeným ⁽⁶⁷⁾.

- (100) Norské orgány objasnily, že pravidla týkající se skupinového příspěvku platí bez rozdílu pro všechny společnosti, které podléhají norské dani z příjmu. Uplatňování pravidel nevyžaduje žádné povolení ze strany státu, oprávnění či podobné schválení orgánem veřejné moci. Pravidla platí bez ohledu na to, kdo skupinu kontroluje, zda tuzemský či zahraniční subjekt nebo soukromý či veřejný subjekt.

8.3. Odůvodnění pravidel týkajících se skupinového příspěvku

- (101) Norské orgány uvedly, že účelem pravidel je zajistit stejné daňové zacházení a daňovou neutralitu mezi i) společnostmi organizovanými jako skupina a ii) společnostmi, které jako jedna společnost provozují několik podniků. Tohoto účelu je dosaženo tím, že skupiny společností mohou započítat ztráty jedné (či několika) ze svých společností oproti ziskům dosaženým jinými společnostmi v téže skupině, a je tudíž umožněno zdanění skupiny na základě jejich konsolidovaných čistých zdanitelných zisků. Norské orgány objasnily, že účelem nebo cílem pravidel týkajících se skupinového příspěvku nebylo zvýhodnění určitých společností na základě toho, kdo tyto společnosti vlastní nebo v jaké oblasti podnikání působí.

8.4. Uplatňování pravidel týkajících se skupinového příspěvku ze strany skupiny Oslo Sporveier

- (102) Norské orgány uvedly, že podnik AS Sporveisbussene poskytl v roce 2000 podniku AS Oslo Sporveier ve formě skupinových příspěvků částku ve výši 4 068 000 NOK a v roce 2001 pak částku ve výši 8 365 000 NOK, zatímco v letech 2002–2004 nebyly kvůli daňovým ztrátám poskytnuty žádné příspěvky ⁽⁶⁸⁾.

9. PŘIPOMÍNKY NORSKÝCH ORGÁNŮ K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

9.1. Podrobnější faktické informace a zpráva společnosti Asplan Viak

- (103) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení poskytly norské orgány více faktických informací, jež

byly důležité pro posouzení opatření, která byla předmětem formálního vyšetřovacího řízení. Tyto informace byly začleněny do výše uvedených oddílů.

- (104) Kromě těchto skutečností předložily norské orgány Kontrolnímu úřadu zprávu ze dne 25. května 2012 o efektivnosti podniku AS Sporveisbussene v letech 1999 a 2002, kterou norské orgány zadaly nezávislé poradenské společnosti s názvem Asplan Viak AS (dále jen „zpráva společnosti Asplan Viak“) ⁽⁶⁹⁾. Ve své zprávě porovnála společnost Asplan Viak AS náklady podniku AS Sporveisbussene s náklady jiných provozovatelů pravidelné autobusové dopravy v Norsku. Zpráva dospěla k závěru, že pro roky 1999 a 2002 byly náklady podniku AS Sporveisbussene na stejné nebo nižší úrovni než náklady běžného, řádně řízeného poskytovatele služeb pravidelné autobusové dopravy v Norsku, který disponuje odpovídajícími prostředky ⁽⁷⁰⁾.

- (105) Norské orgány poskytly Kontrolnímu úřadu informace o finanční životaschopnosti komerčních aktivit v oblasti autobusové dopravy. S výjimkou menšího schodku ve výši 29 000 NOK v roce 1998 byly tyto činnosti od jejich zahájení v roce 1994 ziskové. Norské orgány mimoto poskytly Kontrolnímu úřadu strategický dokument z roku 2003 týkající se komerčních aktivit podniku AS Sporveisbussene v oblasti autobusové dopravy (dále jen „strategický dokument z roku 2003“), v němž bylo cílem uváděným pro rok 2003 vytvoření hrubého zisku ve výši 1,5 milionu NOK (před odečtením režijních nákladů) a obratu ve výši 14,1 milionu NOK.

9.2. Právní argumenty

9.2.1. Režim

- (106) Norské orgány tvrdí, že financování místní pravidelné autobusové dopravy v Oslu se uskutečňovalo na základě režimu podpor podle předpisů CTA a CTR.
- (107) Norské orgány za prvé zdůrazňují, že je jasně vymezen účel grantů podle § 22 CTA – vyrovnávací platbu lze poskytnout pouze k uhrazení ztrát vzniklých při provozování pravidelné dopravy, kterou zadá okres. V tomto ohledu norské orgány uvedly, že se dotyčné opatření liší od finského opatření, které Evropská komise posuzovala ve věci *Åland Industrihus* ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁷⁾ § 10-2 odst. 1 daňového zákona.

⁽⁶⁸⁾ Norské orgány potvrdily, že v období 2000–2004 nedošlo k žádným vzájemným příspěvkům za účasti podniku AS Sporveisbussene.

⁽⁶⁹⁾ „Standardní výpočet nákladů na činnosti podniku AS Sporveisbussene v oblasti pravidelné autobusové dopravy“, zpráva společnosti Asplan Viak AS ze dne 25.5.2012, připojená jako příloha 13 k dopisu norských orgánů ze dne 4.6.2012 (dokument č. 636738).

⁽⁷⁰⁾ Je třeba uvést, že navzdory zjištěním uvedeným ve zprávě společnosti Asplan Viak norské orgány ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení neuvádějí, že vyrovnávací platby poskytnuté podniku AS Sporveisbussene splňují kritéria uvedená v rozhodnutí ve věci *Altmark*, viz posouzení níže.

⁽⁷¹⁾ Věc SA.21654 (ex NN-69/2007 a C-6/2008) *Státní podpora pro společnost Åland Industrihus*, Úř. věst. L 125, 12.5.2012 s. 33. Rozhodnutí bylo napadeno u Tribunálu (viz věc T-212/12).

- (108) Norské orgány za druhé zdůrazňují, že rozhodovací pravomoc města Oslo při výpočtu vyrovnávací platby za veřejnou službu je omezena vnitrostátními pokyny podle předpisu CTR. Norské orgány tvrdí, že toto omezení rozhodovací pravomoci okresu ze strany státu podporuje závěr, že vyrovnávací platba je poskytována na základě režimu podpor. Vyrovnávací platba pochází do značné míry ze státních prostředků (na rozdíl od prostředků okresu) a ministerstvo dopravy i) má pravomoc vydat pokyny k obsahu a zveřejňování jízdních řádů pro jednotlivé trasy, ii) má pravomoc schvalovat ceny jízdného, iii) stanoví celostátní slevy, i) může vydávat pokyny k používání systémů prodeje jízdenek a v) je oprávněno schvalovat obecné podmínky pravidelné dopravy.
- (109) Norské orgány rovněž tvrdí, že ustálená správní praxe v Oslu prokazuje, že podpora byla vyplácena na základě režimu.

9.2.2. Systém bonusů/malusů za kvalitu

- (110) Norské orgány tvrdí, že systém bonusů/malusů za kvalitu je součástí celkové vyrovnávací platby za veřejnou službu spočívající v zajišťování místní pravidelné autobusové dopravy v Oslu, a že je tudíž nedílnou součástí režimu podpor. Norské orgány dodávají, že v roce 2004 činil vyplacený bonus 3,9 milionu NOK, což představuje 0,8 % příjmů podniku AS Sporveisbussene v tomto roce (483,5 milionu NOK). Norské orgány mimoto rovněž tvrdí, že to každopádně představuje součást přiměřeného zisku podniku AS Sporveisbussene.

9.2.3. Rozvrhování společných nákladů a služeb v rámci skupiny

- (111) Kontrolní úřad má za to, že na základě poskytnutých informací norské orgány tvrdí, že rozvrhování společných nákladů a plateb za služby v rámci skupiny nezahrnuje žádnou státní podporu, jelikož transakce mezi společnostmi ve skupině a v menším rozsahu mezi společnostmi ve skupině a podnikem AS Oslo Sporveier jsou založeny na běžných obchodních podmínkách a zásadách.

9.2.4. Kapitálový vklad související s komerčními aktivitami

- (112) Norské orgány tvrdí, že část kapitálového vkladu z roku 2004 ve výši přibližně 430 300 NOK, která byla určena na uhrazení nákladů na důchody, které souvisely s čistě komerčními aktivitami nespádajícími do poslání v oblasti veřejné služby (kapitálový vklad související s komerčními

aktivitami), nepředstavuje státní podporu, nýbrž investici za tržních podmínek v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. V této souvislosti norské orgány zdůrazňují, že v rozporu s uvedením skutečností v rozhodnutí o zahájení řízení⁽⁷²⁾ se město Oslo stalo jediným vlastníkem podniku AS Oslo Sporveier v roce 2002, před provedením kapitálového vkladu v roce 2004. Norské orgány mimoto poskytly Kontrolnímu úřadu informace o finanční životaschopnosti komerčních aktivit v oblasti autobusové dopravy. S výjimkou menšího schodku ve výši 29 000 NOK v roce 1998 byly tyto činnosti od jejich zahájení v roce 1994 ziskové. Podle strategického dokumentu z roku 2003 týkajícího se komerčních aktivit v oblasti autobusové dopravy bylo cílem pro rok 2003 vytvoření hrubého zisku ve výši 1,5 milionu NOK (před odečtením režijních nákladů) a obratu ve výši 14,1 milionu NOK. Na tomto základě a s odkazem na kritérium investora v tržním hospodářství, jak Kontrolní úřad uvedl v rozhodnutí o zahájení řízení⁽⁷³⁾, norské orgány tvrdí, že kapitálový vklad související s komerčními aktivitami byl celkově ziskovější než likvidace společnosti a investování stejné částky jinde, a to kvůli vysokým nákladům spojeným s touto likvidací, jež by byly značně vyšší než náklady na kapitálový vklad.

- (113) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení norské orgány mimoto vysvětlily, že zaměstnanci podílející se na činnostech v oblasti veřejné služby i zaměstnanci podílející se na komerčních aktivitách byli zaměstnání stejným právním subjektem a byli účastníky stejného penzijního fondu. Podle norských právních předpisů nelze při pokrytí schodku v penzijním fondu určité účastníky tohoto fondu vyloučit. Podle norských orgánů to dokládá, že by soukromý investor v téže situaci musel provést stejné navýšení kapitálu.

- (114) Norské orgány dále tvrdí, že kapitálový vklad určený na komerční aktivity nepředstavuje státní podporu, jelikož je nižší než prahová hodnota podpory *de minimis*.

9.2.5. Zdanění skupiny Oslo Sporveier

- (115) Z připomínek norských orgánů se vyvozuje, že pravidla týkající se skupinového příspěvku vylučují státní podporu kvůli skutečnosti, že se vztahují na všechny společnosti, které mají své sídlo v Norsku, a jejich cílem je dosažení daňové konsolidace v rámci skupiny.

⁽⁷²⁾ Informace, které měl Kontrolní úřad k dispozici v době vydání rozhodnutí o zahájení řízení, naznačovaly, že až do července 2006 nebylo město Oslo jediným vlastníkem podniku AS Oslo Sporveier (viz rozhodnutí o zahájení řízení, pozn. pod čarou č. 27). Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení norské orgány objasnily, že v roce 2002 město Oslo skutečně odkoupilo podíly menšinových akcionářů.

⁽⁷³⁾ Viz rozhodnutí o zahájení řízení, body 103–108, zejména bod 105.

9.2.6. Slučitelná podpora

- (116) Norské orgány tvrdí, že vyrovnávací platby za poskytování veřejné služby nevedly k nadměrné náhradě, a jsou proto slučitelné podle článku 49 Dohody o EHP.

10. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (117) Kontrolní úřad obdržel připomínky dvou zúčastněných stran, stěžovatele (Konkurrenten.no AS) a společnosti Risdal Touring AS, sesterské společnosti stěžovatele.
- (118) Stěžovatel poukazuje na řadu dokumentů předložených Kontrolnímu úřadu a Soudnímu dvoru ESVO, v nichž je vysvětlen jeho postoj k danému případu. Stěžovatel vnesl námitky týkající se toho, že Kontrolní úřad i) vychází téměř výhradně z informací, které norské orgány poskytly neoficiálně, ii) rozdělil opatření, která uvedl stěžovatel, na dva různé případy a iii) údajně odepřel stěžovateli přístup ke spisu. Stěžovatel zpochybňuje ochotu Kontrolního úřadu provést nestranné a zevrubné šetření.
- (119) Společnost Risdal Touring AS je součástí téže skupiny společností jako stěžovatel. Připojuje se k obavám, které uvedl žadatel. Společnost zejména vyjádřila politování nad údajným rozhodnutím Kontrolního úřadu odepřít veřejnosti přístup ke spisu a délkou řízení v daném případě. Společnost zdůrazňuje, že tyto okolnosti zpochybňují schopnost a ochotu Kontrolního úřadu provést nestranné a zevrubné šetření.

II. POSOUZENÍ

1. EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY

- (120) V čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP se uvádí:

„Nestanoví-li tato dohoda jinak, podpory poskytované v jakékoli formě členskými státy ES, státy ESVO nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi smluvními stranami, neslučitelné s fungováním této dohody.“

- (121) Kontrolní úřad za prvé posoudí, zda opatření týkající se skupinového zdanění zahrnuje státní podporu.
- (122) Za druhé Kontrolní úřad posoudí, zda má kapitálový vklad související s komerčními aktivitami charakter státní podpory. Jak bylo objasněno výše, tento vklad je součástí většího opatření (kapitálový vklad z roku 2004, který se uskutečnil k nápravě nedostatku finančních prostředků na důchodových účtech). Na rozdíl od ostatní části kapi-

tálového vkladu z roku 2004 byl kapitálový vklad související s komerčními aktivitami určen k úhradě nákladů nesouvisejících s veřejnou službou, a to nedostatku finančních prostředků na důchodových účtech zaměstnanců podílejících se na komerčních aktivitách podniku AS Sporveisbussene. Za účelem posouzení, zda mají obě části kapitálového vkladu z roku 2004 charakter státní podpory, je třeba obě tyto části rozlišit vzhledem k rozdílným právním základům, podle nichž musí být posouzeny. Zatímco opatření týkající se vyrovnávací platby za veřejnou službu jsou posouzena podle zásad, které Evropský soudní dvůr (dále jen „Soudní dvůr“) vyvodil v rozsudku ve věci *Altmark*⁽⁷⁴⁾, posouzení opatření, která nepředstavují vyrovnávací platbu za veřejnou službu, není založeno na těchto zásadách.

- (123) Kontrolní úřad za třetí posoudí, zda roční vyrovnávací platby a kapitálový vklad související s veřejnou službou představují státní podporu.

1.1. Zdanění skupiny Oslo Sporveier

- (124) Stěžovatel tvrdil, že záporná daňová povinnost podniku AS Oslo Sporveier byla využita k snížení daňové zátěže podniku AS Sporveisbussene. Kontrolnímu úřadu se zdá, že stěžovatel odkazuje na daňové předpisy týkající se příspěvků poskytovaných mezi společnostmi náležejícími do téže skupiny (dále jen „skupinové příspěvky“).
- (125) Kontrolní úřad podotýká, že se tyto předpisy vztahují i na podniky AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene, jelikož posledně uvedený podnik je dceřinou společností, která je zcela ve vlastnictví prvního podniku. Podnik AS Oslo Sporveier či některá z jeho dceřiných společností proto mohly v zásadě vyrovnat zdanitelné zisky vyplacením příspěvků v rámci skupiny.

- (126) Kontrolní úřad uvádí, že se stěžovatel (jak se zdá) zabývá otázkou, která se týká uplatňování obecných norských předpisů o zdanění právnických osob. Kontrolní úřad podotýká, že stěžovatel netvrdil, že příslušné daňové předpisy jsou navrženy způsobem, který by mohl vést k poskytnutí státní podpory konkrétním společnostem, ani nepředložil žádné informace za tímto účelem.

- (127) Podle ustálené judikatury je v zájmu zjištění, zda je opatření selektivní, vhodné přezkoumat, zda v rámci daného právního režimu toto opatření zvýhodňuje určité podniky vůči jiným podnikům, které se nacházejí ve srovnatelné skutkové a právní situaci⁽⁷⁵⁾. Může se

⁽⁷⁴⁾ Věc *Altmark*, C-280/00, Sb. rozh. 2003, s. I-7747.

⁽⁷⁵⁾ Viz mimo jiné věc *Španělsko v. Komise*, C-409/00, Sb. rozh. 2003, s. I-1487, bod 47; věc *Portugalsko v. Komise*, C-88/03, Sb. rozh. 2006, s. I-7115, bod 54.

proto stát, že určitý vnitrostátní daňový systém státní podporu nezahrnuje, ačkoli neodpovídá obecnému systému zdanění právnických osob v daném státě EHP.

(128) Co se týká dotyčných příspěvků, společnosti v rámci skupiny nejsou ve skutkové a právní situaci srovnatelné se situací společností mimo skupinu. Pokud mateřská společnost poskytne příspěvek dceřině společnosti, a tím sníží svůj zdanitelný příjem, není cílem tohoto příspěvku maximalizovat zisk jedné strany na úkor jiné strany, nýbrž pouze umožnit stejné daňové zacházení jako v případě jedné společnosti, která provozuje několik podniků, a zajistit daňovou neutralitu mezi společnostmi organizovanými jako skupina a jednou společností, která provozuje několik podniků.

(129) Jak je zdůrazněno v oddíle 3.1 pokynů Kontrolního úřadu k použití předpisů o státní podpoře v případě opatření týkajících se přímého zdanění podnikatelské činnosti, pravidla státní podpory neomezují pravomoc států EHP zvolit takovou hospodářskou politiku, jakou považují za nejvhodnější, a především rozdělit daňové zatížení tak, jak to odpovídá jejich požadavkům na různé faktory výroby.

(130) Kontrolní úřad souhlasí s norskými orgány, že opatření je skutečně dostupné jakémukoli podniku se sídlem v Norsku, který podléhá dani z příjmu právnických osob, včetně zahraničních společností, které mají v Norsku dceřině společnosti. Zákonný požadavek na kapitál v případě založení společnosti s ručením omezeným, tj. v období, jehož se týkalo šetření, totiž 100 000 NOK, umožňoval jednotlivé společnosti založit v Norsku druhou společnost, a tudíž skupinu. Jednotlivá společnost proto mohla vytvořit skupinu, aniž by měla zapotřebí značné kapitálové zdroje. Rozsah možných příjemců tohoto režimu je tudíž široký a jeho účelem je zajistit stejné daňové zacházení bez ohledu na velikost nebo strukturu společnosti.

(131) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Kontrolní úřad domnívá, že vyrovnání zdanitelného příjmu prostřednictvím skupinového příspěvku neposkytuje podniku AS Sporveisbussene hospodářskou výhodu, pokud tento musel jako podmínku pro využití daňového odpočtu poskytnout příspěvek jiné společnosti ve skupině, a to ve výši odpovídající snížení daňového základu, jehož bylo tímto způsobem docíleno. Toto daňové zacházení proto nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.

1.2. Kapitálový vklad související s komerčními aktivitami

1.2.1. Podpora *de minimis*

(132) Jak bylo uvedeno výše, zdá se, že kapitálový vklad z roku 2004 ve výši přibližně 430 300 NOK souvisel s nedostatkem finančních prostředků na důchodových účtech v divizi turistické autobusové dopravy. Jelikož tato část vloženého kapitálu nesouvisí s náklady na veřejnou službu, neposuzuje se na základě rozsudku ve věci *Altmark*.

(133) V tomto konkrétním případě se mimoto nepoužije nařízení Komise (ES) č. 1998/2006 ze dne 15. prosince 2006 o použití článků 87 (nyní článek 107 SFEU) a 88 (nyní článek 108 SFEU) Smlouvy na podporu *de minimis* ⁽⁷⁶⁾. Částka ve výši přibližně 430 300 NOK tvořila část celkové částky ve výši 111 760 000 NOK, která byla zaplacená s cílem uhradit náklady na veřejnou službu, a představuje proto její nedílnou součást. Nelze ji proto považovat za individuální opatření, které splňuje podmínky nařízení o podpoře *de minimis* ⁽⁷⁷⁾.

(134) Jelikož se v čl. 2 odst. 2 nařízení výslovně uvádí, že „překročí-li celková částka podpory poskytnutá podle určitého opatření podpory tento strop (200 000 EUR nebo 100 000 EUR v odvětví silniční dopravy), nelze v době poskytnutí podpory ani v pozdějším období využít právní výhody plynoucí z tohoto nařízení ani část celkové podpory, která tento strop nepřekračuje. V takovém případě nelze využít výhodu plynoucí z tohoto nařízení pro opatření podpory ani v době, kdy je podpora poskytnuta, ani k žádnému pozdějšímu okamžiku“ ⁽⁷⁸⁾.

1.2.2. Zásada investora v tržním hospodářství

(135) Podle ustálené judikatury musí Kontrolní úřad zjistit, zda podnik, který je příjemcem podpory, AS Sporveisbussene, získal hospodářskou výhodu, kterou by za běžných

⁽⁷⁶⁾ Úř. věst. L 379 28.12.2006, s. 5, do Dohody o EHP začleněno v bodě 1ea přílohy XV.

⁽⁷⁷⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 21.9.2005 o uskutečňování režimu podpory č. N 192/1997 ze strany Itálie – samosprávné provincie Bolzano (Úř. věst. L 383, 28.12.2006, s. 1, body 129–133); rozhodnutí Komise ze dne 27.7.2011 o státní podpoře ve prospěch financování testů prováděných za účelem zjištění přenosných spongiformních encefalopatií (TSE) u skotu, kterou provedla Belgie (Úř. věst. L 274, 19.10.2011, s. 36), část 6, článek 1, bod 133.

⁽⁷⁸⁾ V tomto ohledu je třeba uvést, že obecným nařízením o podpoře *de minimis*, které platilo v době poskytnutí kapitálového vkladu, bylo nařízení Komise (ES) č. 69/2001 ze dne 12.1.2001 o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na podporu *de minimis*. Toto nařízení se však nevztahuje na odvětví dopravy. Jak se uvádí v čl. 5 odst. 1 nařízení Komise (ES) č. 1998/2006, „[...] toto nařízení se rovněž použije na podpory poskytnuté před jeho vstupem v platnost podnikům činným v odvětví dopravy [...]“.

tržních podmínek čerpat nemohl⁽⁷⁹⁾. Přitom musí Kontrolní úřad použít kritérium investora v tržním hospodářství⁽⁸⁰⁾, které v zásadě stanoví, že o státní podporu jde, pokud členský stát dává podniku k dispozici finanční prostředky, které by za normálních okolností neposkytl soukromý investor, jenž používá obvyklá obchodní kritéria, a bez ohledu na jiné prvky sociální, politické nebo lidské povahy⁽⁸¹⁾.

(136) Je třeba připomenout, že původní plán splácení byl přijat na základě rozhodnutí norského Úřadu pro finanční dohled, které vyžadovalo, aby podnik AS Oslo Sporveier napravil nedostatek finančních prostředků ve svém penzijním fondu. To znamenalo, že vlastníci podniků AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene museli napravit nedostatek finančních prostředků v penzijních fondech, neboť v opačném případě jim hrozilo, že se společnost dostane do platební neschopnosti.

(137) Při posuzování, zda se kapitálový vklad uskutečnil za podmínek, které by byly přijatelné pro soukromého investora, Kontrolní úřad podotýká, že by si soukromý investor v obdobné situaci, tj. s možností a) vložit do společnosti nový kapitál, nebo b) společnost zlikvidovat a investovat stejnou částku jinde, zvolil strategii uvedenou v písmenu a) pouze v případě, že by byla celkově ziskovější než strategie uvedená v písmenu b). To znamená, že nepostačuje zvolit „nejlevnější“ řešení, aby bylo splněno kritérium investora v tržním hospodářství, nýbrž je nutné prokázat přijatelnou budoucí návratnost ceny tohoto „nejlevnějšího řešení“.

(138) V rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení⁽⁸²⁾ vyslovil Kontrolní úřad pochybnosti ohledně

⁽⁷⁹⁾ Věc SFEI v. La Poste, C-39/94, Sb. rozh. 1996, s. I-3547, bod 60.

⁽⁸⁰⁾ Tato zásada je objasněna v části VI pokynů Kontrolního úřadu ke státní podpoře ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby, státnímu vlastnictví podniků, podpoře pro veřejné podniky a k uplatnění ustanovení o státní podpoře na státní podniky činné ve výrobním odvětví.

⁽⁸¹⁾ Viz například stanovisko generálního advokáta Jacobse ve spojených věcech Španělsko v. Komise, C-278/92, C-279/92 a C-280/92, Sb. rozh. 1994, s. I-4103, bod 28. Viz rovněž věc Belgie v. Komise (Boch), 40/85, Sb. rozh. 1986, s. 2321, bod 13; věc Francie v. Komise (Boussac), C-301/87, Sb. rozh. 1990, s. I-307, body 39–40; věc Itálie v. Komise (Lanerossi), C-303/88, Sb. rozh. 1991, s. I-1433, bod 24. Viz rovněž pokyny Kontrolního úřadu k použití pravidel státní podpory na veřejnoprávní vysílání, kde se v bodě 93 uvádí, že „při vykonávání obchodních činností jsou veřejnoprávní vysílací organizace povinny dodržovat tržní zásady a pokud jednájí prostřednictvím obchodních dceřiných společností, musí jednat nezávisle na těchto společnostech. Státy ESVO zajistí, aby veřejnoprávní vysílací organizace dodržovaly tuto zásadu nezávislého jednání, uskutečňovaly své obchodní investice v souladu se zásadami investora v tržním hospodářství a nevyužívaly veřejného financování k protisoutěžním praktikám vůči svým konkurentům.“

⁽⁸²⁾ Body 105–108.

použitelnosti kritéria investora v tržním hospodářství, a to vzhledem k nedostatku příslušných informací, jako jsou odhady ziskovosti, které by učinil soukromý investor.

(139) V reakci na tuto žádost norské orgány objasnily, že v roce 2004, kdy se kapitálový vklad uskutečnil, byly činnosti podniku AS Sporveisbussene v oblasti turistické autobusové dopravy od jejich zahájení v roce 1994 ziskové s jedinou výjimkou roku 1998, kdy zaznamenaly velmi malou ztrátu ve výši 29 000 NOK. Ze strategického dokumentu z roku 2003 týkajícího se činností v oblasti turistické autobusové dopravy pro roky 2003 až 2006 je dále zřejmé, že cílem bylo zachování činností v oblasti turistické autobusové dopravy a dosažení obrátu v roce 2003 ve výši 14,1 milionu NOK a zisku ve výši 1,5 milionu NOK (před odečtením režijních nákladů). Likvidaci podniku AS Sporveisbussene, nebo vyčlenění činností v oblasti turistické autobusové dopravy a likvidaci této části nebylo možno považovat za přiměřenou alternativu pro město Oslo vzhledem k vysokým souvisejícím nákladům, jež by značně překročily náklady na pokrytí nedostatku finančních prostředků na důchodové závazky, které byly přiděleny divizi turistické autobusové dopravy. Vzhledem k poměrně malé výši vložené částky, skutečnosti, že činnosti podniku AS Sporveisbussene v oblasti turistické autobusové dopravy byly celkově ziskové a v dalších letech měly být podle odhadů nadále ziskové ve zjevně přiměřené výši, a vyšším nákladům spojeným s touto likvidací by se rovněž hypotetický soukromý investor rozhodl pro vložení kapitálu.

(140) Kontrolní úřad proto zastává názor, že je třeba mít za to, že kapitálový vklad ve výši přibližně 430 300 NOK splňuje zásadu investora v tržním hospodářství. Kontrolní úřad vyvozuje závěr, že tento kapitálový vklad neposkytl podniku AS Sporveisbussene výhodu, kterou by nemohl čerpat za běžných tržních podmínek. Nepředstavuje proto státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.

1.3. Roční vyrovnávací platby a kapitálový vklad související s veřejnou službou

1.3.1. Úvod

(141) Co se týká stížnosti, že aktivity v oblasti veřejné služby a komerční aktivity podniků AS Oslo Sporveier, AS Sporveisbussene, Arctic Express AS a Sporveisbussenes Turbiler AS byly vzájemně subvencovány, Kontrolní úřad má za to, že stěžovatel tvrdí, že roční vyrovnávací

platby za zajišťování místní pravidelné dopravy a kapitálový vklad související s veřejnou službou subvencovaly komerční aktivity vykonávané skupinou Oslo Sporveier.

- (142) Je zřejmé, že k vzájemnému subvencování může (pro účely kontroly státních podpor) dojít pouze tehdy, pokud podnik, který se podílí na vzájemném subvencování, dostává státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP. S ohledem na tuto část stížnosti musí proto Kontrolní úřad nejprve posoudit, zda opatření týkající se financování, tj. i) roční vyrovnávací platby a ii) kapitálový vklad související s veřejnou službou, zahrnovala státní podporu.

1.3.2. Přítomnost státních prostředků

- (143) Aby opatření představovalo státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP, musí být podpora poskytnuta státem nebo ze státních prostředků.
- (144) Na úvod se uvádí, že se místní i regionální orgány považují za rovnocenné státu⁽⁸³⁾. Pro účely pravidel EHP pro státní podporu je proto město Oslo rovnocenné státu.
- (145) V daném případě je zřejmé, že stát (jakožto město Oslo) poskytoval prostřednictvím roční vyrovnávací platby podniku AS Oslo Sporveier až do roku 1997 finanční prostředky za provozování pravidelné autobusové dopravy. Pro období 1997–2008 je nesporné, že podnik AS Oslo Sporveier postoupil roční vyrovnávací platby podniku AS Sporveisbussene v souladu s podmínkami dohody o dopravě, která (jak se zdá) v podstatě formalizovala předchozí nepsanou správní praxi při výpočtu roční vyrovnávací platby⁽⁸⁴⁾.
- (146) Co se týká kapitálu souvisejícího s veřejnou službou, který byl do podniku AS Sporveisbussene vložen za účelem pokrytí nedostatku finančních prostředků v penzijním fondu, je nesporné, že stát (jakožto město Oslo) poskytl podniku AS Sporveisbussene jako kapitál částku ve výši 111 760 000 NOK.

⁽⁸³⁾ Článek 2 směrnice Komise 2006/111/ES o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17), začleněno do bodu 1a přílohy XV Dohody o EHP.

⁽⁸⁴⁾ Co se týká konkrétně bonusu za kvalitu ve výši 3,9 milionu NOK, který podnik AS Oslo Sporveier poskytl podniku AS Sporveisbussene, má Kontrolní úřad za to, že finanční prostředky pocházejí ze státních prostředků, nebo že platbu lze přičíst státu. Jelikož se město Oslo podílí na veškerých záležitostech obchodního významu, které souvisejí se zajišťováním pravidelné autobusové dopravy v oblasti Oslo, a jelikož podnik AS Oslo Sporveier je ve veřejném vlastnictví, vyvozuje Kontrolní úřad závěr, že transakci je nutno považovat za přičitatelnou státu, a zahrnuje tudíž státní prostředky ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.

- (147) Kontrolní úřad proto dospěl k závěru, že roční vyrovnávací platby a kapitálový vklad související s veřejnou službou byly poskytnuty státem a byly financovány ze státních prostředků.

1.3.3. Podnik

- (148) Za státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP se považují pouze výhody pro „podniky“. Podnikem je jakákoli jednotka vykonávající hospodářskou činnost nezávisle na právním postavení této jednotky a způsobu jejího financování⁽⁸⁵⁾. Hospodářskou činností je jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží a služeb na dotyčném trhu⁽⁸⁶⁾.

- (149) V příslušném období (1994–2008) zajišťoval podnik AS Oslo Sporveier a později podnik AS Sporveisbussene pravidelnou autobusovou dopravu a rovněž turistickou autobusovou dopravu na norském trhu. Kontrolní úřad proto vyvozuje závěr, že podniky AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene byly v příslušném období podniky.

1.3.4. Hospodářská výhoda

- (150) Aby opatření představovalo státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP, musí podniku poskytovat hospodářskou výhodu, například jej zbavit poplatků, jež by musel obvykle hradit ze svého rozpočtu.
- (151) Jak bylo uvedeno výše, roční vyrovnávací platby pro podniky AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene za poskytování služeb autobusové dopravy v Oslo zjevně představují náhradu za náklady vzniklé při poskytování veřejné služby. Vyrovnávací platby za veřejnou službu nepředstavují hospodářskou výhodu, jsou-li splněna kritéria stanovená v rozsudku Soudního dvora ve věci *Altmark*⁽⁸⁷⁾.
- (152) Co se týká kapitálového vkladu souvisejícího s veřejnou službou, Kontrolní úřad má za to, že podnik AS Sporveisbussene obdržel kapitálový vklad za účelem pokrytí nedostatku finančních prostředků na důchodové závazky, které vznikly před rokem 1997. Zdá se, že k tomuto účelu byl použit celý kapitálový vklad. Je třeba rovněž zmínit, že ačkoliv byly v účetnictví zaznamenány určité změny kapitálové pozice podniku AS Sporveisbussene, byla částka v plné výši zaplacená podnikem AS Oslo Sporveier přímo penzijnímu fondu a nebyla převedena jako hotovost na podnik AS Sporveisbussene.

⁽⁸⁵⁾ Věc E-5/07 *Private Barnebagers Landsforbund v. Kontrolní úřad ESVO*, Sb. rozh. Soudního dvora ESVO, s. 62, bod 78.

⁽⁸⁶⁾ Věc *Komise v. Itálie*, C-35/96, Sb. rozh. 1998, s. I-3851, bod 36.

⁽⁸⁷⁾ Věc *Altmark*, C-280/00, Sb. rozh. 2003, s. I-7747. Viz rovněž věc *BUPA*, T-289/03, Sb. rozh. 2008, s. II-81.

- (153) Kapitálový vklad související s veřejnou službou není spojen s novými náklady, nýbrž s náklady, které vznikly v minulosti a které se technicky neodrazily v celkovém účetnictví podniku. Tyto závazky však již existovaly v době uskutečnění kapitálového vkladu, který byl poskytnut k nápravě nedostatku finančních prostředků v penzijních fondech. Kapitálový vklad související s veřejnou službou lze proto považovat za součást nákladů, které musí město Oslo hradit výměnou za poskytování veřejné služby ze strany podniků AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene (prostřednictvím AS Oslo Sporveier). Místo vložení tohoto kapitálu mohlo město Oslo platit vyšší roční vyrovnávací platby za veřejnou službu. Kapitálový vklad související s veřejnou službou proto představoval nedílnou součást vyrovnávací platby za veřejnou službu poskytované podniku AS Sporveisbussene, jak tomu bylo od poloviny 90. let minulého století do doby vložení kapitálu (a jak by tomu bylo v souladu s plánem splácení až do roku 2020).
- (154) V rozsudku ve věci *Altmark* Soudní dvůr rozhodl, že vyrovnávací platba za veřejnou službu nepředstavuje státní podporu, jsou-li splněna čtyři kumulativní kritéria.
- Za prvé, podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány.
 - Za druhé, parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem.
 - Za třetí, vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.
 - Za čtvrté, není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, v konkrétním případě učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by vynaložil průměrný, správně řízený a přiměřeně vybavený podnik ⁽⁸⁸⁾.
- (155) Kontrolní úřad přezkoumá nejprve čtvrté kritérium, tj. zda byla vyrovnávací platba založena na nabídkovém řízení, nebo na nákladech efektivního a řádně řízeného podniku.
- (156) Od roku 1994 platilo město Oslo podniku AS Oslo Sporveier roční vyrovnávací platby za pravidelnou autobusovou dopravu, které byly od roku 1997 postoupeny podniku AS Sporveisbussene. Co se týká tras provozovaných na základě licence pro danou oblast, podnik AS Oslo Sporveier ani podnik AS Sporveisbussene nebyl vybrán prostřednictvím řízení pro zadávání veřejných zakázek. Vyrovnávací platby poskytované městem Oslo podniku AS Oslo Sporveier ani vyrovnávací platby následně přenesené z podniku AS Oslo Sporveier na podnik AS Sporveisbussene nevycházely z cen vyplývajících z veřejných nabídkových řízení.
- (157) Norské orgány mimoto neposkytly Kontrolnímu úřadu dostatečně podrobné informace, které by mu umožnily ověřit, zda náklady vzniklé podniku AS Oslo Sporveier nebo podniku AS Sporveisbussene odpovídaly nákladům běžného, řádně řízeného podniku disponujícího odpovídajícími prostředky, a (jak bylo uvedeno výše) ani netvrdily, že je toto kritérium splněno. Zpráva společnosti Asplan Viak, kterou norské orgány poskytly, se vztahuje pouze na vyrovnávací platby poskytnuté za dva roky činnosti (1999 a 2002) z celkem patnácti let, během nichž byly podnikům poskytovány vyrovnávací platby (1994–2008). Kontrolní úřad se domnívá, že druhá alternativa čtvrtého kritéria podle rozsudku ve věci *Altmark* vyžaduje, aby bylo doloženo, že dotyčná vyrovnávací platba je stanovena na základě analýzy nákladů, které vynaložil průměrný, správně řízený a přiměřeně vybavený podnik, a to za celé období. I kdyby bylo možno zprávu společnosti Asplan Viak použít k prokázání toho, že podnik AS Sporveisbussene splňoval ve zmíněných dvou letech tento požadavek, nezapočítáno zůstává třináct let. Kontrolní úřad proto zastává názor, že čtvrté kritérium podle rozsudku ve věci *Altmark* není splněno.
- (158) Na základě výše uvedených skutečností se Kontrolní úřad domnívá, že pravidelná autobusová doprava provozovaná na základě koncese pro oblast Osla nebyla v případě podniků AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene zajišťována v souladu se čtvrtým kritériem podle rozsudku ve věci *Altmark*. Jelikož kritéria podle rozsudku ve věci *Altmark* musí být splněna kumulativně, aby vyrovnávací platba za veřejnou službu nepředstavovala státní podporu ⁽⁸⁹⁾, dospěl Kontrolní úřad k závěru, že roční vyrovnávací platby, včetně kapitálového vkladu souvisejícího s veřejnou službou, poskytují podnikům AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene hospodářskou výhodu.

⁽⁸⁸⁾ Věc *Altmark*, C-280/00, Sb. rozh. 2003, s. I-7747, body 89–93.

⁽⁸⁹⁾ Věc *Altmark*, C-280/00, Sb. rozh. 2003, s. I-7747, body 94–95.

1.3.5. Zvýhodnění určitých podniků nebo určitých odvětví výroby

- (159) Aby opatření podpory představovalo státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP, musí být selektivní v tom, že zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví výroby.
- (160) Soudní dvůr konstatoval, že při určování, zda je opatření selektivní, je rozhodující otázkou to, zda je dotčený podnik nebo podniky v právní a skutkové situaci, která je srovnatelná s ostatními podniky, a to na základě cíle sledovaného opatřením⁽⁹⁰⁾.
- (161) V daném případě zvýhodňovaly roční vyrovnávací platby a kapitálový vklad související s veřejnou službou podniky AS Oslo Sporveier a/nebo AS Sporveisbussene, čímž vyloučily ostatní provozovatele autobusové dopravy. Tito ostatní provozovatelé zajišťují pravidelnou autobusovou dopravu v Norsku či jinde v EHP, a jsou proto ve stejné právní a faktické situaci jako podniky AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene. Z těchto důvodů vyvozuje Kontrolní úřad závěr, že tato dvě opatření jsou selektivní.

1.3.6. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi smluvními stranami

- (162) Aby opatření podpory představovalo státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP, musí nebo může narušovat hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi smluvními stranami. Podle judikatury Soudního dvora ESVO to vyžaduje, aby Kontrolní úřad přezkoumal, zda tato podpora může ovlivnit obchod a narušit hospodářskou soutěž⁽⁹¹⁾.
- (163) Před vstupem Dohody o EHP v platnost v Norsku provozovalo v Oslu pravidelnou autobusovou dopravu několik podniků. Kontrolní úřad proto vyvozuje závěr, že roční vyrovnávací platby a kapitálový vklad související s veřejnou službou mohly od té doby narušovat hospodářskou soutěž⁽⁹²⁾.
- (164) Pokud jde o ovlivnění obchodu a skutečnost, že se daný případ týká místního trhu pro autobusovou dopravu v Oslu, Kontrolní úřad připomíná, že v rozsudku ve věci *Altmark*, který se rovněž týkal regionální autobusové dopravy, Soudní dvůr rozhodl, že

„veřejná dotace udělená podniku, který poskytuje pouze místní nebo regionální dopravní služby a neposkytuje dopravní služby mimo svůj domovský stát, by nicméně mohla mít vliv na obchod mezi členskými státy ... Druhá podmínka uplatnění čl. 92 odst. 1 Smlouvy, podle níž musí být podpora způsobilá ovlivnit obchod mezi členskými státy, tedy nezávisí na místní či regionální povaze poskytovaných dopravních služeb nebo na významu dotčené oblasti činnosti.“⁽⁹³⁾

- (165) To znamená, že i když je (jako v daném případě) dotčen pouze místní trh autobusové dopravy (Oslo), může veřejné financování poskytnuté jednomu provozovateli na takovémto místním trhu ovlivnit obchod mezi smluvními stranami⁽⁹⁴⁾. Kontrolní úřad se proto domnívá, že roční vyrovnávací platby a kapitálový vklad související s veřejnou službou mohly ovlivnit obchod mezi smluvními stranami.

1.3.7. Závěr ohledně ročních vyrovnávacích plateb a kapitálového vkladu souvisejícího s veřejnou službou

- (166) Na základě výše uvedeného posouzení vyvozuje Kontrolní úřad závěr, že roční vyrovnávací platby pro podnik AS Oslo Sporveier a (posléze) pro podnik AS Sporveisbussene a kapitálový vklad související s veřejnou službou k pokrytí nedostatku finančních prostředků v penzijním fondu představují státní podporu ve smyslu článku 61 Dohody o EHP.

2. HODNOCENÍ OPATŘENÍ STÁTNÍ PODPORY JAKO EXISTUJÍCÍ NEBO NOVÉ PODPORY – ROČNÍ VYROVNÁVACÍ PLATBY A KAPITÁLOVÝ VKLAD SOUVISEJÍCÍ S VEŘEJNOU SLUŽBOU

2.1. Úvod – rozsudek Soudního dvora ESVO ve věci E-14/10

- (167) V čl. 1 písm. b) bodu i) části II protokolu 3 se uvádí, že se „existující podporou“ rozumí:

„všechny podpory existující v příslušných státech ESVO před vstupem Dohody o EHP v platnost, to znamená režimy podpor a jednotlivé podpory, které byly zavedeny před vstupem Dohody o EHP v platnost a zůstávají použitelné i po něm“.

- (168) Kontrolní úřad podotýká, že v době vstupu Dohody o EHP v platnost v Norsku (1. ledna 1994) dostával podnik AS Oslo Sporveier vyrovnávací platby za zajišťování pravidelné autobusové dopravy v Oslu v souladu

⁽⁹⁰⁾ Věc *Adria-Wien Pipeline a Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, C-143/99, Sb. rozh. 2001, s. I-8365, bod 41.

⁽⁹¹⁾ Spojené věci E-5/04, E-6/04 a E-7/04, *Fesil a Finnfjord a další v. Kontrolní úřad ESVO*, Sb. rozh. Soudního dvora ESVO s. 117, bod 93.

⁽⁹²⁾ Soudní dvůr v rozsudku ve věci *Altmark* mimoto poznamenal, že od roku 1995 otevřelo několik členských států EU dobrovolně trh městské, příměstské a regionální dopravy hospodářské soutěži ze strany podniků z jiných členských zemí EU. Ohrožení obchodu mezi členskými státy nebylo proto pouze hypotetické, nýbrž reálné, jelikož trh byl otevřen hospodářské soutěži (body 69 a 79).

⁽⁹³⁾ Body 77 a 82 rozsudku ve věci *Altmark*.

⁽⁹⁴⁾ Viz rovněž věc *Francie v. Komise*, 102/87, Sb. rozh. 1988, s. 4067, bod 19; věc *Itálie v. Komise*, C-305/89, Sb. rozh. 1991, s. I-1603, bod 26.

s ustanoveními právních předpisů o přepravě a ustálenou správní praxí (z doby před vstupem Dohody o EHP v platnost), jak bylo podrobně popsáno výše.

úřadu pravomoc průběžně zkoumat existující režimy podpor⁽⁹⁶⁾. Oddíl V části II protokolu 3 se obdobně vztahuje pouze na existující režimy podpor⁽⁹⁷⁾.

- (169) Ve svém rozsudku ve věci E-14/10 o zrušení rozhodnutí Kontrolního úřadu č. 254/10/KOL Soudní dvůr ESVO uvedl:

„To, zda podpora poskytnutá [...] představuje „existující podporu“, [...] závisí na výkladu ustanovení protokolu 3 Dohody o Kontrolním úřadu a Soudním dvorem [...]“

[...] aby se podpora považovala podle pravidel EHP pro státní podporu za „existující podporu“, musí být součástí režimu podpor, který byl zaveden před vstupem Dohody o EHP v platnost“⁽⁹⁵⁾.

2.2. Definice režimu podpor

- (170) V čl. 1 písm. d) části II protokolu 3 je stanoveno, že „režimem podpor“ je

„jakýkoliv akt, na jehož základě může být bez dalších prováděcích opatření poskytnuta jednotlivá podpora pro podniky definované aktem obecným nebo abstraktním způsobem, a dále akt, na jehož základě může být na neurčitou dobu a/nebo na neurčitou částku poskytnuta pro jeden nebo několik podniků podpora, která není spojena se zvláštním projektem“.

- (171) V čl. 1 písm. e) části II protokolu 3 je stanoveno, že se „jednotlivou podporou“ rozumí:

„podpora, která není poskytnuta na základě režimu podpory, nebo která je poskytnuta na základě režimu podpory, ale musí být oznámena“.

- (172) Toto rozlišování je obzvláště důležité v kontextu existující podpory, jelikož protokol 3 přiznává Kontrolnímu

- (173) Kontrolní úřad podotýká, že tato definice byla do Dohody o EHP začleněna v roce 2001 vložением části II protokolu 3. Před rokem 2001, kdy byl protokol 3 uveden do souladu s procesním nařízením⁽⁹⁸⁾, neexistovala v právu EHP podobně přesná definice vymezující režim podpor. Podle názoru Kontrolního úřadu je třeba mít na paměti důvod pojmu „existující podpora“, kterým je v zásadě snaha poskytnout státům EHP a příjemcům státní podpory určitou právní jistotu, pokud jde o ujednání, která předcházejí vstupu kontroly státních podpor v platnost v jejich právních systémech, a současně umožnit Kontrolnímu úřadu zajištění souladu těchto systémů s právem EHP.

- (174) Kontrolní úřad dále podotýká, že judikatura evropských soudů nestanoví podrobné pokyny k výkladu této definice. Kontrolní úřad proto přezkoumal vlastní rozhodovací praxi a rozhodovací praxi Evropské komise a zjistil, že se mělo za to, že existující „režimy podpor“ zahrnují nepsané obyčejové právo⁽⁹⁹⁾ a správní praxi týkající se uplatňování psaného⁽¹⁰⁰⁾ a nepsaného práva⁽¹⁰¹⁾. V jednom případě Evropská komise konstatovala, že

⁽⁹⁶⁾ Viz čl. 1 odst. 1 části I protokolu 3.

⁽⁹⁷⁾ Pojmy „režimy podpor“ a „systémy podpory“ se musí podle názoru Kontrolního úřadu považovat za synonyma. Viz Sinnaeve/Slot, *The new Regulation on State aid Procedures, Common Market Law Review* 36/1999, s. 1153, pozn. pod čarou č. 28.

⁽⁹⁸⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

⁽⁹⁹⁾ Viz rozhodnutí Kontrolního úřadu č. 405/08/KOL HFF (Úř. věst. L 79, 25.3.2010, s. 40 a dodatek EHP č. 14, 25.3.2010, s. 20), kapitola II.2.3.1, s. 23: „Státní záruka za všechny závazky všech státních institucí vyplývá z obecných nepsaných pravidel islandského veřejného práva, která byla uplatňována již před vstupem Dohody o EHP v platnost. Záruka se vztahuje na všechny státní instituce bez ohledu na to, kdy byly zřízeny, na jejich činnosti či změny těchto činností. Toto možné opatření podpory musí být považováno za režim, který spadá do definice uvedené v čl. 1 písm. d) části II protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvorem.“

⁽¹⁰⁰⁾ Viz rozhodnutí Komise ve věci E-45/2000 (Nizozemsko) *Daňová úleva ve prospěch skupiny Schiphol* (Úř. věst. C 37, 11.2.2004 s. 13).

⁽¹⁰¹⁾ Z rozhodnutí Kontrolního úřadu č. 491/09/KOL – skupina Norsk Film (Úř. věst. C 174, 1.7.2010, s. 3), kapitola II.2, s. 8: „Každoroční platby, které norský stát od 70. let 20. století poskytl různým subjektům patřícím do skupiny Norsk FilmStudio AS/Filmparken AS na produkci hraných filmů a na zachování infrastruktury potřebné pro produkci filmů, vycházely z existujícího systému podpor. Kontrolní úřad se domnívá, že v tomto případě, kdy byly pravidelné platby poskytovány po velmi dlouhou dobu, praxe prokazuje, že státní podpora byla nezbytným prvkem financování společnosti. Kontrolní úřad na tomto základě usuzuje, že roční granty byly poskytovány na základě existujícího systému státní podpory ve smyslu článku 62 EHP.“ V tomto případě zahájil Kontrolní úřad formální vyšetřovací řízení týkající se platby ve výši 36 milionů NOK, která byla poskytnuta navíc k pravidelným platbám, a údajného daňového zvýhodnění. Rozhodnutím č. 204/11/KOL (Úř. věst. L 287, 18.10.2012, s. 14 a dodatek EHP č. 58, 18.10.2012, s.1) Kontrolní úřad řízení ukončil z toho důvodu, že platba ve výši 36 milionů NOK byla provedena na základě existujícího režimu podpor a že daňové opatření nepředstavuje státní podporu.

⁽⁹⁵⁾ Body 50 a 53.

režim podpor týkající se *Anstaltslast* a *Gewährträgerhaftung* byl založen na kombinaci nepsané staré právní zásady spojené s obecně rozšířenou praxí v Německu ⁽¹⁰²⁾.

2.3. Opatření, která jsou předmětem šetření

- (175) Kontrolní úřad připomíná, že norské právní předpisy o přepravě v zásadě stanoví níže uvedené hlavní parametry, které jsou důležité pro dotyčná opatření podpory: i) systém spolufinancování pravidelné autobusové dopravy (ze strany státu a okresu), ii) skutečnost, že okresy odpovídají za řízení pravidelné autobusové dopravy a kontrolu koncesí, tras, jízdních řádů a cen jízdného, a iii) detailní systém koncesí.
- (176) Podle norských orgánů mimoto § 22 CTA znamená, že město Oslo má povinnost poskytnout provozovatelům vyrovnávací platby za zajišťování dopravních služeb na prodělečných trasách, pokud příjmy z prodeje jízdenek nepokrývají náklady na poskytování služby. Ustanovení § 22 CTA umožňuje poskytnout vyrovnávací platbu k úhradě nákladů veřejné služby po odečtení příjmů z prodeje jízdenek.
- (177) Před vstupem Dohody o EHP v platnost se město Oslo rozhodlo zajišťovat pravidelnou autobusovou dopravu podle příslušných ustanovení předpisů CTA a CTR a poskytovat vyrovnávací platbu za prodělečné trasy v souladu s výše popsanou správní praxí. Toto pokračovalo bez přerušení až do skončení platnosti poslední přímo udělené koncese dne 30. března 2008.
- (178) K vyvození závěru ohledně existence režimu podpor je nezbytné přezkoumat, zda lze právní rámec pro financování pravidelné autobusové dopravy v Oslu považovat za „akt, na jehož základě může být bez dalších prováděcích opatření poskytnuta jednotlivá podpora pro podniky definované aktem obecným nebo abstraktním způsobem“ ⁽¹⁰³⁾. Tato definice zahrnuje tři kritéria: i) akt, na jehož základě lze poskytnout podporu, ii) akt, který nevyžaduje další prováděcí opatření, a iii) akt, který definuje potenciální příjemce podpory obecným nebo abstraktním způsobem.

- (179) Co se týká prvního kritéria, Kontrolní úřad uvádí, že akty, na jejichž základě město Oslo poskytovalo vyrovnávací platby, jsou předpisy CTA a CTR.
- (180) Co se týká druhého kritéria, podotýká se, že správa jakéhokoli režimu podpor vyžaduje určitý rozhodovací proces, který umožňuje poskytování jednotlivých podpor bez přijetí dalších prováděcích opatření.
- (181) Samotné „technické uplatňování“ (jak bylo uvedeno výše) ustanovení týkajících se režimu tudíž nepředstavuje prováděcí opatření ⁽¹⁰⁴⁾. Pouhá skutečnost, že rozhodnutí o poskytnutí podpory na základě režimu podpor má důsledky pro rozpočet orgánu, který režim spravuje, nemůže podle názoru Kontrolního úřadu znamenat, že tato rozhodnutí mají být považována za prováděcí opatření ⁽¹⁰⁵⁾.
- (182) Pokud jde obdobně o pověřovací akty, jako je udělení koncese, tyto určují stejně jako jakékoli jiné pověření jeden konkrétní podnik, a nemohou tudíž z podstaty věci souviset se skupinou podniků „definovanou obecným nebo abstraktním způsobem“ (viz třetí kritérium).
- (183) Kontrolní úřad zastává názor, že by se mělo mít za to, že „prováděcí opatření“ zahrnují určitou míru rozhodovací pravomoci, která do značné míry ovlivňuje částku, charakteristiky nebo podmínky, za nichž je podpora poskytnuta. Zdá se, že každý režim stanoví zejména účel podpory, pro nějž lze podporu poskytnout. Je-li například veřejný subjekt oprávněn použít různé nástroje na podporu místního hospodářství a poskytne-li několik

⁽¹⁰⁴⁾ Viz rozhodnutí Komise ve věci E 4/2007 (Francie) *Charges aéroportuaires*, bod 56 (Úř. věst. C 83, 7.4.2009, s. 16).

⁽¹⁰⁵⁾ Za tímto účelem viz rozsudek Soudního dvora ESVO ve věci E-14/10 *Konkurrenten*, body 74–75, v němž Soudní dvůr ESVO konstatuje:

„V daném případě bylo město Oslo podle ustanovení zákona o dopravě z roku 1976 a prováděcích předpisů oprávněno poskytovat finanční podporu s cílem umožnit provozování prodělečné pravidelné autobusové dopravy. Skutečnost, že výše vyrovnávací platby byla „sjednána“, jako taková neznamená, že platby nepokrývají skutečné ztráty vzniklé při poskytování těchto služeb a že se na ně režim nevztahoval. Soudní dvůr se domnívá, že pokud byly vyrovnávací platby skutečně použity k financování prodělečné pravidelné autobusové dopravy, mohla žalovaná strana právem považovat tyto platby za existující podporu. Tvrzení, že podpora je nutno považovat za novou podporu, jelikož byla každoročně poskytnuta na základě volného uvážení v rámci rozpočtu města, musí (...) být zamítnuto.“

⁽¹⁰²⁾ Viz rozhodnutí Komise ve věci E-10/2000 (Německo) *Státní záruky pro veřejné banky v Německu* (Úř. věst. C 150, 22.6. 2002, s. 6).

⁽¹⁰³⁾ Čl. 1 písm. d) části II protokolu 3.

kapitálových vkladů, znamená to využití značné rozhodovací pravomoci, co se týká částky, charakteristik nebo podmínek a účelu, pro něž je podpora poskytnuta, a nelze to tudíž považovat za režim podpory⁽¹⁰⁶⁾.

(184) V daném případě je zřejmé, že pro vyrovnávací platby pro podniky AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene nebylo nutno přijmout žádná další legislativní opatření. Kontrolní úřad zastává tudíž názor, že předpisy CTA a CTR omezily rozhodovací pravomoc města Oslo, a zdá se, že správní praxe města se tím po celou dobu řídila.

(185) Vyrovnávací platby nebyly mimoto založeny na libovolném přidělování rozpočtových prostředků. Město Oslo nemělo poté, co rozhodlo o zachování veřejné služby, na výběr, zda uhradí ztráty podniků AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene. Mělo povinnost tak učinit každý rok až do roku 2008. Je rovněž zřejmé, že vyrovnávací platby byly a mohly být poskytnuty pouze za účelem financování místní pravidelné autobusové dopravy v Oslu. Na základě výše popsaných ustanovení nemohlo město poskytnout podporu k jiným účelům.

(186) Stát a ministerstvo dopravy odpovídají za koordinaci a rozvoj veřejné dopravy v Norsku a uplatňují tuto pravomoc způsobem, který omezuje pravomoci okresů. Výše poskytované vyrovnávací platby je omezená (jak bylo uvedeno výše) vnitrostátními pokyny podle předpisu CTR a správní praxe týkající se způsobu výpočtu se od začátku 80. let minulého století nezměnila.

(187) Co se týká třetího kritéria, systém vyrovnávacích plateb v Oslu se vztahuje na všechny koncesionáře, kteří jsou pověřeni zajišťováním autobusové dopravy na prodělečných trasách.

(188) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem vyvozuje Kontrolní úřad závěr, že v Oslu byl zaveden režim podpor. Ustanoveními týkajícími se tohoto režimu podpor byly předpisy CTA a CTR a příslušná správní praxe v Oslu.

2.4. Definice existující podpory

(189) V čl. 1 písm. b bodu i) části II protokolu 3 je stanoveno, že existující podpora zahrnuje všechny podpory existující v příslušných státech ESVO před vstupem Dohody o EHP v platnost, to znamená režimy podpor a jednotlivé podpory, které byly zavedeny před vstupem Dohody o EHP v platnost a zůstávají použitelné i po něm.

⁽¹⁰⁶⁾ Viz věc SA.21654 (ex NN-69/2007 a C-6/2008) – *Státní podpora pro společnost Åland Industrihus* (Úř. věst. L 125, 12.5.2012, s. 33), zejména body 107–109.

(190) Jak bylo popsáno výše, ustanovení týkající se režimu podpor byla zavedena před vstupem Dohody o EHP v platnost v Norsku dne 1. ledna 1994. Jelikož se zdá, že k tomuto datu již byl trh pro místní autobusovou dopravu vystaven určité hospodářské soutěži, zastává Kontrolní úřad názor, že opatření představuje existující režim podpor, který existoval před lednem 1994 a poté se nezměnil.

(191) V čl. 1 písm. c) části II protokolu 3 je stanoveno, že „nová podpora“ znamená:

„každou podporu, tj. režimy podpory a individuální podporu, která není existující podporou, včetně úprav existující podpory“.

(192) V rozsudku ve věci *Namur* Soudní dvůr konstatoval:

„[...] vznik nové podpory nebo změnu existující podpory nelze nikdy během období fungování podniku posuzovat podle rozsahu podpory nebo dokonce podle jejího finančního objemu, pokud je podpora stanovena na základě ranějších zákonných ustanovení, která zůstávají beze změn. To, zda lze podporu klasifikovat jako novou podporu nebo jako změnu existující podpory, musí být určeno s ohledem na ustanovení, jimiž byla podpora stanovena“⁽¹⁰⁷⁾.

(193) Generální advokát Trabucchi ve svém stanovisku ve věci *Van der Hulst* mimoto uvedl, že změny jsou podstatné, pokud se změnil hlavní prvky systému, jako je povaha výhody, účel sledovaný opatřením, právní základ, příjemci nebo zdroj financování⁽¹⁰⁸⁾.

(194) Jak bylo uvedeno výše v popisu skutkové podstaty daného případu, existuje řada událostí, jež by bylo možno považovat za události, které režim podpor změnil a přeměnily jej na novou podporu. Tyto události jsou posouzeny níže.

2.4.1. Vnitřní reorganizace v roce 1997

(195) V roce 1997 měla vnitřní reorganizace za následek, že nově zřízený subjekt AS Sporveisbussene převzal odpovědnost za zajišťování služeb pravidelné autobusové dopravy, které dříve poskytoval podnik AS Oslo Sporveier.

(196) Čistě formální nebo správní změny režimu podpor nevedou k přehodnocení existující podpory na novou podporu⁽¹⁰⁹⁾. Otázkou je, zda tato reorganizace znamenala přeměnu existujícího režimu podpor na novou podporu.

⁽¹⁰⁷⁾ Věc *Namur-Les Assurances du Crédit*, C-44/93, Sb. rozh. 1994, s. I-3829, bod 28.

⁽¹⁰⁸⁾ Stanovisko generálního advokáta Trabucchiho ve věci *Van der Hulst*, 51/74, Sb. rozh. 1975, s. 79.

⁽¹⁰⁹⁾ Viz čl. 4 odst. 1 konsolidovaného znění rozhodnutí Kontrolního úřadu č. 195/04/KOL ze dne 14.7.2004 o prováděcích ustanoveních uvedených v článku 27 části II protokolu 3 (k dispozici na adrese: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>). Viz rovněž stanovisko generálního advokáta Lenze ve věci *Namur*.

(197) Norské orgány objasnily, že přechod z podniku AS Oslo Sporveier na podnik AS Sporveisbussene jako poskytovatele služby představoval v podstatě pouze formální změnu. Založením podniku AS Sporveisbussene vytvořil podnik AS Oslo Sporveier dceřinou společnost pro provozování veřejné autobusové dopravy, kterou dříve provozoval sám. Podnik AS Oslo Sporveier – jakožto mateřská společnost – však zůstal hlavním příjemcem vyrovnávací platby a držitelem koncese a prošel pouze interní reorganizací, která měla za následek pověření podniku AS Sporveisbussene poskytováním služeb v souladu s koncesí. Za tímto účelem dostával od své mateřské společnosti vyrovnávací platby. Správní praxe týkající se financování dopravní služby se podle dohody o dopravě, která byla uzavřena v roce 1997, podstatně nezměnila. Reorganizace mimoto nezahrnovala žádné změny předpisů CTA nebo CTR.

(198) V případě týkajícím se převedení zaručených úvěrů mezi společnostmi Komise uvedla:

„Záruky poskytnuté v souvislosti s úvěry sjednanými přede dnem 1. května 2004 (přistoupení Maďarska k Evropské unii) byly uděleny před přistoupením a oznámeny Komisi v souladu s přílohou IV.3 smlouvy o přistoupení. Ačkoli byly převedeny na nový podnik, Komise se domnívá, že se jednalo o čistě správní akt, jelikož existující úvěry, na něž se již schválené záruky vztahovaly, byly převedeny na nový podnik. Převod byl pouze důsledkem reorganizace společnosti MÁV Zrt., aniž by se změnila dotyčná činnost nebo obsah opatření podpory. Komise proto dospěla k závěru, že navzdory převodu záruk se jedná o existující podporu.“⁽¹¹⁰⁾

(199) Na základě výše uvedených skutečností Kontrolní úřad konstatuje, že reorganizaci z roku 1997 nelze považovat za událost vedoucí k podstatné změně režimu podpor. Režim proto zůstal podle názoru Kontrolního úřadu i po reorganizaci existujícím režimem podpor.

2.4.2. Prodloužení koncese

(200) Jak bylo uvedeno výše, z právních předpisů týkajících se režimu podpor vyplývá, že provozovatel pravidelné autobusové dopravy potřebuje obecnou koncesi i zvláštní koncesi. V § 27 CTA se mimoto uvádí, že zvláštní koncese mohou být uděleny na dobu deseti let. Jak bylo rovněž zmíněno výše, příslušná ustanovení předpisů CTA a CTR se v porovnání se zákonem o dopravě a tehdy platnými nařízeními podstatně nezměnila. Po

vstupu Dohody o EHP v platnost se zákonná ustanovení upravující režim s ohledem na koncese podstatně nezměnila.

(201) Jednotlivé koncese, které byly uděleny v souladu s výše uvedenými zákonnými ustanoveními, představují pověřovací akty na základě stávajícího režimu podpor. Pověření v podstatě určuje trasu nebo trasy, s ohledem na něž má koncesionář právo a povinnost zajišťovat pravidelnou dopravu za vyrovnávací platbu za veřejnou službu. Pověření proto nejsou součástí ustanovení týkajících se režimu podpor. Neusuzuje se proto, že se existující systém vyrovnávacích plateb za veřejnou službu udělením nové koncese změnil. Tyto koncese pouze prováděly ustanovení právního aktu, tj. předpisů CTA a CTR, na jejichž základě byly uděleny.

(202) V případě týkajícím se vyrovnávacích plateb pro veřejnoprávní vysílací organizaci RTP v Portugalsku Komise uvedla:

„Uzavření nových koncesionářských smluv nemění hodnocení systému ročního financování jako existující podpory, jelikož tyto smlouvy pouze provádějí předem schválená ustanovení týkající se financování společnosti RTP, včetně změn technické povahy.“⁽¹¹¹⁾

(203) Kromě dočasného prodloužení nebyly při prodloužení koncese s účinkem ode dne 1. ledna 2000 provedeny žádné změny s ohledem na poslání v oblasti veřejné služby nebo odměnu za tuto službu. Podnik AS Sporveisbussene pokračoval za stejných podmínek v poskytování veřejné služby jménem podniku AS Oslo Sporveier na základě koncese, která představuje pouze správní akt, který prováděl ustanovení předpisu CTA týkající se provozování a financování veřejné pravidelné dopravy a který nezahrnoval změny způsobu poskytování těchto služeb. Prodloužení koncese proto existující režim podpor nezměnilo.

2.4.3. Zavedení systému bonusů/malusů za kvalitu

(204) Podnik AS Oslo Sporveier zavedl v roce 2004 nový systém bonusů/malusů. Norské orgány objasnily, že tento systém představuje součást vyrovnávací platby za veřejnou službu spočívající v zajišťování místní pravidelné autobusové dopravy v Oslu. Jeho cílem bylo zvýšení kvality poskytovaných služeb a systém byl zaveden na základě předpisu CTA dne 1. ledna 2008. Jak bylo objasněno výše, pro období 1994 až 2005 činila

⁽¹¹⁰⁾ Státní podpora NN 73/2008 (ex N 240/08) – Maďarsko – Sdílení úvěrů mezi společnostmi MÁV Zrt. a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. (Úř. věst. C 109, 13.5.2009, s. 5), body 59–60.

⁽¹¹¹⁾ Věc E 14/2005 (Portugalsko) Vyrovnávací platby pro veřejnoprávní stanici RTP, bod 79 (neoficiální překlad).

průměrná roční návratnost u veřejné služby 1,98 %. Zavedení bonusů poskytlo dodatečné pobídky k maximalizační roční návratnosti v rámci přiměřeného zisku.

- (205) Vyvozuje se tudíž závěr, že tento systém bonusů nezměnil podstatu poskytované vyrovnávací platby a byl nedílnou součástí existujícího režimu podpor.

2.5. Podpora poskytnutá na základě ustanovení týkajících se režimu

2.5.1. Rozsudek ve věci E-14/10

- (206) V rozsudku ve věci E-14/10 Soudní dvůr ESVO ohledně otázky existující nebo nové podpory uvedl:

„(...) důležité je, zda byla podpora poskytnuta v souladu s ustanoveními, jimiž byla podpora stanovena.

(...) pokud byly vyrovnávací platby skutečně použity k financování pravidelné autobusové dopravy, mohla žalovaná strana (Kontrolní úřad) právem považovat tyto platby za existující podporu.

Avšak (...) jakoukoli podporu poskytnutou podnikem Oslo Sporveier nad rámec ztrát skutečně vzniklých v souvislosti s dotýcnými službami nelze na základě tohoto režimu podpor považovat za existující podporu (...).“⁽¹¹²⁾

- (207) Z rozsudku Soudního dvora ESVO vyplývá, že za existující podporu vyplacenou v rámci existujícího režimu podpor lze pokládat pouze platby uskutečněné na základě tohoto režimu. Platby, které nejsou provedeny na základě ustanovení týkajících se režimu, nemohou být chráněny povahou tohoto režimu jako existující podpory⁽¹¹³⁾.

- (208) Za účelem rozhodnutí, zda poskytnutá podpora představuje existující nebo novou podporu, proto musí Kontrolní úřad posoudit, zda byla tato podpora udělena v souladu s režimem umožňujícím její poskytnutí.

- (209) Režim byl založen na předpisech CTA a CTR a v Oslu byla zavedena správní praxe v souladu s pravidly stanovenými v předpisech CTA a CTR. Režim umožňoval pouze uhrazení nákladů (rozdíl mezi náklady a příjmy) pravidelné autobusové dopravy, kterou zajišťovali koncesionáři.

⁽¹¹²⁾ Body 73, 74 a 76.

⁽¹¹³⁾ Stejná logika se vztahuje na systémy, které byly schváleny Kontrolním úřadem nebo Evropskou komisí. Viz například věc Itálie v. Komise, C-47/91, Sb. rozh. 1994, s. 4635, body 25–26.

- (210) Níže Kontrolní úřad posoudí, zda byly i) roční vyrovnávací platby a ii) kapitálový vklad související s veřejnou službou poskytnuty podle ustanovení týkajících se systému vyrovnávacích plateb.

2.5.2. Roční vyrovnávací platba

- (211) Jak bylo uvedeno výše, § 22 CTA povoluje vyrovnávací platbu k uhrazení nákladů veřejné služby po odečtení příjmů z prodeje jízdenek. Aby bylo zajištěno, že vyrovnávací platba je omezena na uhrazení nákladů veřejné služby, tento režim předpokládá (jak se zdá) vedení odděleného účetnictví a náležité rozvrhování společných nákladů a transakcí v rámci skupiny uskutečněných za běžných tržních podmínek podnikům, které se kromě poskytování veřejných služeb podílejí rovněž na komerčních aktivitách. Zdá se tudíž, že dodržení těchto zásad je nezbytné k tomu, aby se zamezilo poskytnutí podpory mimo režim.

- (212) Kontrolní úřad posoudil všechny informace, které poskytly norské orgány, a ověřil, že pro činnosti v oblasti veřejné služby bylo po celou dobu (1994–2008) vedeno oddělené účetnictví. Kontrolní úřad mimoto zjistil, že zisk dosažený při poskytování veřejné služby byl poměrně nízký a nevedl k vyplácení nadměrné náhrady.

- (213) Do roku 2004 byly společné náklady sdíleny prostřednictvím transakcí v rámci skupiny, jejichž náklady vycházely z tržních cen. Systém rozvrhování společných nákladů na služby mezi podnikem AS Sporveisbussene a jeho dceřinými společnostmi se v roce 2003 změnil a od roku 2004 byl zaveden nový systém založený na režijních nákladech. Podle tohoto systému nesli autobusoví dopravci poměrný díl společných nákladů podle svého obrátu.

- (214) Kontrolní úřad se domnívá, že tím bylo zajištěno, aby podpora nebyla poskytnuta mimo režim.

- (215) Na základě informací, které poskytly norské orgány, lze proto vyvodit závěr, že každoroční platby byly omezeny tak, aby pokrývaly pouze náklady, které mohly být uhrazeny v souladu s právním rámcem režimu.

2.5.3. Kapitálový vklad související s veřejnou službou

- (216) Již od poloviny 90. let minulého století bylo zřejmé, že penzijní fond podniku AS Oslo Sporveier vykazuje nedostatek finančních prostředků. Byl proto zaveden platební plán za účelem nápravy nedostatku finančních prostředků ve fondu do roku 2020. Podle tohoto plánu

zvýšilo město Oslo vyrovnávací platby za veřejnou službu poskytované podniku AS Oslo Sporveier s cílem uhradit všechny náklady vzniklé při poskytování veřejné služby.

- (217) V roce 2004 byl přetrvávající nedostatek finančních prostředků pokryt kapitálovým vkladem souvisejícím s veřejnou službou. Ačkoli tento vklad nebyl poskytnut jako součást paušální roční částky pro podnik AS Sporveisbussene, nýbrž byl podnikem AS Oslo Sporveier vyplacen přímo penzijnímu fondu, platba byla provedena na základě existujícího režimu podpor a měla uhradit náklady vzniklé při poskytování veřejné služby.
- (218) Jak bylo uvedeno výše, předpisy CTA a CTR neobsahují žádná konkrétní ustanovení ohledně toho, jak má být koncesionáři poskytována vyrovnávací platba za veřejnou službu. V praxi je vyrovnávací platba poskytována každoročně ve formě paušálních částek v souladu s ustálenou správní praxí. Soudní dvůr ESVO rozhodl⁽¹¹⁴⁾, že pokud existující režim podpor neobsahuje žádná konkrétní ustanovení o způsobu poskytování podpory, nemůže odchýlení se od běžného postupu samo o sobě vést ke zjištění, že podpora nebyla poskytnuta na základě tohoto režimu. Skutečnost, že kapitálový vklad související s veřejnou službou nebyl proveden v souladu s běžným postupem poskytování ročních blokovaných grantů, tudíž neznamená, že nebyl proveden na základě režimu.
- (219) Náklady na důchody uhrazené kapitálovým vkladem souvisejícím s veřejnou službou byly spojeny s poskytováním veřejné služby a město Oslo bylo povinno je uhradit v souladu se svou povinností hradit náklady veřejné služby. Bylo rozhodnuto, že místo dalších ročních plateb až do roku 2020 by měl přetrvávající nedostatek finančních prostředků pokryt kapitálový vklad související s veřejnou službou, čímž by byla odstraněna potřeba dalších ročních plateb k nápravě nedostatku finančních prostředků, který vznikl v minulosti.
- (220) Na tomto základě zastává Kontrolní úřad názor, že kapitálový vklad související s veřejnou službou byl proveden v souladu s ustanoveními, jimiž byla podpora stanovena.

2.5.4. Závěr

- (221) Na základě výše uvedeného posouzení vyvozuje Kontrolní úřad závěr, že roční vyrovnávací platby a kapi-

tálový vklad související s veřejnou službou byly provedeny na základě existujícího režimu podpor. Co se tudíž týká ročních vyrovnávacích plateb a kapitálového vkladu souvisejícího s veřejnou službou, nebyly mimo rámec existujícího režimu podpor provedeny žádné platby.

2.6. Období po 30. březnu 2008

- (222) Počátkem roku 2000 se město Oslo rozhodlo udělit veškeré zakázky na veřejné služby týkající se pravidelné autobusové dopravy v oblasti Osla prostřednictvím nabídkových řízení. Dne 30. března 2008 výše popsaný systém skončil, a koncese podniku AS Oslo Sporveier byla tudíž bezpředmětná, jelikož všechny služby byly poskytovány na základě zakázek udělených prostřednictvím nabídkových řízení. Ode dne 30. března 2008 byli proto noví koncesionáři odměňováni na základě zakázek udělených prostřednictvím nabídkových řízení.

2.7. Závěr ohledně povahy opatření jakožto existující nebo nové podpory

- (223) Na základě výše uvedených skutečností dospěl Kontrolní úřad k závěru, že roční vyrovnávací platby a kapitálový vklad související s veřejnou službou byly v celém rozsahu vyplaceny na základě nezměněného existujícího režimu podpor. Tato opatření proto představují v celém rozsahu existující podporu.
- (224) Jak bylo uvedeno výše, Kontrolní úřad vyvozuje závěr, že i) uplatňování pravidel týkajících se skupinového zdanění a ii) kapitálový vklad související s komerčními aktivitami nezahnují státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.
- (225) Kontrolní úřad dále dospěl k závěru, že zbývající opatření, tj. i) roční vyrovnávací platby a ii) kapitálový vklad související s veřejnou službou, představují podporu, která byla v celém rozsahu poskytnuta na základě existujícího režimu podpor. Co se týká těchto dvou opatření, nebyly poskytnuty žádné vyrovnávací platby převyšující ztráty, které skutečně vznikly při plnění závazků veřejné služby⁽¹¹⁵⁾. Ode dne 30. března 2008 byla obě opatření státní podpory ukončena. Kontrolní úřad proto nemusí přezkoumat jejich slučitelnost s fungováním Dohody o EHP.

3. ZÁVĚR

- (226) Na základě výše uvedených skutečností dospěl Kontrolní úřad k závěru, že pravidla týkající se skupinového zdanění nezvýhodňují podnik AS Sporveisbussene a že

⁽¹¹⁴⁾ Bod 87 rozsudku Soudního dvora ESVO ve věci E-14/10 *Konkurrenтен*.

⁽¹¹⁵⁾ Z důvodu jasnosti Kontrolní úřad podotýká, že kapitálový vklad související s komerčními aktivitami nebyl poskytnut na základě existujícího režimu podpor. Pokud by představoval státní podporu, jednalo by se o novou podporu. Ve výše uvedeném posouzení však Kontrolní úřad dospěl k závěru, že opatření nepředstavuje státní podporu, jelikož bylo provedeno v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství.

uplatňování těchto pravidel neznámá, že podnik AS Sporveisbussene obdržel státní podporu ve smyslu článku 61 Dohody o EHP.

- (227) Kontrolní úřad dospěl rovněž k závěru, že kapitálový vklad související s komerčními aktivitami nezvýhodnil podnik AS Sporveisbussene, a že tudíž nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.
- (228) Kontrolní úřad vyvodil závěr, že roční vyrovnávací platby a kapitálový vklad související s veřejnou službou představují státní podporu ve smyslu článku 61 Dohody o EHP. Kontrolní úřad však dospěl k závěru, že tato podpora byla v celém rozsahu poskytnuta na základě existujícího režimu podpor, který byl nyní ukončen, a Kontrolní úřad proto nevidí potřebu dalších opatření a ani nemá žádný základ pro taková opatření.

PŘIJAL TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Uplatňování pravidel týkajících se skupinového zdanění na skupinu Oslo Sporveier nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP. Formální vyšetřovací řízení týkající se tohoto opatření je proto ukončeno.

Článek 2

Kapitálový vklad související s komerčními aktivitami nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP. Formální vyšetřovací řízení týkající se tohoto opatření je proto ukončeno.

Článek 3

Formální vyšetřovací řízení týkající se ročních vyrovnávacích plateb je bezpředmětné, jelikož opatření představuje existující podporu, která byla nyní ukončena. Formální vyšetřovací řízení týkající se tohoto opatření je proto ukončeno.

Článek 4

Formální vyšetřovací řízení týkající se kapitálového vkladu souvisejícího s veřejnou službou je bezpředmětné, jelikož opatření představuje existující podporu, která byla nyní ukončena. Formální vyšetřovací řízení týkající se tohoto opatření je proto ukončeno.

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno Norskému království.

Článek 6

Pouze anglické znění tohoto rozhodnutí je závazné.

V Bruselu dne 19. prosince 2012.

Za Kontrolní úřad ESVO

Oda Helen SLETNES
předsedkyně

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON
člen kolegia