



#### Obsah

#### II *Nelegislativní akty*

##### MEZINÁRODNÍ DOHODY

- ★ **Rozhodnutí Rady (EU) 2016/1888 ze dne 24. června 2016 o podpisu jménem Unie a prozatímním provádění Dohody mezi Evropskou unií a Šalamounovými ostrovy o zrušení vízové povinnosti pro krátkodobé pobyty** ..... 1

Dohoda mezi Evropskou unií a Šalamounovými ostrovy o zrušení vízové povinnosti pro krátkodobé pobyty ..... 3

##### NAŘÍZENÍ

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/1889 ze dne 26. října 2016 o stanovení paušálních dovozních hodnot pro určení vstupní ceny některých druhů ovoce a zeleniny ..... 10

#### III *Jiné akty*

##### EVROPSKÝ HOSPODÁŘSKÝ PROSTOR

- ★ **Rozhodnutí Kontrolního úřadu ESVO č. 179/15/KOL ze dne 7. května 2015 o podpoře na veřejnou autobusovou dopravu v okrese Aust-Agder (Norsko) [2016/1890]** ..... 12

- ★ Rozhodnutí Kontrolního úřadu ESVO č. 94/16/KOL ze dne 11. května 2016, které požaduje, aby Norsko nepřijalo opatření oznámené na základě čl. 4 odst. 2 aktu uvedeného v bodě 56g přílohy XIII Dohody o EHP (směrnice Rady 97/70/ES, kterou se stanoví harmonizovaný bezpečnostní režim pro rybářská plavidla o délce nejméně 24 metrů), pokud jde o plavidla, jež ke splnění požadavků na stabilitu používají chladírenské nádrže s mořskou vodou [2016/1891] .....

## II

(Nelegislativní akty)

## MEZINÁRODNÍ DOHODY

## ROZHODNUTÍ RADY (EU) 2016/1888

ze dne 24. června 2016

**o podpisu jménem Unie a prozatímním provádění Dohody mezi Evropskou unií a Šalamounovými ostrovy o zrušení vízové povinnosti pro krátkodobé pobyty**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 77 odst. 2 písm. a) ve spojení s čl. 218 odst. 5 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 509/2014<sup>(1)</sup> převedlo položku týkající se Šalamounových ostrovů z přílohy I do přílohy II nařízení Rady (ES) č. 539/2001<sup>(2)</sup>.
- (2) Položku týkající se Šalamounových ostrovů provází poznámka pod čarou, která stanoví, že osvobození od vízové povinnosti se použije ode dne vstupu v platnost dohody o osvobození od vízové povinnosti, která má být uzavřena s Evropskou unií.
- (3) Dne 9. října 2014 přijala Rada rozhodnutí, jímž zmocnila Komisi k zahájení jednání s Šalamounovými ostrovy směřujících k uzavření dohody mezi Evropskou unií a Šalamounovými ostrovy o zrušení vízové povinnosti pro krátkodobé pobyty (dále jen „dohoda“).
- (4) Jednání o dohodě byla zahájena dne 19. listopadu 2014 a byla úspěšně dokončena jejím parafováním dne 13. listopadu 2015.
- (5) Dohoda by měla být podepsána a prohlášení k ní připojená by měla být schválena jménem Unie. Dohoda by měla být prozatímně prováděna ode dne následujícího po dni podpisu dohody do dokončení postupů nezbytných pro její uzavření.
- (6) Toto rozhodnutí rozvíjí ta ustanovení schengenského *acquis*, kterých se neúčastní Spojené království v souladu s rozhodnutím Rady 2000/365/ES<sup>(3)</sup>; Spojené království se tedy nepodílí na jeho přijímání a toto rozhodnutí pro ně není závazné ani použitelné.
- (7) Toto rozhodnutí rozvíjí ta ustanovení schengenského *acquis*, kterých se neúčastní Irsko v souladu s rozhodnutím Rady 2002/192/ES<sup>(4)</sup>; Irsko se tedy nepodílí na jeho přijímání a toto rozhodnutí pro ně není závazné ani použitelné.

(<sup>1</sup>) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 509/2014 ze dne 15. května 2014, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 539/2001, kterým se stanoví seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci musí mít při překračování vnějších hranic vízum, jakož i seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci jsou od této povinnosti osvobozeni (Úř. věst. L 149, 20.5.2014, s. 67).

(<sup>2</sup>) Nařízení Rady (ES) č. 539/2001 ze dne 15. března 2001, kterým se stanoví seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci musí mít při překračování vnějších hranic vízum, jakož i seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci jsou od této povinnosti osvobozeni (Úř. věst. L 81, 21.3.2001, s. 1).

(<sup>3</sup>) Rozhodnutí Rady 2000/365/ES ze dne 29. května 2000 o žádosti Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku, aby se na ně vztahovala některá ustanovení schengenského *acquis* (Úř. věst. L 131, 1.6.2000, s. 43).

(<sup>4</sup>) Rozhodnutí Rady 2002/192/ES ze dne 28. února 2002 o žádosti Irsku, aby se na ně vztahovala některá ustanovení schengenského *acquis* (Úř. věst. L 64, 7.3.2002, s. 20).

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

#### Článek 1

Podpis Dohody mezi Evropskou unií a Šalamounovými ostrovy o zrušení vízové povinnosti pro krátkodobé pobyty jménem Unie se schvaluje s výhradou jejího uzavření.

Znění dohody se připojuje k tomuto rozhodnutí.

#### Článek 2

Prohlášení připojená k tomuto rozhodnutí se schvalují jménem Unie.

#### Článek 3

Předseda Rady je oprávněn jmenovat osobu nebo osoby zmocněné podepsat dohodu jménem Unie.

#### Článek 4

Dohoda je prováděna prozatímně ode dne následujícího po dni podpisu <sup>(1)</sup> do dokončení postupů nezbytných pro její uzavření.

#### Článek 5

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Lucemburku dne 24. června 2016.

*Za Radu*  
*předseda*  
A.G. KOENDERS

---

<sup>(1)</sup> Den podpisu dohody zveřejní generální sekretariát Rady v *Úředním věstníku Evropské unie*.

**DOHODA****mezi Evropskou unií a Šalamounovými ostrovy o zrušení vízové povinnosti pro krátkodobé pobyty**

EVROPSKÁ UNIE, dále jen „Unie“ nebo „EU“ a

ŠALAMOUNOVY OSTROVY,

společně dále jen „smluvní strany“,

S CÍLEM dále rozvíjet přátelské vztahy mezi smluvními stranami a přejíce si usnadnit cestování tím, že svým občanům zajistí bezvízový vstup a krátkodobý pobyt,

S OHLEDEM na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 509/2014 ze dne 15. května 2014, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 539/2001, kterým se stanoví seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci musí mít při překračování vnějších hranic vízum, jakož i seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci jsou od této povinnosti osvobozeni<sup>(1)</sup>, přičemž se mimo jiné 19 třetích zemí včetně Šalamounových ostrovů převádí do seznamu třetích zemí, jejichž státní příslušníci jsou v případě krátkodobých pobytů v členských státech osvobozeni od vízové povinnosti,

MAJÍCE NA PAMĚTI, že podle článku 1 nařízení (EU) č. 509/2014 se osvobození od vízové povinnosti pro státní příslušníky těchto 19 zemí použije ode dne vstupu v platnost dohody o osvobození od vízové povinnosti, která má být uzavřena s Unií,

PŘEJÍCE SI zaručit dodržování zásady rovného zacházení pro všechny občany EU,

BEROUCE V ÚVAHU, že na osoby cestující za účelem vykonávání výdělečné činnosti se během jejich krátkodobého pobytu tato dohoda nevztahuje, a proto se na tuto kategorii osob nadále vztahují příslušná pravidla práva Unie, vnitrostátního práva členských států a vnitrostátního práva Šalamounových ostrovů v oblasti vízové povinnosti nebo osvobození od ní a v oblasti přístupu k zaměstnání,

ZOHLEDŇUJÍCE Protokol o postavení Spojeného království a Irska s ohledem na prostor svobody, bezpečnosti a práva a Protokol o schengenském *acquis* začleněném do rámce Evropské unie, připojené ke Smlouvě o Evropské unii a ke Smlouvě o fungování Evropské unie, a potvrzující, že se ustanovení této dohody nevztahují na Spojené království a Irsko,

SE DOHODLY TAKTO:

**Článek 1****Účel**

Touto dohodou se zavádí režim bezvízového styku pro občany Unie a občany Šalamounových ostrovů, kteří mohou pobývat na území druhé smluvní strany po dobu nejvýše 90 dnů během jakéhokoli období 180 dnů.

**Článek 2****Definice**

Pro účely této dohody se rozumí:

- a) „členským státem“ kterýkoli členský stát Unie s výjimkou Spojeného království a Irska;
- b) „občanem Unie“ státní příslušník členského státu ve smyslu písmene a);
- c) „občanem Šalamounových ostrovů“ jakákoli osoba, která má státní občanství Šalamounových ostrovů;
- d) „schengenským prostorem“ prostor bez vnitřních hranic zahrnující území členských států podle písmene a) uplatňujících schengenské *acquis* v plném rozsahu.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 149, 20.5.2014, s. 67.

## Článek 3

**Oblast působnosti**

1. Občané Unie, kteří jsou držiteli platných běžných cestovních, diplomatických, služebních, úředních či zvláštních pasů vydaných členským státem, mohou vstupovat na území Šalamounových ostrovů a pobývat na něm bez víza po dobu stanovenou v čl. 4 odst. 1.

Občané Šalamounových ostrovů, kteří jsou držiteli platných běžných cestovních, diplomatických, služebních, úředních či zvláštních pasů vydaných Šalamounovými ostrovy, mohou vstupovat na území členských států a pobývat na něm bez víza po dobu stanovenou v čl. 4 odst. 2.

2. Odstavec 1 tohoto článku se nevztahuje na osoby cestující za účelem vykonávání výdělečné činnosti.

U této kategorie osob může každý členský stát sám rozhodnout, zda uloží občanům Šalamounových ostrovů vízovou povinnost, či zda je od této povinnosti osvobodí v souladu s čl. 4 odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 539/2001 <sup>(1)</sup>.

U této kategorie osob mohou Šalamounovy ostrovy v souladu se svým vnitrostátním právem samy rozhodnout, zda uloží občanům každého jednotlivého členského státu vízovou povinnost, či zda je od této povinnosti osvobodí.

3. Zrušení vízové povinnosti stanovené touto dohodou se uplatňuje, aniž jsou dotčeny právní předpisy smluvních stran týkající se podmínek pro vstup a krátkodobý pobyt. Členské státy a Šalamounovy ostrovy si vyhrazují právo odepřít vstup na svá území a krátkodobý pobyt na těchto územích, není-li splněna jedna nebo více těchto podmínek.

4. Zrušení vízové povinnosti platí bez ohledu na dopravní prostředek použitý k překročení hranic smluvních stran.

5. Zálžitosti, na které se tato dohoda nevztahuje, se řídí právem Unie, vnitrostátním právem členských států a vnitrostátním právem Šalamounových ostrovů.

## Článek 4

**Délka pobytu**

1. Občané Unie mohou pobývat na území Šalamounových ostrovů po dobu nejvýše 90 dnů během jakéhokoli období 180 dnů.

2. Občané Šalamounových ostrovů mohou pobývat na území členských států uplatňujících schengenské *acquis* v plném rozsahu po dobu nejvýše 90 dnů během jakéhokoli období 180 dnů. Tato doba se počítá bez ohledu na délku pobytu v těch členských státech, které dosud schengenské *acquis* v plném rozsahu neuplatňují.

Občané Šalamounových ostrovů mohou pobývat na území každého z členských států, které dosud schengenské *acquis* v plném rozsahu neuplatňují, po dobu nejvýše 90 dnů během jakéhokoli období 180 dnů bez ohledu na délku pobytu vypočtenou pro území členských států uplatňujících schengenské *acquis* v plném rozsahu.

3. Touto dohodou není dotčena možnost, aby Šalamounovy ostrovy a členské státy v souladu se svým vnitrostátním právem a právem Unie prodloužily tuto délku pobytu na dobu delší než 90 dnů.

<sup>(1)</sup> Nařízení Rady (ES) č. 539/2001 ze dne 15. března 2001, kterým se stanoví seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci musí mít při překračování vnějších hranic vízum, jakož i seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci jsou od této povinnosti osvobozeni, Úř. věst. L 81, 21.3.2001, s. 1.

## Článek 5

**Územní působnost**

1. Pro Francouzskou republiku se tato dohoda vztahuje pouze na její evropské území.
2. Pro Nizozemské království se tato dohoda vztahuje pouze na jeho evropské území.

## Článek 6

**Smíšený výbor pro správu dohody**

1. Smluvní strany zřídí smíšený výbor odborníků (dále jen „výbor“) složený ze zástupců Unie a Šalamounových ostrovů. Unii zastupuje Evropská komise.
2. Výbor plní mimo jiné tyto úkoly:
  - a) sleduje provádění této dohody;
  - b) navrhuje změny této dohody nebo dodatky k ní;
  - c) urovnává spory vyplývající z výkladu či provádění této dohody.
3. Výbor se svolává podle potřeby na žádost jedné ze smluvních stran.
4. Výbor přijme svůj jednací řád.

## Článek 7

**Vztah mezi touto dohodou a stávajícími dvoustrannými dohodami o zrušení vízové povinnosti mezi členskými státy a Šalamounovými ostrovy**

Tato dohoda má přednost před ustanoveními jakékoli dvoustranné dohody či ujednání mezi jednotlivými členskými státy a Šalamounovými ostrovy, pokud upravují záležitosti spadající do působnosti této dohody.

## Článek 8

**Závěrečná ustanovení**

1. Smluvní strany ratifikují nebo schválí tuto dohodu v souladu se svými vnitřními postupy a tato dohoda vstoupí v platnost prvním dnem druhého měsíce po datu pozdějšího z obou oznámení, jimiž se smluvní strany o dokončení těchto postupů vzájemně uvědomí.

Tato dohoda se provádí prozatímně ode dne následujícího po dni jejího podpisu.

2. Tato dohoda se uzavírá na dobu neurčitou, pokud nebude vypovězena v souladu s odstavcem 5.
3. Tuto dohodu lze měnit písemnou dohodou smluvních stran. Změny vstupují v platnost poté, co si smluvní strany vzájemně oznámily dokončení svých vnitřních postupů nezbytných k tomuto účelu.

4. Každá smluvní strana může pozastavit provádění této dohody zcela nebo zčásti, zejména z důvodů veřejného pořádku, ochrany národní bezpečnosti nebo ochrany veřejného zdraví, nedovoleného přistěhovalectví nebo při opětovném zavedení vízové povinnosti kteroukoli ze smluvních stran. Rozhodnutí o pozastavení musí být oznámeno druhé smluvní straně nejpozději dva měsíce před jeho zamýšleným vstupem v platnost. Smluvní strana, která pozastavila provádění této dohody, bezodkladně uvědomí druhou smluvní stranu, jakmile důvody pozastavení pominou, a pozastavení zruší.
5. Každá smluvní strana může tuto dohodu vypovědět písemným oznámením druhé smluvní straně. Dohoda pozbývá platnosti 90 dnů po dni jeho doručení.
6. Šalamounovy ostrovy mohou pozastavit či ukončit provádění této dohody pouze ve vztahu ke všem členským státům.
7. Unie může pozastavit či ukončit provádění této dohody pouze ve vztahu ke všem členským státům.

Sepsáno ve dvou vyhotoveních v jazyce anglickém, bulharském, českém, dánském, estonském, finském, francouzském, chorvatském, italském, litevském, lotyšském, maďarském, maltském, německém, nizozemském, polském, portugalském, rumunském, řeckém, slovenském, slovinském, španělském a švédském, přičemž všechna znění mají stejnou platnost.

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

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

V Bruselu dne sedmého října dva tisíce šestnáct.

Udfærdiget i Bruxelles den syvende oktober to tusind og seksten.

Geschehen zu Brüssel am siebten Oktober zweitausendsechzehn.

Kahe tuhande kuueteistkümnenda aasta oktoobrikuu seitsmendal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις εφτά Οκτωβρίου δύο χιλιάδες δεκαέξι.

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

Fait à Bruxelles, le sept octobre deux mille seize.

Sastavljeno u Bruxellesu sedmog listopada godine dvije tisuće šesnaeste.

Fatto a Bruxelles, addì sette ottobre duemilasedici.

Briselē, divi tūkstoši sešpadsmitā gada septītajā oktobrī.

Priimta du tūkstančiai šešioliktų metų spalio septintą dieną Briuselyje.

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

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

Gedaan te Brussel, zeven oktober tweeduizend zestien.

Sporządzono w Brukseli dnia siódmego października roku dwa tysiące szesnastego.

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

Íntocmit la Bruxelles la șapte octombrie două mii șaisprezece.

V Bruseli siedmeho oktobra dvetisícšestnásť.


V Bruslju, dne sedmega oktobra leta dva tisoč šestnajst.

Tehty Brysselissä seitsemäntenä päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakuusitoista.

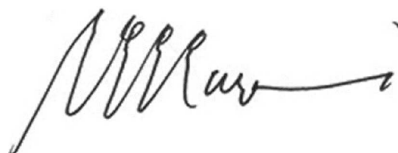
Som skedde i Bryssel den sjunde oktober år tjugohundrasexton.



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

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



## SPOLEČNÉ PROHLÁŠENÍ S OHLEDEM NA ISLAND, NORSKO, ŠVÝCARSKO A LICHTENŠTEJNSKO

Smluvní strany berou na vědomí těsný svazek mezi Evropskou unií a Norskem, Islandem, Švýcarskem a Lichtenštejnskem, zejména na základě dohod ze dne 18. května 1999 a 26. října 2004 o přidružení těchto zemí k provádění, uplatňování a rozvoji schengenského *acquis*.

Za těchto okolností je žádoucí, aby orgány Norska, Islandu, Švýcarska a Lichtenštejnska na jedné straně a Šalamounových ostrovů na straně druhé bezodkladně uzavřely dvoustranné dohody o zrušení vízové povinnosti pro krátkodobé pobyty za podobných podmínek, jaké stanoví tato dohoda.

## SPOLEČNÉ PROHLÁŠENÍ O VÝKLADU KATEGORIE „OSOBY CESTUJÍCÍ ZA ÚČELEM VYKONÁVÁNÍ VÝDĚLEČNÉ ČINNOSTI“ PODLE ČL. 3 ODS. 2 TÉTO DOHODY

Aby byl zajištěn jednotný výklad, dohodly se smluvní strany, že pro účely této dohody kategorie „osoby cestující za účelem vykonávání výdělečné činnosti“ zahrnuje osoby vstupující na území druhé smluvní strany za účelem vykonávání placeného zaměstnání nebo odměňované činnosti jako zaměstnanci nebo poskytovatelé služeb.

Tato kategorie by neměla zahrnovat:

- obchodníky, tj. osoby cestující za účelem obchodních jednání (které nejsou zaměstnány v zemi druhé smluvní strany),
- sportovce a umělce vykonávající činnost na jednorázovém základě,
- novináře vyslané sdělovacími prostředky země, kde mají pobyt, a
- interní stážisty vyslané v rámci společnosti.

Provádění tohoto prohlášení bude v rámci svých povinností, stanovených v článku 6 této dohody, sledovat smíšený výbor, který může navrhnout změny, pokud je bude na základě zkušeností smluvních stran považovat za nezbytné.

SPOLEČNÉ PROHLÁŠENÍ O VÝKLADU DOBY 90 DNŮ BĚHEM JAKÉHOKOLI OBDOBÍ 180 DNŮ UVEDENÉ V  
ČLÁNKU 4 TÉTO DOHODY

Smluvní strany se dohodly, že dobou nejvýše 90 dnů během jakéhokoli období 180 dnů podle článku 4 této dohody se rozumí nepřetržitý pobyt nebo několik po sobě jdoucích návštěv, jejichž celková doba trvání během jakéhokoli období 180 dnů nepřekročí 90 dnů.

Slovo „jakýkoli“ znamená, že se použije „pohyblivé“ referenční období 180 dnů a zpětně se započítá každý den pobytu v posledním období 180 dnů, aby se ověřilo, že je i nadále splňován požadavek 90 dnů v jakémkoli období 180 dnů. To znamená mimo jiné, že nepřítomnost po dobu 90 po sobě jdoucích dnů opravňuje k novému pobytu v délce až 90 dnů.

---

SPOLEČNÉ PROHLÁŠENÍ O INFORMOVÁNÍ OBČANŮ O DOHODĚ O ZRUŠENÍ VÍZOVÉ POVINNOSTI

Uznávajíce důležitost, jakou má transparentnost pro občany Evropské unie a Šalamounových ostrovů, se smluvní strany dohodly, že zajistí úplné informování občanů o obsahu dohody o zrušení vízové povinnosti a jejích důsledcích i o souvisejících otázkách, jako jsou podmínky vstupu.

---

# NAŘÍZENÍ

## PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2016/1889

ze dne 26. října 2016

### o stanovení paušálních dovozních hodnot pro určení vstupní ceny některých druhů ovoce a zeleniny

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1308/2013 ze dne 17. prosince 2013, kterým se stanoví společná organizace trhů se zemědělskými produkty a zrušují nařízení Rady (EHS) č. 922/72, (EHS) č. 234/79, (ES) č. 1037/2001 a (ES) č. 1234/2007 <sup>(1)</sup>,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) č. 543/2011 ze dne 7. června 2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 1234/2007 pro odvětví ovoce a zeleniny a odvětví výrobků z ovoce a zeleniny <sup>(2)</sup>, a zejména na čl. 136 odst. 1 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Prováděcí nařízení (EU) č. 543/2011 stanoví na základě výsledků Uruguayského kola mnohostranných obchodních jednání kritéria, podle kterých má Komise stanovit paušální hodnoty pro dovoz ze třetích zemí, pokud jde o produkty a lhůty uvedené v části A přílohy XVI uvedeného nařízení.
- (2) Paušální dovozní hodnota se vypočítá každý pracovní den v souladu s čl. 136 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) č. 543/2011, a přitom se zohlední proměnlivé denní údaje. Toto nařízení by proto mělo vstoupit v platnost dnem zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

Paušální dovozní hodnoty uvedené v článku 136 prováděcího nařízení (EU) č. 543/2011 jsou stanoveny v příloze tohoto nařízení.

#### Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 26. října 2016.

Za Komisi,  
jménem předsedy,  
Jerzy PLEWA  
generální ředitel pro zemědělství a rozvoj venkova

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 671.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 157, 15.6.2011, s. 1.

## PŘÍLOHA

## Paušální dovozní hodnoty pro určení vstupní ceny některých druhů ovoce a zeleniny

(EUR/100 kg)

Kód KN	Kód třetích zemí <sup>(1)</sup>	Paušální dovozní hodnota
0702 00 00	MA	115,0
	ZZ	115,0
0707 00 05	TR	147,1
	ZZ	147,1
0709 93 10	TR	152,0
	ZZ	152,0
0805 50 10	AR	55,1
	CL	67,0
	TR	94,7
	UY	34,4
	ZA	65,7
	ZZ	63,4
	0806 10 10	BR
0808 10 80	PE	317,9
	TR	142,9
	US	261,8
	ZA	228,5
	ZZ	248,3
	AR	260,6
	AU	218,6
0808 30 90	BR	119,9
	CL	144,7
	NZ	136,0
	ZA	120,2
	ZZ	166,7
	CN	58,1
	TR	154,5
0808 30 90	ZA	164,5
	ZZ	125,7

<sup>(1)</sup> Klasifikace zemí podle nařízení Komise (EU) č. 1106/2012 ze dne 27. listopadu 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 471/2009 o statistice Společenství týkající se zahraničního obchodu se třetími zeměmi, pokud jde o aktualizaci klasifikace zemí a území (Úř. věst. L 328, 28.11.2012, s. 7). Kód „ZZ“ znamená „jiného původu“.

## III

(Jiné akty)

## EVROPSKÝ HOSPODÁŘSKÝ PROSTOR

## ROZHODNUTÍ KONTROLNÍHO ÚŘADU ESVO

č. 179/15/KOL

ze dne 7. května 2015

**o podpoře na veřejnou autobusovou dopravu v okrese Aust-Agder (Norsko) [2016/1890]**

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

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru (dále jen „Dohoda o EHP“), a zejména na články 49, 61 až 63 a protokol 26 k této dohodě,

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 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru (dále jen „protokol 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru“), a zejména na čl. 1 odst. 1, 2 a 3 části I a čl. 7 odst. 5 a článek 14 části II tohoto protokolu,

vzhledem k těmto důvodům:

## I. SKUTKOVÝ STAV

## 1. ŘÍZENÍ

- (1) Prostřednictvím dopisu ze dne 23. března 2011 obdržel Kontrolní úřad první stížnost norského soukromého provozovatele autobusové dopravy *Konkurrenten.no*, že zakázky na dodávku služeb místní autobusové dopravy v okrese Aust-Agder v Norsku, které jmenovaný okres zadal několika provozovatelům autobusové dopravy, údajně představují protiprávní státní podporu.
- (2) Dopisem ze dne 10. listopadu 2011 Kontrolní úřad předal stížnost norským orgánům a vyžádal si další informace.
- (3) Rozhodnutím č. 60/13/KOL ze dne 6. února 2013 zahájil Kontrolní úřad ve věci možné protiprávní státní podpory, již mělo představovat zadání zakázek na dodávku služeb místní autobusové dopravy v okrese Aust-Agder, formální vyšetřovací řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“). Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* a v dodatku EHP<sup>(1)</sup>. Norské orgány, stěžovatel a další dvě třetí strany, podniky Nettbuss Sør AS a Setesdal Bilruter L/L, podaly k rozhodnutí o zahájení řízení připomínky. Norské orgány se dále vyjádřily k připomínkám zaslaným stěžovatelem a dalšími třetími stranami.
- (4) Dopisem ze dne 17. prosince 2013 Kontrolní úřad požádal norské orgány o bližší informace.
- (5) Další informace norské orgány odeslaly dopisem ze dne 30. ledna 2014 a podnik Nettbuss Sør AS dopisem ze dne 20. února 2014.

(1) Úř. věst. C 118, 25.4.2013, s. 4, a dodatek EHP č. 24, 25. dubna 2013, s. 1.

- (6) Dopisem ze dne 8. července 2014 norské orgány poskytly další informace o produkci společnosti Nettbuss Sør AS. S ohledem na tyto informace Kontrolní úřad dopisem ze dne 14. srpna 2014 požádal o vysvětlení a doplňující informace.
- (7) Norské orgány odpověděly dopisy ze dne 15. října 2014 a 19. prosince 2014 a podnik Nettbuss Sør AS pak dopisem ze dne 6. listopadu 2014. Dne 25. listopadu 2014 se uskutečnilo také setkání zástupců podniku Nettbuss Sør AS a okresu Aust-Agder.
- (8) Kromě toho dne 9. prosince 2013 Kontrolní úřad obdržel druhou stížnost od podniku Agder Flyekspress, jenž provozuje službu autobusové dopravy na letišti, která soutěží se službou provozovanou podnikem Nettbuss Sør AS. Podle stěžovatele byl podnik Nettbuss Sør AS přinejmenším od roku 2013 příjemcem protiprávní státní podpory ve formě křížového subvencování jeho obchodní činnosti.
- (9) Dopisem ze dne 18. března 2014 předal Kontrolní úřad tuto stížnost norským orgánům a vyžádal si další informace.
- (10) Požadované informace poskytly norské orgány dopisem ze dne 22. dubna 2014. Reagoval i podnik Nettbuss Sør AS, a to e-mailem ze dne 9. dubna 2014.
- (11) Dopisem ze dne 10. října 2014 Kontrolní úřad uzavřel věc nadnesenou druhou stížností, přičemž dotčenému stěžovateli sdělil, že s ohledem na poskytnuté informace a s přihlédnutím k tomu, že obě stížnosti poukazují na veřejné zakázky zadané v okresu Aust-Agder a na otázky, jež jsou předmětem rozhodnutí o zahájení řízení, rozhodl se k řešení otázek, jež byly takto nastoleny, přistoupit v tomto rozhodnutí. Stěžovatel proti tomu nic nenamítal a nepředložil ani žádné další informace.

## 2. SOUVISLOSTI – PRÁVNÍ PŘEDPISY TÝKAJÍCÍ SE MÍSTNÍ PRAVIDELNÉ A ŠKOLNÍ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

### 2.1 Místní pravidelná autobusová doprava <sup>(1)</sup>

#### 2.1.1 Centralizace odpovědnosti u státu

- (12) V době, kdy vstoupil v platnost dopravní zákon z roku 1976 <sup>(2)</sup>, odpovídal za služby místní pravidelné dopravy norský stát (ministerstvo dopravy). Místní pravidelnou dopravu řídila v každém okrese státní agentura pro dopravu.

#### 2.1.2 Proces decentralizace

##### 2.1.2.1 Úvod

- (13) Krátce poté, co dopravní zákon z roku 1976 vstoupil v platnost, byl zahájen proces decentralizace. Od 1. ledna 1979 mohly být pravomoci ministerstva dopravy přeneseny na úroveň okresu. Zároveň byly státní agentury pro dopravu přeměněny na správní orgány okresu.
- (14) V roce 1981, v souvislosti se začleněním článku 24a do dopravního zákona z roku 1976, získal stát možnost poskytnout okresům prostředky a na základě toho jim svěřit odpovědnost za financování místní pravidelné dopravy <sup>(3)</sup>.

##### 2.1.2.2 Nařízení z roku 1980

- (15) Dalším důležitým prvkem procesu decentralizace bylo nařízení z 19. prosince 1980 o vyrovnávacích platbách za poskytování služeb místní pravidelné dopravy (dále jen „nařízení z roku 1980“). Podle článku 1 uvedeného nařízení odpovídal za financování místní pravidelné dopravy okres. Podle článku 3 tohoto nařízení by se o výši vyrovnávacích plateb mělo rozhodovat každý rok, a to na základě rozdílu mezi odhadovanými příjmy (podle stanovených sazeb a slev) a přiměřenými náklady.

<sup>(1)</sup> Tento oddíl představuje výňatek z rozhodnutí Kontrolního úřadu ESVO č. 519/12/KOL ze dne 19. prosince 2012 o ukončení formálního vyšetřovacího řízení týkajícího se případné podpory podniků AS Oslo Sporveier a AS Sporveibussene (Norsko) (Úř. věst. L 276, 17.10.2013, s. 8), a dodatek EHP č. 57, 17. října 2013, s. 1.

<sup>(2)</sup> Zákon ze dne 4. června 1976 č. 63 (účinný od 1. července 1977).

<sup>(3)</sup> Viz přípravné práce na změně dopravního zákona z roku 1976 – návrh poslanecké sněmovny Norska č. 16 (1980–1981), s. 2.

- (16) Nařízení z roku 1980 stanovilo také pravidla kontroly informací a přístupu k nim a upřesňovalo úlohu ministerstva dopravy na jedné straně a okresů na straně druhé. Jeho článek 7 stanovil právní základ, o nějž se ministerstvo mohlo opřít při vydávání dalších pravidel a pokynů k vyrovnávacím platbám za místní pravidelnou dopravu.

#### 2.1.2.3 Nařízení z roku 1982 a standardní rámcová dohoda Norské asociace místních a regionálních orgánů (KS) a Norské asociace autobusových přepravců (NABC)

- (17) Dne 1. ledna 1983 bylo nařízení z roku 1980 nahrazeno nařízením z 2. prosince 1982 o vyrovnávacích platbách za poskytování služeb místní pravidelné dopravy (dále jen „nařízení z roku 1982“). Článek 4 nařízení z roku 1982 ukládal okresům povinnost uzavírat s koncesionáři dohody o vyrovnávacích platbách za poskytování služeb pravidelné veřejné dopravy. Na tomto základě uzavřely Norská asociace místních a regionálních orgánů (dále jen „KS“) a Norská asociace autobusových přepravců (dále jen „NABC“) (1) standardní rámcovou dohodu (dále jen „standardní rámcová dohoda KS a NABC“) a standardní dohodu o ročních vyrovnávacích platbách, jež měly jednotlivé okresy používat při uzavírání dohod o poskytování služeb místní pravidelné autobusové dopravy. Pokud jde o výpočet vyrovnávacích plateb, vycházela standardní dohoda z týchž zásad jako článek 3 nařízení z roku 1980. Standardní rámcová dohoda také stanovila oddělení nákladů na služby místní autobusové dopravy a na ostatní obchodní služby.

#### 2.1.2.4 Nařízení z roku 1985

- (18) Se zavedením nového systému příjmů pro okresy bylo v roce 1985 přijato nové nařízení o vyrovnávacích platbách za poskytování služeb místní dopravy (dále jen „nařízení z roku 1985“). Nový systém příjmů pro okresy (a obce) spočíval v tom, že centrální příspěvek na místní dopravu se poskytoval jako paušální částka. Nařízení z roku 1985 se zaměřilo především na vztah mezi ministerstvem dopravy a okresy. Nařízení z roku 1985 bylo zrušeno dne 1. ledna 1987 novým nařízením (2), které platilo až do 30. dubna 2003, kdy bylo nahrazeno nařízením o obchodní dopravě (viz níže).

#### 2.1.3 Zákon o obchodní dopravě z roku 2002 a nařízení o obchodní dopravě z roku 2003

- (19) V současné době je odvětví místní pravidelné autobusové dopravy upraveno zákonem o obchodní dopravě z roku 2002 (dále jen „dopravní zákon“) (3) a nařízením o obchodní dopravě z roku 2003 (dále jen „dopravní nařízení“) (4). Zákon o obchodní dopravě zrušil a nahradil zákon o dopravě z roku 1976 (5). Nařízením o obchodní dopravě byla zrušena a nahrazena dvě nařízení (6).
- (20) Norské orgány vysvětlily, že příslušná ustanovení nebyla od roku 1994, kdy vstoupila v platnost Dohoda o EHP, významně pozměněna.

#### 2.1.4 Spolufinancování služeb místní dopravy státem a okresy

- (21) Okresy financují služby místní dopravy částečně z daňových příjmů. Kromě toho poskytuje okresům podle dopravního zákona prostřednictvím ročních jednorázových dotací finanční prostředky stát (7). Výše dotací se stanoví na základě míry, v níž okresy příspěvky státu potřebují. Okresy tedy musí předložit ministerstvu dopravy rozpočty, účetnictví a jiné relevantní informace, jež jsou nezbytné k posouzení toho, nakolik jsou příspěvky zapotřebí (8).

#### 2.1.5 Koncese

##### 2.1.5.1 Úvod

- (22) Podle dopravního zákona jsou k poskytování služeb pravidelné placené přepravy cestujících autobusem (tj. v případě, že uživatelé (cestující) za služby přepravy platí) zapotřebí koncese (9).

(1) V norštině: *Norsk Rutebileierforbund*.

(2) Nařízení č. 2170 ze dne 12. srpna 1986 (účinné od 1. ledna 1987).

(3) Zákon č. 45 ze dne 21. června 2002 (účinný od 1. ledna 2003).

(4) Nařízení č. 401 ze dne 26. března 2003 (účinné od 1. dubna 2003).

(5) Zákon č. 63 ze dne 4. června 1976 (účinný od 1. července 1977). Nahrazen a zrušen dopravním zákonem dne 1. ledna 2003.

(6) Nařízení č. 2170 ze dne 12. srpna 1986 (účinné od 1. ledna 1987) a nařízení č. 1013 ze dne 4. prosince 1992 (účinné od 1. ledna 1994). Obě nařízení byla dne 1. dubna 2003 zrušena a nahrazena dopravním nařízením.

(7) Ustanovení čl. 22 odst. 3 dopravního zákona.

(8) Ustanovení čl. 22 odst. 4 dopravního zákona.

(9) Články 4 a 6 dopravního zákona.



- (23) Provozovatelé služeb pravidelné placené přepravy cestujících autobusem musí získat obecnou i zvláštní koncesi.

#### 2.1.5.2 Obecná koncese na přepravu cestujících

- (24) Provozovatelé služeb placené přepravy cestujících musí mít obecnou koncesi <sup>(1)</sup>. K získání obecné koncese musí uchazeč i) předložit osvědčení o bezúhonnosti; ii) disponovat dostatečnými finančními prostředky a možnostmi a iii) mít odpovídající odbornou kvalifikaci <sup>(2)</sup>. Obecné koncese se udělují na dobu neurčitou <sup>(3)</sup>.

#### 2.1.5.3 Zvláštní koncese na pravidelnou přepravu cestujících

- (25) Vedle obecné koncese musí mít každý podnik, který si přeje provozovat pravidelnou placenou přepravu cestujících, zvláštní koncesi <sup>(4)</sup>. Existují dva typy zvláštních koncesí: i) koncese na určitou oblast a ii) koncese na určitou linku. Koncese na určitou oblast jsou vymezeny zbytkově v tom smyslu, že držitelé umožňují provozovat služby pravidelné autobusové dopravy v celé oblasti, pro niž koncese platí, pokud v této oblasti nebyly uděleny jiné koncese na určitou linku. Držitel koncese na určitou linku je jediným subjektem oprávněným provozovat pravidelnou autobusovou dopravu na této lince.
- (26) Zvláštní koncese přiznává koncesionáři právo a ukládá mu povinnost provozovat dopravní službu v souladu s podmínkami koncese <sup>(5)</sup>. Žadatel o zvláštní koncesi musí předložit návrh jízdního řádu a cen jízdného <sup>(6)</sup>. Jízdní řády a ceny jízdného podléhají kontrole okresu <sup>(7)</sup>. Okresy mohou nařídit změny jízdních řádů a cen jízdného <sup>(8)</sup>.
- (27) Zvláštní koncese lze udělovat na období o délce až deset let buď i) prostřednictvím nabídkových řízení, a to na dobu stanovenou v konkrétním nabídkovém řízení <sup>(9)</sup>, každopádně však nejdéle na 10 let <sup>(10)</sup>, nebo ii) přímo, tj. mimo rámec nabídkového řízení, a to na období 10 let <sup>(11)</sup>.

#### 2.1.5.4 Smlouvy

- (28) Jako doplněk ke koncesím uzavírají okresy s koncesionáři smlouvy o poskytování veřejných služeb. Podobu těchto smluv si okresy mohou zvolit podle vlastního uvážení <sup>(12)</sup>.

#### 2.1.5.5 Vyrovnávací platby

- (29) Za vyrovnávací platby koncesionářům odpovídají okresy <sup>(13)</sup>. Okresy si mohou zvolit, zda ve smlouvách stanoví vyrovnání v hrubé nebo čisté částce. V případě smluv s hrubým vyrovnáním obdrží koncesionáři od okresu vyrovnání za náklady na poskytování služeb, a nikoli příjmy z prodeje jízdenek cestujícím. V případě smluv s čistým vyrovnáním obdrží koncesionáři od okresu příjmy z jízdenek a vyrovnávací platbu, pokud příjmy z jízdenek k pokrytí nákladů na službu a vytvoření přiměřeného zisku nestačí.

<sup>(1)</sup> Ustanovení čl. 4 odst. 1 dopravního zákona.

<sup>(2)</sup> Ustanovení čl. 4 odst. 2 dopravního zákona a hlava I dopravního nařízení.

<sup>(3)</sup> Ustanovení čl. 27 odst. 1 dopravního zákona.

<sup>(4)</sup> Ustanovení čl. 6 odst. 1 dopravního zákona.

<sup>(5)</sup> Článek 25 dopravního nařízení.

<sup>(6)</sup> Články 28 a 29 dopravního nařízení. Tyto požadavky považuje Kontrolní úřad z hlediska charakterizace vnitrostátního režimu za nejdůležitější, avšak v dopravním nařízení je stanovena i řada jiných podrobných požadavků na zvláštní koncesi.

<sup>(7)</sup> Ministerstvo dopravy přeneslo svou pravomoc stanovovat ceny jízdného na okresy. Některé slevy jsou však určovány na celostátní úrovni. Konkrétně ministerstvo vydalo všem okresům pokyn zajistit, aby provozovatelé místní pravidelné autobusové dopravy vykonávající veřejnou službu nabízelí 50 % slevu z ceny dětem, starším občanům a občanům s postižením.

<sup>(8)</sup> Podle článku 28 a čl. 29 odst. 2 dopravního nařízení. Na základě čl. 28 odst. 3 dopravního nařízení má ministerstvo dopravy pravomoc dávat pokyny ohledně obsahu a zveřejňování jízdních řádů. Oběžník N-1/2006 ministerstva dopravy obsahuje doplňující pokyny ke zveřejňování jízdních řádů jednotlivých linek. Před rokem 2006 určité aspekty zveřejňování jízdních řádů jednotlivých linek upravoval článek 28 dopravního nařízení. Tyto aspekty byly v roce 2006 z dopravního nařízení odstraněny. Oběžník N-1/2006 fakticky odkazuje na původní ustanovení (článek 28 dopravního nařízení) ve stavu před jeho pozměněním a uvádí, že až do odvolání je třeba považovat za vodítko pro obsah jízdních řádů jednotlivých linek požadavky původního ustanovení.

<sup>(9)</sup> Ustanovení čl. 27 odst. 2 dopravního nařízení.

<sup>(10)</sup> Což se uvádí v přípravných materiálech, viz kapitola 10.1 návrhu. 113 L (2009–2010).

<sup>(11)</sup> Článek 8 dopravního zákona. Možnost udělovat koncese formou nabídkových řízení byla zavedena novelizací zákona o dopravě z roku 1976 zákonem ze dne 11. června 1993 č. 85 (účinným od 1. ledna 1994).

<sup>(12)</sup> Ustanovení čl. 22 odst. 5 dopravního zákona.

<sup>(13)</sup> Ustanovení čl. 22 odst. 1 dopravního zákona.

- (30) Podle článku 22 dopravního zákona jsou okresy povinny poskytnout provozovatelům vyrovnávací platbu za poskytování přepravních služeb na prodělečných linkách, jež okresy chtějí na svém území zavést nebo zachovat <sup>(1)</sup>.
- (31) Způsob, jímž má být koncesionářům poskytnuto vyrovnání, si okresy mohou stanovit podle vlastního uvážení, dopravní zákon a dopravní nařízení neobsahují žádná konkrétní ustanovení, jak by tyto vyrovnání mělo být poskytováno.
- (32) Kontrolní úřad vyrozuměl, že článek 22 dopravního zákona umožňuje poskytovat vyrovnávací platbu k pokrytí nákladů na veřejnou službu (v případě smluv s čistým vyrovnáním snížených o příjmy z jízdenek) a přiměřeného zisku.

## 2.2 Školní doprava

- (33) Ještě z doby před 1. lednem 1994, kdy v Norsku vstoupila v platnost Dohoda o EHP, mají norské okresy odpovědnost za zajištění školní dopravy pro děti ze základních a středních škol s bydlištěm v určité vzdálenosti od školy (obvykle čtyři kilometry). V současné době je tato odpovědnost upravena v zákoně o vzdělávání z roku 1998 (dále jen „zákon o vzdělávání“) <sup>(2)</sup>. Tomuto zákonu předcházely zákon o základních školách z roku 1969 <sup>(3)</sup> a zákon o středních školách z roku 1974 <sup>(4)</sup>. Okresy začaly za zajištění školní dopravy odpovídat v polovině 80. let 20. století na základě zákona, který zákon o základních školách a zákon o středních školách novelizoval <sup>(5)</sup>. V zájmu jednoznačnosti označuje v tomto rozhodnutí v celém textu pojem „zákon o vzdělávání“ také relevantní právní ustanovení, jež platila předtím, než zákon o vzdělávání vstoupil v platnost.
- (34) Pokud jde o dopravu pro základní školy, podle zákona o vzdělávání jsou obce povinny hradit okresu určitou sazbu. Okres následně zaplatí provozovateli autobusové dopravy za poskytování služeb. V případě dopravy pro střední školy hradí okresy podle smluv uzavřených s provozovateli autobusové dopravy měsíční jízdenku pro studenty.

## 3. PŘÍJEMCI ÚDAJNÉ PODPORY

- (35) Od chvíle, kdy v Norsku vstoupila v platnost Dohoda o EHP, udělil okres Aust-Agder zvláštní koncese následujícím sedmi podnikům, s nimiž také uzavřel smlouvy o poskytování služeb místní pravidelné autobusové dopravy a školní autobusové dopravy:
1. Birkeland Busser AS, vlastněnému podnikem Setesdal Bilruter L/L;
  2. Frolandsruta Frode Oland, vlastněnému podnikem Frode Stoltenberg Oland;
  3. Høyvågruta AS, který měl tuto koncesi až do svého spojení s podnikem Nettbuss Sør AS v roce 2009;
  4. Nettbuss Sør AS, který je součástí skupiny Nettbuss a je ve vlastnictví podniku autobusové dopravy Nettbus AS, který je ve vlastnictví podniku Norges Statsbaner AS <sup>(6)</sup>;
  5. Risør a Tvedestrand Bilruter AS („RTB“), který měl tuto koncesi až do svého spojení s podnikem Nettbuss Sør AS v roce 2008;
  6. L/L Setesdal Bilruter, jehož třemi hlavními akcionáři jsou Sigmund Aune, Brøvig Holding AS a obec Bykle. Kromě toho k jeho akcionářům patří ještě několik dalších obcí v okrese Aust-Agder a některé obce v okrese Vest-Agder;
  7. Telemark Bilruter, jehož hlavními akcionáři jsou obec Vinje, obec Seljord a banka Seljord Sparebank; kromě toho akcie podniku vlastní několik dalších obcí v okrese Telemark.

<sup>(1)</sup> Norské orgány to ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení ve věci 71524 týkající se údajné podpory podnikům AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene potvrdily a s odkazem na právní literaturu (*Norsk Lovkommentar*) vysvětlily, že předcházející ustanovení – článek 24a zákona o dopravě z roku 1976 – bylo vykládáno totožně. V tomto ohledu *Norsk Lovkommentar* k zákonu o dopravě z roku 1976 (k dispozici na <http://www.rettsdata.no/> (přístup je zpoplatněn)) k otázce vyrovnání v poznámce č. 43 uvádí (v norštině) toto: „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 článek 24a.“

<sup>(2)</sup> Zákon č. 61 ze dne 17. července 1998 (účinný od 1. srpna 1999).

<sup>(3)</sup> Zákon č. 24 ze dne 13. července 1969.

<sup>(4)</sup> Zákon č. 55 ze dne 21. června 1974.

<sup>(5)</sup> Zákon č. 41 ze dne 31. května 1985.

<sup>(6)</sup> Podnik Norges Statsbaner AS (NSB) je provozovatelem vlakové dopravy pro cestující v Norsku. Vlastní jej ministerstvo dopravy a spojů. Vedle poskytování služeb vlakové nebo autobusové dopravy provozuje také nákladní vlakovou dopravu, zahraniční vlakovou dopravu a je činný v oblasti realit.

- (36) Tyto podniky provozovaly místní pravidelnou a školní autobusovou dopravu v okrese Aust-Agder ještě před 1. lednem 1994, kdy v Norsku vstoupila v platnost Dohoda o EHP. Od roku 2009 a po spojení podniku Nettbuss Sør AS s podniky Høyvåggruta AS a RTB se počet provozovatelů poskytujících dopravní služby na základě smlouvy s okresem Aust-Agder snížil na pět<sup>(1)</sup>. Po vypršení koncesní smlouvy s podnikem Nettbuss Sør AS dne 31. prosince 2014 poskytují v současné době na základě stávajícího právního rámce dotčené služby pouze čtyři provozovatelé dopravních služeb.
- (37) Právo a povinnost zajišťovat místní pravidelnou a školní autobusovou dopravu byly prostřednictvím koncesí a v pozdější fázi rovněž v kombinaci se samostatnými zakázkami svěřeny provozovatelům autobusové dopravy. Poslední dvě generace koncesí byly uděleny na období přibližně deseti let (1993–2003 a 2004–2012). Uzavřené koncese a smlouvy byly během těchto dvou koncesních období obvykle týmě provozovatelům autobusové dopravy prodlžovány.
- (38) Všichni provozovatelé vykonávají nad rámec rozsahu veřejné služby obchodní činnosti. Mezi tyto činnosti patří nákladní doprava a provoz turistických autobusů, taxislužby a expresních autobusových linek.
- (39) Podnik Nettbuss Sør AS v dotčené oblasti konkrétně od 60. let minulého století (od roku 2014 prostřednictvím své dceřiné společnosti Nettbuss Ekspres AS) provozuje přímé autobusové spojení na letiště. Tato linka se považuje za linku obchodní, na kterou se nárok na vyrovnávací platbu od okresu Aust-Agder za závazek veřejné služby nevztahuje. Prostřednictvím své dceřiné společnosti Sørlandsekspressen provozuje podnik Nettbuss Sør AS nad rámec rozsahu veřejné služby i expresní a také noční autobusové linky (nattbuss).
- (40) Norské orgány uvedly, že podnik Telemark Bilruter AS vede od roku 2012 oddělené účetnictví.
- (41) Podnik Frolandsruta Frode Oland oddělené účetnictví nevede.
- (42) Podniky Birkeland Busser AS, Nettbuss Sør AS a Setesdal Bilruter L/L zavedly oddělené účetnictví v roce 2009.
- (43) Pokud jde o podniky RTB a Høyvåggruta AS, nebyly norské orgány schopny poskytnout informace o tom, zda tyto podniky vedly oddělené účetnictví. Od jejich spojení s podnikem Nettbuss Sør AS v roce 2008 a v roce 2009 bylo jejich účetnictví začleněno do účetnictví podniku Nettbuss Sør AS.

#### 4. ZADÁVÁNÍ ZAKÁZEK

##### 4.1 Zadávání zakázek od roku 1988 do roku 2003

- (44) Od roku 1988 do konce roku 2003 uzavřel okres Aust-Agder dohody s každým provozovatelem autobusové dopravy, který byl držitelem zvláštní koncese. Tyto dohody byly uzavřeny na jeden rok, přičemž mohly být vždy o jeden rok automaticky prodlouženy.
- (45) Tyto dohody neuváděly vzorec pro výpočet vyrovnávací platby za závazek veřejné služby. Výše vyrovnání vycházela z jednání. Dohody ovšem každému podniku, jenž provozoval autobusovou dopravu a měl zvláštní koncesi, ukládaly povinnost vypracovat plán produkce a návrh rozpočtu s uvedením předpokládaných příjmů a nákladů. Tento návrh se měl pokud možno opírat o účetnictví, statistiky a také o prognózy předvídatelných nákladů a příjmů a prognózy vývoje provozu. Navržené náklady produkce měly navíc odpovídat nákladům běžného řádně vedeného provozovatele. Na základě toho pak probíhalo jednání.

##### 4.2 Zadávání zakázek v období od roku 2004 do roku 2008 – zavedení metody ALFA

- (46) V souvislosti s rozhodnutím své rady v prosinci 2002 uzavřel okres Aust-Agder nové jednotlivé smlouvy. Podle norských orgánů zavedení těchto smluv nepředstavovalo ve srovnání s předchozím systémem žádnou zásadní změnu. Všechny zakázky byly i nadále zadávány přímo stávajícím provozovatelům.

<sup>(1)</sup> Příslušná spojení byla oznámena norskému obchodnímu rejstříku ve dnech 10. a 11. června 2009 a podniky Høyvåggruta AS a RTB byly z rejstříku vymazány ve dnech 3. a 5. září 2009. V celém textu Kontrolní úřad tyto podniky případně označuje pojmem „pět provozovatelů autobusové dopravy“.

- (47) Od roku 2004 vycházela úroveň vyrovnávacích plateb i nadále z jednání mezi okresem Aust-Agder a provozovatelem autobusové dopravy, nicméně zavedením nového systému pro výpočet vyrovnávací platby, tzv. metody ALFA, se východisko jednání změnilo <sup>(1)</sup>.
- (48) Podle norských orgánů byla metoda ALFA vyvinuta jako objektivní a transparentní model výpočtu nákladů spojených s autobusovou dopravou. Základní zásadou přitom bylo, že provozovatelé autobusové dopravy si nemají nechávat vypočítávat vyrovnávací platbu na základě vlastních skutečných nákladů, ale na základě reprezentativních hodnot předpokládaných pro typ podniku, který představují. V rámci této metody se simulují náklady řádně vedeného provozovatele autobusové dopravy. Výpočet normalizovaných nákladů na provoz autobusové dopravy na základě metody ALFA obsahuje následující základní prvky:
- výpočet produkce: počet kilometrů na produkční období na jedno vozidlo; každá pravidelná linka se zaznamenává podle ujeté vzdálenosti, vynaloženého času, počtu dní na dané období a typu používaného autobusu. Součástí tohoto postupu je i výpočet počtu kilometrů na jedno vozidlo a počet hodin v provozu a také průměrná rychlost v daném období;
  - výpočet nákladů: jednotkové náklady se vynásobí počtem kilometrů na jedno vozidlo; metoda ALFA zohledňuje náklady jako palivo, pneumatiky, náhradní díly, servis, údržbu, mytí vozu, náklady na pořízení vozidla, personální náklady (na řidiče), rozpočtové náklady (dopravní náklady, jako například náklady na trajekt, mýto atd.), správní náklady a jiné sdílené náklady. Část nákladů na každou položku se vypočte na základě cen vstupních faktorů vynásobených jejich spotřebou na kilometr, čímž se dospěje k normalizovanému údaji na kilometr;
  - příjmy z činnosti dopravy v produkčním období a
  - výpočet potřebných dotací. Výpočet dotací vychází z normalizovaného výpočtu, přičemž rozpočtové náklady se přičítají a příjmy z dopravy odečítají.
- (49) Výpočet vychází z produkce dopravních služeb (tj. počtu kilometrů najetých vozidly v jednotlivých skupinách vozidel a skupinách pravidelných služeb) každým z podniků, dále pak z průměrných nákladů na jednotlivé položky stanovených metodou ALFA a v neposlední řadě z některých úprav v důsledku specifických nákladů jednotlivých podniků daných zeměpisnými a topografickými podmínkami, podmínkami silničního provozu a právními předpisy, jakož i podmínkami uvedenými v sazebníku.
- (50) Nové jednotlivé smlouvy původně platily od 1. ledna 2004 do 31. prosince 2006, přičemž došlo k jejich prodloužení o dva roky, tj. do 31. prosince 2008.

#### 4.3 Zadávání zakázek od roku 2009 – indexace

- (51) Dne 12. června 2007 se rada okresu Aust-Agder rozhodla nové zakázky na další období, tj. období 2009 až 2012, zadat přímo stávajícím provozovatelům autobusové dopravy. Po jednání s provozovatelem autobusové dopravy rada okresu dne 9. prosince 2008 nové smlouvy schválila.
- (52) Smlouvy se oproti předchozím smlouvám v podstatě nezměnily. Metodu ALFA ovšem doplnil nový systém indexace, jenž byl na určité vstupní faktory navázán na základě tohoto vzorce:
- $$0,55 \times L + 0,30 \times K + 0,15 \times D$$
- L = změna mzdových nákladů (norský statistický úřad, statistika mezd v odvětví dopravy)
- K = změna indexu spotřebitelských cen (norský statistický úřad)
- D = změna ceny paliva (index Platts Oilgram).
- (53) Od roku 2009 již vyrovnávací platba poskytovaná u nových zakázek nebyla předmětem jednání.
- (54) Nové smlouvy byly původně uzavřeny na období od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2012, přičemž došlo k jejich prodloužení do konce roku 2016, a to s výjimkou smlouvy s podnikem Nettbuss Sør AS, která byla prodloužena pouze o dva roky, tj. do 31. prosince 2014.

<sup>(1)</sup> V Norsku existují dva souběžné systémy výpočtu vyrovnávací platby za poskytování služeb autobusové dopravy, které mají mnohé společné rysy. Systém, který se používá v okrese Aust-Agder, se nazývá ALFA, zatímco jeho alternativa se jmenuje BUSSKOST. Oba systémy vycházejí z týchž základních prvků, ale systém BUSSKOST vyvinula a výhradně (za poplatek) spravuje poradenská společnost Asplan-VIAK.

- (55) Okres Aust-Agder již zahájil zadávání nových zakázek formou zadávacích řízení na období od ledna 2015.

#### 5. PROJEKT ATP A KYVADLOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA NA LETIŠTĚ

- (56) Stěžovatel uvádí, že okres Aust-Agder přiděloval provozovatelům autobusové dopravy roční částku 1 milion NOK na „výzkumná a ekologická opatření“.
- (57) Podle informací poskytnutých norskými orgány vytvořily obce Kristiansand, Songdalen, Søgne, Vennesla, Lillesand, Birkenes a Iveland a okresy Vest-Agder a Aust-Agder projekt spolupráce s názvem ATP.
- (58) Na základě projektu ATP byla od roku 2004 přímo poskytována roční částka ve výši 800 000 NOK pouze podniku Nettbuss Sør AS, přičemž jejím cílem bylo zvýšit četnost autobusových spojů na lince Lillesand – Kristiansand (ve většině případů z jednoho autobusu za hodinu na dva). Tato platba byla v letech 2005, 2006 a 2007 provedena prostřednictvím okresu Vest-Agder a v letech 2008 a 2009 prostřednictvím akciové společnosti Agder Kollektivtrafikk AS (dále jen „AKT“). Od roku 2010 byla tato částka navýšena na 2 miliony NOK a podniku Nettbuss Sør AS ji v rámci smlouvy o provozování místní pravidelné a školní autobusové dopravy poskytl přímo okres Aust-Agder, a to s cílem zachovat lepší autobusové spojení do okresu Aust-Agder a také dále zlepšit služby autobusové dopravy na lince Kristiansand – Arendal (linka č. 5). Objednávku navýšení produkce zadal okres Aust-Agder, který také podniku Nettbuss Sør AS poukázal platbu, již předtím prostřednictvím AKT obdržel od okresu Vest-Agder. Od roku 2011 byla poskytovaná částka snížena na 1,5 milionu NOK.
- (59) Kromě toho byla v roce 2004 v souvislosti s výše uvedeným rozšířením počtu spojů zajišťovaných podnikem Nettbuss Sør AS zavedena navazující kyvadlová autobusová doprava na letiště, jíž se zajistilo spojení mezi linkou č. 5 místní pravidelné autobusové dopravy do Kristiansandu a letišťem Kjevik, přičemž pro místní pravidelnou autobusovou dopravu i kyvadlovou dopravu na letiště platila táž jízdenka. Kyvadlové autobusové dopravě na letiště nebyl přiznán status veřejné služby. Jako vyrovnání za služby místní pravidelné autobusové dopravy na lince č. 5 zakoupil podnik Nettbuss Sør AS každoročně 60 000 míst, což při ceně 65 NOK na jednu jízdenku celkem odpovídalo částce 3,9 milionu NOK. Cena jedné jízdenky se přitom vypočetla na základě ceny účtované za jízdenku podnikem Nettbuss Sør AS na přímé lince na letiště provozované za obchodních podmínek. Tato částka byla použita k financování zvýšeného počtu spojů na lince č. 5.
- (60) V roce 2009 se vzhledem k nízkému počtu cestujících využívajících linku č. 5 podnik Nettbuss Sør AS a okres Aust-Agder dohodly, že částka za každoroční nákup míst bude činit 2,1 milionu NOK. Tento pokles příjmů byl kompenzován odpovídajícím navýšením finančních prostředků v rámci projektu ATP, a to na 2 miliony NOK, jak je uvedeno výše.
- (61) V roce 2013 bylo vzhledem k dalšímu snížení počtu cestujících na letiště a vzhledem ke skutečnosti, že roční částka, již podnik Nettbuss Sør AS za místa odváděl, nebyla z ekonomického hlediska shledána za dostatečnou k zachování kyvadlové autobusové dopravy na letiště, s okresem Aust-Agder dohodnuto, že se závazek podniku Nettbuss Sør AS omezí na dvě linky veřejné služby, totiž na linky č. 39 a č. 40, a to s cílem kompenzovat související snížení příjmů u projektu ATP. Norské orgány odhadly, že z ekonomického hlediska toto omezení závazku pro podnik Nettbuss Sør AS představovalo přímou úsporu nákladů ve výši 1 020 000 NOK.
- (62) Podle informací norských orgánů byl nákup míst na lince č. 5 v souvislosti s kyvadlovou dopravou na letiště ukončen s účinností od 20. ledna 2014. Kyvadlová doprava na letiště a linka č. 5 již na trhu nefigurují v rámci jedné nabídky a cestující využívající kyvadlovou dopravu, kteří jedou linkou č. 5, si musí jízdenky koupit zvlášť. Kyvadlovou dopravu na letiště již také od roku 2014 neprovozuje podnik Nettbuss Sør AS, ale podnik Nettbuss Ekspres AS.

#### 6. DŮVODY K ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- (63) Kontrolní úřad vyjádřil pochybnosti o tom, zda vyrovnávací platba poskytovaná od roku 2004 za závazky spočívající v zajišťování služeb místní pravidelné a školní autobusové dopravy v okresu Aust-Agder nepředstavuje státní podporu ve smyslu článku 61 Dohody o EHP, a to především vzhledem k podmínkám stanoveným ve věci Altmark<sup>(1)</sup>, zejména pak podmínce druhé, třetí a čtvrté.

<sup>(1)</sup> Rozsudek Soudního dvora ve věci Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidentium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (64) Kontrolní úřad měl pochybnosti o splnění druhého kritéria, jelikož po uplatnění metody ALFA proběhla jednání o úpravě přesné částky vyrovnávací platby, jež měla být poskytována. Dále Kontrolní úřad vyjádřil pochybnost o tom, zda bylo splněno kritérium třetí, a to vzhledem k tomu, že dotčené podniky nevedly od roku 2004 důsledně oddělené účetnictví a žádný z nich společné náklady náležitě nerozděloval tak, aby bylo zřejmé, že konečná vyrovnávací platba pokrývala pouze náklady na veřejnou službu. Kontrolní úřad také nemohl vyvodit závěr, pokud jde o platnost čtvrtého kritéria daného věcí Altmark a o srovnávání, a vyjádřil pochybnost ohledně toho, zda metoda ALFA a jednání, která proběhla za účelem určení konečné částky vyrovnávací platby, zajistily, že se vyrovnávací platba omezila na pokrytí nákladů, jež by vznikly dostatečně vybavenému a řádně vedenému provozovateli.
- (65) V souvislosti s projektem ATP vyjádřil Kontrolní úřad kvůli absenci patřičných informací pochybnosti o tom, zda částky poskytuté podniku Nettbuss Sør AS souvisejí s poskytnutím vyrovnávací platby okresem Aust-Agder, nebo zda představují samostatný režim či jeho součást.
- (66) Kontrolní úřad kromě toho nemohl vyvodit závěr, pokud jde o to, zda úpravy zavedené v existujícím režimu podpory (který v okrese Aust-Agder funguje na základě dopravního zákona, dopravního nařízení, zákona o vzdělávání a správní praxe) metodou ALFA od 1. ledna 2004 a její indexací od roku 2009 tento režim podstatně změnil, a zda se z něj tedy nestala nová podpora. Přestože zavedení této nové metody patrně nezměnilo právní základ a účel poskytování vyrovnávací platby nebo dotčené příjemce, vyjádřil Kontrolní úřad pochybnosti ohledně toho, zda zůstává nedotčena podstata režimu, a to vzhledem k tomu, že základní rysy způsobu výpočtu vyrovnávací platby mohly být významně změněny.
- (67) Kontrolní úřad vyvodil závěr, že v okrese Aust-Agder fungoval existující režim podpory minimálně do konce roku 2003, vyjádřil ovšem – vzhledem k absenci odděleného účetnictví a náležitého rozdělení společných nákladů mezi činnosti veřejné služby a obchodní činnosti dotčených příjemců – pochybnost o tom, zda byly částky vyrovnávací platby poskytnuty na základě tohoto režimu. Podle nedávné judikatury Soudního dvora ESVO zastával Kontrolní úřad názor, že platby, které nebyly poukázány na základě ustanovení, jež režim upravují, nemohou být chráněny na základě toho, že tento režim je svou povahou režimem existujícím<sup>(1)</sup>. Kontrolní úřad také v rozhodnutí o zahájení řízení zdůraznil, že v souladu s výše citovaným rozsudkem by jakákoli podpora, která nebyla poskytnuta na základě existujícího režimu podpory, musela být kvalifikována jako podpora nová.
- (68) Pokud jde o slučitelnost dotčených opatření, zdůraznil Kontrolní úřad, že jakékoli případné nadměrné vyrovnání poskytnuté mimo rámec existujícího režimu podpory by nebylo slučitelné s Dohodou o EHP. Podobně nemohl Kontrolní úřad, pokud jde o případnou novou podporu poskytnutou po roce 2004 v souvislosti se zavedením metody ALFA, vyvodit závěr, zda je poskytnuté vyrovnání v souladu s Dohodou o EHP, a to vzhledem k vyjádřeným pochybnostem ohledně parametrů, na jejichž základě mají výpočty vyrovnávací platby probíhat, a rovněž vzhledem k úpravě rozdělení nákladů tak, aby se zamezilo nadměrné výši vyrovnání.
- (69) V neposlední řadě pak Kontrolní úřad nemohl vzhledem k absenci dostatečných informací posoudit slučitelnost projektu ATP s Dohodou o EHP.

## 7. PŘIPOMÍNKY NORSKÝCH ORGÁNŮ

- (70) Norské orgány předložily k rozhodnutí o zahájení řízení i následně připomínky, přičemž se k posouzení státní podpory pro všechny provozovatele dopravních služeb, na něž se odkazuje v tomto rozhodnutí, nejprve stavěly stejně.
- (71) Později v průběhu řízení ovšem norské orgány zjistily a Kontrolnímu úřadu dopisy ze dne 8. července, 15. října a 19. prosince 2014 sdělily další informace o produkci podniku Nettbuss Sør AS. Na základě těchto nových informací se podle všeho stanovisko norských orgánů k vyrovnávací platbě poskytnuté podniku Nettbuss Sør AS a k posouzení její slučitelnosti významně změnilo (viz oddíl 7.1.6 níže).

<sup>(1)</sup> Věc Konkurrenten.no AS v. Kontrolní úřad ESVO, E-14/10, Sb. rozh. Soudního dvora ESVO 2011, s. 266, body 74 a 76.

## 7.1 Vyrovnání za autobusovou dopravu v okrese Aust-Agder

### 7.1.1 Nová, nebo existující podpora

- (72) Norské orgány tvrdí, že zavedení metody ALFA ve stávajícím systému vyrovnání zavedeném v okrese Aust-Agder nezpůsobilo podstatné změny. Účel, právní základ a zásady vyrovnání poskytovaného provozovatelům autobusové dopravy byly před rokem 2004 i po něm tytéž.
- (73) Podle norských orgánů je také důležité, že příslušné právní předpisy (tj. dopravní zákon, dopravní nařízení a zákon o vzdělávání) zůstaly po celou příslušnou dobu v nezměněné podobě, což by samo o sobě mělo stačit. Norské orgány dále uvádějí, že správní praxe v okrese Aust-Agder se v průběhu let nezměnila a vyrovnání po celou dobu tvoří tytéž složky (tj. vyrovnávací platba za provoz autobusové dopravy, platba za školní dopravu a vyrovnávací platba za náklady na subdodavatele).
- (74) Výše vyrovnání byla vždy dána rozdílem mezi odhadovanými náklady na plnění závazků veřejné služby a odhadovanými příjmy. Tato částka se určovala na základě určitých faktorů, které se během příslušného období neměnily (tj. nákladů na provozování autobusové dopravy, nákladů na subdodavatele, příjmů z dopravy pro základní školy, příjmů z dopravy pro střední školy, sazeb jízdného a slev a produkce na linkách). Konečná částka byla dohodnuta prostřednictvím jednání a její výše byla stanovena před tím, než došlo k plnění závazků veřejné služby v oblasti zajišťování dopravy.
- (75) Výše uvedené faktory, na jejichž základě se výše vyrovnání určovala, byly vzaty v úvahu bez ohledu na typ dohody, na jejímž základě se vyrovnání stanovilo. Podle norských orgánů byla tedy metoda ALFA zavedena pouze jako nástroj k přesnější kalibraci jednoho z faktorů (a to nákladů na provoz autobusů). Nezměnila tudíž systém náhrad jako takový a nezavedla ani samostatné nové opatření podpory.
- (76) Norské orgány proto tvrdí, že režim podpory zavedený v okrese Aust-Agder si uchovává povahu existující podpory, a Kontrolní úřad by tedy měl formální vyšetřovací řízení uzavřít, neboť případná podpora, k níž mohlo dojít, by musela být řešena postupem pro existující podporu stanoveným v člancích 17 až 19 části II protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru.

### 7.1.2 Metoda ALFA a podmínky stanovené ve věci Altmark

- (77) Je-li metoda ALFA považována za nové opatření, opakují norské orgány znovu svůj názor, že stávající režim vyrovnání v okrese Aust-Agder, který funguje od roku 2004, kromě podpory poskytnuté podniku Nettbuss Sør AS, nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP, protože splňuje podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark.
- (78) Norské orgány uvedly, že zavedení metody ALFA počínaje rokem 2004 je v souladu s první podmínkou stanovenou ve věci Altmark<sup>(1)</sup>. Provozovatelé autobusové dopravy zajišťují místní pravidelnou dopravu a školní autobusovou dopravu v souladu s koncesemi, smlouvami a příslušnými právními akty a nařízeními.
- (79) Co se týče druhé podmínky stanovené ve věci Altmark, uvádějí norské orgány, že náklady, příjmy a také vyrovnání poskytované okresem Aust-Agder se určují předem objektivním a transparentním způsobem, přičemž poukazují na všechny jednotlivé prvky vzorce, které jsou pro výpočet relevantní. Výpočet vycházel z produkce dopravních služeb (tj. počtu kilometrů najetých vozidly vedenými v jednotlivých skupinách vozidel a jednotlivých skupinách pravidelných služeb) jednotlivých podniků, dále pak z průměrných nákladů na jednotlivé položky stanovených metodou ALFA a v neposlední řadě z některých úprav v důsledku specifických nákladů jednotlivých podniků daných zeměpisnými a topografickými podmínkami, podmínkami silničního provozu a právními předpisy, jakož i podmínkami uvedenými v sazebníku.

<sup>(1)</sup> Norské orgány neřeší podmínky stanovené ve věci Altmark v období do roku 2004, neboť Kontrolní úřad ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyvodil závěr, že jakákoli podpora poskytnutá do roku 2004 by představovala existující podporu.

- (80) Pokud jde o třetí podmínku stanovenou ve věci Altmark, uvádějí norské orgány, že výpočet vyrovnání na základě metody ALFA a její indexace nepřesahuje rámec toho, co je k pokrytí nákladů na plnění závazků veřejné služby s přihlédnutím k příslušným příjmům a s ohledem na přiměřený zisk nezbytné. Poukazují na to, že se vyrovnávací platba v tomto případě vypočte tak, aby pokryla rozdíl mezi odhadovanými příjmy a odhadovanými náklady podniku, a to objektivním a transparentním způsobem. Co se týče provozního zisku, je u většiny podniků rovněž poměrně nízký a omezený. Podle norských orgánů činí na základě dostupných informací obvyklý zisk v odvětví veřejné autobusové dopravy přibližně 3–5 %.
- (81) Norské orgány předložily údaje v členění podle jednotlivých podniků, aby ukázaly, že vyrovnání poskytnuté od roku 2004 do roku 2011 nepřekročilo odhadované náklady a přiměřený zisk. Jelikož odhady nákladů, a tedy i vyrovnání vycházejí z objektivních metod, argumentují norské orgány, že není důvod se domnívat, že vyrovnání poskytnutá provozovatelům autobusové dopravy na základě smluv byla nadměrná.
- (82) Ani skutečnost, že ne všechny podniky během příslušného období vedly oddělené účetnictví, podle norských orgánů neznamená, že došlo k nadměrnému vyrovnání. Norské orgány uvádějí, že pokud metoda poskytování vyrovnávacích plateb provozovatelům veřejné služby zajišťuje, že nedochází k nadměrnému vyrovnání, neexistuje na základě stávající judikatury v souvislosti s podmínkami stanovenými ve věci Altmark žádná další povinnost v tom smyslu, že by podniky, které jsou příjemci vyrovnání, musely navíc vést oddělené účetnictví.
- (83) Norské orgány také uvádějí, že jednání, na jejichž základě byla na každý rok od roku 2004 do roku 2008 stanovována konečná částka vyrovnání, měla na částku vyrovnání vyplácenou okresem Aust-Agder provozovatelům autobusové dopravy velice omezený dopad. Po jednání došlo v několika málo případech k jejímu mírnému navýšení. Pokud se však podle norských orgánů na záležitost nahlíží v širším kontextu, je patrné, že úroveň vyrovnání byla po jednáních táž nebo nižší a že jednání patrně pro okres Aust-Agder fungovala jako určitá pojistka.
- (84) Pokud jde o čtvrtou podmínku stanovenou ve věci Altmark, norské orgány uvádějí, že metoda ALFA i pozdější systém indexace zavedený od roku 2009 se zakládají na porovnávání. Vyrovnávací platba se vypočítává na základě nákladů a příjmů, jichž by docíloval řádně vedený podnik, a nejenom na základě průměru v dotčeném odvětví.
- (85) Na základě metody ALFA tedy lze předpokládat, že náklady by měly odpovídat nižší prahové hodnotě. Například normalizovaná spotřeba paliva na určitý počet provozních úkonů musí odpovídat konkrétní úrovni, v důsledku čehož je 33 % měřených hodnot nižších než hodnota daná normou a 67 % jich tuto hodnotu přesahuje. Systém tedy není založen na průměrných nákladech, ale na nákladech 33 % nejlépe vedených podniků.

### 7.1.3 Vyrovnávací platba mimo rámec režimu

- (86) Norské orgány se dále vyjádřily k tomu, jaké kroky byly podniknuty, aby s výjimkou podpory ve prospěch podniku Nettbuss Sør AS vyrovnání poskytované za zajišťování místní pravidelné autobusové dopravy a školní dopravy v okrese Aust-Agder nepřesahovalo výši, již povoluje dotčený režim.
- (87) Uvádějí, že zavedení metody ALFA nezpůsobilo v systému vyrovnání žádné podstatné změny. V důsledku toho systém vyrovnání (před rokem 2004 i po něm) tvořily tytéž prvky, přičemž výše vyrovnání se odvozovala od skutečných údajů o nákladech podniků. Podle norských orgánů tato praxe zajišťuje, že poskytnutá vyrovnání nejsou nadměrná a vyrovnávací platba za závazek veřejné služby se vypočítává pouze s ohledem na náklady související se závazky veřejné služby.
- (88) Podle norských orgánů tedy s výjimkou podniku Nettbuss Sør AS všichni ostatní provozovatelé dopravních služeb vykazovali v tabulkách, podle kterých jim bylo vyrovnání stanovené na základě metody ALFA poskytováno, pouze produkci a příjmy týkající se veřejné služby. Není tedy žádný důvod se domnívat, že tito provozovatelé obdrželi vyrovnání za něco jiného než za zajišťování dopravy v rámci veřejné služby.



#### 7.1.4 Slučitelnost

- (89) Norské orgány rovněž uvádějí, že i pokud by se mělo za to, že změny z roku 2004 či od roku 2009 je třeba považovat za změnu klasifikace režimu na novou podporu, režim vyrovnání za zajišťování autobusové dopravy v rámci veřejné služby by – s výjimkou podpory poskytnuté podniku Nettbuss Sør AS – přesto vyhovoval požadavkům nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 <sup>(1)</sup>. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 <sup>(2)</sup> (obě uvedená nařízení společně dále jen „nařízení o dopravě“) údajně není použitelné, neboť toto nařízení v EHP v době, kdy tyto změny byly zavedeny, ještě nevstoupilo v platnost. Norské orgány v tomto směru odkazují na rozsudek ve věci Andersen v. Komise, v němž Tribunál rozhodl, že u tohoto nařízení nelze předpokládat zpětný účinek <sup>(3)</sup>.
- (90) Norské orgány argumentují zejména tím, že nedošlo k porušení ustanovení nařízení (EHS) č. 1191/69. Ve prospěch této argumentace hovoří fakta, neboť parametry vyrovnání byly na celé období od roku 2004 do současnosti stanoveny předem a po roce 2009 nemohla probíhat žádná jednání za účelem úpravy výše vyrovnání. Od roku 2004 do současnosti tedy nebylo žádnému podniku (kromě podniku Nettbuss Sør AS) poskytnuto nadměrné vyrovnání.

#### 7.1.5 Projekt ATP

- (91) Pokud jde o projekt ATP, norské orgány uvedly, že částka, jež se každoročně vyplácela podniku Nettbuss Sør AS, představovala vyrovnání za zvýšení produkce na linkách Kristiansand – Lillesand a Kristiansand – Arendal. Při 253 dnech v roce činilo zvýšení produkce přibližně 100 000 kilometrů za rok. Při ceně 200 NOK za hodinu dosahují dodatečné náklady výše přibližně 350 000 NOK. Úhrnné náklady by tak činily přibližně 950 000 NOK. Při odhadovaných příjmech ve výši 150 000 NOK by čisté náklady odpovídaly přibližně částce 800 000 NOK.
- (92) Vzhledem k tomu, že finanční prostředky vyčleněné z projektu ATP byly použity ke zvýšení produkce v rámci stávajících smluv s okresem Aust-Agder, neliší se tato produkce z pohledu norských orgánů od jiných případů navýšení produkce v rámci smlouvy (neboť dotčené linky již byly provozovány). Zvýšená produkce je tedy součástí existujícího režimu podpory.

#### 7.1.6 Další informace týkající se produkce podniku Nettbuss Sør AS

- (93) Norské orgány také předložily další informace o produkci podniku Nettbuss Sør AS.
- (94) Podle norských orgánů se produkce vykazovaná podnikem Nettbuss Sør AS patrně odchyľuje od toho, co by se jako produkce krytá vyrovnávací platbou za závazek veřejné služby vykazovat mělo, a v tabulkách produkce se vyskytují významné chyby, které se analyzují ve 237. až 246. bodě odůvodnění, v důsledku čehož mohlo být podniku Nettbuss Sør AS v období po roce 2004 poskytováno příliš vysoké vyrovnání.
- (95) Norské orgány v tabulkách produkce podniku Nettbuss Sør AS konkrétně zjistily četné případy chyb, pokud jde o noční autobusové linky (nattbuss), služby školní autobusové dopravy (midtskyss) <sup>(4)</sup>, dopravy školáků na kurzy plavání (badekjoring) a z nich, školní roky a „opakované školní roky“, provoz expresních autobusových linek, rušení nebo omezování linek nebo jisté zvláštní linky, které nejsou součástí smlouvy o poskytování veřejné služby.

<sup>(1)</sup> Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1), začleněné do Dohody o EHP v příloze XIII.

<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1), začleněné do Dohody o EHP v příloze XIII. Nařízení (ES) č. 1370/2007 v Norsku vstoupilo v platnost dne 1. ledna 2011 (viz nařízení č. 1673 ze dne 17. prosince 2010).

<sup>(3)</sup> Věc T-92/11, ECLI:EU:T:2013:143, body 44–48 (proti rozsudku byl podán opravný prostředek, viz probíhající věc Komise v. Andersen, C-303/13 P).

<sup>(4)</sup> Pojem „midtskyss“ se v minulosti používal k označování veškerých služeb školní autobusové dopravy, které zajišťují přepravu dětí domů ze školy na konci školního dne, kromě posledního školního autobusu v daném dni a kromě přepravy zraněných dětí a dětí s postižením, které potřebují zvlášť uzpůsobenou přepravu.

- (96) Norské orgány předložily níže uvedenou tabulku, z níž vyplývá, že odchylky v kilometrech, na které se nevztahuje smlouva o poskytování veřejné služby v rámci režimu vyrovnání na období 2004 až 2009, činí o něco více než 1,7 milionu kilometrů:

Tabulka 1

**Souhrn odchylek**

Druh produkce/odchylky	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Kitron	0	0	0	19 176	0	0
Expresní autobusová linka	0	0	0	406	19 737	19 737
Noční autobusy	47 561	51 966	52 533	62 833	65 243	65 243
Doprava školáků na kurzy plavání a z nich (badekjøring)	31 184	29 620	27 027	14 754	29 449	29 449
Služby školní autobusové dopravy (midt-skyss)	82 485	80 311	142 608	54 905	95 272	95 272
Midtskyss nebo badekjøring <sup>(1)</sup>	3 213	4 233	0	731	492	492
Karjolen	15 946	15 946	11 669	16 128	12 647	12 647
255 školních dnů místo 192	0	0	124 314	73 549	56 574	51 693
Produkce, jež byla od 18. srpna 2008 zrušena	0	0	0	0	51 125	137 210
<b>Odchylky v souhrnných údajích/kilometry, na které se nevztahuje smlouva</b>	<b>180 389</b>	<b>182 076</b>	<b>358 151</b>	<b>242 480</b>	<b>330 538</b>	<b>411 742</b>

<sup>(1)</sup> Podle norských orgánů se jedná o případy, kdy je obtížné posoudit, zda vykazovaná doprava spadá do kategorie „midt-skyss“, nebo „badekjøring“.

- (97) Norské orgány také uvedly, že tyto chyby a odchylky v tabulkách produkce podniku Nettbuss Sør AS měly do 31. prosince 2014, kdy smlouva s podnikem vypršela, ekonomické dopady.

## 8. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

## 8.1 Stěžovatel – podnik Konkurrenten.no

- (98) Stěžovatel, podnik Konkurrenten.no, trvá na svém tvrzení, že podnik Nettbuss Sør AS obdržel za své služby výrazně nadměrné vyrovnání a že okres Aust-Agder neuděloval koncese v souladu se zásadami hospodářské soutěže <sup>(1)</sup>. Stěžovatel tvrdí, že veškerá podpora poskytnutá okresem formou protiprávních koncesí nebo v souvislosti s nimi představuje státní podporu podle čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP, která je podle stěžovatele neslučitelná s článkem 49 Dohody o EHP ve spojení s nařízeními (EHS) č. 1191/69 a (ES) č. 1370/2007.
- (99) Stěžovatel dále zpochybňuje povahu vazby mezi správou okresu Aust-Agder a podnikem Nettbuss Sør AS, která neodpovídá zásadě tržního odstupu, jež se v obchodních vztazích mezi dodavatelem a kupujícím v rámci významných zakázek v oblasti veřejné dopravy běžně uplatňuje.

<sup>(1)</sup> Viz 6. až 11. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

## 8.2 Podnik Nettbuss Sør AS

- (100) Podnik Nettbuss Sør AS tvrdí, že zavedení nového systému financování prostřednictvím metody ALFA v roce 2004 a její pozdější indexace jsou pouze drobné administrativní změny celého režimu. Z jeho pohledu nová metoda výpočtu nemění právní základ, v jehož rámci je vyrovnání podniku Nettbuss Sør AS poskytováno, a nepředstavuje tedy novou podporu.
- (101) Pokud jde o projekt ATP, podnik Nettbuss Sør AS argumentuje, že je součástí existujícího režimu podpory fungujícího v okresu Aust-Agder, jelikož nebyly podepsány žádné nové smlouvy, a okres Aust-Agder místo toho využil stávajících ustanovení, které ve smlouvě upravují změny v produkci po dobu trvání smlouvy.
- (102) I v případě, že by metoda ALFA a její následná indexace měly být považovány za opatření nové podpory, podnik Nettbuss Sør AS ohledně přítomnosti státní podpory uvádí, že vyrovnávací platba, kterou mu okres Aust-Agder poskytl, kryje pouze náklady a nanejvýš mezní zisk.
- (103) Pokud jde o první a čtvrtou podmínku stanovenou ve věci Altmark, podporuje podnik Nettbuss Sør AS výše uvedené připomínky norských orgánů.
- (104) Pokud jde o druhou podmínku stanovenou ve věci Altmark, zdůrazňuje podnik Nettbuss Sør AS skutečnost, že podepsané smlouvy představují „smlouvy s čistým vyrovnáním“, což znamená, že pokrývají náklady na plnění závazku veřejné služby, když se odečtou všechny příjmy související s tímto závazkem a zohlední se mezní zisk.
- (105) Podnik Nettbuss Sør AS kromě toho tvrdí, že skutečná vyrovnávací platba, kterou obdržel za období 2004–2008 v důsledku úprav, jež vyplynuly z jednání, je nižší, než činily odhady na základě metody ALFA, a že od roku 2009 nebyla každopádně konečná částka vyrovnání sjednávána, nýbrž indexována na základě veřejně dostupných zdrojů.
- (106) Pokud jde o uplatnění třetí podmínky stanovené ve věci Altmark, tvrdí podnik Nettbuss Sør AS, že je obtížné posoudit potřebnou úroveň vyrovnání, aniž by se zkoumala skutečná výkonnost poskytovatele služeb v rámci smlouvy, na jejímž základě se ziskové rozpětí za období 2009–2011 pohybovalo na záporné nebo mezní úrovni. Dále uvádí, že při stanovení přiměřeného zisku je třeba zohlednit sdílení rizika ve smlouvách – zejména v období 2009–2011 – a rovněž to, že předmětné smlouvy jsou různého typu (tj. rozlišit smlouvy s čistým vyrovnáním od smluv s hrubým vyrovnáním), jakož i velikost a různé činnosti provozovatelů. Podnik Nettbuss Sør AS argumentuje, že zisk v rozmezí 3–5 % udávaný norskými orgány je poměrně nízký a nezohledňuje jednotlivé segmenty trhu provozování autobusové dopravy. Podnik Nettbuss Sør AS tvrdí, že přiměřená míra návratnosti v tržním segmentu, ve kterém působí, by se spíše blížila [7–13 %].
- (107) Co se týče slučitelnosti této věci, uvádí podnik Nettbuss Sør AS, že pokud Kontrolní úřad dojde k závěru, že mu bylo prostřednictvím roční vyrovnávací platby nebo projektu ATP poskytnuto hospodářské zvýhodnění podle čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP, bylo by toto zvýhodnění slučitelné s článkem 49 Dohody o EHP a použitelným nařízením (EHS) č. 1191/69. Nařízení (ES) č. 1370/2007 podle podniku Nettbuss Sør AS použít nelze, neboť změny v souvislosti s metodou ALFA v roce 2004 a indexací v roce 2009 byly zavedeny v době, kdy toto nařízení ještě nebylo v platnosti.
- (108) Pokud jde o další informace předložené norskými orgány v souvislosti s odchylkami v produkci podniku Nettbuss Sør AS, uvádí tento podnik, že předložené skutečnosti jsou do určité míry chybné a zavádějící a nezohledňují skutečnost, že konečná vyrovnávací platba vycházela z jednání mezi podnikem a okresem Aust-Agder a že metoda ALFA byla pro okres Aust-Agder pouhým nástrojem.
- (109) V rámci těchto jednání byly také během roku prováděny úpravy skutečné roční produkce (tj. počtu produkováných kilometrů), a to v závislosti na rozpočtu, který měl okres Aust-Agder k dispozici, a na poptávce po dopravě. V tomto ohledu mohl okres Aust-Agder během produkčního roku zrušit, omezit nebo přidat nové linky,

což vyžadovalo nová jednání mezi stranami o výši poskytovaného vyrovnání. Následně docházelo také ke změnám produkce a nákladů na základě výkonosti podniku v rámci smlouvy. Podle podniku Nettbuss Sør AS lze tedy produkci s počty najetých kilometrů vykázanou okresu pro účely výpočtu nákladů chápat jako východisko pro jednání mezi stranami, a nikoli jako skutečný základ pro vyrovnání zaplacené na konci roku <sup>(1)</sup>.

- (110) Podnik Nettbuss Sør AS dále poukazuje na konkrétní vypořádání a jednání, která proběhla mezi ním a dotčeným okresem a vyústila v to, že okres provedl započtení plateb proti vyrovnání, které podnik Nettbuss Sør AS obdržel za produkci v roce 2010. Podnik Nettbuss Sør AS zejména argumentuje tím, že vyrovnávací platba vyplacená za produkci v roce 2010 byla o 3,55 milionu NOK nižší, a to vzhledem k tomu, že se tato částka použila k provedení zápočtu v souvislosti se změnami v produkčním řádu (nový jízdní řád pro podnik RTB) a k zohlednění úspor z důvodu vyšší efektivity daných spojením s podnikem RTB.
- (111) Pokud jde o příjmy vytvořené obchodními činnostmi podniku Nettbuss Sør AS a o skutečnost, že části těchto příjmů byly podle Kontrolního úřadu skutečně zahrnuty do výpočtů příjmů v rámci veřejné zakázky, zastává podnik Nettbuss Sør AS názor, že poskytnutá míra vyrovnání v důsledku toho nepřevyšovala míru, jež by vyplývala z metody ALFA. Naopak vzhledem k tomu, že veškeré příjmy (tj. příjmy plynoucí z poskytování veřejné služby i z obchodních činností) se při výpočtu vyrovnání, jež mělo být poskytnuto, odečítají, byla ve výsledku vyrovnávací platba ve prospěch podniku Nettbuss Sør AS nižší, a to bez ohledu na to, že do produkce, na kterou se vztahovala vyrovnávací platba za závazek veřejné služby, byly zařazeny určité linky provozované na obchodním základě.
- (112) Podnik Nettbuss Sør AS skutečně připouští, že určitá produkce (např. expresní autobusová linka, doprava školáků na kurzy plavání a z těchto kurzů a linka do Karjolen) by se jako produkce, na niž se vztahuje vyrovnávací platba za závazek veřejné služby, vykazovat neměla. Tím, že tyto linky do takovéto produkce zařazeny byly, byl nicméně dotčený okres zvýhodněn, neboť to pro podnik fakticky znamenalo nižší vyrovnávací platbu.
- (113) Konečně, pokud jde o počet školních dnů, uvádí podnik Nettbuss Sør AS, že číselné údaje předložené okresem Aust-Agder, z nichž vyplývá, že podnik obdržel v běžném školním roce vyrovnání za 51 týdnů místo 38,4 týdne, nejsou správné.

### 8.3 Ostatní provozovatelé dopravy

- (114) Podnik Setesdal Bilruter L/L souhlasí s názory norských orgánů. Trvá na tom, že vyrovnání nepředstavuje státní podporu, neboť jsou splněny čtyři podmínky stanovené ve věci Altmark.
- (115) Pokud by Kontrolní úřad shledal, že dotčené vyrovnání státní podporu představuje, byla by podle tohoto podniku podpora jako celek poskytnuta na základě existujícího režimu podpory a byla by slučitelná s fungováním Dohody o EHP, a sice na základě jejího článku 49 a nařízení (EHS) č. 1191/69.
- (116) Podnik Setesdal Bilruter L/L zvláště zdůrazňuje, že zavedení metody ALFA nezpůsobilo v systému vyrovnání žádnou podstatnou změnu. Dále rovněž zdůrazňuje, že není pravdou, že by se výše vyrovnávací platby, jež se určuje na základě indexace, stanovovala na základě jednání, a to vzhledem k tomu, že až do roku 2009 okres a provozovatelé autobusové dopravy procházeli každý rok změny v roční produkci tak, aby byly do metody ALFA dosazeny správné vstupní údaje. Protože meziroční změny byly minimální, byly minimální i změny v úrovni vyrovnání. Podnik Setesdal Bilruter L/L tvrdí, že metoda ALFA zajišťuje, že vyrovnání za poskytování služeb autobusové dopravy není nadměrné a že tato metoda nezahrnuje náklady na obchodní činnosti. Podniky Birkeland Busser AS, Frolandsruta Frode Oland a Telemark Bilruter AS se s tímto názorem ztotožňují.

<sup>(1)</sup> Podnik Nettbuss Sør AS konkrétně odkazuje na produkční roky 2008 a 2009, ve kterých bylo při výpočtu konečné částky vyrovnávací platby na nákladové a příjmové stránce provedeno několik úprav. Například během produkčního roku 2008 se strany vzhledem ke zvýšeným produkčním nákladům, jež překročily původně předpokládanou výši vyrovnání (38,5 milionu NOK), podle podniku Nettbuss Sør AS dohodly, že dotčený okres tomuto podniku poskytne další vyrovnávací platbu ve výši 550 000 NOK. Podniku Nettbuss Sør AS byla poskytnuta vyrovnávací platba ve výši 39,05 milionu NOK, přestože měl údajně také nárok upravit produkci a omezit provoz až do hodnoty 1 milionu NOK.

## 9. PŘIPOMÍNKY NORSKÝCH ORGÁNŮ K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (117) Norské orgány k argumentu stěžovatelů, že „veškerou novou podporu“ poskytnutou podniku Nettbuss Sør AS je třeba považovat za neslučitelnou s Dohodou o EHP a je třeba dosáhnout jejího navrácení, podotkly, že stěžovatel neřešil otázku, zda se jedná o novou, nebo existující podporu, ani neuvedl, jak by v tomto případě jakákoli případná podpora (např. zavedení metody ALFA v roce 2004) měla být klasifikována. Norské orgány zopakovaly, že zavedením metody ALFA nebyla v existujícím režimu podpory způsobena žádná podstatná změna a že s výjimkou podniku Nettbuss Sør AS nebylo zjištěno žádné nadměrné vyrovnání.
- (118) Pokud jde o připomínku podniku Nettbuss Sør AS k otázce, jaký by měl být v odvětví autobusové dopravy přiměřený zisk, zdůrazňují norské orgány, že z poukazu na rozmezí 3–5 % jako na obvyklý zisk v daném odvětví nevyplývá, že by případná vyšší úroveň zisku (např. zisk bližší [7–13 %], který podnik Nettbuss Sør AS uvádí) představovala nadměrné vyrovnání. Uvedením tohoto veřejně dostupného údaje se mělo pouze prokázat, že přítomnost nadměrného vyrovnání zjištěna nebyla.
- (119) Pokud jde o připomínky podniku Nettbuss Sør AS k doplňujícím informacím norských orgánů o odchylkách v jeho produkci, norské orgány uvedly, že význam metody ALFA při výpočtu vyrovnání nelze snižovat tím, že konečná vyrovnávací platba vycházela z jednání a že byly následně rovněž prováděny změny produkce a nákladů. Odhady nákladů na základě metody ALFA měly zásadní význam a poskytované vyrovnávací platby se od výsledků metody ALFA nikdy příliš neodchylovaly. Veškeré změny prováděné během produkčního roku kromě toho v odvětví dopravy představují běžnou praxi a s touto možností počítala také ustanovení smluv s provozovateli dopravních služeb. V každém případě měly veškeré tyto změny vést buď ke zvýšení poskytovaného vyrovnání (v případě rozšíření produkce), nebo k jeho snížení (v případě omezení produkce). V žádném případě však nemohly být při odhadu vyrovnání na základě metody ALFA pojímány odděleně a započteny proti nerelevantním zohledněným nákladům.
- (120) Norské orgány uvedly, že vykazování nesprávných číselných údajů o produkci mělo přímý dopad na přesnost výpočtu vyrovnání, a okres tak do jednání vstupoval s nesprávnými předpoklady.
- (121) Dále bylo uvedeno, že vzhledem k tomu, že poskytovaná vyrovnávací platba vychází z produkce za předchozí rok, případné omezení, jež dotčený podnik realizoval po srpnu 2008, by se mělo projevit ve vyrovnání poskytnutém za rok 2009, což se však nestalo. Táž logika podle norských orgánů rovněž platí v případě, kdy podnik za rok 2008 obdržel dalších 550 000 NOK, protože vyrovnávací platba za rok 2008 vycházela z nesprávných údajů z roku 2007. Jelikož smlouva podepsaná s podnikem Nettbuss Sør AS je koncesní smlouvou o poskytování veřejné služby, nese komerční riziko podnik.
- (122) Pokud jde o vypořádání a úpravy provedené v případě smluv s podniky Nettbuss Sør AS a RTB (vzhledem k probíhajícímu spojení obou podniků) v souvislosti s produkcí v rámci nového jízdního řádu provozovanou podnikem RTB, zastávají norské orgány názor, že se jedná o výsledek jednostranného rozhodnutí ze strany podniku Nettbuss Sør AS, které vedlo k nadhodnocování produkce kilometrů vykazované tímto podnikem s cílem získat vyrovnávací platbu, jež by byla vyšší než platba již vypočtená a vykázaná na základě metody ALFA. Dotčené smlouvy měly místo toho být v návaznosti na vnitropodnikové změny pozměněny tak, aby všechny tyto úpravy odrážely. Norské orgány v této souvislosti nesdílejí názor, že dotčený okres během let 2008 a 2009 poskytl v důsledku snížení produkce vzhledem ke změnám jízdního řádu o 3,55 milionu NOK nižší vyrovnání. Toto snížení vyrovnání naopak vyplývá z logiky metody ALFA a její pozdější indexace, přičemž odráží produkci menšího počtu kilometrů, než dotčený okres předpokládal, a to v důsledku toho, že podnik Nettbuss Sør AS vytvořil pro podnik RTB nový přepravní jízdní řád.
- (123) Norské orgány nesouhlasí v případě příjmů z obchodních činností podniku Nettbuss Sør AS s jeho tvrzením, že dotčenému okresu byly z příjmové strany připsány výnosy, které opravily chyby na straně nákladové. Vzhledem k tomu, že nebylo vedeno oddělené účetnictví, nese riziko podnik Nettbuss Sør AS a nemůže jednoduše tvrdit, že nerelevantní výnosy byly odečteny ve prospěch okresu, aniž by to nějak dále doložil a odůvodnil. Kromě toho podle norských orgánů nebylo nijak doloženo ani odůvodněno rozdělení nákladů mezi obchodní činnosti a činnosti podniku v rámci veřejné služby. Je tedy docela dobře možné, že obchodní činnosti byly křížově subvencovány činnostmi v rámci veřejné služby, a nikoli naopak.

- (124) Norské orgány také uvádějí, že hospodářský dopad odchylek (bez zohlednění úroků a složených úroků) se v období 2004–2014 odhaduje na 80 437 962 NOK. K tomuto výsledku dospěla studie, jejíž vypracování norské orgány zadaly společnosti Asplan Viak AS, aby mohly předložit odhady nadměrných vyrovnání, která byla okreseem v důsledku těchto odchylek vyplacena.

## II. POSOUZENÍ

### 1. ROZSAH POSOUZENÍ PODPORY

- (125) V rozhodnutí o zahájení řízení Kontrolní úřad vyvodil závěr, že se v případě služeb místní pravidelné a školní autobusové dopravy v okrese Aust-Agder v období do roku 2004 jedná o existující režim podpory.
- (126) Vzhledem k pochybnostem vyjádřeným v rozhodnutí o zahájení řízení se toto posouzení podpory z hlediska svého rozsahu bude zabývat těmito aspekty:
- metodou ALFA a její indexací jakožto součástí existujícího režimu podpory fungujícího v okrese Aust-Agder, nebo jakožto samostatným novým opatřením podpory (oddíl 3),
  - povahou podpory, jež je údajně přítomna v projektu ATP, a zda se jedná o součást téhož existujícího režimu podpory (oddíl 3),
  - vymezením případné nové podpory, jež mohla být poskytnuta mimo rámec existujícího režimu podpory (oddíl 4).
- (127) V rozhodnutí o zahájení řízení Kontrolní úřad vyjádřil pochybnosti ohledně toho, zda metoda ALFA a její indexace svou povahou mohou představovat opatření bez podpory. V této souvislosti podaly norské orgány a zúčastněné strany informace o platnosti podmínek stanovených ve věci Altmark.
- (128) Z rozhodnutí o zahájení řízení nevyplývá pro Kontrolní úřad povinnost zkoumat v rámci tohoto posouzení povahu podpory v souvislosti s metodou ALFA a její indexací. S výjimkou případné podpory přítomné v projektu ATP to již bylo posuzováno během předběžného vyšetřování, které dospělo k závěru, že veřejné vyrovnávací platby za služby místní pravidelné a školní autobusové dopravy zůstávají nejméně do roku 2004 existující podporou, a zbývá tedy posoudit, zda byl takto vymezený existující režim podpory podstatně pozměněn.

### 2. STÁTNÍ PODPORA VE SMYSLU ČL. 61 ODS. 1 DOHODY O EHP

- (129) Ustanovení čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP zní:

„Nestanoví-li tato dohoda jinak, jsou 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, pokud ovlivňují obchod mezi smluvními stranami, neslučitelné s fungováním této dohody.“

#### 2.1 Přítomnost státních prostředků

- (130) Kontrolní úřad konstatuje, že vyrovnávací platby za místní pravidelnou i školní autobusovou přepravu jsou hrazeny z veřejného rozpočtu okresu Aust-Agder. V kontextu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP se místní i regionální orgány považují za rovnocenné státu<sup>(1)</sup>. Okres Aust-Agder je proto pro účely pravidel EHP týkajících se státní podpory rovnocenný státu. Na tomto základě Kontrolní úřad vyvozuje závěr, že toto vyrovnávací opatření je financováno za použití státních prostředků.
- (131) Tytéž úvahy platí také pro projekt ATP, jelikož se hradí z grantů z rozpočtu obcí a okresů Aust-Agder a Vest-Agder. Kontrolní úřad tedy konstatuje přítomnost státních prostředků.

<sup>(1)</sup> Článek 2 směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 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), začleněné do Dohody o EHP v bodě 1a přílohy XV.

## 2.2 Podnik

- (132) Jak stanoví čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP, je třeba také zjistit, zda vyrovnání za závazek veřejné služby poskytnutá pěti provozovatelům a financování z projektu ATP neposkytují určitým podnikům nebo určitým odvětvím výroby selektivní hospodářské zvýhodnění.
- (133) Příjemci v této věci jsou provozovatelé autobusové dopravy, kteří vykonávají hospodářskou činnost, spočívající mimo jiné i v provozování placené pravidelné a školní autobusové dopravy (viz 35. až 38. bod odůvodnění). Všichni tedy představují podniky ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.

## 2.3 Selektivnost

- (134) Vyrovnávací opatření se omezuje na provozovatele autobusové dopravy, kteří poskytují služby v okrese Aust-Agder. Vyrovnávací platby za závazek veřejné služby se konkrétně omezují na podniky uvedené v 35. bodě odůvodnění. Kontrolní úřad tedy vyvozuje závěr, že poskytování vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby je selektivní.
- (135) Z financování ve výši 1 milionu NOK (2 miliony NOK od roku 2010 a 1,5 milionu NOK od roku 2011) z projektu ATP a rovněž ze snížení nákladů spojených s provozováním linek veřejné služby č. 39 a 40, jehož účelem bylo financovat kyvadlovou autobusovou dopravu na letiště, v roce 2013 a s tím souvisejícího snížení příjmů v rámci projektu ATP měl kromě toho prospěch pouze podnik Nettbuss Sør AS. Jedná se tudíž o selektivní opatření.

## 2.4 Zvýhodnění – vyrovnání za závazek veřejné služby týkající se místní pravidelné a školní autobusové dopravy

### 2.4.1 Podmínky stanovené ve věci Altmark

- (136) Má-li opatření představovat státní podporu, musí také poskytovat zvýhodnění, které dotčený podnik zbaví nákladů, jež obvykle nese ze svého rozpočtu.
- (137) Pokud jde o poskytnutí selektivního hospodářského zvýhodnění, z rozsudku ve věci Altmark vyplývá, že je-li třeba státní opatření považovat za vyrovnání za služby poskytnuté v rámci plnění závazku veřejné služby podniky, jež jsou jeho příjemci, pak se na toto opatření čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP nevztahuje. V rozsudku ve věci Altmark Soudní dvůr Evropské unie (dále jen „Soudní dvůr“) rozhodl, že vyrovnávací platby za závazky veřejné služby nepředstavují státní podporu v případě, že jsou splněny čtyři kumulativní podmínky.
- „Zaprvé, podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány.
  - Zadruhé, parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem.
  - Zatřetí, 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.
  - Začtvrté, 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 průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený [...] vynaložil.“<sup>(1)</sup>

### 2.4.2 Období 1994–2003

- (138) Kontrolní úřad již v rozhodnutí o zahájení řízení vyvodil závěr, že před rokem 2004 podmínky stanovené ve věci Altmark kumulativně naplněny nebyly<sup>(2)</sup>.
- (139) Ani norské orgány, ani žádná z jiných stran, jež předložily během formálního vyšetřovacího řízení připomínky, tento názor nerozporovaly. Kontrolní úřad tedy trvá na svých zjištěních z důvodů uvedených v rozhodnutí o zahájení řízení.

<sup>(1)</sup> Rozsudek ve věci Altmark, body 87–93.

<sup>(2)</sup> Viz 84. a 85. bod odůvodnění.

### 2.4.3 Období po roce 2004

#### 2.4.3.1 První podmínka stanovená ve věci Altmark

- (140) Příslušní provozovatelé autobusové dopravy byli i nadále pověřeni v rámci závazku veřejné služby poskytovat služby místní pravidelné a školní dopravy v okrese Aust-Agder.
- (141) Základ těchto závazků veřejné služby spočíval: 1) v dopravním zákoně a dopravním nařízení a ustanoveních zákona o vzdělávání, přičemž všechny tyto předpisy uvádějí, že udělení koncese s sebou nese závazek provozovat dopravní služby v ní stanovené; 2) v koncesích udělených příslušným provozovatelům, které se vztahují na poskytování služeb místní pravidelné a školní autobusové dopravy v okrese Aust-Agder; a 3) v jednotlivých smlouvách mezi okresem Aust-Agder a provozovateli.
- (142) Kromě toho lze z příslušných smluv zjistit poskytovatele služeb, délku časového úseku poskytování služeb a povahu závazků veřejné služby spočívající v provozování služeb hromadné dopravy v místní síti. Kontrolní úřad tudíž dochází k závěru, že první podmínka stanovená ve věci Altmark naplněna byla.

#### 2.4.3.2 Čtvrtá podmínka stanovená ve věci Altmark

- (143) Vyrovňovací platby pro provozovatele autobusové dopravy nebyly stanoveny v rámci řízení o zadání veřejné zakázky. Podle pokynů Kontrolního úřadu k použití pravidel státní podpory na vyrovňovací platby udělované za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu je nejlepším měřítkem pro vyrovňovací platby v případě neprovedení zadávacího řízení obecně přijímaná tržní odměna <sup>(1)</sup>. Norské orgány ovšem netvrdily, že by pro danou službu taková odměna existovala. Z jejich pohledu režim vyrovňovacích plateb v okrese Aust-Agder spíše vycházel z porovnání, jež zajišťovalo, že poskytované vyrovňovací platby pokryjí náklady řádně vedeného provozovatele. Kontrolní úřad musí tedy zkoumat druhou alternativu stanovenou ve čtvrté podmínce ve věci Altmark.
- (144) Norské orgány podle poskytnutých informací porovnaly strukturu nákladů všech podniků v odvětví autobusové dopravy a vyčlenily 33 % v průměru nejlépe vedených provozovatelů autobusové dopravy (s ohledem na náklady na palivo, náklady na údržbu, náklady na řidiče a správní náklady). Takovéto porovnání sice může představovat důkaz dobré výkonnosti oproti jiným podnikům, nelze ho však brát jako základ pro stanovení průměrných nákladů řádně vedeného a přiměřeně vybaveného podniku.
- (145) Pokyny Kontrolního úřadu k použití pravidel státní podpory na vyrovňovací platby udělované za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu uvádějí, že „cílem je zajistit, aby jako kritérium nebyly použity vysoké náklady neefektivního podniku“. Kontrolní úřad poznamenává, že v metodě ALFA a její indexaci není podrobně stanoven vzorek podniků, které se pro účely porovnání využily. Norské orgány tedy sice 67 % provozovatelů autobusové přepravy považovaly za neefektivní, ale z tohoto faktu jako takového nelze dovozovat, že by se zbývající podniky měly – pro účely posouzení naplnění podmínek ve věci Altmark – považovat za řádně vedené provozovatele. Neexistuje žádný důkaz, že jejich průměrné náklady představují náklady efektivního podniku. Norské orgány v tomto ohledu neposkytly dostatečné informace.
- (146) Kromě toho takto nelze získat úplný obraz o struktuře nákladů reprezentativního řádně vedeného a přiměřeně vybaveného podniku, neboť nejsou postiženy vyšší náklady (např. vyšší spotřeba paliva v morfologicky nepřístupných oblastech). Obdobně norské orgány nepředložily žádné analytické poměrové ukazatele, jež by postihovaly produktivitu (například obrat vzhledem k využitému kapitálu, celkové náklady na obrat, obrat na zaměstnance, přidaná hodnota na zaměstnance nebo personální náklady na přidanou hodnotu) nebo kvalitu dodávek <sup>(2)</sup>. Kontrolní úřad proto není s to posoudit žádné vyčíslené cíle, pokud jde o návratnost vlastního kapitálu nebo zvýšení produktivity.

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

<sup>(2)</sup> Tamtéž, body 72 a 73.



- (147) Skutečnost, že konečné vyrovnávací platby jsou stanoveny na základě jednání, v každém případě umožňuje úpravy nákladů podle vlastního uvážení, ve kterých se nemohou odrážet náklady efektivního provozovatele. Kontrolní úřad konstatuje, že v porovnání s výsledkem, který přinesla metoda ALFA, vedla někdy jednání ke snížení vyrovnávacích plateb. V jiných případech byla takto stanovená vyrovnávací platba vyšší. Tak jako tak však skutečnost, že k výpočtu konečných vyrovnávacích plateb probíhala jednání, neposkytuje žádné informace o tom, zda se podniky působící na tomto trhu nutně považují za řádně vedené provozovatele.
- (148) V průběhu roku mohl navíc dotčený okres produkci dopravy měnit (rušit, omezovat nebo přidávat linky), což mělo přirozeně významný dopad na nákladovou stránku smlouvy. Okres provozovatelům dopravních služeb často ve snaze, aby se pokryly jejich skutečné náklady, často nabídl možnost rozsah provozu omezit. Případně mohli provozovatelé obdržet vyšší vyrovnávací platbu, tak aby mohli stávající úroveň produkce zachovat. Konečná částka vyrovnávací platby, jež jim měla být poskytnuta, tedy byla předmětem jednání mezi stranami.
- (149) Kontrolní úřad tudíž nemůže konstatovat, že částka poskytovaného vyrovnání byla určena na základě analýzy nákladů řádně vedeného a přiměřeně vybaveného podniku.
- (150) Kontrolní úřad tedy vyvozuje závěr, že čtvrtá podmínka stanovená ve věci Altmark naplněna nebyla.

#### 2.4.3.3 Závěr ohledně testu naplnění podmínek stanovených ve věci Altmark

- (151) Vzhledem k tomu, že čtyři podmínky stanovené Soudním dvorem v rozsudku ve věci Altmark musí být naplněny kumulativně, není nezbytné zkoumat, zda byly naplněny dvě zbývající podmínky.
- (152) Na základě předložených informací Kontrolní úřad vyvozuje závěr, že vyrovnávací platby poskytnuté od roku 2004 za závazky služeb místní pravidelné a školní autobusové dopravy v okrese Aust-Agder nespĺňují všechny podmínky stanovené ve věci Altmark. Vyrovnávací platbou tudíž bylo podnikům, jež byly jejími příjemci, poskytnuto zvýhodnění ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.

#### 2.5 Zvýhodnění v rámci projektu ATP

- (153) V rozhodnutí o zahájení řízení Kontrolní úřad nevyloučil možnost, že projekt ATP (viz 56. až 58. bod odůvodnění) poskytuje podniku Nettbuss Sør AS hospodářské zvýhodnění, které by za běžných tržních podmínek pravděpodobně nezískal.
- (154) Pokud jde o podmínky stanovené ve věci Altmark, konstatuje Kontrolní úřad, že projekt ATP se týká linek v rámci veřejné služby, a vztahují se na něj tudíž tytéž právní předpisy jako na vyrovnávací platby za služby místní pravidelné a školní autobusové dopravy. Lze tedy říci, že první podmínka stanovená ve věci Altmark byla splněna. Kontrolní úřad ovšem neobdržel žádné další informace, co se týče platnosti zbývajících podmínek stanovených ve věci Altmark.
- (155) Kontrolní úřad uplatňuje *ex officio* čtvrtou podmínku stanovenou ve věci Altmark, přičemž konstatuje, že podnik Nettbuss Sør AS provozoval linky autobusové dopravy, s nimiž se v rámci projektu ATP počítalo, aniž by proběhlo řízení o zadání veřejné zakázky. Norské orgány navíc neposkytly žádné informace, které by prokázaly, že poskytované vyrovnávací platby vycházely z analýzy nákladů běžného, řádně vedeného a přiměřeně vybaveného podniku. I v případě, že by se *mutatis mutandis* použilo posouzení uvedené ve 143. až 150. bodě odůvodnění, byl by závěr stejný, totiž že čtvrtá podmínka stanovená ve věci Altmark není naplněna.
- (156) Kontrolní úřad tedy vyvozuje závěr, že každoroční částka poskytovaná za rozšíření počtu autobusových spojů na lince Lillesand – Kristiansand a Kristiansand – Arendal, jež (od roku 2004) dosahovala výše 800 000 NOK a jež byla (od roku 2010) navýšena na 2 miliony NOK a následně opět snížena (od roku 2011) na 1,5 milionu NOK, podnik Nettbuss Sør AS zvýhodnila.

## 2.6 Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod mezi smluvními stranami

- (157) Kontrolní úřad musí prozkoumat, zda sporná opatření podpory mohou ovlivnit obchod a narušit hospodářskou soutěž <sup>(1)</sup>.
- (158) Příjemci podpory soutěží s jinými provozovateli přepravy na trzích, které jsou otevřeny hospodářské soutěži <sup>(2)</sup>. Kontrolní úřad tudíž dochází k závěru, že roční vyrovnávací platby mohly narušit hospodářskou soutěž tím, že posílily obchodní postavení příjemců podpory na daných trzích.
- (159) Pokud jde o vliv na obchod a skutečnost, že se tato věc týká místního trhu pravidelné a školní autobusové dopravy v okrese Aust-Agder, připomíná Kontrolní úřad, že v rozsudku ve věci Altmark, který se také týkal služeb 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.“ <sup>(3)</sup>

- (160) Znamená to, že i v případě, že může být – jako je tomu v této věci – dotčen pouze místní nebo regionální trh autobusové dopravy (okres Aust-Agder), veřejné prostředky, jež se dají k dispozici jednomu provozovateli na tomto trhu, mohou přesto ovlivnit obchod mezi smluvními stranami <sup>(4)</sup>. Kontrolní úřad má tudíž za to, že roční vyrovnávací platby mohou ovlivnit obchod mezi smluvními stranami.
- (161) Kontrolní úřad kromě toho zastává názor, že stejné úvahy platí *mutatis mutandis* pro činnost v oblasti školní dopravy <sup>(5)</sup> a pro projekt ATP.

## 2.7 Závěr ohledně přítomnosti státní podpory ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP

- (162) V rozhodnutí o zahájení řízení měl Kontrolní úřad za to, že vyrovnávací platby poskytované okresem Aust-Agder v době před rokem 2004 za místní pravidelnou a školní autobusovou dopravu pěti provozovatelům autobusové dopravy představují státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.
- (163) Kontrolní úřad navíc dochází k závěru, že vyrovnávací platby poskytované okresem Aust-Agder od roku 2004 do současnosti za místní pravidelnou a školní autobusovou dopravu pěti provozovatelům autobusové dopravy představují státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.
- (164) V neposlední řadě Kontrolní úřad dochází k závěru, že státní financování podniku Nettbuss Sør AS od roku 2004 na základě projektu ATP představuje státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.

### 3. KLASIFIKACE METODY ALFA A JEJÍ INDEXACE A KLASIFIKACE PROJEKTU ATP JAKOŽTO NOVÉ, NEBO EXISTUJÍCÍ PODPORY

- (165) V rozhodnutí o zahájení řízení Kontrolní úřad vyvodil závěr, že do konce roku 2003 fungoval v okrese Aust-Agder existující režim podpory na služby místní pravidelné a školní autobusové dopravy.

<sup>(1)</sup> Viz rozsudek ve spojených věcech Fesil a Finnjord a další v. Kontrolní úřad ESVO, E-5/04, E-6/04 a E-7/04, Sb. rozh. Soudního dvora ESVO (2005) 117, bod 93; rozsudek ve věci Eventech Ltd, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, body 64–70, a judikatura v něm citovaná.

<sup>(2)</sup> Soudní dvůr EU nadto v rozsudku ve věci Altmark konstatoval, že od roku 1995 několik členských států EU dobrovolně otevřelo některé trhy městské, příměstské a regionální dopravy hospodářské soutěži ze strany podniků se sídlem v jiných členských státech EU. Ohrožení obchodu mezi členskými státy tedy nebylo hypotetické, nýbrž reálné, jelikož trh byl otevřen hospodářské soutěži (body 69 a 79).

<sup>(3)</sup> Body 77 a 82 rozsudku ve věci Altmark.

<sup>(4)</sup> Viz rovněž rozsudek Soudního dvora ve věci Francie v. Komise, 102/87, ECLI:EU:C:1988:391, bod 19; rozsudek Soudního dvora ve věci Itálie v. Komise, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, bod 26.

<sup>(5)</sup> Viz rozhodnutí Komise zahájit vyšetřování ve věci C54/2007 (Německo) *Státní podpora pro podnik Emsländische Eisenbahn GmbH* (Úř. věst. C 174, 9.7.2008, s. 13), 119. bod odůvodnění.

- (166) Kontrolní úřad ovšem vyjádřil pochybnosti ohledně toho, zda ze zavedení metody ALFA a její indexace nevyplývá, že vyrovnávací platby poskytované okresem Aust-Agder od roku 2004 do současnosti za služby místní pravidelné a školní autobusové dopravy pěti provozovatelům autobusové dopravy tento režim existující podpory významně změnily.
- (167) Kontrolní úřad navíc vyjádřil pochybnost ohledně toho, zda nemůže být ve vyrovnávacích platbách za služby místní pravidelné a školní autobusové dopravy, pokud by takovéto platby překračovaly rámec toho, co bylo povoleno na základě existujícího režimu podpory (do roku 2004 nebo případně dodnes, pokud povahu této podpory nezměnilo zavedení metody ALFA a její indexace), případně přítomna nová podpora.
- (168) Kontrolní úřad si rovněž kladl otázku, zda částky týkající se projektu ATP souvisejí s poskytováním vyrovnávacích plateb okresem Aust-Agder, nebo zda představují samostatný režim či jeho součást.

### 3.1 Právní ustanovení

- (169) Podle části II čl. 1 písm. c) protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru se „novou podporou“ rozumí:

„Každá podpora, což znamená režimy podpory a jednotlivou podporu, která není existující podporou, včetně změn existující podpory.“

- (170) Příslušná ustanovení, tj. část II čl. 1 písm. b) body i) a v) protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru stanoví, že se „existující podporou“ rozumí:

„[v]šechny podpory existující v příslušných členských státech 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;[...]"

a

„[p]odpora, která se považuje za existující podporu, protože v době, kdy začala být uskutečňována, nevytvářela podporu a poté se stala podporou následkem vývoje Evropského hospodářského prostoru, bez toho, že by byla státem ESVO pozměněna [...]"

### 3.2 Procesní režim pro existující podporu

- (171) Kontrolní úřad nejprve vysvětlí svůj postoj, pokud jde o postup podle Dohody o EHP a protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru, jímž se řídí v případě opatření, které shledal za existující podporu.
- (172) Dohoda o EHP stanoví odlišné postupy podle toho, zda je podpora existující, nebo nová. Podle části I čl. 1 odst. 1 protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru „Kontrolní úřad ESVO ve spolupráci s členskými státy průběžně kontroluje režimy podpor, jež v těchto státech existují. Navrhuje těmto státům případná vhodná opatření, která postupný rozvoj nebo fungování Dohody o EHP vyžaduje.“ Existující podporu lze tedy řádně provádět, pokud ji Kontrolní orgán neshledá za neslučitelnou s fungováním Dohody o EHP <sup>(1)</sup>.
- (173) Na druhé straně podle části II čl. 2 odst. 1 protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru „[...] veškeré plány na poskytnutí nové podpory musí dotčený stát ESVO oznámit Kontrolnímu úřadu ESVO v dostatečném předstihu“. Veškerou novou podporu je tedy třeba předem oznámit Kontrolnímu úřadu a bez jeho konečného rozhodnutí ji nelze provádět.
- (174) O existující podpoře lze přitom vydat pouze rozhodnutí, které ji shledá neslučitelnou do budoucna. Kontrolní úřad „[...] je v rámci své průběžné kontroly existujících podpor oprávněn pouze uložit zrušení nebo úpravu takové podpory ve lhůtě, kterou stanoví“ <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Rozsudek Tribunálu ve spojených věcech Alzetta a další v. Komise, T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 až T-607/97, T-1/98, T-3/98 až T-6/98 a T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, bod 148.

<sup>(2)</sup> Tamtéž, body 147 a 148.

- (175) Z ustálené judikatury vyplývá, že smyslem stanovení průběžné kontroly a dohledu ze strany Kontrolního úřadu v Dohodě o EHP je, „[...] aby zjištění, že podpora může být neslučitelná se společným trhem, bylo posouzeno, s výhradou přezkumu Soudního dvora, prostřednictvím vhodného postupu, za jehož iniciování odpovídá Komise“<sup>(1)</sup>.
- (176) Vzhledem k výše uvedenému tedy Kontrolní úřad vyvozuje závěr, že posoudit, zda je existující opatření podpory slučitelné s fungováním Dohody o EHP, mohl pouze na základě postupu pro existující podporu stanoveného v části II článků 17 až 19 protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvorem.
- (177) V následujících částech se analyzuje otázka, zda se v souvislosti s metodou ALFA a její indexací a projektem ATP jedná o novou, nebo existující podporu.

### 3.3 Definice režimu podpory

- (178) Část II čl. 1 písm. d) protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvorem stanoví, že se „režimem podpory“ rozumí:

„[...] jakýkoliv akt, na jehož základě může být bez dalších prováděcích opatření poskytnuta jednotlivá podpora pro podniky definované aktem obecným nebo abstraktním způsobem, a dále jakýkoliv 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;“.

- (179) Část II čl. 1 písm. e) protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvorem stanoví, že „jednotlivou podporou“:

„[...] se rozumí podpora, která není poskytnuta na základě režimu podpory nebo která je poskytnuta na základě režimu podpory, ale musí být oznámena;“.

- (180) Tento rozdíl má v souvislosti s existující podporou zvláštní význam, jelikož protokol 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvorem poskytuje Kontrolnímu úřadu pravomoc průběžně kontrolovat existující režimy podpory<sup>(2)</sup>. Obdobně se oddíl V části II protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvorem vztahuje pouze na existující režimy podpory<sup>(3)</sup>.

- (181) Kontrolní úřad v rozhodnutí o zahájení řízení poskytl více informací o účelu pojmu existujícího režimu podpory a o tom, jak byl v jeho vlastní rozhodovací praxi a v rozhodovací praxi Evropské komise vykládán<sup>(4)</sup>.

- (182) Kontrolní úřad dospěl v rozhodnutí o zahájení řízení k závěru, že v okrese Aust-Agder režim podpory funguje od roku 1994<sup>(5)</sup>. Právními předpisy, které tento režim podpory upravují, jsou dopravní zákon, dopravní nařízení a zákon o vzdělávání spolu s příslušnou správní praxí v okrese Aust-Agder.

- (183) Kontrolní úřad konstatoval, že vyrovnávací platby za provozování místní pravidelné autobusové dopravy v okrese Aust-Agder byly poskytovány již před 1. lednem 1994, kdy v Norsku vstoupila v platnost Dohoda o EHP, a to na základě dopravního zákona a dopravního nařízení (a příslušných právních předpisů, jež jim předcházely). Kromě toho se již před vstupem Dohody o EHP v platnost na základě zákona o vzdělávání (a příslušných právních předpisů, jež tomuto zákonu předcházely) poskytovaly vyrovnávací platby za poskytování služeb školní dopravy.

- (184) V rozhodnutí o zahájení řízení Kontrolní úřad zkoumal otázku, zda právní rámec pro financování pravidelné a školní autobusové dopravy v okrese Aust-Agder splňuje tři kritéria části II čl. 1 písm. d) protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvorem, tj. je: i) právním aktem, na jehož základě může být podpora poskytnuta; ii) právním aktem, který nevyžaduje žádná další prováděcí opatření; iii) právním aktem, který definuje možné příjemce podpory obecně i abstraktně<sup>(6)</sup>.

- (185) Kontrolní úřad nicméně v rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřil pochybnost, zda projekt ATP souvisí s vyrovnávacími platbami poskytovanými okresem Aust-Agder, nebo představuje samostatný režim či jeho součást.

<sup>(1)</sup> Rozsudek Soudního dvora ve spojených věcech Sloman Neptun, C-72/91 a C-73/91, ECLI:EU:C:1993:97, bod 11; rozsudek Soudního dvora ve věci P Oy, C-6/12, ECLI:EU:C:2013:525, bod 36. Viz také rozsudek ve spojených věcech Lichtenštejnské knížectví a další v. Kontrolní úřad ESVO, E-4/10, E-6/10 a E-7/10, Sb. rozh. Soudního dvora ESVO 2011, s. 16, bod 113.

<sup>(2)</sup> Viz část I čl. 1 odst. 1 protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvorem.

<sup>(3)</sup> Kontrolní úřad má za to, že pojmy „režimy podpory“ (aid schemes) a „systémy podpory“ (aid systems) jsou synonyma.

<sup>(4)</sup> Viz rozhodnutí o zahájení řízení, 121. bod odůvodnění.

<sup>(5)</sup> Viz rozhodnutí o zahájení řízení, 133. a 162. bod odůvodnění.

<sup>(6)</sup> Viz rozhodnutí o zahájení řízení, 123.–133. bod odůvodnění.

- (186) Bez ohledu na skutečnost, že projekt ATP obnáší spolupráci mezi různými obcemi a mezi okresy Vest-Agder a Aust-Agder, a na skutečnost, že platby pocházejí z různých zdrojů, spadají činnosti, které tento projekt zahrnuje, do rámce režimu v okrese Aust-Agder.
- (187) Kontrolní úřad konstatuje, že autobusové linky, na něž se projekt ATP, jak je popsáno výše v 57. a 58. bodě odůvodnění, vztahuje, tj. Kristiansand – Lillesand a Kristiansand – Arendal, se již v rámci současného režimu v okrese Aust-Agder provozují.
- (188) Za zvýšenou produkci na těchto linkách danou projektem ATP bylo poskytováno vyrovnání podle týchž právních předpisů jako za místní pravidelnou a školní autobusovou dopravu.
- (189) Výpočet vyrovnání za zvýšenou produkci danou projektem vycházel z naprosto totožných kritérií jako v případě místní pravidelné a školní autobusové dopravy, tj. ze vzorce: náklady na veřejnou službu (v případě smluv s čistým vyrovnáním snížené o příjmy z jízdenek) navýšené o přiměřený zisk.
- (190) Na základě výše uvedeného Kontrolní úřad vyvozuje závěr, že projekt ATP je součástí režimu, který podle závěru, k němuž Kontrolní úřad dospěl již v rozhodnutí o zahájení řízení, v okrese Aust-Agder fungoval od roku 1994.

### 3.4 Definice existující podpory

- (191) Část II čl. 1 písm. b) bod i) protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudnímu dvoru stanoví, že existující podpora zahrnuje veškerou podporu, jež v příslušných státech ESVO existovala před vstupem Dohody o EHP v platnost, tedy režimy podpor a jednotlivé podpory, které byly zavedeny před vstupem Dohody o EHP v platnost a zůstávají použitelné i po něm.
- (192) V tomto případě již byla ustanovení upravující dotčený režim od 1. ledna 1994, kdy v Norsku vstoupila v platnost Dohoda o EHP, zavedena. Vzhledem k tomu, že místní autobusová doprava již byla k tomuto datu vystavena určité hospodářské soutěži, zastává Kontrolní úřad názor, že financování místní pravidelné a školní autobusové dopravy na základě dopravního zákona, dopravního nařízení a zákona o vzdělávání představuje existující režim podpory, který v lednu 1994 existoval a i poté zůstal použitelný.
- (193) Ve svém rozsudku ve věci Namur uvedl Soudní dvůr následující:

„[...] vznik nové podpory, nebo změnu existující podpory nelze nikdy během 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 změnu existující podpory, musí být určeno s ohledem na ustanovení, jimiž byla podpora stanovena.“<sup>(1)</sup>

- (194) Jak nadto ve svém stanovisku ve věci Van der Hulst uvedl generální advokát Trabucchi, jsou změny podstatné, pokud se změnily hlavní prvky systému, jako je povaha výhody, účel sledovaný opatřením, právní základ, příjemci nebo zdroj financování<sup>(2)</sup>. Tyto změny mohou ovlivnit hodnocení slučitelnosti tohoto režimu a musí být oznámeny samostatně jako nová podpora, aby se posoudila jejich slučitelnost s Dohodou o EHP<sup>(3)</sup>.
- (195) Čistě formální nebo administrativní modifikace režimu podpory k reklasifikaci existující podpory na novou nevedou<sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Rozsudek Soudního dvora ve věci Namur-Les Assurances du Crédit, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, bod 28.

<sup>(2)</sup> Stanovisko generálního advokáta Trabucchiho ve věci Van der Hulst, 51/74, ECLI:EU:C:1975:9.

<sup>(3)</sup> Rozsudek Soudního dvora ve spojených věcech HGA srl a.o. v. Komise, C-630/11 P až C-633/11 P, ECLI:EU:C:2013:387, body 92 až 94.

<sup>(4)</sup> Viz čl. 4 odst. 1 konsolidované verze rozhodnutí Kontrolního úřadu č. 195/04/KOL ze dne 14. července 2004 o prováděcích ustanoveních uvedených v článku 27 části II protokolu 3 (dostupné z: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>). Viz také stanovisko generálního advokáta Lenze ve věci Namur.

- (196) Jak je ukázáno výše, financování služeb autobusové dopravy v okrese Aust-Agder se poskytovalo na základě režimu podpory sestávajícího z dopravního zákona, dopravního nařízení a zákona o vzdělávání a rovněž správní praxe v okrese Aust-Agder. V roce 2004 byla zavedena metoda ALFA, přičemž nové smlouvy na období 2004–2008 byly uzavřeny na jejím základě. Tato metoda ALFA byla doplněna zavedením nového systému indexace, na jehož základě byly s těmiž provozovateli na období 2009–2012 podepsány nové smlouvy, a to s možností prodloužení až o další čtyři roky (viz 53. bod odůvodnění). Je otázkou, zda lze zavedení metody ALFA a její pozdější indexaci považovat za prvky, které mění existující režim podpory na podporu novou.
- (197) Metoda ALFA, popsaná ve 46. až 50. bodě odůvodnění, je systémem, který se používá k výpočtu nákladů spojených s autobusovou dopravou. Systém indexace, popsáný v 51. až 53. bodě odůvodnění, tuto metodu doplnil tak, že zavedl některé parametry relevantní z hlediska nákladů, jako například náklady na palivo nebo mzdové náklady, na jejichž základě se vyrovnávací platby indexují.
- (198) Zavedení tohoto systému právní základ a účel poskytování vyrovnávacích plateb podstatně nezměnilo.
- (199) Ustanovení dopravního zákona, dopravního nařízení a zákona o vzdělávání a rovněž správní praxe se vykládaly a aplikovaly totožným způsobem. Tato ustanovení a praxe se v dotčeném období, tj. ještě v době před vstupem Dohody o EHP v platnost, neměnily.
- (200) Účelem přitom vždy bylo poskytovat vyrovnávací platby provozovatelům dopravy (ať již pravidelné nebo školní autobusové dopravy) za poskytování služeb, které měl okres Aust-Agder v úmyslu zavést nebo zachovat.
- (201) Poskytované vyrovnání vždy pokrývalo náklady na veřejnou službu (v případě smluv s čistým vyrovnáním snížených o příjmy z jízdenek) a přiměřený zisk. Žádné vyrovnání nad rámec výše uvedených právních ustanovení a správní praxe není povoleno.
- (202) Z hlediska práva v oblasti státní podpory nezavedla metoda ALFA žádné podstatné změny, pokud jde o příjemce podpory zapojené do tohoto režimu. Platila a i nadále platí pro všechny koncesionáře, kteří byli pověřeni poskytováním služeb místní pravidelné a školní autobusové dopravy v okrese Aust-Agder. A co je nejdůležitější, tento systém nemění nárok příjemců na podporu podle uvedeného režimu. Režim tudíž v tomto ohledu nebyl rozšířen.
- (203) Zavedení metody ALFA a indexace sloužilo pouze k přesnější kalibraci nákladů na dopravní služby, na jejichž základě se vyrovnávací platby poskytují. Výše poskytovaného vyrovnání vycházela v celém období z těchto faktorů, tedy například nákladů na provoz autobusů, nákladů na subdodavatele, příjmů z jízdenek atd. Metoda ALFA a indexace tak v rámci dotčeného režimu vytvořily lepší mechanismus k poskytování vyrovnávacích plateb těmž příjemcům na téže právním základě.
- (204) Kontrolní úřad tedy vyvozuje závěr, že metoda ALFA a indexace existující režim podpory podstatně nezměnily.
- (205) Ani o navýšené produkci zajištěné projektem ATP na linkách Lillesand – Kristiansand a Kristiansand – Arendal nelze obdobně říci, že by dotčený režim podstatně změnila. Účelem projektu ATP bylo pouze rozšířit činnost podniku Nettbuss Sør AS na základě těchto koncesních smluv.
- (206) Ke změnám došlo na již existujících linkách bez jakékoli změny režimu podpory zavedeného právními předpisy. Zvýšená produkce v rámci projektu ATP tudíž nepředstavuje změnu režimu, v jejímž důsledku by se podpora ve prospěch nových činností považovala za novou podporu.
- (207) Platby uskutečňované v rámci projektu ATP jsou kromě toho v souladu se zásadou vyrovnání, kterou dotčený režim stanovil, a to v tom smyslu, že pokrývají náklady na veřejnou službu (v případě smluv s čistým vyrovnáním snížené o příjmy z jízdenek) a přiměřený zisk.

- (208) Ani skutečnost, že skladba veřejných subjektů, které se na vyrovnávacích platbách podílely nebo tyto platby poskytly, jak je uvedeno v 58. bodě odůvodnění, byla jiná než v případě existujícího režimu podpory, tento režim podstatně nezměnila. Služby, za které se vyrovnávací platby poskytovaly, spadaly do rámce tohoto režimu a platby probíhaly v souladu s právními a finančními pravidly platnými pro daný režim, a původ těchto plateb tudíž nehrál roli.
- (209) Výše uvedené změny zavedené projektem ATP nezpochybnují povahu dotčeného režimu jakožto existujícího režimu podpory. Kontrolní úřad tedy vyvozuje závěr, že projekt ATP existující režim podpory podstatně nezměnil.

### 3.5 Závěr

- (210) Kontrolní úřad dochází k závěru, že v okrese Aust-Agder funguje režim podpory na základě dopravního zákona, dopravního nařízení, zákona o vzdělávání a správní praxe. Kontrolní úřad zastává názor, že tento režim je svou povahou existující, neboť uplatněním metody ALFA nebo indexace ani zvýšením produkce na existujících autobusových linkách zajišťovaných v rámci projektu ATP nebyly zavedeny žádné podstatné změny.
- (211) Protokol 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru poskytuje Kontrolnímu úřadu pravomoc průběžně kontrolovat všechny existující režimy podpory<sup>(1)</sup>. Ovšem pouze pokud je existující podpora shledána za neslučitelnou s fungováním Dohody o EHP, měla by se v jejím případě podle ustanovení části II článků 17 až 19 protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru přijmout vhodná opatření za účelem zrušení nebo pozměnění dotčeného režimu.
- (212) Za daných okolností se Kontrolní úřad nedomnívá, že by současná situace vyžadovala, aby byla Norskému království určena vhodná opatření, pokud jde o budoucí změny tohoto existujícího režimu podpory. Kontrolní úřad v tomto ohledu činí následující poznámky.
- (213) Zprvce bere Kontrolní úřad v úvahu skutečnost, že koncesní smlouva s podnikem Nettbuss Sør AS již vypršela. V důsledku toho je jakékoli posuzování slučitelnosti existujícího režimu podpory ve vztahu k podniku Nettbuss Sør bezpředmětné.
- (214) Zadruhé, pokud jde o použití režimu jinými provozovateli dopravy uvedenými ve 35. bodě odůvodnění, jejichž smlouvy s okresem Aust-Agder jsou doposud platné, nezaznamenal Kontrolní úřad žádné důvody k obavám z narušení hospodářské soutěže. Kontrolní úřad má za to, že s ohledem na tyto provozovatele dopravy byla metoda ALFA uplatněna řádně, a to v tom smyslu, že zohledňuje pouze náklady a příjmy vyplývající z veřejné služby, což je v souladu s článkem 49 Dohody o EHP a ustanoveními nařízení (EHS) č. 1191/69 nebo nařízení (ES) č. 1370/2007.
- (215) Zatřetí zohledňuje Kontrolní úřad probíhající řízení o nesplnění povinnosti vedené proti Norsku vzhledem k údajnému porušení pravidel EHP pro veřejné zakázky. Dne 12. října 2011 zaslal Kontrolní úřad Norsku formální výzvu, a to kvůli nedodržení zásady zákazu diskriminace a zásady transparentnosti, jež stanoví články 4 a 48 Dohody o EHP, k čemuž mělo dojít tím, že umožnilo okresu Aust-Agder udělovat a prodlužovat koncese na autobusovou dopravu bez jakékoli formy zveřejnění. Ze stejných důvodů doručil dne 22. června 2012 Kontrolní úřad Norsku odůvodněné stanovisko. Účelem tohoto postupu před zahájením soudního řízení je dát dotčenému státu ESVO příležitost jednak dodržet své závazky vyplývající z práva EHP, jednak využít svého práva hájit se vůči námitkám formulovaným Kontrolním úřadem. V tomto případě se norské orgány zavázaly, že přijmou vnitrostátní právní předpisy, které budoucímu porušování pravidel EHP pro veřejné zakázky v oblasti koncesí v odvětví dopravy zabrání.
- (216) Kontrolní úřad s ohledem na tyto faktory využívá diskrečního prostoru, který mu v oblasti dohledu přísluší, a jak se uvádí výše, v současnosti nepovažuje za nutné iniciovat vhodná opatření podle části II článků 17 až 19 protokolu 3.
- (217) Kontrolní úřad rovněž uzavírá formální šetření potenciální nové podpory v souvislosti s existujícím režimem podpory v okrese Aust-Agder. Podle části I čl. 1 odst. 1 protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru však bude Kontrolní úřad dotčený režim průběžně kontrolovat až do konce jeho platnosti a bude sledovat jeho uplatňování.

<sup>(1)</sup> Viz část I čl. 1 odst. 1 protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru.

## 4. NOVÁ PODPORA MIMO RÁMEC EXISTUJÍCÍHO REŽIMU PODPORY

## 4.1 Obecné úvahy

- (218) Pokud jde o existující podporu, vyplývá z judikatury <sup>(1)</sup>, že jakékoli nadměrné vyrovnání musí být nejprve zkoumáno z hlediska dotčeného režimu podpory. Pokud existující režim podpory svou strukturou či z jiných důvodů nadměrné vyrovnání umožňuje, je třeba nadměrné vyrovnávací platby považovat za existující podporu, přičemž se na ně pak vztahují příslušná opatření stanovená v části II článcích 17 až 19 protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru.
- (219) Pokud je ovšem nadměrné vyrovnání příjemci vyplaceno mimo rámec existujícího režimu podpory, měly by se nadměrné vyrovnávací platby řešit v rámci postupu pro novou podporu.
- (220) Z toho vyplývá, že za existující podporu vyplacenou v rámci existujícího režimu podpory lze považovat pouze platby poskytnuté na základě takového existujícího režimu. Naopak platby, které převyšují skutečně vzniklé ztráty a které byly provedeny mimo rámec dotčeného režimu podpory, musí být považovány za podporu novou <sup>(2)</sup>.

## 4.2 Podpora poskytnutá mimo rámec existujícího režimu podpory v okrese Aust-Agder

- (221) V rozhodnutí o zahájení řízení Kontrolní úřad vyjádřil pochybnosti ohledně možné nové podpory ve prospěch provozovatelů místní pravidelné a školní autobusové dopravy v okrese Aust-Agder, která nebyla poskytována na základě existujícího režimu podpory, jenž fungoval již v roce 1994.
- (222) Tento existující režim podpory zavedený v okrese Aust-Agder upravoval provozování místní pravidelné a školní autobusové dopravy již před 1. lednem 1994, kdy v Norsku vstoupila v platnost Dohoda o EHP. Předmětné služby poskytují tyto dopravci: Birkeland Busser AS, Frolandsruta Frode Oland, Høyvåggruta AS, Nettbuss Sør AS, RTB, L/L Setesdal Bilruter a Telemark Bilruter. Po spojení podniku Nettbuss Sør s podniky Høyvåggruta AS a RTB poskytovalo od roku 2009 dopravní služby na základě smluv s okresem Aust-Agder pět provozovatelů. Koncesní smlouva s podnikem Nettbuss Sør AS vypršela dne 31. prosince 2014. V současnosti poskytují na základě existujícího režimu podpory dotčené služby pouze čtyři dopravci. Jejich koncesní smlouvy vyprší dne 31. prosince 2016.
- (223) Kontrolní úřad podotýká, že státy ESVO mají při definování služeb obecného hospodářského zájmu a podmínek jejich provádění značný prostor pro vlastní uvážení, což se mimo jiné týká i posuzování nákladů a příjmů spojených s předmětnou službou a vhodné metody pro přiřazování nákladů a příjmů v případech, že provozovatelé vykonávají také obchodní činnost. Působnost a kontrolní pravomoc, která Kontrolnímu úřadu přísluší, se omezuje na rozhodnutí, zda v posouzení situace nedošlo ke zjevnému omylu <sup>(3)</sup>.
- (224) Ve věci, jež je předmětem tohoto rozhodnutí, norské orgány definovaly služby místní pravidelné a autobusové dopravy v okrese Aust-Agder jako služby obecného hospodářského zájmu podle ustanovení dopravního zákona, dopravního nařízení, zákona o vzdělávání a správní praxe. Kontrolní úřad s touto definicí souhlasil a nyní rovněž vyvodil závěr, že režim podpory v okrese Aust-Agder svou povahou představuje existující podporu.
- (225) Právní ustanovení v rámci existujícího režimu podpory umožňují poskytovat vyrovnání k pokrytí nákladů na služby místní pravidelné a školní autobusové dopravy v okrese Aust-Agder (v případě smluv s čistým vyrovnáním snížených o příjmy z jízdenek) a přiměřeného zisku.
- (226) Součástí existujícího režimu podpory v okrese Aust-Agder tedy mohou být pouze vyrovnávací platby za poskytování uvedených služeb, a to i platby převyšující skutečně vzniklé ztráty, pokud spadají do rámce tohoto režimu <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Rozsudek Soudního dvora ve věci Itálie v. Komise, C-47/91, ECLI:EU:C:1994:358; věc Konkurrenten.no AS v. Kontrolní úřad ESVO, E-14/10, Sb. rozh. Soudního dvora ESVO 2011, s. 266, body 74 a 76.

<sup>(2)</sup> Stejná logika platí i pro režimy, které schválil Kontrolní úřad nebo Evropská komise. Viz například výše citovaná věc Itálie v. Komise, C-47/91, body 25–26.

<sup>(3)</sup> Rozsudek ve spojených věcech Hurtigruten ASA v. Kontrolní úřad ESVO, E-10/11 a E-11/11, Sb. rozh. Soudního dvora ESVO 2012, s. 758, bod 150.

<sup>(4)</sup> V tomto ohledu není rozhodnutím Kontrolního úřadu dotčeno uplatňování vnitrostátních předpisů (např. na poli obchodního práva), na jejichž základě lze vymáhat, aby bylo jakékoli vyplacené nadměrné vyrovnání, které spadá do rámce existujícího režimu podpory, navráceno.



- (227) Ve věci, jež je předmětem tohoto rozhodnutí, nelze z právních ustanovení a správní praxe dotčeného režimu odvodit následující platby:
- přímé platby za dopravní služby, které nebyly definovány jako služby obecného hospodářského zájmu (např. obchodní služby),
  - přímé platby za jiné dopravní služby, které nejsou předmětem uzavřených koncesních smluv (např. určité linky), a
  - přímé platby za služby veřejné dopravy, které byly součástí existujícího režimu podpory, ale již delší dobu neexistují.
- (228) Tyto platby hrazené ze státních prostředků, jak se uvádí výše, poskytují dopravcům selektivní zvýhodnění, na něž se nemohou vztahovat ustanovení a správní praxe existujícího režimu podpory v okrese Aust-Agder, a to z toho důvodu, že se týkají buď služeb, které trh již poskytuje, nebo dopravních služeb, které nebyly definovány jako služby s nárokem na vyrovnání za závazek veřejné služby, nebo se týkají situací, které přesahují rámec režimu podpory v té podobě, v níž byl původně navržen. V takovéto situaci ovšem nelze mít za to, že vyrovnávací platby za závazek veřejné služby, která již neexistuje, byly poskytnuty na základě ustanovení, která dotčený režim upravují, a to jednoduše proto, že na tyto služby se již dotčený režim nevztahuje.
- (229) Dále se zdá, že tyto platby, které nebyly poskytnuty na základě dotčeného režimu, pokrývají náklady, jež měli provozovatelé dopravy nést sami, a rovněž náklady, které dokonce ani nevznikly. Tyto platby tudíž představují určitou formu provozní podpory, která narušuje hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod mezi smluvními stranami.
- (230) Kontrolní úřad v této souvislosti posoudil informace poskytnuté norskými orgány k jednotlivým činnostem všech dopravních společností, jež se na zajišťování služeb místní pravidelné a školní autobusové dopravy v okrese Aust-Agder podílely.
- (231) Norské orgány trvaly na tom, že způsob výpočtu vyrovnávacích plateb, který vycházel z toho, že vzniklý příjem má odpovídat odhadovaným nákladům na poskytování dopravních služeb, zajišťoval s výjimkou podniku Nettbuss Sør AS to, že provozovatelům autobusové dopravy bylo vyrovnání poskytováno pouze za veřejné služby.
- (232) Za období do roku 2004 Kontrolní úřad na základě informací poskytnutých norskými orgány nezjistil přítomnost žádných plateb, u kterých by se mohlo mít za to, že se rámci existujícího režimu podpory vymykají.
- (233) Kontrolní úřad však konstatuje, že v období po roce 2004 v souvislosti se zavedením metody ALFA (a její indexace od roku 2009) byly určité platby mimo rámec existujícího režimu podpory skutečně poskytnuty, a sice podniku Nettbuss Sør AS.
- (234) Kontrolní úřad nezjistil, že by nějaké takovéto platby za období po roce 2004 byly poskytnuty některému z ostatních dopravců v okrese Aust-Agder.

#### 4.2.1 Platby mimo rámec dotčeného režimu podpory poskytnuté podniku Nettbuss Sør AS za období 2004–2014

- (235) Společnost zavedla v roce 2009 oddělené účetnictví, přičemž rozlišovala mezi veřejnými a obchodními činnostmi.
- (236) Jak uvedly norské orgány, metoda ALFA v podstatě využívá model vycházející z nákladů a jedná se o systém založený na důvěře. Před začátkem každého produkčního roku předložil podnik Nettbuss Sør AS odhad nákladů a příjmů spojených s veřejnou službou. Okres Aust-Agder vycházel z předpokladu, že podnik příjmy také náležitě rozděloval mezi veřejné a obchodní služby. Norské orgány na základě informací, jež v nedávné době zjistily, připouštějí, že tomu tak pravděpodobně nebylo.
- (237) Jak se uvádí v 93. a 94. bodě odůvodnění, vykazovaná produkce podniku Nettbuss Sør AS se podle informací podaných norskými orgány od toho, co by mělo být vykazováno jako produkce, za kterou se poskytuje vyrovnání za závazek veřejné služby, odchyluje.

- (238) Podle předložených tabulek produkce podniku Nettbuss Sør bylo vyrovnání poskytováno i přímo za obchodní činnosti podniku. Z těchto tabulek například vyplývá, že podniku Nettbuss Sør AS byly poskytovány vyrovnávací platby za provozování nočních linek, přestože jsou součástí jeho obchodní činnosti. Podnik Nettbuss Sør AS vůči skutečnosti, že tyto obchodní linky byly fakticky zahrnuty do výpočtů vyrovnání na základě metody ALFA, nic nenámítal.
- (239) Z předložených informací také vyplynulo, že okres Aust-Agder u některých linek vyrovnávací platby za závazek veřejné služby i nadále vyplácel (např. Grimstad – Heggedalen a Heggedalen – Grimstad), i když byl provoz na daných linkách ukončen.
- (240) Kontrolní úřad kromě toho konstatuje, že vyrovnávací platby za závazek veřejné služby se vyplácely za linky, jež nejsou součástí smlouvy o poskytování veřejné služby (např. úsek Kilsund – Kitron, Tangen Hisøy – Kitron, Tangen Hisøy – Kilsund a přesun bez cestujících na první autobusovou zastávku pro tzv. Sørlandsekspressen, což je expresní autobusová linka z Kristiansandu do Osla).
- (241) Všechny výše uvedené vyrovnávací platby za činnosti, které byly nesprávně nebo omylem zahrnuty do tabulek produkce zpracovávaných metodou ALFA, se tudíž nezakládaly na právních ustanoveních a správní praxi existujícího režimu podpory v okrese Aust-Agder.
- (242) V následující tabulce se shrnuje vykazovaná produkce, hrubé náklady, úpravy v důsledku odchylek a rozdíly v produkci a nákladech vypočtené společností Asplan Viak na základě tabulek ALFA a indexace <sup>(1)</sup>:

Tabulka 2

**Rozdíly v produkci a nákladech za období 2004–2014**

Rok	Vykazovaná produkce (v km)	Úpravy produkce v důsledku odchylek (v km)	Hrubé náklady (v NOK)	Úpravy nákladů v důsledku odchylek (v NOK)	Indexace (v %)	Rozdíly v produkci a nákladech (v NOK)
2004	3 975 228	3 794 839	76 696 086	73 472 776		180 389 3 223 310
2005	4 255 732	4 073 656	80 615 271	77 330 623		182 076 3 284 648
2006	4 527 693	4 169 542	87 502 717	81 365 293		358 151 6 137 424
2007	4 255 080	4 012 600	85 848 541	81 109 328		242 480 4 739 212
2008	4 471 364	4 140 826	88 417 220	81 963 624		330 538 6 453 596
2009	4 471 364	4 059 622	94 960 094	86 302 626	7,40 <sup>(1)</sup>	411 742 8 657 469
2010					2,50	8 873 906

<sup>(1)</sup> Norské orgány uvádějí, že provedené výpočty nelze považovat za konečné vzhledem k tomu, že počátky jednotlivých roků nemusí být stanoveny zcela přesně. Celková částka by se však přesto blížila 80 milionům NOK.

Rok	Vykazovaná produkce (v km)	Úpravy produkce v důsledku odchylek (v km)	Hrubé náklady (v NOK)	Úpravy nákladů v důsledku odchylek (v NOK)	Indexace (v %)	Rozdíly v produkci a nákladech (v NOK)
2011					5,00	9 317 601
2012					3,50	9 643 717
2013					3,33	9 964 853
2014					1,78	10 142 227
<b>Celkem</b>						<b>80 437 962</b>

(<sup>1</sup>) Tento údaj ukazuje, že náklady v roce 2009 byly ve srovnání s rokem 2008 upraveny o 7,4 %, a to s přihlédnutím k úpravám nákladů a cen. Od roku 2009 se jako doplňkový postup k metodě ALFA používá systém indexace.

- (243) Podle norských orgánů došlo k odchylkám i u produkce týkající se dobře definovaných závazků veřejné služby. Kontrolní úřad posoudí, zda k těmto odchylkám došlo v rámci existujícího režimu podpory, nebo mimo tento rámec.
- (244) Kontrolní úřad konstatuje, že odchylky v produkci uvedené v tabulce 1 v 96. bodě odůvodnění zčásti zahrnují i případy týkající se služeb školní autobusové dopravy. Především se z podání norských orgánů zdá, že v případě dopravy školáků na kurzy plavání a zpět a v případě zvláštní autobusové linky bylo podniku Nettbuss Sør AS vyrovnání poskytováno ze dvou různých zdrojů zároveň, tj. okresem Aust-Agder a obcemi (<sup>1</sup>).
- (245) Pokud jde o produkci týkající se školních roků a „opakovaných školních roků“ a rovněž služeb školní dopravy, vyplývá z podání, že podniku Nettbuss Sør AS bylo během roku vyrovnání poskytováno po delší dobu, než bylo potřeba, např. na 51 školních týdnů (255 školních dnů) místo 38 školních týdnů (192 školních dnů).
- (246) Norské orgány kromě toho uvedly, že některé úseky linek veřejné dopravy (neuvádějí se příklady konkrétních linek) byly zkráceny bez souhlasu okresu, aniž by se to odrazilo v tabulkách produkce, na jejichž základě se poskytovalo vyrovnání. Kontrolní úřad má za to, že tyto odchylky v produkci se týkají dopravních služeb, za které bylo vyrovnání poskytováno v rámci existujícího režimu podpory. Nelze tedy tvrdit, že toto údajně nadměrné vyrovnání představuje novou podporu poskytovanou mimo rámec dotčeného režimu. Skutečnost, že režim podpory byl špatně koncipován, neboť umožňoval poskytovat vyrovnání nad rámec skutečně vzniklých ztrát, jež však do rámce režimu podpory spadaly, sama o sobě nečiní z tohoto nadměrného vyrovnání novou podporu. Tyto platby nadměrného vyrovnání tedy nevybočují z rámce existujícího režimu podpory.
- (247) Pokud jde o kyvadlovou dopravu na letišti provozovanou podnikem Nettbuss Sør AS, jež byla začleněna do projektu ATP a která je popsána v 56. až 62. bodě odůvodnění, konstatuje Kontrolní úřad, že okres Aust-Agder snížením nákladů spojených s provozováním linek veřejné služby č. 39 a č. 40 podle údajů norských orgánů napomohl dotčenému podniku k přímým úsporám nákladů v odhadované výši 1 020 000 NOK, což podniku Nettbuss Sør AS umožnilo dále provozovat kyvadlovou autobusovou dopravu.

(<sup>1</sup>) Ve věci číslo 158 ze dne 18. prosince 2001 se uvádí, že okres Aust-Agder rozhodl, že do budoucna nepřevzme odpovědnost za tzv. služby „midtskyss“. Od tohoto data byla odpovědnost přenesena na obce a podnik Nettbuss Sør AS začal tyto dopravní služby místo okresu Aust-Agder fakturovat obcím. Obce platily za tzv. služby „midtskyss“ do roku 2013, kdy odpovědnost přešla zpátky na okres Aust-Agder, který rozhodl, že budou hrazeny rovněž náklady, které již obcím vznikly v roce 2011 a 2012. Od roku 2013 podnik Nettbuss Sør AS vystavuje faktury přímo okresu Aust-Agder. Pokud jde o kurzy plavání, v Norsku jsou součástí vzdělávání na základní škole, za které podle zákona o vzdělávání nesou odpovědnost obce. Podnik Nettbuss Sør AS kromě toho okresu Aust-Agder v rámci vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby vykazoval produkci týkající se linky nazvané Karjolen. Podle norských orgánů tuto linku několik let financovala obec Arendal a neměla by se v tabulkách vykazovat. Podnik Nettbuss Sør AS připouští, že tato produkce neměla být v tabulkách uvedena.

- (248) Výše uvedená částka tvořila původně součást celkového vyrovnání poskytovaného podniku Nettbuss Sør AS za plnění závazků veřejné služby v oblasti dopravy v okrese Aust-Agder. Vzhledem k tomu, že tyto závazky (tj. linky č. 39 a 40) s účinností od října 2013 do 20. ledna 2014 přestaly existovat, měla být odhadovaná částka ve výši 1 020 000 NOK z celkové výše vyrovnávací platby každoročně vyplácené podniku Nettbuss Sør AS odečtena. Skutečnost, že tato částka z celkové výše vyrovnání odečtena nebyla, a místo toho byla použita ve prospěch obchodních činností, představuje formu nadměrného vyrovnání vypláceného mimo rámec existujícího režimu podpory. Má se tedy za to, že se jedná o novou podporu, která představuje podporu provozní.

#### 4.2.2 Procesní požadavky

- (249) V části I čl. 1 odst. 3 protokolu 3 se stanoví, že „[K]ontrolní úřad ESVO bude včas informován o všech plánech ohledně poskytnutí nebo změny podpor, aby mohl podat své vyjádření. Dotčené státy neprovedou navrhovaná opatření, dokud nebude v tomto řízení přijato konečné rozhodnutí.“
- (250) Tím, že norské orgány výše uvedená opatření podpory neoznámily, nedodržely oznamovací povinnost. Dále pak tím, že opatření podpory provedly, nedodržely povinnost odkladu.
- (251) Kontrolní úřad může tudíž vyvodit závěr, že norské orgány nedodržely své povinnosti vyplývající z části I čl. 1 odst. 3 protokolu 3.

#### 4.2.3 Slučitelnost plateb poskytnutých podniku Nettbuss Sør AS v období 2004–2014 mimo rámec dotčeného režimu

- (252) Kontrolní úřad zkoumal, zda lze příslušná opatření podpory shledat za slučitelná s Dohodou o EHP. Jak je uvedeno výše, spočívá podpora ve financování služeb, které jsou již na trhu poskytovány, nebo dopravních služeb, které nebyly v právních předpisech upravujících existující režim podpory v okrese Aust-Agder definovány jako služby s nárokem na vyrovnání za závazek veřejné služby, nebo dopravních služeb, které již neexistují. Toto financování představuje provozní podporu, jež snižuje běžné výdaje podniku Nettbuss Sør AS.
- (253) Norské orgány nepředložily žádné důvody, na jejichž základě by tato podpora mohla být považována za slučitelnou s Dohodou o EHP. Samy naopak poukázaly na odchylky produkce mimo existující režim podpory, v jehož rámci měl podnik Nettbuss Sør AS nárok na vyrovnání za závazek veřejné služby.
- (254) Podnik Nettbuss Sør AS v zásadě tvrdí, že vzhledem ke zvláštním vypořádáním a jednáním uvedeným ve 109. a 110. bodě odůvodnění ve skutečnosti k nadměrnému vyrovnání nedošlo, jelikož chyby ve vykazování produkčních nákladů, na které se poskytovaly veřejné vyrovnávací platby, i změny jízdního řádu byly „korigovány“ započtením plateb proti vyrovnání, jež se podniku Nettbuss Sør AS poskytovalo. Jak je uvedeno ve 111. bodě odůvodnění, při výpočtu vyrovnání byly také odečteny vytvořené obchodní příjmy, a to v důsledku toho, že určité obchodní linky byly zahrnuty do tabulek produkce, na jejichž základě se vyrovnání počítalo. V neposlední řadě pak podnik Nettbuss Sør AS uvádí, že skutečně poskytované vyrovnání bylo nižší než částka, k níž by se dospělo na základě metody ALFA.
- (255) Co se týče argumentace podniku Nettbuss Sør AS, obsahuje metoda ALFA uvedená ve 48. bodě odůvodnění základní prvky pro výpočet normalizovaných nákladů na provoz autobusové dopravy, jako například: i) výpočet produkce na základě počtu kilometrů na produkční období na jedno vozidlo; ii) výpočet nákladů na základě jednotkových nákladů vynásobených počtem kilometrů na jedno vozidlo a iii) výpočet příjmů během produkčního období. Odhadované příjmy v příštím roce se rovněž upravují s přihlédnutím k příjmu provozovatelů autobusové dopravy v roce aktuálním a rovněž ke zvýšení jízdného, které okres Aust-Agder na příští rok případně navrhne. Tyto příjmy se následně odečtou od poskytnuté výše vyrovnání.
- (256) Je ovšem zjevné, že v této věci výpočet vyrovnání za závazek veřejné služby poskytovaného podniku Nettbuss Sør AS prostřednictvím metody ALFA zahrnoval i činnosti, na které se závazek veřejné služby nevztahoval, nebo jiné činnosti, jež kritéria pro přiznání vyrovnávací platby za služby v rámci existujícího režimu podpory vůbec nesplňovaly. Norské orgány také nedokázaly potvrdit a zdokumentovat druh produkčních nákladů, za které měly být v letech následujících po roce 2004 poskytovány vyrovnávací platby za závazek veřejné služby, ani související

odečitatelné příjmy. Kontrolní úřad tudíž na základě poskytnutých informací nemůže zjistit rozdíl mezi náklady, jež lze přičíst činností v rámci veřejné služby, a souvisejícími příjmy<sup>(1)</sup>. To je samo o sobě důkazem, že všechny platby poskytnuté podniku Nettbuss Sør AS mimo rámec metody ALFA představují novou podporu, jíž provozovatel dopravních služeb získává nepatřičné zvýhodnění.

- (257) Argument, že již proběhla jednání a vypořádání, aby bylo vyrovnání vyplácené podniku Nettbuss Sør AS upraveno, a že toto vyrovnání bylo podle podniku Nettbuss Sør AS nižší, než by vyplývalo z metody ALFA, sporná opatření do působnosti článku 49 Dohody o EHP a právních předpisů v oblasti dopravy neposouvá. Jednáními a vypořádáním kromě toho nelze kompenzovat chyby v tabulkách produkce, z nichž se při výpočtu výše poskytovaného vyrovnání vycházelo.
- (258) Metoda ALFA (a její indexace od roku 2009) byla zavedena za účelem výpočtu vyrovnání v rámci existujícího režimu podpory; v předmětném případě byla však do výpočtu v rámci této metody v důsledku chyb zahrnuta i dopravní produkce podniku Nettbuss Sør AS, již norské orgány do výpočtu vyrovnání za závazek veřejné služby zařadit neměly. Takovéto vyrovnání není součástí existujícího režimu podpory v okrese Aust-Agder, a představuje tak novou podporu, která nebyla poskytnuta na základě tohoto režimu a kterou Kontrolní úřad meritorně posuzuje samostatně. Snaha podniku Nettbuss Sør AS vytvářet mezi těmito dvěma samostatnými postupy podpory souvislost tudíž z hlediska posuzování státní podpory Kontrolním úřadem u plateb, které tento podnik za období 2004–2014 obdržel mimo rámec existujícího režimu podpory, pozbývá smyslu.
- (259) Obdobně nemůže Kontrolní úřad přijmout způsob argumentace podniku Nettbuss Sør AS, pokud jde o stranu příjmů, v tom smyslu, že díky příjmům z obchodních činností se v rámci metody ALFA skutečná výše poskytnutého vyrovnání v odpovídajícím rozsahu snížila, neboť do tohoto výpočtu byla, jak podnik Nettbuss Sør AS připouští, zahrnuta i určitá obchodní produkce.
- (260) Podnik Nettbuss Sør AS předložil tabulku s přehledem příjmů z obchodních činností, jež se ve výpočtu vyrovnání za období 2007–2010 odečítaly. Přestože tato tabulka ukazuje, že určité obchodní příjmy byly při výpočtu poskytovaného vyrovnání skutečně odečteny, konstatuje Kontrolní úřad, že tyto příjmy vůbec neměly být do výpočtu na základě metody ALFA zahrnuty, neboť tato metoda byla navržena tak, že v ní měly být zohledněny výhradně náklady a příjmy vyplývající z činností v rámci veřejné služby. Stejně jako v případě rozebíraném výše se tím sporná opatření z hlediska slučitelnosti neposouvají do působnosti článku 49 Dohody o EHP a právních předpisů v oblasti dopravy a jakákoli snaha vytvářet mezi těmito dvěma samostatnými postupy podpory souvislost z hlediska posuzování státní podpory Kontrolním úřadem u plateb, které tento podnik za období 2004–2014 obdržel mimo rámec existujícího režimu podpory, pozbývá smyslu.
- (261) Kontrolní úřad v této souvislosti nemůže meritorně posuzovat spor, jenž spolu podnik Nettbuss Sør AS a dotčený okres podle všeho vedou a jehož předmětem je skutečná výše částek podpory, jež měly být v rámci režimu vyplaceny, a to zejména proto, že nelze nade vší pochybnost zjistit, zda byla veškerá podpora vyplácená podniku Nettbuss Sør AS mimo rámec existujícího režimu podpory dotčenému okresu opravdu plně nebo částečně navrácena.
- (262) Vzhledem k tomu, že se činnosti v rámci nové podpory netýkají závazků veřejné služby svěřených provozovateli dopravních služeb, článek 49 Dohody o EHP a nařízení (EHS) č. 1191/69 a/nebo nařízení (ES) č. 1370/2007 se nepoužijí.
- (263) V tomto případě se nepoužijí ani výjimky, jež stanoví čl. 61 odst. 2 Dohody o EHP pro podpory sociální povahy poskytované individuálním spotřebitelům, podpory určené k náhradě škod způsobených přírodními katastrofami nebo mimořádnými událostmi a podpory poskytované určitým oblastem Spolkové republiky Německo.
- (264) Nepoužije se ani výjimka stanovená v čl. 61 odst. 3 písm. a) Dohody o EHP, která povoluje podpory, které mají napomáhat hospodářskému rozvoji oblastí s mimořádně nízkou životní úrovní nebo s vysokou nezaměstnaností: poskytnutí dotčených opatření podpory totiž není podmíněno uskutečněním nějakého druhu činnosti ve specifických oblastech.
- (265) Obdobně nelze mít ani za to, že platby, jež podnik Nettbuss Sør AS za období 2004–2014 obdržel mimo rámec existujícího režimu podpory, napomáhají uskutečnění projektu společného evropského zájmu anebo napravují vážnou poruchu v hospodářství Norska v souladu s čl. 61 odst. 3 písm. b) Dohody o EHP.

<sup>(1)</sup> Rozsudek Soudního dvora ve věci Antrop a další v. Conselho de Ministros a další, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, body 26–27.

- (266) V neposlední řadě pak nelze platby, jež podnik Nettbuss Sør AS za období 2004–2014 obdržel mimo rámec existujícího režimu podpory, považovat za slučitelné ani na základě ustanovení čl. 61 odst. 3 písm. c) Dohody o EHP, jež povoluje podpory k usnadnění rozvoje určitých hospodářských činností nebo určitých hospodářských oblastí v případě, že dotčená podpora nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že předmětné přímé dotace nespádají pod žádné z pokynů Kontrolního úřadu, jež definují podmínky k posuzování slučitelnosti určitých druhů podpory s fungováním Dohody o EHP.
- (267) Platby, jež podnik Nettbuss Sør AS za období 2004–2014 obdržel mimo rámec existujícího režimu podpory, tudíž představují provozní podporu, která uměle posiluje konkurenční postavení podniku Nettbuss Sør AS vůči jiným obdobným podnikům tím, že jej zbavuje nákladů, které jinak obdobní provozovatelé dopravních služeb obvykle nesou.
- (268) Podle judikatury je taková provozní podpora s fungováním Dohody o EHP v zásadě neslučitelná a nemůže spadat do působnosti čl. 61 odst. 3 písm. c), jelikož narušuje podmínky hospodářské soutěže v odvětvích, ve kterých je poskytována, aniž by však ze své povahy mohla dosáhnout některého z cílů stanovených tímto ustanovením<sup>(1)</sup>.
- (269) Vzhledem k výše uvedenému dochází Kontrolní úřad k závěru, že platby, které podnik Nettbuss Sør AS za období 2004–2014 obdržel mimo rámec existujícího režimu podpory, jsou neslučitelné s fungováním Dohody o EHP.

#### **4.3 Závěr ohledně podpory, jež byla podniku Nettbuss Sør AS za období 2004–2014 poskytnuta mimo rámec existujícího režimu podpory v okrese Aust-Agder**

- (270) Kontrolní úřad vyvozuje závěr, že norské orgány poskytovaly podniku Nettbuss Sør AS během období 2004–2014 státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP, která nespadá do rámce existujícího režimu podpory v okrese Aust-Agder. Tato nová podpora představuje provozní podporu, jež je neslučitelná s fungováním Dohody o EHP.

#### **5. ZÁVĚR TOHOTO FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ**

- (271) Kontrolní úřad má za to, že vyrovnání za místní pravidelnou autobusovou dopravu (a také financování projektu ATP) a školní autobusovou dopravu v okrese Aust-Agder v období od roku 1994 do současnosti představuje státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.
- (272) Kontrolní úřad zastává názor, že podpora na výše uvedenou místní pravidelnou autobusovou dopravu byla poskytována na základě existujícího režimu podpory založeného na dopravním zákoně, dopravním nařízení a správní praxi. Kontrolní úřad také zastává názor, že podpora na výše uvedenou školní autobusovou dopravu byla poskytována na základě existujícího režimu podpory, jehož základem je zákon o vzdělávání.
- (273) Vzhledem ke skutečnostem uvedeným ve 211. až 215. bodě odůvodnění se Kontrolní úřad rozhodl formální vyšetřovací řízení týkající se existujícího režimu podpory v okrese Aust-Agder uzavřít.
- (274) Kontrolní úřad dále vyvozuje závěr, že norské orgány poskytovaly podniku Nettbuss Sør AS během období 2004–2014 státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP, která nespadá do rámce existujícího režimu podpory v okrese Aust-Agder. Norské orgány tuto podporu poskytovaly protiprávně, v rozporu s částí I čl. 1 odst. 3 protokolu 3. Tato podpora představuje provozní podporu, která je neslučitelná s fungováním Dohody o EHP, a je třeba dosáhnout jejího navrácení od příjemce.

#### **6. NAVRÁCENÍ PODPORY**

- (275) Podle Dohody o EHP má Kontrolní úřad, pokud zjistí, že je podpora neslučitelná s fungováním Dohody o EHP, pravomoc rozhodnout, že ji dotčený stát musí zrušit. Soudní dvůr ESVO rovněž opakovaně rozhodl, že povinnost státu zrušit podporu, která je považována za neslučitelnou s vnitřním trhem, slouží k obnovení dřívějšího stavu<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Rozsudek Soudu prvního stupně ve věci Itálie v. Komise, T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, bod 173.

<sup>(2)</sup> Spojené věci Lichtenštejnské knížectví a další v. Kontrolní úřad ESVO, E-4/10, E-6/10 a E-7/10, Sb. rozh. Soudního dvora ESVO 2011, s. 16, bod 142; spojené věci Hurtigruten ASA v. Kontrolní úřad ESVO, E-10/11 a E-11/11, Sb. rozh. Soudního dvora ESVO 2012, s. 758, bod 286.

- (276) Z ustálené judikatury dále vyplývá, že tohoto cíle je dosaženo poté, co příjemce navrátí částky poskytnuté z titulu protiprávní podpory, a ztratí tak na trhu výhodu nad svými konkurenty, čímž se obnoví stav, který existoval před vyplacením podpory <sup>(1)</sup>.
- (277) Z výše uvedených důvodů má Kontrolní úřad za to, že norské orgány poskytovaly vyrovnávací platby nad rámec skutečně vzniklých ztrát a že dotčené platby nespádají do rámce existujícího režimu podpory v okrese Aust-Agder. Tyto platby představují nová opatření státní podpory, která jsou neslučitelná s fungováním Dohody o EHP. Jelikož tato opatření nebyla Kontrolnímu úřadu oznámena, Kontrolní úřad musí podle části II článku 14 protokolu 3 rozhodnout, že protiprávní podpora, která je neslučitelná s pravidly státní podpory podle Dohody o EHP, musí být příjemcem navracena.
- (278) Nařízení Kontrolního úřadu, pokud jde o navrácení neslučitelné nové podpory, je omezeno obdobím deseti let před datem, kdy úřad v této věci podnikl první krok. Kontrolní úřad v tomto případě podnikl první krok, když dne 10. listopadu 2011 zaslal norským orgánům žádost o informace <sup>(2)</sup>. Kontrolní úřad zjistil přítomnost neslučitelné nové podpory v období 2004–2014. Navracena tak musí být veškerá neslučitelná podpora poskytnutá v tomto období.
- (279) Norské orgány se vyzývají, aby podaly podrobné a přesné informace o výši podpory poskytnuté podniku Nettbuss Sør AS v období 2004–2014.
- (280) Kontrolní úřad poskytuje norským orgánům následující informace a pokyny k procesu navrácení:
- a. Snížením nákladů spojených s provozováním linek veřejné služby č. 39 a č. 40 získal podnik Nettbuss Sør AS podle odhadu norských orgánů přímé úspory nákladů ve výši 1 020 000 NOK. Tato částka, která nepředstavuje vyrovnání za závazek veřejné služby, musí být navracena, přičemž složený úrok z ní se vypočte ode dne, kdy dotčený podnik tuto částku získal k dispozici ve prospěch jím provozovaných služeb kyvadlové dopravy na letiště, tj. od října 2013.
  - b. Navrácení se nařizuje pouze v případě odchylek produkce od údajů, jež měly být jakožto produkce, za niž se poskytují vyrovnávací platby za závazek veřejné služby, vykázány na základě metody ALFA. Příkaz k navrácení se tedy týká:
    - i. přímých plateb za dopravní služby, které nebyly definovány jako služby obecného hospodářského zájmu (např. obchodní služby),
    - ii. přímých plateb za jiné dopravní služby, které nejsou předmětem uzavřených koncesních smluv (např. za určité linky), a
    - iii. přímých plateb za služby veřejné dopravy, které byly součástí existujícího režimu podpory, ale již delší dobu neexistují.
  - c. Kontrolní úřad vyvozuje závěr, že částky, jež mají být navraceny, by měly odrážet skutečnou velikost odchylky v kilometrech v období od 1. ledna 2004 do vypršení smlouvy dne 31. prosince 2014, a to s přihlédnutím k zásadě výpočtu nákladů dané metodou ALFA. Veškeré příjmy z veřejných i obchodních činností, jež byly vráceny okresu, se z celkové částky, jež má být navracena, odečtou. Složený úrok se účtuje ode dne, kdy byla podpora podniku Nettbuss Sør AS vyplacena,

PŘIJAL TOTO ROZHODNUTÍ:

#### Článek 1

Vyrovnání za místní pravidelnou autobusovou dopravu (včetně financování projektu ATP) a školní autobusovou dopravu v okrese Aust-Agder v období od roku 1994 do současnosti představuje státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP, jež byla poskytnuta v rámci existujícího režimu podpory; a formální vyšetřování v této věci se tudíž uzavírá.

<sup>(1)</sup> Rozsudek Soudního dvora ve věci *Belgie v. Komise*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, body 64 a 65. Viz spojené věci *Fesil a Finnjord, PIL a další v. Norsko v. Kontrolní úřad* ESVO, E-5/04, E-6/04 a E-7/04, Sb. rozh. Soudního dvora ESVO 2005, s. 121, bod 178; a rozsudek Soudního dvora ve věci *Itálie v. Komise*, C-310/99, ECLI:EU:C:2002:143, bod 98. Viz také kapitola 2.2.1 pokynů Kontrolního úřadu k navrácení protiprávní a neslučitelné podpory, dostupných z: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

<sup>(2)</sup> Část II článek 15 protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru. Viz také rozsudek Soudního dvora ve věci *Scott v. Komise*, C-276/03, ECLI:EU:C:2005:590.

### Článek 2

Platby, které podnik Nettbuss Sør AS obdržel mimo rámec existujícího režimu podpory uvedeného v článku 1 od roku 2004 do roku 2014, představují státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP, která je neslučitelná s fungováním Dohody o EHP.

### Článek 3

Norské orgány přijmou veškerá nezbytná opatření k tomu, aby podnik Nettbuss Sør AS podporu uvedenou v článku 2, která mu byla protiprávně poskytnuta, navrátil.

Podpora, která má být navržena, zahrnuje úrok a složený úrok od data, od něhož byla příjemci k dispozici, do dne jejího navrácení. Úrok se vypočte na základě článku 9 rozhodnutí Kontrolního úřadu ESVO č. 195/04/KOL ve znění rozhodnutí Kontrolního úřadu ESVO č. 789/08/KOL ze dne 17. prosince 2008.

### Článek 4

Navrácení se provede bezodkladně a v souladu s postupy vnitrostátního práva, za předpokladu, že tyto postupy umožňují okamžité a účinné provedení tohoto rozhodnutí.

Norské orgány musí zajistit, aby navrácení podpory bylo provedeno do čtyř měsíců od data oznámení tohoto rozhodnutí.

### Článek 5

Norské orgány podají do dvou měsíců od data oznámení tohoto rozhodnutí Kontrolnímu úřadu tyto informace:

1. celkovou částku (tvořenou jistinou a úroky splatnými při navrácení), jejíhož navrácení od podniku Nettbuss Sør AS je třeba dosáhnout;
2. je-li to možné, data, k nimž byly částky, jež mají být navrženy, podniku Nettbuss Sør AS dány k dispozici;
3. podrobnou zprávu o pokroku, jehož bylo dosaženo, a o opatřeních, která již byla k dosažení souladu s tímto rozhodnutím přijata, a
4. doklady prokazující, že proces vymáhání protiprávní a neslučitelné podpory od podniku Nettbuss Sør AS probíhá (např. oběžníky, vydané příkazy k navrácení atd.).

### Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Norskému království.

### Článek 7

Pouze anglické znění tohoto rozhodnutí je závazné.

V Bruselu dne 7. května 2015.

*Za Kontrolní úřad ESVO*

Oda Helen SLETNES  
*předsedkyně*

Frank BÜCHEL  
*člen kolegia*



**ROZHODNUTÍ KONTROLNÍHO ÚŘADU ESVO****č. 94/16/KOL****ze dne 11. května 2016,**

**kteřé požaduje, aby Norsko nepřijalo opatření oznámené na základě čl. 4 odst. 2 aktu uvedeného v bodě 56g přílohy XIII Dohody o EHP (směrnice Rady 97/70/ES, kterou se stanoví harmonizovaný bezpečnostní režim pro rybářská plavidla o délce nejméně 24 metrů), pokud jde o plavidla, jež ke splnění požadavků na stabilitu používají chladírenské nádrže s mořskou vodou [2016/1891]**

KONTROLNÍ ÚŘAD ESVO,

s ohledem na akt uvedený v bodě 56g v kapitole V přílohy XIII Dohody o EHP (směrnice Rady 97/70/ES ze dne 11. prosince 1997, kterou se stanoví harmonizovaný bezpečnostní režim pro rybářská plavidla o délce nejméně 24 metrů<sup>(1)</sup>), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „akt“)), začleněný do Dohody o EHP protokolem 1 k uvedené dohodě, a zejména na čl. 4 odst. 4 písm. b) uvedeného aktu,

Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem Dopravního výboru ESVO,

v souladu s přezkumným postupem,

s ohledem na rozhodnutí Kontrolního úřadu ESVO (dále jen „Kontrolní úřad“) č. 103/13/KOL ze dne 13. března 2013, kterým se zmocňuje člen kolegia zvlášť odpovědný za dopravu činit určitá rozhodnutí (dokument č. 578349),

vzhledem k těmto důvodům:

Dne 21. dubna 2015 předložil norský námořní úřad s odvoláním na čl. 4 odst. 2 aktu oznámení o výjimce ve vztahu k rybářským plavidlům, která jako zátěž používají chladírenské nádrže s mořskou vodou (dokument č. 754705).

Dne 16. září 2015 informoval Kontrolní úřad Norsko, že nepovažuje předložené oznámení za dostatečně podložené (dokument č. 773295), a vyzval jej, aby své oznámení vzalo zpět, nebo aby ke stávajícímu oznámení poskytlo doplňující podklady. Norsko Kontrolnímu úřadu sdělilo e-mailem z 25. září 2015, že bude k oznámení dodána další dokumentace (dokument č. 774042).

Doplňující informace obdržel Kontrolní úřad od norského námořního úřadu dne 23. listopadu 2015 (dokument č. 781516). Kontrolní úřad tedy považuje oznámení za řádně podané až od tohoto data a počínaje tímto datem také začíná běžet šestiměsíční lhůta stanovená v čl. 4 odst. 4 písm. b) aktu.

Podle norského oznámení hodlá země změnit své vnitrostátní právní předpisy za účelem přijetí následující výjimky:

„V § 3–2 odst. 4 nařízení č. 660 ze dne 13. června 2000 o stavbě, provozu, zařízení a prohlídkách rybářských plavidel o celkové délce nejméně 15 m bude za slova „trvalé vybavení“ doplněn následující text:

Plavidla, jež ke skladování a chlazení úlovků používají chlazenou mořskou vodu, mohou nádrže s touto vodou využívat ke splnění požadavků na stabilitu. Tato plavidla musí být vybavena systémem, jenž v každé nádrži sleduje přesné množství vody. Nedosahuje-li hladina vody minimální požadované výšky podle schválených výpočtů stability, musí se v kormidelně aktivovat vizuální i zvukový poplašný signál.“

Podle pravidla 2 (kritéria stability) v odst. 3 kapitoly III přílohy I aktu musí být u plavidel o délce méně než 45 m zátěž trvalá, a je-li trvalá, musí být celistvá a na plavidle bezpečně upevněná. Kapalnou zátěž mohou správy států EHP akceptovat jen tehdy, když je uložena ve zcela naplněných cisternách, které nejsou spojeny s žádným čerpacím systémem plavidla. Podle toho, jak Norsko výjimku popisuje, tomu tak není.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 34 9.2.1998 s. 1.

V čl. 4 odst. 2 aktu se stanoví, že v rámci postupu podle odstavce 4 uvedeného článku použijí státy EHP pro přijetí opatření obsahujících výjimky pravidlo 3 odst. 3 kapitoly I přílohy protokolu z Torremolinos. Podle pravidla 3 odst. 3 musí plavidla, která lze od požadavku osvobodit, provozovat rybolov v blízkosti pobřeží, avšak z oznámení Norska vyplývá, že tomu tak není („velká část rybářského loďstva se účastní pelagických operací velmi daleko od přístavů“).

Jak navíc vyplývá z pravidla 3 odst. 3 kapitoly I přílohy protokolu z Torremolinos ve spojení s čl. 4 odst. 4 aktu, musí Norsko poskytnout důkazy o tom, že uplatňování požadavků protokolu z Torremolinos je vzhledem k vzdálenosti oblasti, v níž plavidlo působí, od jeho domovského přístavu ve vlastní zemi, k typu plavidla, k povětrnostním podmínkám a k neexistenci obecných rizik pro plavbu nepřiměřené a nerealizovatelné.

I když Norsko předložilo několik argumentů, aby výjimku odůvodnilo, jako například „větší váhu a nižší palivovou účinnost plavidel, zvýšený valivý pohyb, omezený akční rádius, nižší nosnost a skutečnost, že majitelé stavějí větší lodě, než je zapotřebí“, a tvrdí také, že na plavidlech používajících chladírenské nádrže s mořskou vodou nedochází k mimořádným událostem, tyto argumenty se považují především za provozní a zjevně nesplňují požadavky pro udělení výjimek v souladu s pravidlem 3 odst. 3 kapitoly I přílohy protokolu z Torremolinos.

V rámci spolupráce Kontrolního úřadu s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost (EMSA), která byla navázána na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 <sup>(1)</sup> o zřízení této agentury, požádal Kontrolní úřad v souvislosti s tímto oznámením o pomoc.

Agentura EMSA ve svém posouzení ze dne 8. října 2015 (dokument č. 776081) dospěla k závěru, že z technického hlediska je akt, co se týče trvalosti zátěže, velmi konkrétní, a že pokud jde o výjimky, správy států EHP mohou kapalnou zátěž akceptovat jen tehdy, když je uložena ve zcela naplněných cisternách, které nejsou spojeny s žádným čerpacím systémem plavidla. V případě oznámeného opatření tomu tak není. Agentura EMSA navíc poukazuje na to, že pravidlo 3 odst. 3 kapitoly I přílohy protokolu z Torremolinos se vztahuje na plavidla plující v blízkosti pobřeží, zatímco Norsko hodlá uplatnit výjimku pro plavidla zapojená do „pelagických operací velmi daleko od přístavů“.

Po obdržení chybějících informací od Norska dne 23. listopadu 2015 byla agentura EMSA v prosinci 2015 kontaktována znovu za účelem aktualizace poskytnutého poradenství. Nejnovější poradenství této agentury založené na doplňujících informacích poskytnutých Norskem plně potvrdilo provozní povahu oznámených opatření a agentura EMSA uvedla, že se tudíž na jejím posouzení z října 2015 nic nemění.

Kontrolní úřad má za to, že opatření, které Norsko předložilo, nesplňuje relevantní požadavky na udělení výjimky stanovené v aktu, jelikož i) Norskem navržený čerpací systém není podle aktu pro výjimku způsobilý; ii) plavidla, na něž by se potenciální výjimka mohla vztahovat, neprovozují rybolov v blízkosti pobřeží a iii) Norsko nedoložilo, proč je uplatňování aktu nepřiměřené a nerealizovatelné. Kontrolní úřad proto zastává názor, že oznámená výjimka není odůvodněná.

Kontrolní úřad proto vyžaduje, aby Norsko navrhovaná opatření nepřijímalo.

PŘIJAL TOTO ROZHODNUTÍ:

1. Navrhované opatření, pokud jde o plavidla, jež k plnění požadavků na stabilitu používají chladírenské nádrže s mořskou vodou, oznámené Norskem dne 23. listopadu 2015 podle čl. 4 odst. 2 aktu uvedeného v bodě 56g kapitoly V přílohy XIII Dohody o EHP (směrnice Rady 97/70/ES), není odůvodněné.
2. Norsko dané opatření, pokud jde o plavidla, jež k plnění požadavků na stabilitu používají chladírenské nádrže s mořskou vodou, oznámené Norskem dne 23. listopadu 2015, nepřijíme.

<sup>(1)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ze dne 27. června 2002, kterým se zřizuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost (Úř. věst. L 208, 5.8.2002 s. 1).

3. Toto rozhodnutí je určeno Norsku.

V Bruselu dne 11. května 2016.

*Za Kontrolní úřad ESVO*

Helga JÓNSDÓTTIR  
*členka kolegia*

Carsten ZATSCHLER  
*ředitel*

---









ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)  
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



**Úřad pro publikace Evropské unie**  
2985 Lucemburk  
LUCEMBURSKO

CS