

III

(Iné akty)

EURÓPSKY HOSPODÁRSKY PRIESTOR

ROZHODNUTIE DOZORNÉHO ÚRADU EZVO

č. 70/17/COL

z 29. marca 2017

o pobrežnej dohode o poskytovaní služieb námornej dopravy spoločnosťou Hurtigruten na obdobie rokov 2012 – 2019 (Nórsko) [2018/887]

DOZORNÝ ÚRAD EZVO (ďalej len „dozorný úrad“),

so zreteľom na

Dohodu o Európskom hospodárskom priestore (ďalej len „Dohoda o EHP“), a najmä na jej článok 59 ods. 2 a článok 61, protokol 26 k Dohode o EHP,

Dohodu medzi štátmi EZVO o zriadení dozorného úradu a súdu (ďalej len „dohoda o dozore a súde“), a najmä jej článok 24,

protokol 3 k dohode o dozore a súde (ďalej len „protokol 3“), a najmä na jeho časť I článok 1 a časť II článok 4 ods. 4 a články 6 a 13,

keďže:

I. SKUTOČNOSTI

1. POSTUP

- (1) Dozornému úradu bola 28. apríla 2014 elektronickou poštou doručená sťažnosť týkajúca sa údajne nezlučiteľnej pomoci poskytnutej spoločnosti Hurtigruten ASA (ďalej len „Hurtigruten“) na základe pobrežnej dohody týkajúcej sa trasy Bergen-Kirkenes (ďalej len „dohoda so spoločnosťou Hurtigruten“) na obdobie od 1. januára 2012 do 31. decembra 2019.
- (2) Druhá sťažnosť týkajúca sa dohody so spoločnosťou Hurtigruten bola doručená 9. júla 2014. Uvedené sťažnosti sú nezávislé, ale v určitých oblastiach sa prekrývajú. Keďže obe sťažnosti sa týkajú dohody so spoločnosťou Hurtigruten, v tomto rozhodnutí sa k nim pristupuje spoločne ako k „sťažnostiam“ (a v texte sa na ne odkazuje ako na „sťažnosti“).
- (3) Dozorný úrad požiadal listom z 13. júna 2014 (doplnenom listom z 10. júla 2014) nórske orgány o informácie. Nórske orgány odpovedali na žiadosť o informácie listom z 22. septembra 2014. Ďalšia žiadosť o informácie bola nórske orgánom zaslaná 21. novembra 2014 a nórske orgány na ňu odpovedali listom zo 16. januára 2015.
- (4) Dozorný úrad prijal 9. decembra 2015 rozhodnutie č. 490/15/COL, ktorým sa začalo formálne vyšetrenie údajnej neoprávnenej pomoci poskytnutej na základe dohody so spoločnosťou Hurtigruten (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“). Rozhodnutie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* a v dodatku EHP k nemu 30. júna 2016 ⁽¹⁾.

(¹) Ú. v. EÚ C 236, 30.6.2016, s. 29 a dodatok EHP č. 36, 30.6.2016, s. 14.

- (5) Nórske orgány predložili pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania v liste zo 16. februára 2016 ⁽¹⁾. Sťažovatelia v reakcii na pripomienky nórskeho orgánov uviedli niekoľko doplňujúcich informácií ⁽²⁾. Dozornému úradu neboli doručené žiadne ďalšie pripomienky tretích strán k rozhodnutiu o začatí konania.
- (6) Dozorný úrad požiadal nórske orgány o informácie listom z 12. októbra 2016. Nórske orgány odpovedali na žiadosť o informácie listami z 21. novembra 2016 a 21. decembra 2016 ⁽³⁾.

2. SÚVISLOSTI – DOHODA SO SPOLOČNOSŤOU HURTIGRUTEN

- (7) Spoločnosť Hurtigruten prevádzkuje dopravné služby, ktoré pozostávajú z kombinovanej prepravy osôb a tovaru pozdĺž nórskeho pobrežia z Bergenu do Kirkenesu, ako je znázornené na nasledujúcej schéme:

Pobrežná trasa Bergen-Kirkenes



- (8) Na poskytovanie služieb v častiach obdobia od 1. januára 2005 do 31. decembra 2012 sa vzťahovalo rozhodnutie dozorného úradu č. 205/11/COL ⁽⁴⁾. V uvedenom rozhodnutí dozorný úrad dospel k záveru, že spoločnosti Hurtigruten bola poskytnutá štátna pomoc, ktorá nebola zlučiteľná s fungovaním Dohody o EHP, a to z toho dôvodu, že predstavovala formu nadmernej náhrady za záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, a nariadil vrátenie tejto pomoci.
- (9) Na prevádzkovanie služby v období od 1. januára 2012 do 31. decembra 2019 sa vzťahoval postup verejného obstarávania, ktorý sa začal 30. júna 2010, keď boli uverejnené špecifikácie v databáze Doffin (online databáza pre verejné obstarávanie) ⁽⁵⁾.
- (10) Na základe postupu verejného obstarávania a ponuky predloženej 8. novembra 2010 bola 13. apríla 2011 so spoločnosťou Hurtigruten podpísaná zmluva o obstaraní služieb na pobrežnej trase Bergen-Kirkenes na obdobie od 1. januára 2012 do 31. decembra 2019. Podľa tejto zmluvy spoločnosť Hurtigruten zabezpečuje každodenné plavby počas celého roka so zastávkami v 32 určených prístavoch medzi Bergonom a Kirkenesom. Spoločnosť zabezpečuje aj nákladnú dopravu na trase Tromsø-Kirkenes a Kirkenes-Tromsø. Služby sa musia prevádzkovať v súlade s určitými požiadavkami týkajúcimi sa kapacity a plavidiel, ako sa stanovuje v zmluve. Plavidlá, ktoré sa používajú na pobrežnej trase, musia mať minimálne kapacitu na prepravu 320 cestujúcich, kapacitu lôžok v kajutách pre 120 cestujúcich a kapacitu nákladnej dopravy pre 150 europaliet v nákladnom priestore s normálnou výškou nákladu. Okrem toho musia spĺňať právne a technické požiadavky uvedené v oddiele 4.4 špecifikácie.

⁽¹⁾ Dokument č. 793209.

⁽²⁾ Dokument č. 798816.

⁽³⁾ Dokumenty č. 827472 a 833077.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 175, 5.7.2012, s. 19 a dodatok EHP č. 37, 5.7.2012, s. 1. Pozri aj spojené veci E-10/11 a E-11/11, *Hurtigruten*, Zb. EZVO 2012, s. 758, v ktorých bolo rozhodnutie dozorného úradu potvrdené.

⁽⁵⁾ Pozri www.doffin.no.

- (11) Služby námornej prepravy na trase Bergen-Kirkenes sú založené na maximálnom cestovnom za osobnú dopravu cestujúcich medzi jednotlivými prístavmi (t. j. cestujúcich v rámci služby vo verejnom záujme), pričom toto cestovné musia schváliť nórske orgány. Podľa dohody so spoločnosťou Hurtigruten sú „cestujúci prepravovaní medzi jednotlivými prístavmi tí cestujúci, ktorí si zakúpia cestovné lístky na cestu po vybranej trase v súlade s bežným cenníkom a podľa vlastného výberu si doplnkovo dokúpia kajuty a/alebo stravu. Ceny za doplnkové služby musia zodpovedať uverejneným cenám za vybranú triedu kajuty a stravu. Celková suma musí byť v takýchto prípadoch rovná súčtu ceny cestovného lístka a jednotlivých cien vybraných doplnkových služieb.“ Schválené cestovné je priemer bežnej sadzby cestovného, ktorá na tejto trase platila 1. októbra 2004, upravené v súlade s indexom spotrebiteľských cien. Všetky následné zmeny bežnej sadzby musia schváliť nórske orgány.
- (12) Pokiaľ ide o ostatných cestujúcich, spoločnosť Hurtigruten si môže stanoviť vlastné ceny. Podľa dohody so spoločnosťou Hurtigruten sú „ostatní cestujúci tí, ktorí nie sú cestujúcimi medzi jednotlivými prístavmi. Inými slovami, sú to cestujúci, ktorí si zakúpia cestovné produkty na konkrétne trasy vymedzené dodávateľom, ktoré zahŕňajú aspoň jednu noc v kajute a aspoň jedno jedlo na palube, pri ktorých dodávateľ uverejnil kombinovanú cenu za zahrnuté položky a ktoré nie je možné rozčleniť na jednotlivé uverejnené ceny za tie isté položky, pričom cestujúci nebudú mať nárok na vymedzené zľavy zo zložky produktu, ktorú predstavuje cesta. Medzi ostatných cestujúcich patria aj tí cestujúci, ktorí si zakúpia cestovný produkt vymedzený dodávateľom a spolu s ním aspoň uvedené doplnkové služby za kombinovanú cenu stanovenú na deň, pričom cestujúci si sami vyberú trasu, na ktorej budú tieto podmienky platiť.“ To isté platí pre ceny za kajutu a stravu, ako aj pre ceny za nákladnú dopravu.
- (13) Pokiaľ ide o služby, na ktoré sa vzťahuje dohoda so spoločnosťou Hurtigruten, nórske orgány zaplatia celkovú náhradu vo výške 5 120 mil. NOK za osem rokov platnosti dohody, vyjadrené v cenách za rok 2011 a upravené v súlade so nórskeým štatistickým cenovým indexom pre cenu vnútroštátnej námornej prepravy ⁽¹⁾. Pridelená náhrada za jednotlivé roky je takáto:

Tabuľka 1

Ročná náhrada na základe dohody so spoločnosťou Hurtigruten

2012	700 mil. NOK
2013	683 mil. NOK
2014	666 mil. NOK
2015	649 mil. NOK
2016	631 mil. NOK
2017	614 mil. NOK
2018	597 mil. NOK
2019	580 mil. NOK

- (14) Podľa dohody so spoločnosťou Hurtigruten je spoločnosť Hurtigruten povinná viesť oddelené účtovníctvo pre činnosti na trase Bergen-Kirkenes a ostatné činnosti a trasy, na ktoré sa nevzťahuje dohoda so spoločnosťou Hurtigruten ⁽²⁾. Okrem toho je spoločnosť Hurtigruten povinná viesť oddelené účtovníctvo pre tie trasy na hlavnej pobrežnej trase Bergen-Kirkenes, ktorých sa týka záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, a pre komerčnú časť tej istej trasy.

⁽¹⁾ Ak štatistický nórskeý cenový index nie je k dispozícii, použije sa štatistický nórskeý index spotrebiteľských cien.

⁽²⁾ V súlade s ustanoveniami rozhodnutia dozorného úradu č. 205/11/COL o dodatočnej dohode o službe podniku Hurtigruten (Ú. v. EÚ L 175, 5.7.2012, s. 19 a dodatok EHP č. 37, 5.7.2012, s. 1), oddielom I.2: „Okrem služby, na ktorú sa vzťahuje dohoda o Hurtigrutene, je Hurtigruten komerčným poskytovateľom a ponúka okružné výlety, exkurzie a stravovanie na trase Bergen-Kirkenes. V rámci tejto trasy poskytuje Hurtigruten aj dopravné služby vo fjorde Geiranger mimo rozsahu pôsobnosti dohody o Hurtigrutene. Hurtigruten ďalej prevádzkuje niekoľko rôznych rekreačných plavieb v rôznych európskych štátoch, Rusku, na Antarktíde, v Špicbergoch a v Grónsku.“

3. SŤAŽNOSTI ⁽¹⁾

- (15) Obaja sťažovatelia podali žiadosť o zachovanie dôvernosti.
- (16) Argument sťažovateľov, že spoločnosť Hurtigruten dostáva štátnu pomoc vo forme nadmernej náhrady, čím dochádza k porušeniu článkov 59 a 61 Dohody o EHP, sa zakladá na nasledujúcich tvrdeniach:
1. Náhrada za prevádzkovanie dopravy na trasách podľa záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme sa v porovnaní s predchádzajúcim zmluvným obdobím výrazne zvýšila.
 2. Spoločnosti Hurtigruten sa naďalej poskytuje náhrada za služby, ktoré sa neposkytujú.

- a) Spoločnosť Hurtigruten zrušila všetky plavby do prístavu Mehamn a z neho (jeden z prístavov zastavenia, na ktoré sa vzťahovala dohoda so spoločnosťou Hurtigruten) od januára 2014 do septembra 2014 bez akéhokoľvek objektívneho odôvodnenia alebo odborného overenia, pričom predtým v apríli 2012 sama čiastočne zbúrala nábrežie terminálu, ktoré v skutočnosti viac ako 20 mesiacov využívala ako doky. Zároveň však nedošlo k zníženiu príslušnej náhrady, ktorú poskytli nórske orgány, čo umožnilo spoločnosti Hurtigruten dosiahnuť mesačné úspory nákladov vo výške 314 500 NOK. V dôsledku toho nebude splnená druhá a tretia podmienka uvedená v rozsudku vo veci Altmark. Druhá podmienka nie je splnená preto, lebo nórske orgány nestanovili rámec ani politiku na objektívne a profesionálne zhodnotenie prerušenia služby po technických alebo prevádzkových nárokoch spoločnosti a nepoverili žiadnu agentúru, aby overila spochybnené nároky. Tretia podmienka nebude splnená (podľa názoru sťažovateľov) preto, lebo spoločnosti Hurtigruten sa vypláca úplná náhrada za trasy podľa záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme v prípadoch, keď sú jej náklady podstatne znížené v dôsledku prerušenia služieb.
- b) Nórske orgány zamietli početné sťažnosti z rôznych prístavov a od regionálnych orgánov týkajúce sa čiastého a svojvoľného rušenia služieb spoločnosťou Hurtigruten a nijako neznížili vyplácanú náhradu. Podľa sťažovateľov sú určité prístavy zvlášť postihnuté rušením služieb z dôvodu nízkeho počtu cestujúcich a nízkej rentability, a to najmä v zimnej sezóne.

Sťažovatelia osobitne spochybňujú vymedzenie pojmu *force majeure* (vyššia moc) v oddiele 8 dohody so spoločnosťou Hurtigruten, v ktorom sa odkazuje na „extrémne poveternostné podmienky“ bez uplatnenia objektívnych kritérií ⁽²⁾. Uvádzajú aj také podmienky, ktoré nepredstavujú *force majeure* v súlade s oddielom 8 dohody so spoločnosťou Hurtigruten, v ktorom sa konkrétne uvádza, že „prekážky, ktoré zmluvná strana mala zvážiť pred uzavretím dohody alebo pri ktorých by sa mohlo odôvodnene predpokladať, že sa im dá vyhnúť alebo sa dajú obísť, nepredstavujú vyššiu moc“. Sťažovatelia súčasne spochybňujú, že spoločnosť Hurtigruten môže podľa vlastného uváženia zneužívať absolútnu zvrchovanosť kapitána lode na odôvodnenie rušenia služieb, ktoré nie je zapríčinené plánovanou údržbou alebo technickými dôvodmi podľa oddielu 4-1 ods. 3 dohody so spoločnosťou Hurtigruten.

Sťažovatelia na záver tvrdia, že zrušenia plavby, ktorých dôsledkom nebolo žiadne zníženie náhrady, majú nepriaznivý vplyv na výkonnosť na trasách podľa záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme a nespĺňajú druhú a tretiu podmienku uvedenú v rozsudku vo veci Altmark.

3. Spoločnosť Hurtigruten sa zdráha hradiť prístavné poplatky, nájomné a servisné poplatky. Tieto poplatky neplatila od januára 2014 do mája 2014. Okrem toho sa snaží uzatvoriť dohody o špeciálnych cenách a požaduje vrátenie týchto nákladov od všetkých príslušných prístavov späť od roku 2011, pričom úroveň náhrady za službu vo verejnom záujme sa zachováva na tej istej úrovni.
4. Spoločnosť Hurtigruten nerezervuje kapacitu pre cestujúcich v rámci služby vo verejnom záujme, ale predáva kapacitu lodných lôžok cestujúcim rekreačných platieb. To znamená, že spoločnosť Hurtigruten dostáva platbu za tú istú kapacitu dvakrát, čo jej prináša výhodu vo výške 50 až 100 miliónov NOK ročne.

⁽¹⁾ Dokumenty č. 748323 a 715314.

⁽²⁾ Sťažovatelia poukazujú na skutočnosť, že vo výzve na predkladanie ponúk na zmluvné obdobie 2005 – 2012 bol pojem *force majeure* ako dôsledok extrémnych poveternostných podmienok vymedzený tak, že rýchlosť vetra prekračuje 25 m/s (silná víchrica). V platnej dohode so spoločnosťou Hurtigruten sa však „extrémne poveternostné podmienky“ vymedzujú ako „podmienky, v ktorých sú oceánske a/alebo veterné podmienky také, že kapitán plavidla usúdi, že pokračovanie plavby a/alebo prístátie v určitom prístave by bolo nebezpečné“. To podľa sťažovateľov viedlo k väčšine prípadov zrušenia plavby v priebehu rokov 2012 – 2013 vo vybraných prístavoch, ku ktorým došlo pri rýchlosti vetra nižšej ako 15 m/s.

4. VÝCHODISKÁ PRE ZAČATIE FORMÁLNEHO VYŠETROVANIA

- (17) Dozorný úrad v rozhodnutí o začatí konania posúdil štyri podmienky uvedené v rozsudku vo veci Altmark a vyjadril pochybnosti, pokiaľ ide o ich splnenie, čo znamená, že spoločnosť Hurtigruten získala selektívnu výhodu v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP ⁽¹⁾.
- (18) Pokiaľ ide o prvú podmienku jasného vymedzenia záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme, dozorný úrad spochybnil, či Nórsko mohlo klasifikovať požiadavku týkajúcu sa rezervnej kapacity stanovenej v oddiele 4-2 dohody so spoločnosťou Hurtigruten ako službu všeobecného hospodárskeho záujmu vzhľadom na nízke využitie kapacity v rámci poskytovania služby vo verejnom záujme a sezónne výkyvy prepravy komerčných cestujúcich. Okrem toho dozorný úrad spochybnil vymedzenie služby všeobecného hospodárskeho záujmu vzhľadom na nedostatok informácií o využití lôžok na lodiach a na skutočnosť, že cena nákladnej dopravy na trase Tromsø-Kirkenes-Tromsø nebola regulovaná, ako sa to vyžaduje v článku 4 ods. 2 nariadenia o námornej kabotáži ⁽²⁾.
- (19) Pokiaľ ide o druhú podmienku a požiadavku, aby parametre, na základe ktorých sa náhrada vypočítava, museli byť vopred stanovené objektívnym a transparentným spôsobom, dozorný úrad spochybnil, či sa požiadavka na rezervovanú kapacitu vzťahuje na skutočný počet cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme. Napríklad pri predbežnom výpočte nákladov na osobokilometer nebola použitá žiadna objektívna a transparentná metodika. Spoločnosť Hurtigruten zostavila samostatný rozpočet, ktorý zahŕňal všetky náklady a príjmy pripísané trasám podľa záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme. Podľa dozorného úradu však cieľom oddeleného účtovníctva nebolo vopred stanoviť parametre náhrady, ktoré by mali priamo súvisieť so skutočnými stratami a nákladmi (náklady na kapacitu a náklady na cestujúcich), ktoré vznikli spoločnosti Hurtigruten.
- (20) Dozorný úrad ďalej vyjadril pochybnosti o spôsobe výpočtu nákladov spoločnosti Hurtigruten a stanovenia presných parametrov pri úprave náhrady, ako sa stanovuje v oddiele 4-1 (bod 3) a oddieloch 6 a 7 dohody so spoločnosťou Hurtigruten (t. j. v prípade nižšieho výkonu, zmien výkonu alebo v prípade neočakávaných udalostí). Dozorný úrad okrem toho konštatoval, že neboli stanovené žiadne parametre na výpočet primeraného ziskového rozpätia a že výška náhrady v plnej miere neodzrkadľuje stanovené parametre, keď sa spoločnosť Hurtigruten snaží dohodnúť nižšie prístavné poplatky, pričom zachováva rovnakú výšku náhrady.
- (21) Pokiaľ ide o tretiu podmienku, dozorný úrad vyjadril pochybnosti o tom, či nórske orgány zaistili, že poskytnutá náhrada nebude presahovať úroveň nevyhnutnú na pokrytie všetkých nákladov alebo časti nákladov, ktoré vznikli v rámci plnenia záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, pričom sa berú do úvahy príslušné tržby a primeraný zisk na plnenie týchto povinností.
- (22) V rámci tohto predbežného záveru sa dozorný úrad vyjadril k týmto tvrdeniam sťažovateľov:
- i) spoločnosť Hurtigruten nemá rezervovanú kapacitu pre cestujúcich v rámci služby vo verejnom záujme, ale namiesto toho predáva túto kapacitu cestujúcim rekreačných plavieb, pričom si uplatňuje náhradu za službu vo verejnom záujme na rovnakej úrovni;
 - ii) náhrada za poskytovanie služby vo verejnom záujme sa v porovnaní s predchádzajúcim zmluvným obdobím výrazne zvýšila;
 - iii) spoločnosti Hurtigruten sa naďalej poskytuje náhrada za služby, ktoré neposkytuje; a
 - iv) spoločnosť Hurtigruten sa naďalej snaží o zníženie prístavných poplatkov, zatiaľ čo náhrada za služby vo verejnom záujme je zachovaná na rovnakej úrovni.
- (23) Napokon, pokiaľ ide o štvrtú podmienku rozsudku vo veci Altmark, ktorou sa vyžaduje začatie postupu verejného obstarávania alebo referenčné porovnanie s efektívnym prevádzkovateľom, dozorný úrad vyjadril pochybnosti v súvislosti s postupom verejného obstarávania, ktorého výsledkom bola jediná ponuka od spoločnosti Hurtigruten, pokiaľ ide o to, či takýto postup verejného obstarávania možno považovať za dostatočný na zabezpečenie „najnižších nákladov pre komunitu“. Dôvodom je najmä skutočnosť, že spoločnosť Hurtigruten mala značnú konkurenčnú výhodu, ktorá posilnila jej postavenie v rámci postupu verejného obstarávania, keďže už predtým vlastnila pravidlá prispôbené požiadavkám stanoveným v špecifikácii.

⁽¹⁾ Rozsudok vo veci Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark), C-280/00, EU:C:2003:415, bod 75.

⁽²⁾ Nariadenie Rady EHS č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (nariadenie o námornej kabotáži) (Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7), začlenené do Dohody o EHP rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 70/97 (Ú. v. ES L 30, 5.2.1998, s. 42 a dodatok EHP č. 5, 5.2.1998, s. 175).

- (24) Okrem toho podľa uvedenej špecifikácie bolo poverenie na plnenie záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme vypísané vo forme troch alternatív. To by znamenalo existenciu ďalších informácií a/alebo kritérií vážená v rámci týchto alternatív. Vzhľadom na to, že takéto informácie neboli súčasťou súťažných podkladov, dozorný úrad mal pochybnosti o tom, či obstarávanie v tej podobe, v akej bolo navrhnuté, motivovalo potenciálnych uchádzačov okrem spoločnosti Hurtigruten, ktorí by boli ochotní predložiť ponuku v súlade s požiadavkami troch rôznych alternatív a pre inú alternatívu, než bola napokon vybraná alternatíva.
- (25) Dozorný úrad napokon vyjadril pochybnosti o tom, či je dohoda so spoločnosťou Hurtigruten zlučiteľná s fungovaním Dohody o EHP, keďže nedostal žiadne informácie od nórskeho orgánu týkajúce sa otázky zlučiteľnosti.

5. PRIPOMIENKY NÓRSKÝCH ORGÁNOV

- (26) Nórske orgány opätovne pripomenuli svoje stanovisko, podľa ktorého dohoda so spoločnosťou Hurtigruten nezahŕňa žiadnu štátnu pomoc spoločnosti Hurtigruten, keďže sú splnené všetky štyri podmienky uvedené v rozsudku vo veci Altmark.

5.1. PODMIENKY UVEDENÉ V ROZSUDKU VO VECI ALTMARK

- (27) Pokiaľ ide o prvú podmienku uvedenú v rozsudku vo veci Altmark, nórske orgány argumentujú tým, že príslušná služba všeobecného hospodárskeho záujmu predstavuje nepretržitú a každodennú prepravu cestujúcich a nákladu po nórskom pobreží s viac ako 30 prístavmi zastavenia, pričom sa zabezpečuje, aby cestujúci, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, mali k dispozícii dostatočnú kapacitu na všetkých úsekoch trasy počas celého roka. Existencia nadbytočnej kapacity, napríklad na určitých úsekoch a osobitne v zimnej sezóne, je nevyhnutná a nemalo by sa ňou spochybňovať vymedzenie služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Z existencie voľnej kapacity okrem toho nevyplýva, že bez záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme by sa poskytovali podobné dopravné služby, a to najmä ak sa zohľadní, že chýbajú zodpovedajúce alternatívy z dôvodu osobitostí služby (t. j. dlhé vzdialenosti, riedke osídlenie, nepriaznivé počasie, nákladový základ tvorený väčšinou fixnými nákladmi atď.). Podľa nórskeho orgánu by dozorný úrad mal skôr posúdiť otázku, či došlo k zjavnému pochybeniu pri stanovení požiadaviek na kapacitu na úrovni 320 cestujúcich v rámci záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme a 120 lôžok.
- (28) Nórske orgány sa v odpovedi na argument dozorného úradu uvedený v rozhodnutí o začatí konania, ktorý sa týkal využitia kapacity a sezónnych výkyvov ⁽¹⁾, odvolali na rozhodnutie Komisie 2013/435 o štátnej pomoci, ktorú Francúzsko poskytlo spoločnosti Société Nationale Corse-Méditerranée (SNCM), v ktorom sa uvádza, že Komisia sa domnieva, že „[...] konštatovanie nedostatku súkromnej iniciatívy na každej z dotknutých tras, pokiaľ ide o presne stanoven  potrebu dopravy len počas menej vyťažených období roka, stačí na opodstatnenie zahrnutia základnej služby do rozsahu služby vo verejnom záujme počas celého roka v rámci všetkých týchto tras“ ⁽²⁾.
- (29) Dozorný úrad sa v priebehu vyšetrovania zaoberal moţnosťou, že by spoločnosť Hurtigruten mala flexibiln  veľkosť flotily podľa sezónnych odch lov (napr. menšie plavidlá v zime a väčšie plavidlá v lete). Nórske orgány odpovedali, že by to síce teoreticky bolo možné, ale prakticky komerčne neuskuto niteľn , pretože by si to vyžadovalo veľm  veľk  flotilu s mo nosťou použitia men ich plavidiel na iných trasách v lete a v č ich plavidiel na iných trasách v zime.
- (30) Pokiaľ ide o problém, na ktor  poukázal dozorný úrad v súvislosti s potrebou minimálnou veľkosťou plavidiel pou ivan ch na pobrežnej trase Bergen-Kirkenes, nórske orgány sa domnievajú, že určit  veľkosť je vzhľadom na ob asn  nepriazniv  poveternostné podmienky na trase nutné v záujme zabezpečenia pravidelnosti služby a bezpečnosti cestuj ch a posádky.
- (31) Podľa nórskeho orgánu by náklady na prevádzkovanie men ich plavidiel v ziadnom prípade neboli podstatne nižšie. Z predložených informácií vyplýva, že náklady sa zvyšujú s veľkosťou plavidiel, ale nie pomerne k zvýšeniu kapacity a počtu lôžok, a t to zvýšen  kapacita sa bude predávať na komerčnom trhu a bude znamenať kladn  príspevok (pokryje všetky variabiln  náklady a časť fixných nákladov), čím sa zn i potreba náhrady za službu vo verejnom záujme.

⁽¹⁾ Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenie 43.

⁽²⁾  . v. Eú L 220, 17.8.2013, s. 20, odôvodnenie 147.

- (32) Nórske orgány ďalej zdôrazňujú, že keby všetky plavidlá vo flotile mali najmenšiu možnú veľkosť potrebnú na prevádzkovanie na pobrežnej trase, poskytnutá náhrada by zjavne nestačila. Naopak, použitie väčších plavidiel, ktoré je možné použiť aj na komerčné účely, by umožnilo rozdelenie nákladov, a teda aj zníženie nákladov na záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme.
- (33) Pokiaľ ide o potrebu stanovenej kapacity, nórske orgány argumentujú tým, že kapacita bola stanovená na primeranej úrovni (pozri oddiel 5.3 ďalej o prvej správe BDO z roku 2016).
- (34) Napokon, pokiaľ ide o pochybnosti dozorného úradu týkajúce sa nákladnej dopravy na trase Tromsø-Kirkenes-Tromsø a skutočnosti, že nejde o službu s regulovanou cenou, nórske orgány argumentujú tým, že z článku 4 ods. 2 nariadenia o námornej kabotáži nevyplýva, že je nutné uložiť všetky požiadavky, ktoré sú uvedené v danom nariadení. Spoločnosť Hurtigruten uzavrela dohodu so spoločnosťou Nor Lines AS, ktorou predala celú kapacitu na prepravu tovaru, a celoročná odmena podľa tejto dohody sa priamo premietla do rozpočtu spoločnosti Hurtigruten, ktorý bol predložený v rámci postupu verejného obstarávania.
- (35) Pokiaľ ide o druhú podmienku uvedenú v rozsudku vo veci Altmark, nórske orgány citujú okrem iného rozsudok Všeobecného súdu vo veci TV2/Dánsko/Európska komisia, v ktorom Všeobecný súd konštatoval, že z druhej podmienky uvedenej v rozsudku vo veci Altmark nevyplýva vnútroštátnym orgánom povinnosť monitorovať úroveň výdavkov, ktoré vznikli príjemcovi náhrady⁽¹⁾. Touto podmienkou sa podľa nórskeho orgánov teda nestanovujú žiadne obmedzenia, pokiaľ ide o to, aké zvýšenie nákladov je možné nahradiť. Rôzne kategórie nákladov stanovené v špecifikácii, ktoré tvoria základ oddeleného účtovníctva, kombinované s príslušnými kľúčmi na oddelenie nákladov na záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme od komerčných nákladov, majú namiesto toho jasný cieľ a účinok stanovenia parametrov náhrady, zatiaľ čo špecifický základný výpočet nákladov mali vykonať v priebehu postupu verejného obstarávania uchádzači.
- (36) Podľa nórskeho orgánov sa v rozsudku vo veci Altmark nevyžaduje, aby orgány poskytujúce náhradu založili svoje výpočty výlučne na parametroch náhrady podľa modelu „cena za osobokilometer“. V tomto prípade by to vzhľadom na komplexnosť poskytovanej služby všeobecného hospodárskeho záujmu jednoducho nebolo relevantné, keďže suma náhrady bola stanovená vopred na ročnom základe na celé obdobie platnosti dohody so spoločnosťou Hurtigruten, zatiaľ čo spoločnosť Hurtigruten by niesla riziko zvýšenia aj zníženia nákladov a príjmu.
- (37) Podľa nórskeho orgánov tento prístup založený na čistej zmluve v rámci dohody so spoločnosťou Hurtigruten nie je v rozpore s druhou podmienkou uvedenou v rozsudku vo veci Altmark. Argumentuje sa, že tento mechanizmus motivuje spoločnosť, aby poskytovala službu s čo najväčšou nákladovou efektívnosťou a umožňuje jej ovplyvniť vlastné ziskové rozpätia. V opačnom prípade, bez stimulu ovplyvňujúceho náklady, by sa náklady na službu pravdepodobne zvýšili, keďže efektívnejšie prevádzkovanie služby by pre spoločnosť nebolo prínosné. Podľa nórskeho orgánov otázkou teda nie je to, či čistá zmluva (ako je dohoda so spoločnosťou Hurtigruten) spĺňa druhú podmienku uvedenú v rozsudku vo veci Altmark, ale skôr to, či je skutočne dosiahnutá úroveň zisku primeraná, pričom sa okrem iného zohľadňuje úroveň rizika súvisiaca s poskytovaním služby všeobecného hospodárskeho záujmu.
- (38) Pokiaľ ide o rokovania medzi stranami, nórske orgány uvádzajú, že v dôsledku rokovaní sa síce zmenila skutočná úroveň náhrady, ale nedošlo k žiadnej zmene parametrov a metodiky výpočtu náhrady. Rokovania viedli k zníženiu náhrady o [...] mil. NOK v porovnaní s počiatočnou ponukou, t. j. z [...] mil. NOK na 5 120 mil. NOK, v čom sa prejavujú aj určité zmeny v zmluve o zákazke.
- (39) Pokiaľ ide o pochybnosti dozorného úradu o niekoľkých zmluvných doložkách umožňujúcich úpravu náhrady v prípade, že sa napríklad zmení výkon alebo v prípade neočakávaných udalostí, nórske orgány argumentujú tým, že tieto ustanovenia nemožno posudzovať samostatne, ale v rámci zmluvy ako celku⁽²⁾. Podľa dohody so spoločnosťou Hurtigruten takéto doložky nemôžu viesť k žiadnym zmenám výkonu, pokiaľ ide o vecnú pôsobnosť, a v konečnej náhrade sa musia prejavovať zvýšené náklady alebo príjmy vyplývajúce zo zmien. V nórskeho pripomienkach sa takisto uvádza, že účelom týchto doložiek nie je pokryť nepredvídané straty alebo náklady, ale len zabezpečiť udržanie ekonomickej vyváženej dohody so spoločnosťou Hurtigruten⁽³⁾.

⁽¹⁾ Rozsudok vo veci T-674/11, ECLI: EU:T:2015:684, bod 103.

⁽²⁾ Pozri aj rozsudok v spojených veciach E-10/11 a E-11/11, Hurtigruten, Zb. EZVO 2012, s. 758, bod 122.

⁽³⁾ SNCM, odôvodnenie 197.

- (40) Nórske orgány sa s odkazom na ustanovenie v oddiele 4-1 (bod 3) dohody so spoločnosťou Hurtigruten týkajúce sa obdobia, keď sú lode mimo prevádzky (off hire), domnievajú, že vzhľadom na minulé skúsenosti spoločnosti Hurtigruten s touto službou spoločnosť vie, že je potrebných aspoň 110 prevádzkových dní (10 dní na každú loď) za rok na plánovanú údržbu a nepredvídané prevádzkové problémy, aby úplne splnila všetky platné požiadavky na bezpečnosť prevádzky na mori. Boli predložené informácie, z ktorých vyplýva, že v období rokov 2007 – 2014 došlo vo väčšine prípadov k prekročeniu stropu 110 dní, čo znamená, že strop nebol nastavený vysoko.
- (41) Pokiaľ ide o prístavné poplatky, nórske orgány poznamenávajú, že tieto poplatky tvoria súčasť nákladov spoločnosti Hurtigruten. Výška prístavných poplatkov a ostatných poplatkov vychádzala z nórskeho zákona o prístavoch z roku 2009 a ako taká bola zahrnutá do súťažných podkladov. Po nadobudnutí platnosti dohody so spoločnosťou Hurtigruten bola spoločnosť Hurtigruten informovaná o podstatnom zvýšení ceny v niektorých prístavoch a o celkovom zvýšení ceny v mnohých ďalších prístavoch, a to nad rámec inflačného indexu zohľadneného v dohode so spoločnosťou Hurtigruten. Podľa nórskeho orgánov sa prístavné poplatky od roku 2009 zvýšili o 40,4 % (vrátane komerčných operácií) ⁽¹⁾. Žiadne zníženie nových a vyšších prístavných poplatkov teda nemožno považovať za štátnu pomoc, keďže náhrada je založená na nižších, pôvodných prístavných poplatkoch.
- (42) Napokon – v súvislosti s pochybnosťami dozorného úradu o tom, že nebola uplatnená žiadna metodika na výpočet primeraného zisku – nórske orgány uvádzajú, že tento zisk sa počíta na základe zisku pred zdanením vo vzťahu k celkovým príjmom („EBT“), pričom sa zohľadňujú konkrétne riziká súvisiace s poskytovaním služby všeobecného hospodárskeho záujmu v súlade s vymedzením a v súlade s prílohou D k špecifikácii, v ktorej je podrobne stanovené, ako sa počíta náhrada za plnenie záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme vrátane zásad rozdelenia nákladov. Na základe rokovaní konečná náhrada viedla k EBT vo výške [...] %. Skutočné ziskové rozpätie však bolo zjavne nižšie: [...] % (2012), [...] % (2013) a [...] % (2014). Okrem toho po prevoze tejto hodnoty EBT na primeranejší ukazovateľ návratnosti, napríklad na rentabilitu investovaného kapitálu („ROCE“) nórske orgány vysvetlili, že odhadovaný ukazovateľ ROCE zmluvy sa pohyboval v primeranom rozpätí (pozri odôvodnenia 73 a 74 týkajúce sa druhej správy BDO z roku 2016).
- (43) Pokiaľ ide o tretiu podmienku rozsudku vo veci Altmark, odpoveď nórskeho orgánov sa zameriava na argument, že pokiaľ ide o model rozdelenia nákladov, disponujú širokým priestorom na voľné uváženie, a na to, že posúdenie dozorného úradu sa obmedzuje na otázku, či došlo k zjavnému pochybeniu pri posudzovaní.
- (44) Nórske orgány ďalej poukazujú na skutočnosť, že z tejto podmienky nutne nevyplýva, že vždy musia byť zavedené mechanizmy spätného vrátenia alebo zmluvné ustanovenia umožňujúce zmeniť výšku náhrady s cieľom predísť vyplácaniu nadmernej náhrady. O akomkoľvek mechanizme týkajúcom sa výberu poskytovateľa služby je namiesto toho potrebné rozhodnúť tak, aby „[...]“ bola úroveň náhrady stanovená na základe týchto prvkov ⁽²⁾. Keďže spoločnosť Hurtigruten doteraz nedostala náhradu, ktorá by prekročila pokrytie nákladov a ziskové rozpätie súvisiace s dohodnutou náhradou, takýto mechanizmus spätného vrátenia nebol potrebný.
- (45) Pokiaľ ide o výšku primeraného zisku, nórske orgány argumentovali, že zisk sa môže v jednotlivých rokoch veľmi líšiť a že zmluvy poskytujúce stimuly pre poskytovateľa služby nemusia nutne znamenať nadmernú náhradu.
- (46) Okrem toho nórske orgány vysvetlili, že pred vypísaním výziev na predkladanie ponúk sa uskutočnilo finančné hodnotenie, v ktorom boli opísané odhady očakávaných nákladov a príjmov, ako aj očakávaná miera návratnosti kapitálu („RoC“) vyjadrená ako vážené priemerné kapitálové náklady („WACC“), ktoré majú byť v rozpätí [...] % až [...] % celkového kapitálu ⁽³⁾. Uskutočnilo sa následné finančné hodnotenie na preskúmanie ponuky spoločnosti Hurtigruten a dospelo sa k záveru, že by zahŕňala vyšší ukazovateľ RoC, čo by mohlo viesť ku krízovým dotáciám komerčných operácií ⁽⁴⁾. V dôsledku toho nórske orgány začali rokovania, ktoré viedli k zníženiu náhrady na úroveň považovanú za prijateľnú (ako sa uvádza v odôvodnení 42). Výsledky dosiahnuté v priebehu rokovaní boli preskúmané a odôvodnené v rámci posledného finančného hodnotenia BDO (pozri oddiel 5.4 týkajúci sa druhej správy BDO za rok 2016).

⁽¹⁾ Sťažovatelia uvádzajú, že podľa Asociácie nórskeho prístavov sa náklady na pobrežnej trase zvýšili za obdobie rokov 2009 – 2014 približne o 17 %. Zvýšenie je čiastočne spôsobené všeobecným zvýšením cien, čiastočne z dôvodu zvýšenia priemernej hrubej tonáže flotily spoločnosti Hurtigruten a čiastočne z dôvodu vyšších nákladov na údržbu a rozvoj infraštruktúry pre prísnejšie predpisy a normy týkajúce sa infraštruktúrnych projektov.

⁽²⁾ Uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu [Ú. v. EÚ L 161, 13.6.2013, s. 12 (príloha I) a dodatok EHP č. 34, 13.6.2013, s 1], bod 60.

⁽³⁾ Správa BDO, *Price estimates, accounting separation and reporting* (Cenové odhady, oddelené účtovníctvo a vykazovanie), Oslo, 22. február 2010.

⁽⁴⁾ Správa BDO, *The Bergen – Kirkenes route – New alternatives for price estimates* (Trasa Bergen-Kirkenes – nové alternatívy cenových odhadov), Oslo, 9. jún 2010.

- (47) Pokiaľ ide o znepokojenie dozorného úradu vyjadrené v rozhodnutí o začatí konania v súvislosti s tým, že spoločnosť Hurtigruten nerezervuje kapacitu pre cestujúcich, ktorých prepravuje v rámci poskytovania služieb vo verejnom záujme, ale namiesto toho predáva uvedenú kapacitu cestujúcim rekreačných platieb, pričom si uplatňuje náhradu za službu vo verejnom záujme na rovnakej úrovni, nórske orgány zdôrazňujú, že dohodou so spoločnosťou Hurtigruten sa spoločnosť Hurtigruten nezakazuje predaj cestovných lístkov cestujúcim výletných plavieb v prípade, že o tieto lístky nemajú záujem cestujúci, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme.
- (48) Podľa nórskeho orgánov je však miera využitia kapacity lodí spoločnosti Hurtigruten pomerne nízka ([...] %). V dôsledku toho je v prevažnej väčšine prípadov k dispozícii voľná kapacita. Okrem toho je počet komerčných cestovných lístkov predaných navyše vo všeobecnosti nízky (pozri oddiel 5.3 týkajúci sa prvej správy BDO z roku 2016).
- (49) Nórske orgány uznávajú, že v ojedinelých prípadoch sa cestujúcim, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme nepodarí zakúpiť lôžko z rezervnej kapacity 120 miest. Pre takéto prípady však existuje cestovná záruka, ktorá bola zavedená 24. septembra 2014 ⁽¹⁾.
- (50) V súvislosti s otázkou podstatného zvýšenia náhrady na základe dohody so spoločnosťou Hurtigruten v porovnaní s predchádzajúcou zmluvou na obdobie rokov 2005 – 2012 nórske orgány uvádzajú, že platná dohoda so spoločnosťou Hurtigruten sa musí posudzovať nezávisle od predchádzajúcej zmluvy, pričom je nutné zohľadniť skutočné náklady na prevádzkovanie služby a zásady oddeleného účtovníctva vysvetlené v správe BDO za rok 2015 (pozri oddiel 5.2).
- (51) Pokiaľ ide o argument dozorného úradu, že spoločnosť Hurtigruten sa naďalej poskytuje náhrada za služby, ktoré neposkytuje, nórske orgány zdôrazňujú, že veľkú časť nákladov súvisiacich s povinnosťami v rámci služby vo verejnom záujme tvoria náklady na kapacitu, ktoré nie sú ovplyvnené počtom cestujúcich na palube v ľubovoľnom čase. Okrem toho zrušením zastavenia v prístavoch, napríklad z dôvodu mimoriadnych poveternostných podmienok, sa neznižujú fixné náklady (s výnimkou prístavných poplatkov), ale skôr vznikajú dodatočné náklady pre spoločnosť ⁽²⁾.
- (52) V pripomienkach nórskeho orgánov sa ďalej uvádza, že úroveň náhrady vyplývajúca z dohody so spoločnosťou Hurtigruten je založená na rozdelení rizík a povinností medzi stranami. To znamená, že riziko neposkytnutia služby z dôvodu extrémnych poveternostných podmienok bolo na základe rokovaní zmluvných strán prenesené na orgán poskytujúci náhradu a úroveň náhrady tak bola zodpovedajúcim spôsobom znížená, pričom nevznikli žiadne problémy z hľadiska tretej podmienky uvedenej v rozsudku vo veci Altmark.
- (53) A napokon v súvislosti s rušením služieb v prístave Mehamn nórske orgány opisujú tieto udalosti a uvádzajú, že spoločnosť nahradila škody v prístave na jeseň 2012 a že prístav nebol napriek žiadosti spoločnosti Hurtigruten opravený. To, že prístavný orgán neopravil škody, viedlo k postupnému zhoršeniu stavu móla, v dôsledku čoho spoločnosť Hurtigruten po dohode s orgánom poskytujúcim náhradu zrušila zastavenia v tomto prístave od januára 2014 až do opravy a oficiálneho opätovného otvorenia prístavu pre spoločnosť Hurtigruten v septembri 2014. V tomto období sa tovar prepravoval pozemnou cestou a predĺžil sa čas strávený v prístave Kjøllefjord.
- (54) V každom prípade nórske orgány uviedli, že v rámci finančného preskúmania z roku 2014 sa v dôsledku skutočnosti, že orgán poskytujúci náhradu a spoločnosť Hurtigruten dosiahli dohodu o zrušení zastavení v prístave, toto zrušenie považovalo za zmenu plnenia dohody v súlade s oddielom 6 dohody so spoločnosťou Hurtigruten a konečná náhrada bola zmenená. Uvedené zrušenie teda nemožno považovať za porušenie dohody so spoločnosťou Hurtigruten a nevyplýva z neho žiadna nadmerná náhrada podľa tejto dohody.
- (55) Pokiaľ ide o štvrtú podmienku uvedenú v rozsudku vo veci Altmark a pochybnosti dozorného úradu súvisiace s tým, či postup verejného obstarávania, v ktorom je predložená len jedna ponuka (ako to bolo v predmetnom prípade), možno považovať za dostatočný na zabezpečenie najnižšej ceny pre komunitu, nórske orgány tvrdia, že predmetné verejné obstarávanie prebehlo ako verejná súťaž v súlade s pravidlami verejného obstarávania.

⁽¹⁾ Ak si cestujúci, ktorému je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, nemôže zakúpiť lôžko, cestovná záruka mu umožňuje buď požadovať bezplatnú prepravu bez lôžka v rámci plánovanej plavby, alebo bezplatnú prepravu s lôžkom v rámci nasledujúcej plánovanej plavby. V roku 2014 cestovnú záruku nevyužil nikto, ale v roku 2015 bola využitá 15-krát.

⁽²⁾ Súvisia okrem iného so zmenami v rezerváciách cestujúcich, hľadaním alternatívnej prepravy cestujúcich a nákladmi, nákladmi na refundácie, letenky, hotely, taxíky a prenájom autobusov.

- (56) Nórske orgány ďalej argumentujú tým, že použitie „najnižšej ceny“ ako jediného kritéria udelenia zákazky nemožno považovať za porušenie štvrtej podmienky uvedenej v rozsudku vo veci Altmark ⁽¹⁾.
- (57) Ďalej v súvislosti s tromi alternatívnymi trasami uvedenými v rámci verejného obstarávania nórske orgány vysvetlili, že podľa judikatúry Nórskej rady pre sťažnosti v oblasti verejného obstarávania (KOFA) sa v prípadoch, keď uchádzači nedostanú žiadne pokyny o alternatívach, musí udelenie zákazky zakladať na posúdení toho, ktorá ponuka sa celkovo javí ako ekonomicky najvýhodnejšia. Nórske orgány sa takisto odvolávajú na oddiel 2.14 špecifikácie, v ktorom sa uvádza, že verejný obstarávateľ si vyhradzuje právo slobodného výberu medzi ponúkanými alternatívami ⁽²⁾.
- (58) Pokiaľ ide o to, že bola predložená len jedna ponuka, čo v zásade nestačí na zabezpečenie súladu so štvrtou podmienkou uvedenou v rozsudku vo veci Altmark, nórske orgány sa domnievajú, že to samo osebe nemožno považovať za všeobecnú výnimku. V skutočnosti je potrebné ďalej posúdiť, či postup verejného obstarávania napriek tomu umožnil dostatočne verejnú a skutočnú súťaž. Podľa stanoviska nórskeho orgánov bolo prijatých niekoľko opatrení na prispôbenie súťaže pre rôznych prevádzkovateľov (napr. alternatívne modely, znížená kapacita, dostatočný časový úsek medzi ponukami a dátumom začiatku poskytovania služby, predĺženie lehoty na predkladanie ponúk). Spoločnosť Hurtigruten bola informovaná o tom, že ďalšie spoločnosti prinajmenšom prejavili záujem o účasť v postupe verejného obstarávania.
- (59) Pokiaľ ide o podmienky zlučiteľnosti, nórske orgány uznávajú, že nie je možné uplatniť rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu, keďže v dohode so spoločnosťou Hurtigruten bol prekročený prah 300 000 cestujúcich v priebehu dvoch účtovných období pred tým, ako bola zadaná služba vo verejnom záujme ⁽³⁾.
- (60) Hoci podľa názoru Nórska opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle rozsudku vo veci Altmark, keby sa posudzovalo podľa rámca pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme vypracovaného dozorným úradom (ďalej len „rámeč“) ⁽⁴⁾, splnilo by všetky podmienky zlučiteľnosti stanovené v tomto rámci.
- (61) Konkrétne pokiaľ ide o proporionalitu, nórske orgány argumentujú, že uskutočnené výpočty sú v súlade s požiadavkami judikatúry a postupmi rozhodovania Európskej komisie, keďže boli zohľadnené len skutočné náklady na plnenie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme podľa správneho rozdelenia nákladov a príjmov medzi službou vo verejnom záujme a komerčnými službami a bol zohľadnený primeraný zisk vo výške [...] % (EBT).

5.2. SPRÁVA BDO 2015 ⁽⁵⁾

- (62) Nórske orgány poverili vypracovaním správy konzultačnú spoločnosť BDO, ktorá sa zamerala na plánovaný a skutočný finančný výkon v roku 2012 a 2013 oddelene pre: a) služby zakúpené štátnou správou na trase Bergen-Kirkenes a b) všetky služby poskytnuté spoločnosťou Hurtigruten na tej istej trase (t. j. vrátane komerčných služieb a služieb verejne obstaraných štátom).
- (63) Spoločnosť BDO v rámci posudzovania rozlišovala medzi nákladmi na kapacitu, nákladmi na cestujúcich a nákladmi týkajúcimi sa marketingu a predaja.
- (64) Náklady na kapacitu, ktoré sa považujú za fixné náklady, sú vymedzené ako náklady vynaložené na plavidlá plaviace sa po stanovenej trase s konkrétnymi prístavmi zastavenia a majú zahŕňať všetky činnosti súvisiace s prevádzkou plavidiel pozdĺž pobrežia. Náklady na kapacitu pozostávajú z týchto zložiek: bezpečnostná posádka, olej a palivo, opravy a údržba, prístavné náklady, náklady na poistenie, odpisovanie/prenájom plavidiel a čisté finančné náklady. Náklady na cestujúcich, ako aj náklady súvisiace s marketingom a predajom sa spolu

⁽¹⁾ Uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu [Ú. v. EÚ L 161, 13.6.2013, s. 12 (príloha I) a dodatok EHP č. 34, 13.6.2013, s. 1], bod 67.

⁽²⁾ Oddiel 2.14 pokračuje: „Výber sa uskutoční na základe posúdenia cenovej úrovne rôznych alternatív porovnanej s rozdielmi vo frekvencii, ktorú predstavujú jednotlivé alternatívy. Po výbere alternatívy verejný obstarávateľ vyberie ponuku s najnižšou cenou za celé zmluvné obdobie (v cenách za rok 2011).“

⁽³⁾ Rozhodnutie Komisie 2012/21/EÚ z 20. decembra 2011 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na štátnu pomoc vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3), začlenené do bodu 1 h prílohy XV k Dohode o EHP.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 161, 13.6.2013, s. 12 (príloha II) a dodatok EHP č. 34, 13.6.2013, s. 1.

⁽⁵⁾ Správa BDO, *An assessment of Hurtigruten's reported income statements* (Posúdenie príjmových výkazov spoločnosti Hurtigruten), Oslo, 14 január 2015.

považujú za variabilné náklady. Zahŕňajú všetky činnosti, ktoré priamo alebo nepriamo súvisia s prepravou cestujúcich. Náklady na cestujúcich pozostávajú z nasledujúcich zložiek: náklady na predaný tovar, posádka, ktorá nie je zahrnutá do bezpečnostnej posádky, náklady na marketing a provízie z predaja, administratívne náklady a ostatné náklady.

- (65) Náklady na kapacitu boli následne pridelené na verejne obstarané služby na základe podielu kapacity rezervovanej vládou v porovnaní s celkovou kapacitou plavidla, zatiaľ čo náklady na cestujúcich boli pridelené na základe odhadnutých osobokilometrov, ktoré sa preplavili cestujúci na diaľkových trasách v pomere k celkovému počtu osobokilometrov všetkých cestujúcich vo flotile. Náklady na marketing a predaj boli pridelené na verejne obstarané služby na základe podielu odhadnutého čistého výnosu z prepravy cestujúcich vo vzťahu k cestujúcim v rámci služby vo verejnom záujme v porovnaní s celkovým počtom cestujúcich.
- (66) Podľa správy v oboch segmentoch a) aj b) uvedených v odôvodnení (62) sa v roku 2012 aj v roku 2013 prejavil pokles v skutočných výsledkoch spoločnosti Hurtigruten v porovnaní s číselnými údajmi, s ktorými spoločnosť počítala v súťažných podkladoch. Spoločnosť BDO uvádza, že vykázanie čistej straty na komerčných operáciách zo strany spoločnosti Hurtigruten by sa nemalo považovať za dôkaz krízovej dotácie. Dôvod spočíva v tom, že hrubé rozpätie komerčných činností súvisiacich s cestujúcimi je kladné, nestačí však na to, aby pokrylo príslušné fixné náklady na kapacitu (pretože skutočný počet komerčných cestujúcich nedosiahol plánované úrovne), teda celkovú čistú stratu na komerčných operáciách.

5.3. PRVÁ SPRÁVA BDO Z ROKU 2016 ⁽¹⁾

- (67) V druhej správe, ktorej vypracovanie si objednali nórské orgány, sa analyzuje primeranosť požiadavky týkajúcej sa minimálnej kapacity v dohode so spoločnosťou Hurtigruten na obdobie rokov 2012 – 2019. Závery správy vychádzajú z posúdenia všetkých plavieb na všetkých lodiach medzi všetkými prístavmi zastavenia v rokoch predchádzajúcich obstarávaniu, t. j. v rokoch 2008 – 2010, na základe podrobných štatistických údajov poskytnutých spoločnosťou Hurtigruten o počte cestujúcich na jednotlivých lodiach v rôznych dňoch a na rôznych úsekoch trasy v roku 2015, pričom boli zohľadnené aj výsledky štúdie, ktorú vypracovala spoločnosť TØI v roku 2002 na rovnaký účel v súvislosti s dohodou týkajúcou sa obdobia rokov 2005 – 2012 ⁽²⁾.
- (68) Správa vychádza zo skutočnosti, že sa zdalo, že využitie úsekov trasy v roku 2015 bolo rovnaké ako v roku 2002, a keďže došlo len k nepatrným zmenám v sezónnych odchýlkach, situácia sa nezmenila ani v rokoch 2008 až 2010.
- (69) Podľa správy je na všetkých úsekoch trasy v priebehu roka dostatočný počet cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme. Počet cestujúcich je ale preukázateľne vyšší v letných mesiacoch. Konkrétne v období od júna do augusta sa uskutoční približne 1/3 plavieb s 320 alebo viac cestujúcimi, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, aspoň na jednom úseku trasy. Priemerný maximálny počet cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, v priebehu týchto mesiacov je približne 285, zatiaľ čo v období od januára do mája a od septembra do decembra je to približne 142 cestujúcich ⁽³⁾.
- (70) Zo zistení správy ďalej vyplýva, že počet cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme na jednotlivých úsekoch trasy sa veľmi líši. V rokoch 2008 a 2010 prekročil maximálny počet cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme 320 na 14 úsekoch z celkového počtu 70 úsekov (ako je znázornené na grafoch uvedených v správe). V roku 2009 prekročil maximálny počet cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme úroveň 320 osôb na 7 úsekoch.

⁽¹⁾ Správa BDO, *Analysis of Distance Travellers using Hurtigruten* (Analýza cestujúcich na diaľkových trasách využívajúcich služby spoločnosti Hurtigruten), Oslo, 12. február 2016.

⁽²⁾ Správa TØI 609/2002 – Utredning av transportstandarden for kysten Bergen – Kirkenes.

⁽³⁾ V správe sa ďalej uvádza, že priemerný počet cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, (pri zohľadnení všetkých úsekov) od júna do augusta je približne 112, zatiaľ čo v období od januára do mája a od septembra do decembra je to približne 55 cestujúcich. „Plavba“ je vymedzená ako plavba jednej lode po celej trase Bergen-Kirkenes-Bergen, zatiaľ čo „úsek trasy“ je jednosmerná plavba medzi dvoma prístavmi na trase.

- (71) Pokiaľ ide o využívanie lôžok, v správe sa uvádza, že v roku 2015 dosiahol priemerný maximálny počet lôžok využitých cestujúcimi, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, na každom úseku 225, zatiaľ čo priemerný počet lôžok využitých cestujúcimi, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, bol približne 60 ⁽¹⁾.
- (72) Napokon sa v správe uvádza, že pri prevažnej väčšine plavieb bola k dispozícii kapacita minimálne pre 320 cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme na všetkých úsekoch.

5.4. DRUHÁ SPRÁVA BDO Z ROKU 2016 ⁽²⁾

- (73) Nórske orgány poverili spoločnosť BDO vypracovaním druhej správy na jeseň roku 2016 a požiadali konzultantov o vytvorenie alternatívneho modelu na posudzovanie primeraného zisku na základe ukazovateľa ROCE a metodiky rozdelenia nákladov opísanej v prílohe D k súťažným podkladom. Prvým cieľom bolo odhadnúť predpokladanú úroveň ROCE v rámci zmluvy tak, ako bola dohodnutá (t. j. za celé zmluvné obdobie), a druhý cieľ spočíval vo vymedzení rozpätia primeraného zisku zo zmluvy na základe súboru referenčných hodnôt.
- (74) Spoločnosť BDO odhaduje, že ukazovateľ ROCE týkajúci sa zmluvy na plnenie záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme bol na úrovni [...] %. Spoločnosť BDO porovnala tento ukazovateľ s tromi rôznymi referenčnými hodnotami: WACC na úrovni [...] %, ako boli vypočítané v roku 2009 nezávislou maklérskou spoločnosťou, ktorá sledovala spoločnosť Hurtigruten na burze, diskontnou sadzbou vo výške [...] % uplatnenou v testoch odpisovania použitých vo finančných výkazoch spoločnosti Hurtigruten v roku 2009 a referenčným kritériom [...] % založeným na štyroch spoločnostiach kótovaných na burze pôsobiach v oblasti rekreačnej plavby. Spoločnosť BDO vypočítala aj priebežný priemerný skutočný ukazovateľ ROCE za obdobie rokov 2012 – 2015 vo výške [...] %.

6. PRIPOMIENKY SŤAŽOVATEĽOV K PRIPOMIENKAM NÓRSKÝCH ORGÁNOV

- (75) Sťažovatelia mali k dispozícii verziu pripomienok nórskeho orgánov, ktorá nemala dôverný charakter, ktorú získali na základe žiadosti o verejné informácie predloženej príslušným orgánom.
- (76) Sťažovatelia podporujú vymedzenie dohody so spoločnosťou Hurtigruten ako dohody o poskytovaní služby všeobecného hospodárskeho záujmu, pokiaľ ide o výkon na trase, a to z toho dôvodu, že takúto službu nemôže poskytovať výlučne trh vzhľadom na riedke osídlenie, nedostatočnú infraštruktúru a odľahlosť severných nórskeho regiónov.
- (77) Pokiaľ ide o požiadavku týkajúcu sa kapacity, sťažovatelia sa domnievajú, že pri väčšine obsluhovaných prístavov má táto podmienka druhotný význam a dôležité je zabezpečenie každodenných pravidelných plavieb v rámci osobnej a nákladnej prepravy na pobrežnej trase.
- (78) Sťažovatelia však argumentujú, že náhrada poskytovaná na základe súčasnej dohody so spoločnosťou Hurtigruten je príliš vysoká v porovnaní so zníženým počtom cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, (zvýšenie ceny na pobrežnej trase v období rokov 2009 – 2014 dosiahlo úroveň približne 17 %) a keďže sa zvýšila celková kapacita využitia, náhrada má pokryť prípadný pokles komerčného využitia kapacity v záujme udržania rovnakej úrovne služieb podľa záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme.
- (79) Sťažovatelia napokon kritizujú, že v dohode so spoločnosťou Hurtigruten chýba mechanizmus spätného vrátenia alebo jasný strop náhrady, ktoré (keby existovali) by poskytl dostatočné účinné stimuly a zároveň zabezpečili, aby náhrada nebola nadmerná.

II. POSÚDENIE

1. EXISTENCIA ŠTÁTNEJ POMOCI

1.1. KONCEPCIA ŠTÁTNEJ POMOCI

- (80) Podľa článku 61 ods. 1 Dohody o EHP opatrenie predstavuje štátnu pomoc v prípade, že sú kumulatívne splnené nasledujúce podmienky. Opatrenie: i) je poskytované štátom alebo zo štátnych zdrojov; ii) poskytuje príjemcovi selektívnu hospodársku výhodu; iii) môže mať vplyv na obchod medzi zmluvnými stranami a narušiť hospodársku súťaž.

⁽¹⁾ Informácie o lôžkach využitých cestujúcimi, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme v priebehu obdobia rokov 2008 až 2010 nie sú k dispozícii.

⁽²⁾ Správa BDO, *An assessment of the rate of return* (Posúdenie miery návratnosti), Oslo, 19. december 2016.

- (81) Dozorný úrad dospel v rozhodnutí o začatí konania k záveru, že sú splnené podmienky uvedené v písmene i) a iii). Nórske orgány neposkytli žiadne ďalšie informácie, ktorými by spochybnili toto zistenie. Dozorný úrad teda posúdi len to, či dohoda so spoločnosťou Hurtigruten poskytuje spoločnosti Hurtigruten selektívnu hospodársku výhodu.

1.2. SELEKTÍVNA HOSPODÁRSKA VÝHODA PRE SPOLOČNOSŤ HURTIGRUTEN

- (82) Ak má opatrenie predstavovať štátnu pomoc, musí spoločnosti Hurtigruten poskytovať výhody, ktoré ju oslobodzujú od poplatkov, ktoré by za normálnych okolností hradila zo svojho rozpočtu.
- (83) Z rozsudku vo veci Altmark vyplýva, že keď štát poskytne náhradu za služby poskytované prijímajúcimi podnikmi poverenými poskytovaním služby vo verejnom záujme, na toto opatrenie sa nevzťahuje článok 61 ods. 1 Dohody o EHP. Súdny dvor v rozsudku vo veci Altmark rozhodol, že náhrada za služby vo verejnom záujme nepredstavuje štátnu pomoc, keď sú splnené štyri kumulatívne kritériá:
- i) „Po prvé, podnik, ktorý prijíma takúto kompenzáciu, musí byť skutočne poverený plnením záväzkov služby vo verejnom záujme a tieto záväzky musia byť jasne definované.
 - ii) Po druhé, kritériá, na základe ktorých sa vypočíta kompenzácia, musia byť vopred objektívne a transparentne stanovené [...].
 - iii) Po tretie, kompenzácia nemôže prekročiť sumu, ktorá je potrebná na pokrytie všetkých nákladov alebo ich časti, vzniknutých pri plnení záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, berúc do úvahy príslušné tržby, ako aj primeraný zisk z plnenia týchto záväzkov.
 - iv) Po štvrté, ak sa výber podniku, ktorý bude poverený plnením záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, v konkrétnom prípade neuskutočňuje prostredníctvom výberového konania v rámci verejnej súťaže umožňujúcej vybrať kandidáta schopného poskytovať tieto služby za najnižšiu cenu, výška nevyhnutnej kompenzácie musí byť určená na základe analýzy výdavkov, ktoré by stredne veľký podnik, dobre riadený a primerane vybavený dopravnými prostriedkami vynaložil pri realizácii týchto záväzkov, zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri realizácii záväzkov služby vo verejnom záujme ⁽¹⁾.“

1.2.1. Prvá podmienka uvedená v rozsudku vo veci Altmark

- (84) Dozorný úrad v rozhodnutí o začatí konania uviedol, že služby vo verejnom záujme sú jasne vymedzené v oddiele 4-1 dohody so spoločnosťou Hurtigruten, pokiaľ ide o požiadavky na výkon na trase (t. j. denné, celoročné a pravidelné plavby na prepravu cestujúcich medzi prístavmi Bergen a Kirkenes so zastaveniami v 32 vymedzených prístavoch, ako aj nákladná doprava medzi prístavmi Tromsø a Kirkenes), v oddiele 4-2 dohody so spoločnosťou Hurtigruten, pokiaľ ide o požiadavky na plavidlá, a v oddiele 4-3 uvedenej dohody, pokiaľ ide o požiadavky na cestovné a zľavu, s výnimkou nákladnej dopravy.
- (85) Dozorný úrad však vyjadril pochybnosti, či Nórsko môže označiť požiadavku na rezervnú kapacitu, uvedenú v oddiele 4-2 dohody so spoločnosťou Hurtigruten, ako službu všeobecného hospodárskeho záujmu vzhľadom na sezónne výkyvy komerčnej prepravy cestujúcich. Podľa dohody so spoločnosťou Hurtigruten musia mať plavidlá, ktoré sa používajú na pobrežnej trase, kapacitu na prepravu minimálne 320 cestujúcich, lôžkovú kapacitu v kajutách pre 120 cestujúcich a kapacitu nákladnej dopravy pre 150 europaliet v nákladnom priestore s normálnou výškou nákladu.
- (86) Dozorný úrad okrem toho nedostal žiadne informácie o využití lôžok, a pokiaľ ide o nákladnú prepravu na trase Tromsø-Kirkenes-Tromsø, dozorný úrad spochybnil, či bola služba vo verejnom záujme v prípade nákladnej dopravy v dohode so spoločnosťou Hurtigruten jasne vymedzená vzhľadom na to, že jej cena nie je regulovaná, ako sa to vyžaduje v článku 4 ods. 2 nariadenia o námornej kobotáži. Podľa oddielu 4-3 dohody so spoločnosťou Hurtigruten má spoločnosť Hurtigruten úplnú voľnosť pri stanovovaní cestovného.
- (87) Musí sa posúdiť splnenie prvej podmienky stanovenej v rozsudku vo veci Altmark so zreteľom na článok 4 ods. 2 nariadenia o námornej kobotáži, v ktorom sa stanovujú špecifikácie, ktoré by mali byť súčasťou vymedzenia služby vo verejnom záujme, a to: obsluhované prístavy, pravidelnosť, nepretržitosť, frekvencia, kapacita na poskytovanie služby, sadzby, ktoré sa budú účtovať, a posádka plavidla.

⁽¹⁾ Rozsudok vo veci Altmark, C-280/00, EU:C:2003:415, body 87 – 93.

- (88) Ďalej, v súlade s oddielom 9 usmernení dozorného úradu o námornej doprave „je možné uložiť záväzky služby vo verejnom záujme alebo uzavrieť zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme v prípade služieb uvedených v článku 4 nariadenia (EHS) č. 3577/92“⁽¹⁾.
- (89) Keďže neexistujú osobitné pravidlá EHP, ktorými by bol vymedzený rozsah existencie služby všeobecného hospodárskeho záujmu, nórske orgány majú široký priestor na voľné uváženie pri vymedzení danej služby ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu a pri poskytovaní náhrady poskytovateľovi takejto služby. Právomoc dozorného orgánu je v tejto súvislosti obmedzená na kontrolu toho, či sa Nórsko nedopustilo zjavného pochybenia pri vymedzení služby ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu⁽²⁾. Napríklad v súvislosti s vymedzením konkrétnych trás sa v oznámení o výklade nariadenia o námornej kabotáži potvrdzuje, že „určiť, ktoré trasy si vyžadujú záväzky služby vo verejnom záujme, je úlohou členských štátov [...]. O záväzkoch služby vo verejnom záujme možno uvažovať v prípade pravidelne poskytovaných (plánovaných) služieb ostrovej kabotáže, ak trh nedokáže zabezpečiť poskytovanie primeraných služieb“⁽³⁾.
- (90) Podľa judikatúry je možné nariadiť poskytovanie služby vo verejnom záujme len vtedy, keď je to opodstatnené potrebou zabezpečiť služby primeranej a pravidelnej námornej dopravy, ktoré nie je možné zaistiť výlučne trhovými silami. Preto je dôležité, aby národné orgány preukázali, že existuje skutočná potreba služby vo verejnom záujme⁽⁴⁾.
- (91) Otázkou je, či sa nórske orgány dopustili zjavného pochybenia pri stanovení minimálnej rezervnej kapacity na úrovni 320 cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, lôžok pre 120 cestujúcich a nákladnej kapacity pre 150 europaliet.
- (92) Dozorný úrad v rozhodnutí o začatí konania na základe poskytnutých informácií⁽⁵⁾ zdôraznil, že náhrada, ktorú dostala spoločnosť Hurtigruten za rezervovanie kapacity pre cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, ďaleko prekročila skutočný dopyt po osobnej doprave v rámci služby vo verejnom záujme. Dozorný úrad preto nemohol vylúčiť, že ustanovenie o rezervnej kapacite pre cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, mohlo byť zbytočné, a to najmä v zimnej sezóne, keď je využívanie dopravy zo strany komerčných cestujúcich prirodzene nižšie.
- (93) Nórske orgány v priebehu vyšetrovania poskytli viac informácií o využití kapacity oboma skupinami cestujúcich (vrátane lôžok) a nákladom, pričom poukázali na skutočnosť, že cieľom danej služby je zabezpečiť dostupnosť dostatočnej kapacity na *všetkých* úsekoch pobrežnej trasy vo *všetkých* časoch (pozri oddiel 5.3 o prvej správe BDO z roku 2016).
- (94) Dozorný úrad konštatuje, že náhrada za poskytovanie služby vo verejnom záujme pokrýva približne 60 % podielu odhadovaných nákladov na kapacitu, zatiaľ čo na cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, bol vyčlenený len približne 30 % podiel odhadovaných nákladov na cestujúcich (na základe predpokladaného využitia lodí cestujúcimi, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, a cestujúcimi rekreačných plavieb), čo poukazuje na možnú krížovú dotáciu komerčných činností vyplývajúcu vymedzenej minimálnej rezervnej kapacity.
- (95) Dozorný úrad však uznáva, že vo využívaní kapacity sa môžu vzhľadom na povahu dotknutej služby prejavovať podstatné regionálne a sezónne odchýlky, keďže cestujúci, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, sa často plavia po kratších úsekoch než komerční cestujúci. Ďalej v obdobiach špičky je konkrétne miera využitia komerčnej kapacity vysoká v porovnaní s mierou využitia v obdobiach mimo špičky.

(1) Ú. v. EÚ L 240, 13.9.2007, s. 9 a dodatok EHP č. 43, 13.9.2007, s. 1, dostupné aj na www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/.

(2) Rozsudok vo veci FFSA/Komisia, T-106/95, EU:T:1997:23, bod 99. Rozsudok vo veci British United Provident Association Ltd (BUPA), BUPA Insurance Ltd a BUPA Ireland Ltd/Komisia Európskych spoločenstiev, T-289/03, EU:T:2008:29, bod 268.

(3) Oznámenie Komisie o výklade nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž), COM(2014) 232 final, 22.4.2014, oddiel 5.2.

(4) Rozsudok Súdneho dvora vo veci Analir a iní, C-205/1999, EU:C:2001:107, bod 34.

(5) Správa BDO, 2011, strana 7.

Preto zabezpečenie potrebnej kapacity v obdobiach špičky a na všetkých úsekoch nevyhnutne vedie k tomu, že plavidlá v obdobiach mimo špičky majú v rámci minimálnych požiadaviek stanovených v dohode so spoločnosťou Hurtigruten veľkú voľnú kapacitu. To dokazuje aj skutočnosť, že maximálny počet cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, v priebehu období mimo špičky (pokiaľ sa zohľadnia všetky úseky) je priemerne približne 142, zatiaľ čo priemerný počet je približne 55, keďže na niekoľkých úsekoch cestuje len veľmi málo cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme.

- (96) Dozorný úrad okrem toho uznáva, že takú službu, akú poskytuje spoločnosť Hurtigruten na základe dohody so spoločnosťou Hurtigruten, nie je možné poskytovať komerčne, a domnieva sa, že väčšina prevádzkových nákladov, ako sú náklady na lode, mzdy a palivo, je vo veľkej miere pevne stanovená na celé trvanie dohody so spoločnosťou Hurtigruten a ich zníženie alebo obmedzenie v priebehu období mimo špičky nie je možné. V tejto súvislosti dozorný úrad súhlasí s argumentom nórskeho orgánov, že vymieňanie niektorých plavidiel v priebehu roka (t. j. použitie menších plavidiel v priebehu období mimo špičky a väčších plavidiel v obdobiach špičky) by nevedelo k významnému zníženiu prevádzkových nákladov. Na druhej strane by sa tým vytvorilo dodatočné ekonomické bremeno pre spoločnosť Hurtigruten, keďže by musela nájsť iné trhy, kde by prevádzkovala práve nevyužívané plavidlá.
- (97) Pokiaľ ide o minimálnu potrebnú veľkosť plavidiel, ktoré sa majú prevádzkovať na pobrežnej trase, dozorný úrad berie na vedomie skutočnosť, že pravidelnosť služby, ako aj bezpečnostné otázky, odôvodňujú určitú veľkosť plavidiel.
- (98) Ako už bolo uvedené, štáty EZVO majú priestor na voľné uváženie pri vymedzovaní služby všeobecného hospodárskeho záujmu, pričom zohľadňujú špecifické služby vo verejnom záujme podľa článku 4 ods. 2 nariadenia o námornej kobotáži a ďalšie charakteristiky (napr. technické špecifiká), ako je vymedzené v špecifikáciách v tomto prípade, a to do tej miery, aby nedošlo k zjavnému pochybeniu. Vzhľadom na uvedené skutočnosti, najmä na to, že (ako je uvedené v odôvodnení 69) na všetkých úsekoch pobrežnej trasy je po celý rok primeraný počet cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, sa dozorný úrad domnieva, že vymedzenie minimálnej rezervnej kapacity nóorskymi orgánmi síce prekračuje priemerný očakávaný dopyt po službách podľa záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme, ale nie je zjavne chybné.
- (99) Dozorný úrad sa ďalej domnieva, že sťažovatelia vo svojich sťažnostiach podporujú vymedzenie dohody so spoločnosťou Hurtigruten ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorú nemôže poskytovať výlučne trh vzhľadom na riedke osídlenie, nedostatočnú infraštruktúru a odľahlosť severných nórskeho regiónov.
- (100) Pokiaľ ide o pochybnosti vyjadrené v rozhodnutí o začatí konania, ktoré súvisia s tým, že cena za služby nákladnej prepravy nie je regulovaná, dozorný úrad súhlasí s nóorskymi orgánmi, že v článku 4 ods. 2 nariadenia o námornej kobotáži sa nevyžaduje, aby štáty uložili prevádzkovateľom služby všetky povinnosti uvedené v tomto nariadení. Verejné orgány majú naopak značnú voľnosť, pokiaľ ide o spôsob, akým sa rozhodnú riadiť, organizovať a financovať svoje služby všeobecného hospodárskeho záujmu ⁽¹⁾.
- (101) Vzhľadom na to, že sa neobjavila žiadna súkromná iniciatíva týkajúca sa poskytovania služieb na pobrežnej trase Bergen-Kirkenes, a s prihliadnutím na uvedené ekonomické, technické a geografické problémy, ako aj otázky využitia kapacity, ktoré sú vysvetlené v prvej správe BDO z roku 2016, dozorný úrad nemôže konštatovať, že by stanovenie minimálnej rezervnej kapacity na úrovni 320 cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, 120 lôžok pre cestujúcich a nákladnej kapacity pre 150 europaliet prekročilo mieru toho, čo je nevyhnutné a primerané vo vzťahu ku skutočnej potrebe služby vo verejnom záujme.
- (102) Vzhľadom na uvedené sa dozorný úrad domnieva, že služba vo verejnom záujme v súvislosti s požiadavkou na rezervnú kapacitu uvedenou v oddiele 4-2 dohody so spoločnosťou Hurtigruten bola vymedzená dostatočne jasne a že teda bola splnená prvá podmienka uvedená v rozsudku vo veci Altmark.
- (103) Dozorný úrad ďalej posúdi, či je splnená štvrtá podmienka uvedená v rozsudku vo veci Altmark.

⁽¹⁾ Ako je uvedené v odôvodnení 34, spoločnosť Hurtigruten uzavrela dohodu so spoločnosťou Nor Lines AS týkajúcu sa predaja nákladnej kapacity na lodiach spoločnosti Hurtigruten. Na základe tejto dohody má spoločnosť Nor Lines právo používať nákladný priestor spoločnosti Hurtigruten na prepravu nákladu na trase Bergen-Kirkenes za odplatu, na ktorej sa zmluvné strany dohodli a ktorá sa premietla do rozpočtu predloženého v rámci ponuky.

1.2.2. Štvrtá podmienka uvedená v rozsudku vo veci *Altmark*

- (104) V rozhodnutí o začatí konania dozorný úrad spochybnil, či postup verejného obstarávania, v ktorom je predložená len jedna ponuka, možno považovať za dostatočný na zabezpečenie „najnižších nákladov pre komunitu“⁽¹⁾. Ako bolo uvedené, spoločnosť Hurtigruten už niekoľko rokov prevádzkovala túto konkrétnu námornú službu pozostávajúcu z kombinovanej osobnej a nákladnej dopravy pozdĺž nórskeho pobrežia z Bergenu do Kirkenesu⁽²⁾. Spoločnosť Hurtigruten ako etablovaný prevádzkovateľ teda mala významnú konkurenčnú výhodu, ktorá posilnila jej postavenie v postupe verejného obstarávania, vzhľadom na to, že už vlastnila pravidlá prispôbené požiadavkám špecifikácie.
- (105) So zreteľom na informácie predložené nóorskymi orgánmi v priebehu vyšetrovania dozorný úrad zastáva názor, že postup verejného obstarávania, ktorý viedol k výberu spoločnosti Hurtigruten, neumožnil otvorenú a skutočnú súťaž, a to napriek tomu, že nórske orgány prijali viacero opatrení s cieľom vyzvať možných uchádzačov:
- i) zahrnutie alternatívnych modelov plavby do výzvy na predkladanie ponúk;
 - ii) zníženie požiadavky na minimálnu kapacitu zo 400 na 320 cestujúcich a zo 150 na 120 lôžok; ako aj
 - iii) poskytnutie dostatočne dlhého času pre uchádzačov od lehoty na predkladanie ponúk (30. septembra 2010) do dátumu začiatku poskytovania služby (1. januára 2013) na nákup alebo stavbu plavidiel na poskytovanie služby, pričom sa takisto musí zohľadniť predĺženie konečnej lehoty do 8. novembra 2010.
- (106) V tejto súvislosti je potrebné zdôrazniť, že na danej pobrežnej trase veľmi dlho tradične služby poskytovala spoločnosť Hurtigruten na základe verejnej zákazky na poskytnutie služby (dokonca ešte pred uzavretím Dohody o EHP v roku 1994)⁽³⁾.
- (107) V určitých zmluvných obdobiach (napr. 1991 – 2001 a 2002 – 2004) bola zákazka priamo zadaná spoločnosti Hurtigruten, zatiaľ čo v obdobiach rokov 2005 – 2012 a 2012 – 2019 sa na prevádzkovanie služby vzťahoval postup verejného obstarávania, v ktorom bola spoločnosť Hurtigruten jediným uchádzačom, a teda aj víťazom súťaže⁽⁴⁾.
- (108) Trvalá neprítomnosť konkurencie v príslušnom sektore, dokonca aj napriek uplatňovaniu verejného obstarávania od roku 2005, poukazuje na neschopnosť trhu poskytnúť dostatočnému počtu prevádzkovateľov potrebnú finančnú kapacitu na splnenie technických požiadaviek zákazky (z hľadiska kapacity a požiadaviek na plavidlá).
- (109) Pokiaľ ide o alternatívne modely plavby do všetkých 34 prístavov, v špecifikácii boli vypísané takto:
- i) alternatíva 1: každodenná plavba po celý rok;
 - ii) alternatíva 2: plavba 7 dní v týždni v lete (8 mesiacov) a 5 dní v týždni v zime (4 mesiace); ako aj
 - iii) alternatíva 3: plavba 5 dní v týždni po celý rok.
- (110) V bode 2.14 špecifikácie sa zdôrazňuje: „Výber sa uskutoční na základe posúdenia cenovej úrovne rôznych alternatív porovnané s rozdielmi vo frekvencii, ktorú predstavujú jednotlivé alternatívy. Po výbere alternatívy verejný obstarávateľ vyberie ponuku s najnižšou cenou za celé zmluvné obdobie (v cenách za rok 2011).“ V špecifikácii sú ďalej podrobne stanovené určité kvalitatívne normy, ktoré musia splniť všetky hospodárske subjekty bez ohľadu na vybratú alternatívu.

⁽¹⁾ Uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu [Ú. v. EÚ L 161, 13.6.2013, s. 12 (príloha I) a dodatok EHP č. 34, 13.6.2013, s. 1], bod 68. V tejto súvislosti Komisia v minulosti oznámila, že v záujme vylúčenia štátnej pomoci by výška náhrady za realizáciu služieb vo verejnom záujme mala zodpovedať trhovej cene, pokiaľ na príslušnom trhu existuje účinná konkurencia s dostatočným počtom potenciálnych uchádzačov (pozri Európska komisia, Neoficiálny dokument o službách všeobecného hospodárskeho záujmu a štátnej pomoci, 12.11.2002, bod 87).

⁽²⁾ Pre podkladové informácie o dohode so spoločnosťou Hurtigruten pozri rozhodnutie č. 205/11/COL o dodatočnej dohode o službe podniku Hurtigruten, oddiel 2 (Ú. v. EÚ L 175, 5.7.2012, s. 19, a dodatok EHP č. 37, 5.7.2012, s. 1).

⁽³⁾ Pozri rozhodnutie dozorného úradu EZVO č. 417/01/COL z. 19. decembra 2001 o náhrade za námorné dopravné služby podľa dohody so spoločnosťou Hurtigruten, dostupné na <http://www.eftasurv.int>.

⁽⁴⁾ Do roku 2006 službu prevádzkovali dve námorné spoločnosti Ofotens alebo Vesteraalens Dampskipsselskap ASA a Troms Fylkes Dampskipsselskap. Tieto dve spoločnosti sa v marci 2006 zlúčili a vytvorili podnik Hurtigruten, ktorý poskytuje danú službu v súčasnosti.

- (111) Bolo by možné tvrdiť, že potenciálnym uchádzačom nič nebránilo, aby si vybrali niektorú z uvedených alternatív s využitím nenákladového kritéria a že verejný obstarávateľ v každom prípade otvorene vyzval uchádzačov, aby si zvolili alternatívu s vedomím skutočnosti, že bude vybraná ponuka s najnižšou cenou na celé zmluvné obdobie.
- (112) Poskytovanie dotknutej služby v minulosti a všeobecné zmluvné podmienky, ktoré (so zreteľom na okolnosti) poukazovali na prvý alternatívny model plavby (ktorý bol napokon vybraný), ako aj výber spoločnosti Hurtigruten mohli odradiť ostatných potenciálnych uchádzačov od účasti, dokonca aj s voľbou inej alternatívy (hoci odlišnosti medzi rôznymi alternatívami neboli podstatné), a to napriek tomu, že verejný obstarávateľ priamo neuprednostnil prvú alternatívu ⁽¹⁾.
- (113) Dozorný úrad preto konštatuje, že v rámci postupu verejného obstarávania v tej podobe, v akej bol navrhnutý (vrátane predchádzajúcich zmluvných období), síce nedošlo k neopodstatnenému a priamemu vylúčeniu prípadných uchádzačov, postup však nebol v najširšej možnej miere otvorený pre skutočnú konkurenciu ⁽²⁾. Mohli sa prijať také opatrenia, ako je napríklad obmedzenejšie poverenie z hľadiska trvania alebo rozsahu pôsobnosti alebo samostatné poverenia, napríklad rozčlenením trasy na jednotlivé úseky alebo časti dňa v spojení s predĺžením lehoty od konečného termínu na predloženie ponúk do dátumu začiatku poskytovania služby.
- (114) V dôsledku toho nie je možné považovať výsledok dosiahnutý s jedinou predloženou ponukou za primeraný na to, aby sa doň premietli konkurenčné trhové podmienky.
- (115) Dozorný úrad teda konštatuje, že postup verejného obstarávania, v ktorom bola predložená len ponuka spoločnosti Hurtigruten, nemožno považovať za dostatočný na to, aby sa ním zabezpečili „najnižšie náklady pre komunitu“.
- (116) Pokiaľ ide o druhú časť štvrtej podmienky uvedenej v rozsudku vo veci Altmark, nórské orgány nepredložili žiadne informácie, ktorými by preukázali, že poskytnutá náhrada bola stanovená na základe analýzy nákladov typického podniku.
- (117) V dôsledku toho a so zreteľom na uvedené skutočnosti dozorný úrad konštatuje, že štvrtá podmienka uvedená v rozsudku vo veci Altmark nie je splnená.
- (118) Keďže štyri podmienky uvedené v rozsudku vo veci Altmark sa majú posudzovať kumulatívne, znamená to, že nie je nutné preskúmať splnenie druhej a tretej podmienky.

1.2.3. Záver týkajúci sa podmienok uvedených v rozsudku vo veci Altmark

- (119) Dozorný úrad dospel k záveru, že náhrada poskytnutá na základe dohody so spoločnosťou Hurtigruten nie je v súlade so všetkými štyrmi podmienkami uvedenými v rozsudku vo veci Altmark. Dozorný úrad teda konštatuje, že spoločnosti Hurtigruten bola poskytnutá výhoda v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP na účely poskytovania dotknutej služby.

2. ZÁVER O EXISTENCII POMOCI

- (120) Dozorný úrad zistil, že náhrada poskytnutá na základe dohody so spoločnosťou Hurtigruten zahŕňa štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP.

3. PROCESNÉ POŽIADAVKY

- (121) Podľa časti I článku 1 ods. 3 protokolu 3: „Dozorný úrad EZVO bude včas informovaný o všetkých plánoch na poskytnutie alebo zmenu pomoci, aby mohol predložiť pripomienky. [...] Príslušný štát nezavedie navrhované opatrenia, kým nebude v rámci konania prijaté konečné rozhodnutie.“
- (122) Nórske orgány dozornému úradu uzavretie dohody so spoločnosťou Hurtigruten neoznámili. Dozorný úrad preto konštatuje, že nórske orgány si nespĺnili povinnosti vyplývajúce z časti I článku 1 ods. 3 protokolu 3, pričom nebolo dotknuté uplatňovanie rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu.

⁽¹⁾ Podľa predložených informácií spoločnosť Boreal/Veolia Transport položila v priebehu časti postupu verejného obstarávania, ktorá bola zameraná na otázky a odpovede, otázky a uvažovala o účasti.

⁽²⁾ Rozsudok vo veci CoNISMa, C-305/08, EU:C:2009:807, bod 37; rozsudok vo veci Assitur, C-538/07, EU:C:2009:317, bod 26.

3.1. UPLATNITEĽNOSŤ ROZHODNUTIA O SLUŽBÁCH VŠEOBECNÉHO HOSPODÁRSKEHO ZÁUJMU ⁽¹⁾

- (123) V rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu sa stanovujú podmienky, za ktorých sa určité typy náhrady za verejnú službu majú považovať za zlučiteľné s fungovaním Dohody o EHP podľa článku 59 ods. 2 tejto dohody a sú oslobodené od povinnosti predchádzajúcej notifikácie podľa časti I článku 1 ods. 3 protokolu 3 k Dohode medzi štátmi EZVO o zriadení dozorného úradu a súdu.
- (124) Existuje jedna výnimka z notifikačnej povinnosti v článku 2 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorá by mohla byť relevantná v tomto prípade:
- „d) náhrada za služby všeobecného hospodárskeho záujmu, pokiaľ ide o spojenia leteckej alebo námornej dopravy na ostrovy, pri ktorých priemerná ročná preprava v priebehu dvoch rozpočtových rokov, ktoré predchádzajú roku, v ktorom bolo vydané poverenie na poskytovanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu, nepresahuje 300 000 cestujúcich“.
- (125) Podľa predložených informácií bola prahová hodnota 300 000 cestujúcich prekročená.
- (126) Preto nemožno uplatniť rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu.

4. ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI

4.1. PRÁVNY RÁMEC

- (127) Zlučiteľnosť náhrady za službu vo verejnom záujme v oblasti námornej dopravy sa posudzuje na základe článku 59 ods. 2 Dohody o EHP v spojení s rámcom dozorného úradu ⁽²⁾.
- (128) Zásady stanovené v tomto rámci sa uplatňujú na náhradu za službu vo verejnom záujme len vtedy, ak táto náhrada predstavuje štátnu pomoc, na ktorú sa nevzťahuje rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu.
- (129) Podľa judikatúry Súdneho dvora je úlohou členských štátov uviesť možné dôvody zlučiteľnosti a preukázať, že podmienky zlučiteľnosti sú splnené ⁽³⁾.

4.2. UPLATNITEĽNOSŤ RÁMCA

- (130) Zlučiteľnosť dohody so spoločnosťou Hurtigruten sa posudzuje podľa týchto podmienok, ktoré sú stanovené rámcom:
- a) skutočná služba všeobecného hospodárskeho záujmu;
 - b) poverovací akt a obdobie poverenia;
 - c) výška náhrady a neprítomnosť nadmernej náhrady;
 - d) žiadny vplyv na rozvoj obchodu do takej miery, ktorá by bola v rozpore so záujmami EHP.
- (131) Rámec zahŕňa aj určité ďalšie podmienky, ako je súlad s verejnou konzultáciou v rámci EHP s cieľom zohľadniť potrebu verejnej služby (bod 14), pravidiel verejného obstarávania (bod 19), nediskriminácia (bod 20), používanie metodiky výpočtu čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť (bod 24), stimuly na zvyšovanie efektívnosti (bod 39) a transparentnosť (bod 60), ktoré musia byť splnené na účely dosiahnutia zlučiteľnosti kompenzačného opatrenia s článkom 59 ods. 2 Dohody o EHP.
- (132) Ako sa uvádza v bode 69 rámca: „Dozorný úrad bude uplatňovať zásady stanovené v tomto rámci na neoprávnenú pomoc, o ktorej prijme rozhodnutie po 31. januári 2012, a to aj vtedy, ak bola pomoc poskytnutá pred týmto dňom. Ak však bola pomoc poskytnutá pred 31. januárom 2012, zásady stanovené v bodoch 14, 19, 20, 24, 39 a 60 sa neuplatňujú.“

⁽¹⁾ Rozhodnutie Komisie 2012/21/EÚ o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na štátnu pomoc vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3), začlenené do bodu 1 h prílohy XV k Dohode o EHP.

⁽²⁾ Rámec pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme, Ú. v. EÚ L 161, 13.6.2013, s. 12 (príloha II) a dodatok EHP č. 34, 13.6.2013, s. 1.

⁽³⁾ Rozsudok vo veci Taliansko/Komisia, C-364/90, EU:C:1993:157, bod 20.

- (133) Keďže dohoda so spoločnosťou Hurtigruten nadobudla platnosť 13. apríla 2011 a celá suma náhrady na celé zmluvné obdobie sa v nej stanovovala vopred len s ročnou indexačnou úpravou, neuplatňujú sa podmienky uvedené v odôvodnení 131, pretože pomoc bola poskytnutá pred 31. januárom 2012.

4.2.1. *Skutočná služba všeobecného hospodárskeho záujmu*

- (134) Ako je uvedené v odôvodneniach (84) až (102), dohoda so spoločnosťou Hurtigruten, v ktorej sa vyžaduje minimálna rezerva kapacity, predstavuje skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu.
- (135) Je však potrebné preskúmať, či v súvislosti s dohodou so spoločnosťou Hurtigruten boli splnené ostatné podmienky rámcu.

4.2.2. *Poverovací akt*

- (136) V dohode so spoločnosťou Hurtigruten sú podrobne stanovené povinnosti týkajúce sa služby vo verejnom záujme, podnik, ktorý poskytuje túto službu, ako aj dotknuté územie.
- (137) Jednou z podmienok zlučiteľnosti, ktoré musia byť splnené v súlade s bodom 16 rámcu, okrem toho je, že poverovací akt musí zahŕňať „[...] d) opis mechanizmu náhrad a parametre na výpočet, kontrolu a prehodnocovanie náhrady“.
- (138) Náhrada sa vypočíta na základe parametrov uvedených v prílohe D k špecifikácii spolu s príslušnými kľúčmi na oddelenie nákladov na službu všeobecného hospodárskeho záujmu od komerčných činností⁽¹⁾. V prílohe D sa uvádza:

Tabuľka 2

Parametre v rozpočtovej schéme pre službu vo verejnom záujme⁽¹⁾

A:	Celkový príjem – cestujúci na diaľkových trasách
B:	Náklady na cestujúcich – cestujúci na diaľkových trasách
C:	Čisté príjmy z prepravy cestujúcich (A + B)
D:	Príjmy z predaja na palube
E:	Čisté príjmy z prepravy tovaru a áut
F:	Ostatné príjmy
G:	Spolu vlastné príjmy (C + D + E + F)
H:	Vládne obstarávanie služieb
I:	Príjmy spolu (G + H)
J:	Bezpečnostná posádka
K:	Olej a palivo
L:	Opravy a údržba
M:	Prístavné náklady
N:	Náklady na poistenie
O:	Odpisovanie vlastných plavidiel/lode bez posádky
P:	Čisté finančné náklady
Q:	Spolu náklady na kapacitu (J + K + L + M + N + P)
R:	Náklady na predaný tovar
S:	Posádka, ktorá nie je súčasťou bezpečnostnej posádky
T:	Marketingové náklady a predajné provízie

⁽¹⁾ Z prílohy C k špecifikácii vyplýva, že náklady na pobrežnú trasu sú rozdelené na náklady na kapacitu a náklady na cestujúcich, pričom každá kategória nákladov má samostatný kľúč na oddelenie nákladov. Vzorec na rozdelenie nákladov na kapacitu bol vypočítaný tak, že sa určil pomer počtu osobokilometrov požadovaný v dohode o verejnom obstarávaní a skutočnej kapacity v osobokilometroch spoločnosti Hurtigruten. Vzorec na rozdelenie nákladov na cestujúcich sa vypočítal tak, že sa určil pomer počtu predpokladaných osobokilometrov cestujúcich na diaľkových trasách a počtu osobokilometrov ostatných cestujúcich.

-
- U: Administratívne náklady
- V: Ostatné náklady
- W: Spolu náklady na cestujúcich (R + S + T + U + V)
- X: Spolu náklady na službu vo verejnom záujme (Q + W)
- Y: Čistý výsledok pred zdanením (I – X)
-

(¹) Nórske orgány potvrdili, že tieto parametre nezahŕňajú očakávané refundácie odvodené zo schémy daňových náhrad pre námorníkov (pozri rozhodnutie Dozorného úradu EZVO č. 085/16/COL o nevznesení námietok proti schéme daňových náhrad v súvislosti so zamestnávaním námorníkov počas obdobia rokov 2016 – 2026, ktoré je k dispozícii na: <http://www.eftasurv.int/media/esa-docs/physical/085-16-COL.pdf>).

- (139) Spoločnosť Hurtigruten v súlade so špecifikáciou stanovila samostatný rozpočet zahŕňajúci všetky náklady a príjmy, ktoré možno pripísať trase služby vo verejnom záujme (s použitím cien z roku 2011 upravených v súlade so štatistickým nórsnym cenovým indexom). Podľa oddielu 4.9.2 špecifikácie je cieľom oddeleného účtovníctva zabezpečenie predvídateľnosti, pokiaľ ide o to, ktoré náklady a príjmy môžu tvoriť základ prípadných nových rokovaní, ako je stanovené v oddieloch 6 a 7 dohody so spoločnosťou Hurtigruten (¹). Ďalším cieľom je zdokumentovať, že postup verejného obstarávania nezahŕňa žiadnu nezákonnú krížovú dotáciu medzi službami podľa záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme a komerčnými službami.
- (140) Ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania, v dohode so spoločnosťou Hurtigruten bola pevne stanovená ročná odmena, ktorá má byť vyplatená za námorné služby v jednotlivých rokoch v období rokov 2012 až 2019 na základe minimálnej rezervovanej kapacity a nákladov vyčlenených na základe odhadovaného podielu osobokilometrov na základe záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme za rok. Táto suma je založená na kategóriách nákladov uvedených v prílohe D, ako je doložené v tabuľke 2, a na následných rokovaníach. Rokovania viedli k zníženiu náhrady v porovnaní s počiatočnou ponukou spoločnosti Hurtigruten (²).
- (141) Pokiaľ ide o oddiel 4-1 bod 3 dohody so spoločnosťou Hurtigruten, v ktorom sa stanovuje, že „neposkytovanie služby v rozsahu 10 dní prevádzky pri dohodnutom výkone na loď za rok z dôvodu plánovanej údržby a nepredvídaného prerušenia prevádzky v súvislosti s dohodnutým výkonom [obdobie mimo prevádzky (off-hire)] sa považuje za riadne plnenie a nevedie k zníženiu dohodnutej náhrady v súlade s oddielom 9-2“, dozorný úrad konštatuje, že strop 10 dní (110 dní ročne na celú flotilu) vychádzal zo zdokumentovaných dôkazov za predchádzajúce roky, ktoré potvrdzujú potrebu aspoň 110 prevádzkových dní ročne na plánovanú údržbu a nepredvídateľné narušenia prevádzky. Tento parameter bol zahrnutý do návrhu dohody v súťažných podkladoch a nezmenil sa ani v konečnej dohode.
- (142) Pokiaľ ide o oddiely 6 a 7 dohody so spoločnosťou Hurtigruten, dozorný úrad poznamenáva, že oba oddiely obsahujú určité ustanovenia týkajúce sa úpravy náhrady v prípade zmien výkonu alebo v prípade nepredvídateľných udalostí.

(¹) V oddiele 6 sa uvádza: „Obe strany môžu požiadať o rokovania o zmenách výkonu v priebehu zmluvného obdobia. Zmeny nesmú byť považované za významné a môžu zahŕňať zvýšenie alebo zníženie výkonu, kvality alebo kvantity alebo pridanie či odobranie jednotlivých prístavov zastavenia. Zmeny sa môžu týkať zvyšku zmluvného obdobia alebo kratšieho obdobia. Odmena sa upravuje podľa nákladov a príjmov vyplývajúcich zo zmien. Rozdelenie nákladov a príjmov je založené na oddelení účtovníctva.“ V oddiele 7 sa uvádza: 1. „V prípade zmien aktov, nariadení alebo právnych úprav, ktoré zmluvné strany nemohli odôvodnene predvídať pri podpísaní zmluvy a z ktorých vyplývajú podstatné dodatočné náklady alebo úspory v rámci zmluvy o verejnom obstaraní služby, každá zo strán môže požiadať o rokovania týkajúce sa mimoriadnej úpravy odmeny zo strany verejného obstarávateľa, o zmenu výkonu alebo iné opatrenia [...]. Základ pre každé nové rokovania o zmluve predstavuje oddelené účtovníctvo. Zmena sa považuje za podstatnú pre zmluvnú stranu, ak tvorí viac ako 5 % dohodnutej ročnej odmeny za daný rok [...].“

(²) Rokovania viedli aj k určitým zmenám zahrnutým do návrhu zmluvy o verejnej zákazke, pozri dohodu so spoločnosťou Hurtigruten oddiel 4.1 tretí odsek (požiadavky na vytvorenie linky), oddiel 7 (opatovné rokovania), oddiel 8 (vyššia moc) a oddiel 9.2 (nevykonanie).

- (143) V tejto súvislosti je potrebné uviesť, na čo poukázal Súd EZVO vo veci Hurtigruten: „Je logické, že posúdenie štátnej pomoci poskytnutej v rámci doložky o opätovných rokovaniach v zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme, napríklad v článku 8 dohody z roku 2004, vedie k oprávneným úvahám o tom, či sú parametre zmluvy ako celku stanovené objektívnym a transparentným spôsobom, keďže uvedená doložka je neoddeliteľnou súčasťou zmluvy o poskytnutí verejnej služby (1).“
- (144) Súd EZVO ďalej zdôraznil, že sa vždy musí dodržiavať zásada transparentnosti: „[...] Nórsko mohlo v prípade potreby zahrnúť do oznámenia o výzve na predkladanie ponúk ustanovenie o možnosti zmeny podmienok platby pre úspešných uchádzačov za určitých okolností, a to stanovením presných opatrení týkajúcich sa dodatočnej náhrady, ktorej účelom by bolo pokrytie nepredvídaných strát a nákladov (2).“
- (145) Dozorný úrad sa domnieva, že v dohode so spoločnosťou Hurtigruten je primerane opísaný mechanizmus náhrady a parametre náhrady prostredníctvom zavedenia oddeleného rozpočtu zahŕňajúceho všetky náklady a príjmy súvisiace s trasami podľa záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme, sú vymedzené objektívne a transparentne, čím sa vylučuje zneužitie pojmu služby všeobecného hospodárskeho záujmu (3), ako je doložené vyššie. Pokiaľ ide o ustanovenia o úprave náhrady v prípade zmien výkonu alebo v prípade nepredvídaných udalostí zahrnuté do oddielov 6 a 7 dohody so spoločnosťou Hurtigruten, je potrebné zdôrazniť, že ani jedným z týchto ustanovení sa významne nemení mechanizmus náhrady ani sa nespochybňujú jej parametre.
- (146) Okrem toho v bode 16 písm. e) rámca sa uvádza, že poverovací akt musí obsahovať „opatrenia na predchádzanie vzniku nadmernej náhrady a na vrátenie takejto nadmernej náhrady“.
- (147) Dozorný úrad v rozhodnutí o začatí konania nevyklúčil, že spoločnosť Hurtigruten mohla dostať nadmernú náhradu za poskytovanie služby vo verejnom záujme, a to z toho dôvodu, že dohoda so spoločnosťou Hurtigruten okrem iného neobsahuje žiadnu doložku o spätnom vrátení, aby sa v prípade prekročenia dohodnutého ziskového rozpätia prebytok musel vrátiť štátu alebo odpočítať od vyplatenej náhrady v nasledujúcom roku alebo prípadne v zmluvnom období (4). Nórske orgány potvrdili, že dohoda so spoločnosťou Hurtigruten nezahŕňa žiadne konkrétne opatrenia okrem ustanovenia o opätovnom rokovaní v odseku 7 dohody so spoločnosťou Hurtigruten, ktoré môže do určitej miery viesť k predchádzaniu vzniku a vráteniu nadmernej náhrady.
- (148) Sťažovatelia ďalej poukázali na to, že v dohode so spoločnosťou Hurtigruten chýba strop náhrady, ktorým by sa predišlo prípadnej nadmernej náhrade.
- (149) Dozorný úrad už nemá pochybnosti o chýbajúcich opatreniach tohto druhu v dohode so spoločnosťou Hurtigruten. Začlenenie postupu na vrátenie nadmernej náhrady do poverovacieho aktu síce zvyšuje objektívnosť a transparentnosť postupu, ale z rámca vyplýva, že nie je bezpodmienečne nutné: „Ak štát EZVO na základe správnej alokácie nákladov a príjmov a na základe primeraných očakávaní [...] dopredu pevne stanovil úroveň náhrady, ktorá primerane predpokladá a zahŕňa zvýšenie efektívnosti, ktoré možno od poskytovateľa služby vo verejnom záujme očakávať počas obdobia poverenia, kontrola nadmernej náhrady sa v zásade obmedzí len na kontrolu toho, aby úroveň zisku, ktorú je tento poskytovateľ oprávnený dosiahnuť podľa poverovacieho aktu, bola skutočne primeraná z pohľadu *ex ante* (5).“
- (150) Dohoda so spoločnosťou Hurtigruten je založená na vymedzení celkovej náhrady, ktorá je priznaná vopred na celé obdobie trvania dohody a znižuje sa v priebehu času, čo má za následok nepretržité stimulovanie spoločnosti, aby zvyšovala svoju efektívnosť s cieľom dosiahnuť rovnaký reálny hospodársky výsledok zákazky v priebehu času.
- (151) Dozorný úrad však berie na vedomie plány nórskeho orgánov na začlenenie mechanizmu spätného vrátenia do budúcej zmluvy na plnenie záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme týkajúcej sa námorných služieb na trase Bergen-Kirkenes. Takýto mechanizmus pomôže zabezpečiť, že všetka pomoc poskytnutá v budúcnosti bude zlučiteľná a bude podliehať vráteniu.

(1) Rozsudok v spojených veciach E-10/11 a E-11/11, Hurtigruten, Zb. EZVO 2012, s. 758, bod 122.

(2) Rozsudok v spojených veciach E-10/11 a E-11/11, Hurtigruten, Zb. EZVO 2012, s. 758, bod 127.

(3) V tejto súvislosti pozri: Rozsudok vo veci Coordination bruxelloise d'institutions sociales et de santé (CBI)/Európska komisia, T-137/10, EU:T:2012:584, bod 191.

(4) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenie 75.

(5) Ú. v. EÚ L 161, 13.6.2013, s. 12 (príloha II) a dodatok EHP č. 34, 13.6.2013, s. 1, bod 50.

4.2.3. **Obdobie poverenia**

- (152) Obdobie poverenia v dĺžke sedem rokov je v súlade s požiadavkou rámca a nariadenia o námornej kabotáži ⁽¹⁾.

4.2.4. **Výška náhrady a neprítomnosť nadmernej náhrady**

- (153) Podľa bodu 21 rámca „výška náhrady nesmie presahovať sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov na plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme a primeraný zisk“.
- (154) V bode 23 rámca sa uvádza: „Ak je náhrada stanovená [ako v tomto prípade] – celá alebo čiastočne – na základe očakávaných nákladov a príjmov, očakávané príjmy a náklady musia byť uvedené v poverovacom akte. Musia sa opierať o hodnoverné a overiteľné parametre týkajúce sa hospodárskeho prostredia, v ktorom sa služba všeobecného hospodárskeho záujmu poskytuje [...]“.
- (155) Ďalej, ako bolo uvedené vyššie v odôvodnení 149, v prípadoch, ako je tento, v ktorých je vopred stanovená pevná výška náhrady, sa kontrola nadmernej náhrady rámcom obmedzuje na overenie toho, či je úroveň zisku primeraná z pohľadu *ex ante*.
- (156) Napokon v bode 44 rámca sa uvádza: „Ak podnik vykonáva činnosti patriace do i mimo rámca služby všeobecného hospodárskeho záujmu, interné účty musia vykazovať samostatne náklady a príjmy spojené so službou všeobecného hospodárskeho záujmu a tie, ktoré súvisia s ostatnými službami v súlade so zásadami stanovenými v bode 31.“
- (157) So zreteľom na uvedené skutočnosti dozorný úrad najskôr posúdi argumenty sťažovateľov a potom zváži, či dohoda so spoločnosťou Hurtigruten vedie k nadmernej náhrade buď formou prípadnej krízovej dotácie komerčných činností, alebo dosiahnutím nadmerného zisku.

4.2.4.1. Argumenty sťažovateľov

- (158) Stručne, podľa argumentov sťažovateľov, ktoré sú podrobnejšie uvedené v odseku (16):
- i) spoločnosť Hurtigruten nemá rezervovanú kapacitu pre cestujúcich v rámci služby vo verejnom záujme, ale namiesto toho predáva túto kapacitu cestujúcim rekreačných plavieb, pričom si uplatňuje náhradu za službu vo verejnom záujme na rovnakej úrovni;
 - ii) náhrada za poskytovanie služby vo verejnom záujme sa v porovnaní s predchádzajúcim zmluvným obdobím výrazne zvýšila;
 - iii) spoločnosti Hurtigruten sa naďalej poskytuje náhrada za služby, ktoré neposkytuje; a napokon
 - iv) spoločnosť Hurtigruten sa naďalej snaží o zníženie prístavných poplatkov, zatiaľ čo náhrada za služby vo verejnom záujme je zachovaná na rovnakej úrovni.
- (159) Pokiaľ ide o prvý bod, podľa bodu 21 rámca platba náhrady zahŕňa len náklady, ktoré vzniknú pri plnení záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme. To znamená, že žiadnu náhradu poskytnutú na účely pokrytia nákladov mimo rozsahu služby vo verejnom záujme nie je možné považovať za náhradu za službu vo verejnom záujme.
- (160) Dozorný úrad v rozhodnutí o začatí konania uviedol, že keď sa kapacita (cestujúci a lôžka) pre cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, predá cestujúcim na komerčnej rekreačnej plavbe, spoločnosti Hurtigruten sa zjavne platí dvakrát za tú istú službu, čo by v zásade predstavovalo formu nadmernej náhrady. V dôsledku toho a vzhľadom na skutočnosť, že v určitých obdobiach roka bolo využitie kapacity cestujúcimi v rámci služby vo verejnom záujme vyššie, dozorný úrad nemohol vylúčiť, že mechanizmus použitý v dohode so spoločnosťou Hurtigruten poskytuje spoločnosti Hurtigruten nadmernú náhradu, a to tak, že nezohľadňuje rôzne (t. j. sezónne) úrovne využitia kapacity v priebehu roka ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Pozri aj oznámenie Komisie o výklade nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž), COM(2014) 232 final, 22.4.2014, oddiel 5.5.2.

⁽²⁾ Odôvodnenia 65 a 66.

- (161) Ako už bolo uvedené v oddiele 1.2.1, cieľom dohody so spoločnosťou Hurtigruten je zabezpečiť dostatočnú kapacitu na uspokojenie dopytu cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, v priebehu roka na pobrežnej trase Bergen-Kirkenes. Ak je k dispozícii voľná kapacita, v dohode so spoločnosťou Hurtigruten, ktorá je čistá zmluva, sa spoločnosti Hurtigruten neopodstatnene nezakazuje, aby predávala cestujúcim lístky na rekreačné plavby, pokiaľ nie je ohrozená služba vo verejnom záujme.
- (162) Takisto sa uznáva a akceptuje (v rámci vymedzenia služby všeobecného hospodárskeho záujmu), že využitie kapacity môže vzhľadom na povahu dotknutej služby vykazovať podstatné regionálne a sezónne odchýlky, ktoré nevyhnutne vedú k tomu, že plavidlá, najmä v obdobiach mimo špičky, majú voľnú kapacitu v rámci minimálnych požiadaviek stanovených v dohode so spoločnosťou Hurtigruten.
- (163) Nórske orgány konštatovali a zdokumentovali, že spoločnosť Hurtigruten má pomerne nízku mieru využitia kapacity lodí ([...]%). Preto je v prevažnej väčšine prípadov k dispozícii voľná kapacita v rámci služby vo verejnom záujme, ktorú by bolo možné podľa potreby predávať komerčným cestujúcim (pozri vyššie v časti 5.3 prvú správu BDO z roku 2016). Ako však vysvetlili nórske orgány, dôsledkom rezervnej kapacity je, že spoločnosť Hurtigruten nemá príležitosť na optimalizáciu svojich činností a maximalizáciu zisku, napríklad tak, že by presunula plavidlá v obdobiach mimo špičky na iné trasy.
- (164) Takisto uviedli, že cestujúci, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, si len zriedka nemohli kúpiť cestovný lístok v rámci minimálnej rezervovanej kapacity. Ak sa to stalo, podľa nórskeho orgánov bola k dispozícii náhrada formou využitia cestovnej záruky ⁽¹⁾.
- (165) Využitie cestovnej záruky cestujúcimi, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme, ktorí si nemohli zakúpiť cestovný lístok v rámci minimálnej rezervovanej kapacity, síce úplne nesplnilo požiadavky zadanej služby vo verejnom záujme, nemožno však konštatovať, že by viedlo k nadmernej náhrade prekračujúcej úroveň primeraného zisku.
- (166) Pokiaľ ide o druhý bod, dozorný úrad zdôrazňuje, že pri posudzovaní toho, či platná dohoda so spoločnosťou Hurtigruten vedie k nadmernej náhrade, zohľadní všetky náklady nutné na prevádzkovanie konkrétnej služby vo verejnom záujme, ako aj celkové zarobené príjmy. Na toto posúdenie nemajú vplyv vyrovnávacie príplatky vyplatené v priebehu predchádzajúcich zmluvných období ⁽²⁾.
- (167) Ako sa zdôrazňuje v odôvodneniach 136 až 151, v poverovacom akte, teda v dohode so spoločnosťou Hurtigruten, sú podrobne opísané parametre náhrady, ako aj metodika oddeleného účtovníctva so samostatnými kľúčmi na oddelenie rôznych kategórií nákladov, pričom sa v nej rozlišuje medzi nákladmi a príjmami spojenými so službou všeobecného hospodárskeho záujmu a s komerčnými činnosťami, a výsledkom je čistá suma náhrady pred zdanením.
- (168) Dozorný úrad preto konštatuje, že podstatné zvýšenie náhrady v porovnaní s predchádzajúcim zmluvným obdobím samo osebe neznamená nadmernú náhradu, pokiaľ sa zohľadnia všetky relevantné náklady a príjmy, s výnimkou možnej krížovej dotácie alebo nadmerného zisku, ktoré dozorný úrad posudzuje v oddieloch 4.2.4.2 a 4.2.4.3.
- (169) V súvislosti s argumentom, že spoločnosť Hurtigruten naďalej dostáva náhradu za služby, ktoré sa neposkytujú, sa dozorný úrad už nedomnieva, že hrozí riziko nadmernej náhrady. Akceptuje nórske argumenty uvedené v odôvodneniach 51 až 54.
- (170) Pokiaľ ide o posledný bod týkajúci sa snahy spoločnosti Hurtigruten dohodnúť nižšie prístavné poplatky, zatiaľ čo nórske orgány zachovávajú rovnakú úroveň náhrady, je potrebné zdôrazniť, že pri čistých zmluvách, ako je aj táto zmluva, pri ktorých prevádzkovateľ nesie riziko nákladov a príjmov v priebehu celého zmluvného obdobia, sa dozorný úrad musí pri posudzovaní obmedziť na to, či sa vypláca nadmerná náhrada prekračujúca úroveň primeraného zisku (pozri oddiel 4.2.4.3).

⁽¹⁾ Pozri odôvodnenie 49.

⁽²⁾ Nórske orgány vyplátili spoločnosti Hurtigruten celkovú náhradu vo výške 1 899,7 mil. NOK za obsluhu rovnakých trás podľa záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme ako v období rokov 2005 – 2012. Konkrétnejšie ročná náhrada za rok 2011 dosiahla sumu 236,8 mil. NOK. Pozri rozhodnutie dozorného úradu EZVO č. 205/11/COL o dodatočnej dohode o službe podniku Hurtigruten (Ú. v. EÚ L 175, 5.7.2012, s. 19 a dodatok EHP č. 37, 5.7.2012, s. 1), oddiel 2.

4.2.4.2. Možná krížová dotácia komerčných činností

- (171) Keď subjekt poskytuje službu všeobecného hospodárskeho záujmu a zároveň vykonáva komerčné činnosti, mal by uplatňovať systém nákladového účtovníctva s cieľom zabezpečiť, aby sa komerčné činnosti spoločnosti Hurtigruten nedotovali prostredníctvom náhrady za službu vo verejnom záujme, ktorá je určená na činnosti v rámci služby všeobecného hospodárskeho záujmu.
- (172) V bode 31 rámca sa uvádza: „Ak podnik vykonáva aj činnosti, ktoré nepatria do rámca služby všeobecného hospodárskeho záujmu, náklady, ktoré možno zohľadniť, môžu zahŕňať všetky priame náklady potrebné na plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme a primeraný príspevok na pokrytie nepriamych nákladov, ktoré sú spoločnými nákladmi na službu všeobecného hospodárskeho záujmu a iné činnosti. Náklady spojené s akýmkoľvek činnosťami mimo rámca služby všeobecného hospodárskeho záujmu musia zahŕňať všetky priame náklady a primeraný príspevok na pokrytie spoločných nákladov.“
- (173) V rozsudku Súdneho dvora vo veci BUPA sa v súvislosti s nevyhnutnosťou a proporčionalitou náhrady uvádza: „[...] so zreteľom na diskrečnú právomoc, ktorou disponuje členský štát pri definovaní úlohy SVHZ a podmienok jej vykonávania, vrátane posúdenia zvýšených nákladov vyvolaných jej plnením, ktoré závisí od zložitých ekonomických skutočností, sa rozsah kontroly, ktorú je Komisia v tomto ohľade oprávnená vykonávať, obmedzuje na kontrolu zjavného pochybenia [...]“ a že táto kontrola „[...] sa nevyhnutne obmedzuje na overenie toho, či na jednej strane tento systém spočíva na zjavne nesprávnych skutkových a ekonomických predpokladoch a na druhej strane, či je tento systém zjavne nevhodný na dosiahnutie sledovaných cieľov“⁽¹⁾.
- (174) V odôvodnení 94 sa uvádza, že náhrada za poskytovanie služby vo verejnom záujme pokrýva približne 60 % fixných nákladov spoločnosti Hurtigruten na kapacitu, zatiaľ čo na účet záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme bolo vyčlenených len približne 30 % variabilných nákladov na cestujúcich (na základe odhadovaných osobokilometrov na základe záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme). Úlohou dozorného úradu teda je posúdiť, či sa systém, v ktorom rezervná kapacita pre cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme (t. j. 320 cestujúcich) vedie k vyčleneniu 60 % fixných nákladov na kapacitu na účet záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme, považuje za neprimeraný a nevhodný na dosiahnutie sledovaných cieľov.
- (175) Nórske orgány uplatnili metodiku rozdelenia nákladov založenú na vzorci rozdelenia pre rôzne kategórie nákladov, ako je vysvetlené v odôvodneniach 64 a 65.
- (176) Pokiaľ ide o fixné spoločné náklady, rozdeľujú sa podľa podielu celkovej rezervovanej kapacity pre cestujúcich, ktorým je určený záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme.
- (177) Dozorný úrad už akceptoval túto minimálnu rezervovanú kapacitu ako súčasť jasne vymedzenej služby všeobecného hospodárskeho záujmu, a to napriek nízkemu priemernému využitiu kapacity služby vo verejnom záujme (pozri v rámci oddielu 1.2.1). Okrem toho sa zohľadnilo, že v rámci rozsahu takejto služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa nedá vyhnúť regionálnym a sezónnym výkyvom a v dôsledku toho je takisto nevyhnutné, aby významná časť nákladového základu, ktorý z väčšej časti zahŕňa fixné náklady, bola vyčlenená na účet služby vo verejnom záujme.
- (178) Okrem toho je nutné zdôrazniť, že systém účtovníctva zavedený spoločnosťou Hurtigruten, ako je doložené v odôvodneniach 138, 139, 144 a 145, umožňuje identifikovať rôzne náklady a príjmy spojené so službou vo verejnom záujme a s komerčnými činnosťami. Identifikácia sa uskutočňuje objektívnym a transparentným spôsobom formou stanovenia parametrov náhrady vopred v oddelených účtoch, čím sa rozlišujú rôzne kategórie nákladov tak, aby konečná náhrada vyjadrovala len náklady a príjmy vyplývajúce z činnosti v rámci služby vo verejnom záujme.
- (179) So zreteľom na uvedené skutočnosti dozorný úrad konštatuje, že vyčlenenie nákladov sa zdá (vzhľadom na vymedzenie služby všeobecného hospodárskeho záujmu) prijateľné a že nie je dostatok dôkazov, že by vyčlenenie fixných spoločných nákladov bolo zjavne chybné a umožňovalo krížovú dotáciu komerčných činností.

⁽¹⁾ Rozsudok vo veci British United Provident Association Ltd (BUPA), BUPA Insurance Ltd a BUPA Ireland Ltd/Komisia Európskych spoločenských, T-289/03, EU:T:2008:29, bod 220 a 222.

4.2.4.3. Primeraný zisk

- (180) Dozorný úrad musí posúdiť, či je miera návratnosti kapitálu v súlade s mierou, „[...] ktorú by vyžadoval bežný podnik zvažujúci – pri zohľadnení úrovne rizika – či bude alebo nebude poskytovať služby všeobecného hospodárskeho záujmu počas celého obdobia trvania poverovacieho aktu. Úroveň rizika závisí od [...]“ (bod 33 rámca).
- (181) Dozorný úrad v rozhodnutí o začatí konania vyjadril pochybnosti v súvislosti s metodikou, ktorú použili nórske orgány na výpočet ziskového rozpätia spoločnosti Hurtigruten z dohody so spoločnosťou Hurtigruten, ktoré predstavuje [...] % ⁽¹⁾.
- (182) V bode 37 rámca sa uvádza: „Ak je poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu spojené so značným komerčným a zmluvným rizikom napríklad preto, že náhrada má podobu fixnej jednorazovej platby, ktorá pokrýva očakávané čisté náklady a primeraný zisk a podnik pôsobí v konkurenčnom prostredí, primeraný zisk nesmie presiahnuť úroveň, ktorá zodpovedá miere rentability kapitálu, ktorá je úmerná úrovni rizika. Táto miera by sa podľa možnosti mala stanoviť na základe miery rentability kapitálu, ktorá sa dosahuje pri podobných typoch zákaziek na poskytovanie služieb vo verejnom záujme zadaných v konkurenčných podmienkach (napr. zákaziek zadaných v rámci postupu verejného obstarávania). Ak túto metódu nemožno uplatniť, je možné po odôvodnení použiť aj iné metódy stanovenia rentability kapitálu.“
- (183) Nórske orgány v priebehu vyšetrovania poskytli viac informácií o finančných hodnoteniach vykonaných pred uverejnením výzvy na predkladanie ponúk, v ktorých sa opisujú odhady očakávaných nákladov a príjmov, ako aj predpovede miery rentability kapitálu. Uvedli, že číselný údaj [...] % EBT nevyjadruje mieru rentability, ale predstavuje zvyškový výsledok dohodnutej náhrady v súvislosti s nákladmi a príjmami stanovenými v rozpočte, a nie je vhodný na použitie ako miera primeraného zisku.
- (184) Podľa týchto hodnotení *ex ante* vypracovaných spoločnosťou BDO (pozri v oddiele 5.4) bola miera rentability vyjadrená ako WACC po zdanení a predpokladalo sa, že dosiahne rozpätie (okrem hornej časti) [...] % až [...] %. Tieto výsledky sa následne použili pri hodnotení ponuky spoločnosti Hurtigruten a podnikli nórske orgány, aby začali rokovať s uvedenou spoločnosťou, čo viedlo k zníženiu náhrady. Predpokladalo sa, že dohodnutá náhrada vytvorí ROCE na úrovni približne [...] % na základe odhadovaných nákladov a príjmov spoločnosti Hurtigruten, ako boli predložené v ponuke. Tento číselný údaj bol preskúmaný a potvrdený v druhej správe BDO z roku 2016, v ktorej sa zistilo, že rentabilita odhadnutá *ex-ante* na úrovni [...] % bola v rozpätí príslušných referenčných hodnôt a že skutočná priemerná hodnota ROCE súvisiaca so zmluvou na plnenie záväzku vyplývajúceho zo služby vo verejnom záujme na obdobie rokov 2012 – 2015 je [...] % (pozri odôvodnenia 73 a 74).
- (185) So zreteľom na uvedené skutočnosti (t. j. analýzu ROCE vykonanú *ex ante* na základe porovnania s hodnotou WACC, použitie primeranej diskontnej sadzby a analýzu referenčných hodnôt ostatných prevádzkovateľov rekreačných plavieb) dozorný úrad považuje očakávaný zisk dohodnutý *ex ante* za primeraný pre tento druh činnosti, okrem iného vzhľadom na zahrnuté riziká (napríklad veľký podiel fixných nákladov v nákladovom základe, nízky príjem, dodatočné náklady na základe možných odchýlok výkonu atď.).
- (186) Okrem toho predpokladané ziskové rozpätie vyplynulo z postupu verejného obstarávania (vrátane rokovaní), ktoré síce neumožnilo výber prevádzkovateľa schopného poskytovať námorné služby za najnižšiu cenu pre komunitu, ale zohľadnili sa v ňom určité záruky ochrany pred nadmernou náhradou za poskytovanie služieb vo verejnom záujme ⁽²⁾.

4.2.5. Ďalšie požiadavky, ktoré môžu byť potrebné na zabezpečenie toho, aby rozvoj obchodu nebol ovplyvnený v takom rozsahu, ktorý by bol v rozpore so záujmami EHP

- (187) Dozorný úrad berie na vedomie skutočnosť, že nórske orgány zorganizovali postup verejného obstarávania týkajúci sa výberu poskytovateľa služby, ktorý bude prevádzkovať dopravu na pobrežnej trase Bergen-Kirkenes v období rokov 2012 – 2019. Aj keď výsledkom postupu bola jediná ponuka, nič nepoukazuje na to, že by postup viedol k nejakému narušeniu hospodárskej súťaže v sektore námornej dopravy a ani príslušní konkurenti neoznámili dozornému úradu podozrenia takejto povahy.

⁽¹⁾ Odôvodnenie 59.

⁽²⁾ Aj keď verejná zákazka nezahŕňa mechanizmus vrátenia, ktorý je vo všeobecnosti uprednostňovaným mechanizmom na zabezpečenie toho, aby sa prípadná nadmerná náhrada vrátila nórske orgánom, ustanovenie odseku 7 dohody so spoločnosťou Hurtigruten umožňuje aspoň do určitej miery predísť takejto nadmernej náhrade a vrátiť ju.

- (188) Ďalej sa konštatuje, že náhrada stanovená na základe dohody so spoločnosťou Hurtigruten neumožňuje prevádzkovateľovi, aby krížovo dotoval svoje komerčné činnosti, napríklad prostredníctvom zjavne neprimeraného rozdelenia spoločných fixných nákladov ani formou dosiahnutia nadmerného zisku. Naopak v dohode so spoločnosťou Hurtigruten sú zahrnuté len náklady na službu vo verejnom záujme vrátane primeraného zisku.
- (189) Dozorný úrad sa preto nedomnieva, že by bolo potrebné stanoviť dodatočné podmienky v záujme zabezpečenia zlučiteľnosti dohody so spoločnosťou Hurtigruten s Dohodou o EHP, ale napriek tomu vyzýva nórske orgány, aby zväžili jeho odporúčania uvedené v odôvodnení 113.

5. ZÁVER

- (190) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa dozorný úrad domnieva, že náhrada, ktorá sa poskytla spoločnosti Hurtigruten v rámci dohody so spoločnosťou Hurtigruten, predstavuje zlučiteľnú pomoc v zmysle článku 59 ods. 2 Dohody o EHP.

PRIJAL TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Náhrada vyplatená v rámci dohody so spoločnosťou Hurtigruten predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP. Pomoc bola priznaná v rozpore s notifikačnou povinnosťou podľa časti I článku 1 ods. 3 protokolu 3.

Článok 2

Náhrada poskytnutá v rámci dohody so spoločnosťou Hurtigruten sa považuje za zlučiteľnú v zmysle článku 59 ods. 2 Dohody o EHP.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Nórskejmu kráľovstvu.

Článok 4

Iba anglické znenie tohto rozhodnutia je autentické.

V Bruseli 29. marca 2017

Za Dozorný úrad EZVO

Sven Erik SVEDMAN
predseda

Za Franka J. BÜCHEL
člena kolégia