

Úradný vestník

Európskej únie

L 276



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 56

17. októbra 2013

Obsah

II Nelegislatívne akty

NARIADENIA

- ★ **Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 994/2013 zo 16. októbra 2013, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 952/2006, (ES) č. 967/2006, (ES) č. 555/2008 a (ES) č. 1249/2008, pokiaľ ide o oznamovacie povinnosti v rámci spoločnej organizácie poľnohospodárskych trhov** 1

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 995/2013 zo 16. októbra 2013, ktorým sa ustanovujú paušálne dovozné hodnoty na určovanie vstupných cien niektorých druhov ovocia a zeleniny..... 3

ROZHODNUTIA

2013/506/EÚ:

- ★ **Vykonávacie rozhodnutie Komisie z 1. októbra 2013 o finančnom príspevku Európskej únie na vnútroštátne programy deviatich členských štátov (Belgicka, Estónska, Írska, Grécka, Francúzska, Cypru, Holandska, Poľska a Portugalska) na zber, správu a využívanie údajov v sektore rybárstva v roku 2013 [oznámené pod číslom C(2013) 6255]** 5

Cena: 3 EUR

(Pokračovanie na nasledujúcej strane)

SK

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.

III *Iné akty*

EURÓPSKY HOSPODÁRSKY PRIESTOR

- ★ **Rozhodnutie Dozorného úradu EZVO č. 519/12/COL z 19. decembra 2012, ktorým sa ukončuje konanie vo veci formálneho zisťovania týkajúce sa možnej pomoci pre spoločnosti AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene (Nórsko)** 8



II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 994/2013

zo 16. októbra 2013,

ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 952/2006, (ES) č. 967/2006, (ES) č. 555/2008 a (ES) č. 1249/2008, pokiaľ ide o oznamovacie povinnosti v rámci spoločnej organizácie poľnohospodárskych trhov

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 1234/2007 z 22. októbra 2007 o vytvorení spoločnej organizácie poľnohospodárskych trhov a o osobitných ustanoveniach pre určité poľnohospodárske výrobky (nariadenie o jednotnej spoločnej organizácii trhov)⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 192 ods. 2 v spojení s jeho článkom 4,

keďže:

(1) Nariadením Komisie (ES) č. 792/2009⁽²⁾ sa stanovujú spoločné pravidlá oznamovania informácií a dokumentov zo strany členských štátov Komisii. Tieto pravidlá zahŕňajú najmä povinnosť členských štátov využívať informačné systémy, ktoré sprístupnila Komisia, a overovať prístupové práva orgánov alebo jednotlivcov oprávnených zasielať oznámenia. V nariadení (ES) č. 792/2009 sa okrem toho stanovujú spoločné zásady, ktoré sa uplatňujú na informačné systémy s cieľom zaručiť autentickosť, integritu a čitateľnosť dokumentov v priebehu času, a ustanovuje sa ochrana osobných údajov. Povinnosť využívať tieto informačné systémy musí byť stanovená v každom nariadení, ktorým sa stanovuje osobitná oznamovacia povinnosť.

(2) V rámci vnútorných pracovných postupov a vzťahov s orgánmi zúčastnenými na spoločnej poľnohospodárskej politike Komisia vypracovala informačný systém, ktorý umožňuje elektronické spravovanie dokumentov a postupov.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 792/2009 z 31. augusta 2009, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá poskytovania informácií a predkladania dokumentov členskými štátmi Komisii v rámci spoločnej organizácie trhov, režimu priamych platieb, podpory poľnohospodárskych výrobkov a režimov uplatniteľných na najvzdialenejšie regióny a menšie ostrovy v Egejskom mori (Ú. v. EÚ L 228, 1.9.2009, s. 3).

(3) Prostredníctvom uvedeného systému možno splniť niekoľko oznamovacích a notifikačných povinností, najmä tých, ktoré sú stanovené v nariadeniach Komisie (ES) č. 952/2006⁽³⁾, (ES) č. 967/2006⁽⁴⁾, (ES) č. 555/2008⁽⁵⁾ a (ES) č. 1249/2008⁽⁶⁾.

(4) V záujme účinnej správy a vzhľadom na skúsenosti by sa mali niektoré oznámenia a notifikácie zjednodušiť, spresniť alebo zrušiť.

(5) V článku 100 ods. 2 nariadenia (ES) č. 555/2008 sa počíta so zjednodušenou notifikáciou iba vtedy, keď sa oznamujú nulové hodnoty. Keďže informačný systém obsahuje zjednodušený postup zasielania týchto notifikácií, notifikačný postup uvedený v tomto článku už nie je potrebný.

(6) V nariadení (ES) č. 1249/2008 by sa mala stanoviť doplnujúca notifikácia o porážke dobytká s cieľom vypočítať koeficient vážená uvedený v jeho článku 18.

(7) Nariadenia (ES) č. 952/2006, (ES) č. 967/2006, (ES) č. 555/2008 a (ES) č. 1249/2008 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

⁽³⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 952/2006 z 29. júna 2006 o spôsoboch uplatňovania nariadenia Rady (ES) č. 318/2006 v súvislosti s riadením vnútorného trhu s cukrom a s režimom kvót (Ú. v. EÚ L 178, 1.7.2006, s. 39).

⁽⁴⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 967/2006 z 29. júna 2006, ktorým sa ustanovujú podrobné podmienky uplatňovania nariadenia Rady (ES) č. 318/2006 v súvislosti s výrobou mimo kvót v sektore cukru (Ú. v. EÚ L 176, 30.6.2006, s. 22).

⁽⁵⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 555/2008 z 27. júna 2008, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá vykonávania nariadenia Rady (ES) č. 479/2008 o spoločnej organizácii trhu s vínom, pokiaľ ide o podporné programy, obchod s tretími krajinami, výrobný potenciál a kontroly vo vinárskom sektore (Ú. v. EÚ L 170, 30.6.2008, s. 1).

⁽⁶⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 1249/2008 z 10. decembra 2008, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá uplatňovania stupnic Spoločenstva pri klasifikácii jatočných tiel hovädzieho dobytká, ošípaných a oviec a nahlasovaní ich cien (Ú. v. EÚ L 337, 16.12.2008, s. 3).

- (8) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Riadiaceho výboru pre spoločnú organizáciu poľnohospodárskych trhov,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Článok 58 nariadenia (ES) č. 952/2006 sa nahrádza takto:

„Článok 58

Oznámenia a notifikácie

Oznámenia a notifikácie uvedené v článku 5 ods. 3 a v článkoch 12, 21 a 22 sa vykonávajú v súlade s nariadením (ES) č. 792/2009 (*).

(*) Ú. v. EÚ L 228, 1.9.2009, s. 3.“

Článok 2

V článku 21 nariadenia (ES) č. 967/2006 sa dopĺňa tento odsek 5:

„5. Oznámenia uvedené v článku 4 ods. 3, v článkoch 10 a 17 a v tomto článku sa vykonávajú v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 792/2009 (*).

(*) Ú. v. EÚ L 228, 1.9.2009, s. 3.“

Článok 3

Článok 100 nariadenia (ES) č. 555/2008 sa mení takto:

1. Názov „Oznámenia“ sa nahrádza názvom „Oznámenia a notifikácie“.
2. Odsek 1 sa nahrádza takto:

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 16. októbra 2013

„1. Oznámenia a notifikácie pre Komisiu uvedené v tomto nariadení sa vykonávajú v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 792/2009 (*).

(*) Ú. v. EÚ L 228, 1.9.2009, s. 3.“

3. Odsek 2 sa vypúšťa.

Článok 4

Nariadenie (ES) č. 1249/2008 sa mení takto:

1. V článku 19 sa dopĺňa toto písmeno d):

„d) celkový počet kusov dospelého hovädzieho dobytku zabitého na bitúnkoch v predchádzajúcom kalendárnom roku, rozčlenený podľa kategórie a tried mäsitosti a pretučnosti.“

2. Vkladá sa tento článok 39a:

„Článok 39a

Oznámenia a notifikácie

Oznámenia a notifikácie pre Komisiu uvedené v tomto nariadení s výnimkou oznámení a notifikácií uvedených v článku 36 sa vykonávajú v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 792/2009 (*).

(*) Ú. v. EÚ L 228, 1.9.2009, s. 3.“

Článok 5

Toto nariadenie nadobúda účinnosť tretím dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Uplatňuje sa od 1. januára 2014.

Za Komisiu
predseda
José Manuel BARROSO

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 995/2013

zo 16. októbra 2013,

ktorým sa ustanovujú paušálne dovozné hodnoty na určovanie vstupných cien niektorých druhov ovocia a zeleniny

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 1234/2007 z 22. októbra 2007 o vytvorení spoločnej organizácie poľnohospodárskych trhov a o osobitných ustanoveniach pre určité poľnohospodárske výrobky (nariadenie o jednotnej spoločnej organizácii trhov) ⁽¹⁾,so zreteľom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 543/2011 zo 7. júna 2011, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá uplatňovania nariadenia Rady (ES) č. 1234/2007, pokiaľ ide o sektory ovocia a zeleniny a spracovaného ovocia a zeleniny ⁽²⁾, a najmä na jeho článok 136 ods. 1,

keďže:

- (1) Vykonávacím nariadením (EÚ) č. 543/2011 sa v súlade s výsledkami Uruguajského kola mnohostranných obchodných rokovaní ustanovujú kritériá, na základe

ktorých Komisia stanovuje paušálne hodnoty na dovoz z tretích krajín, pokiaľ ide o výrobky a obdobia uvedené v časti A prílohy XVI k uvedenému nariadeniu.

- (2) Paušálne dovozné hodnoty sa vypočítajú každý pracovný deň v súlade s článkom 136 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 543/2011, pričom sa zohľadnia premenlivé každodenné údaje. Toto nariadenie by preto malo nadobudnúť účinnosť dňom jeho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Paušálne dovozné hodnoty uvedené v článku 136 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 543/2011 sú stanovené v prílohe k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom jeho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 16. októbra 2013

Za Komisiu
v mene predseduJerzy PLEWA
generálny riaditeľ pre poľnohospodárstvo
a rozvoj vidieka

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 157, 15.6.2011, s. 1.

PRÍLOHA

Paušálne dovozné hodnoty na určovanie vstupných cien niektorých druhov ovocia a zeleniny

(EUR/100 kg)

Číselný znak KN	Kód tretej krajiny ⁽¹⁾	Paušálna dovozná hodnota
0702 00 00	MA	53,1
	MK	66,6
	ZZ	59,9
0707 00 05	MK	62,5
	TR	121,6
	ZZ	92,1
0709 93 10	TR	116,3
	ZZ	116,3
0805 50 10	AR	95,1
	CL	118,8
	IL	100,2
	TR	85,3
	ZA	111,0
	ZZ	102,1
0806 10 10	BR	235,6
	TR	143,3
	ZZ	189,5
0808 10 80	CL	94,7
	NZ	120,9
	US	158,5
	ZA	138,5
	ZZ	128,2
0808 30 90	TR	123,6
	US	162,0
	ZZ	142,8

⁽¹⁾ Nomenklatúra krajín stanovená nariadením Komisie (ES) č. 1833/2006 (Ú. v. EÚ L 354, 14.12.2006, s. 19). Kód „ZZ“ znamená „iného pôvodu“.

ROZHODNUTIA

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE

z 1. októbra 2013

o finančnom príspevku Európskej únie na vnútroštátne programy deviatich členských štátov (Belgicka, Estónska, Írska, Grécka, Francúzsko, Cyprus, Holandsko, Poľsko a Portugalsko) na zber, správu a využívanie údajov v sektore rybného hospodárstva v roku 2013

[oznámené pod číslom C(2013) 6255]

(Iba anglické, estónske, francúzske, grécke, holandské, poľské a portugalské znenie je autentické)

(2013/506/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 861/2006 z 22. mája 2006, ktorým sa ustanovujú finančné opatrenia Spoločenstva na vykonávanie spoločnej politiky v oblasti rybného hospodárstva a finančné opatrenia v oblasti morského práva⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 24 ods. 1,

keďže:

- (1) Nariadením (ES) č. 861/2006 sa stanovujú podmienky, na základe ktorých sa členským štátom môže poskytnúť finančný príspevok Európskej únie na výdavky, ktoré im vzniknú v súvislosti s ich vnútroštátnymi programami zberu a správy údajov.
- (2) Tieto programy sa majú vypracovať v súlade s nariadením Rady (ES) č. 199/2008 z 25. februára 2008 o vytvorení rámca Spoločenstva pre zber, správu a využívanie údajov v odvetví rybného hospodárstva a pre podporu vedeckého poradenstva súvisiaceho so spoločnou politikou v oblasti rybného hospodárstva⁽²⁾ a s nariadením Komisie (ES) č. 665/2008⁽³⁾.
- (3) Bulharsko, Dánsko, Nemecko, Taliansko, Lotyšsko, Litva, Malta, Rumunsko, Slovinsko, Fínsko a Švédsko neprijali na rok 2013 zmeny svojich vnútroštátnych programov na roky 2011 až 2013. O finančnom príspevku na rok 2013 na dané vnútroštátne programy rozhodne Komisia vykonávacím rozhodnutím Komisie, ktoré je v súčasnosti v procese prijímania.
- (4) Belgicko, Estónsko, Írsko, Grécko, Francúzsko, Cyprus, Holandsko, Poľsko a Portugalsko predložili svoje vnútroštátne programy na zber, správu a využívanie údajov

v sektore rybného hospodárstva na roky 2011 až 2013 podľa ustanovení článku 4 ods. 4 a 5 nariadenia (ES) č. 199/2008. Tieto programy boli schválené v roku 2011 v súlade s článkom 6 ods. 3 nariadenia (ES) č. 199/2008.

- (5) Írsko predložilo zmeny svojho vnútroštátneho programu na rok 2013 podľa článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 199/2008. Komisia schválila tieto zmeny v roku 2013 v súlade s článkom 6 ods. 3 nariadenia (ES) č. 199/2008.
- (6) Dané členské štáty predložili aj plánované ročné rozpočty na rok 2013 podľa článku 2 ods. 2 nariadenia Komisie (ES) č. 1078/2008 z 3. novembra 2008, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá vykonávania nariadenia Rady (ES) č. 861/2006, pokiaľ ide o výdavky, ktoré členské štáty vynaložili pri zbere a správe základných údajov o rybnom hospodárstve⁽⁴⁾. Komisia v súlade s článkom 4 nariadenia (ES) č. 1078/2008 vyhodnotila plánované ročné rozpočty členských štátov, pričom zohľadnila schválené vnútroštátne programy.
- (7) V článku 5 nariadenia (ES) č. 1078/2008 sa stanovuje, že Komisia schváli plánovaný ročný rozpočet a rozhodne o ročnom finančnom príspevku Únie na každý vnútroštátny program v súlade s postupom stanoveným v článku 24 nariadenia (ES) č. 861/2006 a na základe výsledku hodnotenia plánovaných ročných rozpočtov podľa článku 4 nariadenia (ES) č. 1078/2008.
- (8) V článku 24 ods. 3 písm. b) nariadenia (ES) č. 861/2006 sa stanovuje, že sadzba finančného príspevku sa má stanoviť rozhodnutím Komisie. V článku 16 uvedeného nariadenia sa stanovuje, že finančné opatrenia Únie v oblasti zberu základných údajov nepresiahnu 50 % nákladov, ktoré členským štátom vzniknú pri vykonávaní programu zberu, správy a využívania údajov v sektore rybného hospodárstva.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 160, 14.6.2006, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 60, 5.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 295, 15.7.2008, s. 3.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 295, 4.11.2008, s. 24.

- (9) Toto rozhodnutie predstavuje rozhodnutie o financovaní v zmysle článku 84 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) č. 966/2012 z 25. októbra 2012 o rozpočtových pravidlách, ktoré sa vzťahujú na všeobecný rozpočet Únie ⁽¹⁾.
- (10) Opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom Výboru pre rybolov a akvakultúru,

využívanie údajov v sektore rybárstva v roku 2013, a sadzba finančného príspevku Únie sa stanovujú v prílohe.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Belgickému kráľovstvu, Estónskej republike, Írsku, Helénskej republike, Francúzskej republike, Cyperskej republike, Holandskému kráľovstvu, Poľskej republike a Portugalskej republike.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

V Bruseli 1. októbra 2013

Článok 1

Maximálne celkové sumy finančného príspevku Únie, ktoré sa poskytnú jednotlivým členským štátom na zber, správu a

Za Komisiu

Maria DAMANAKI

členka Komisie

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 298, 26.10.2012, s. 1.

PRÍLOHA

VNÚTROŠTÁTNE PROGRAMY NA ROKY 2011 AŽ 2013
OPRÁVNENÉ VÝDAVKY A MAXIMÁLNY PRÍSPEVOK ÚNIE NA ROK 2013

(v EUR)

Členský štát	Oprávnené výdavky	Maximálny príspevok Únie (sadzba 50 %)
Belgicko	1 908 116,52	954 058,26
Estónsko	419 817,33	209 908,67
Írsko	6 789 727,28	3 394 863,64
Grécko	3 746 777,00	1 873 388,50
Francúzsko	13 156 764,55	6 578 382,28
Cyprus	210 953,08	105 476,54
Holandsko	5 068 872,00	2 534 436,00
Poľsko	835 480,23	417 740,11
Portugalsko	2 847 270,00	1 423 635,00
Spolu	34 983 777,99	17 491 888,99

III

(Iné akty)

EURÓPSKY HOSPODÁRSKY PRIESTOR

ROZHODNUTIE DOZORNÉHO ÚRADU EZVO

č. 519/12/COL

z 19. decembra 2012,

ktorým sa ukončuje konanie vo veci formálneho zisťovania týkajúce sa možnej pomoci pre spoločnosti AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene (Nórsko)

DOZORNÝ ÚRAD EZVO (ĎALEJ LEN „DOZORNÝ ÚRAD“),

SO ZRETELOM na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore (ďalej len „Dohoda o EHP“), najmä na jej článok 49, články 61 až 63 a protokol 26,

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

SO ZRETELOM na protokol 3 k Dohode o dozore a súde (ďalej len „protokol 3“), a najmä na jeho článok 1 ods. 2 časti I a článok 7 ods. 2 časti II,

PO VYZVANÍ zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽¹⁾,

keďže:

I. SKUTOČNOSTI

1. POSTUP

1.1 Správne konanie, ktoré viedlo k rozhodnutiu Dozorného úradu č. 254/10/COL

(1) Listom z 11. augusta 2006 bola Dozornému úradu doručená sťažnosť (ďalej len „sťažnosť“) od spoločnosti Konkurrenten.no AS (ďalej len „sťažovateľ“), v ktorej sa uvádzalo, že nórske orgány poskytli štátnu pomoc spoločnosti AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene. Dozorný úrad zaevidoval tento list 16. augusta 2006 (dokument č. 384017). Dozorný úrad potvrdil prijatie sťažnosti listom zo 17. augusta 2006 adresovaným sťažovateľovi (dokument č. 384134).

(2) Listom zo 7. septembra 2006 Dozorný úrad postúpil sťažnosť nórskym orgánom a vyzval ich na predloženie

pripomienok (dokument č. 387163). Nórske orgány odpovedali na žiadosť o informácie listom z 11. októbra 2006. Dozorný úrad zaevidoval tento list 19. októbra 2006 (dokument č. 392725).

(3) Listom z 20. októbra 2006 sťažovateľ zaslal ďalšie pripomienky. Dozorný úrad list zaevidoval 23. októbra 2006 (dokument č. 394520).

(4) Listom z 29. novembra 2006 (dokument č. 394397) si Dozorný úrad vyžiadal od nórske orgány ďalšie informácie. Nórske orgány odpovedali listom z 11. januára 2007. Dozorný úrad tento list zaevidoval 12. januára 2007 (dokument č. 406541).

(5) Listom z 19. júna 2007 (dokument č. 425271) si Dozorný úrad vyžiadal od nórske orgány ďalšie informácie. Nórske orgány odpovedali 16. augusta 2007 listom zaslaným elektronickou poštou (dokument č. 434326).

(6) Sťažovateľ predložil ďalšie informácie e-mailom z 20. februára 2008 (dokument č. 466226).

(7) Listom z 2. apríla 2008 zaslaným elektronickou poštou (dokument č. 471926) si Dozorný úrad vyžiadal od nórske orgány ďalšie informácie. Nórske orgány odpovedali 29. apríla 2008 listom zaslaným elektronickou poštou (dokument č. 475480).

(8) Navrhovateľ predložil ďalšie informácie e-mailom z 25. mája 2008 (dokument č. 478132), 2. júna 2008 (dokument č. 479743), 9. júla 2008 (dokument č. 489623 a 489626), 14. augusta 2008 (dokument č. 489591), 15. augusta 2008 (dokument č. 488527), 20. januára 2009 (dokument č. 505210) a 22. januára 2009 (dokument č. 505503).

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 204, 12.7.2012, s. 15 a Dodatok EHP k Ú. v. EÚ č. 37, 5.7.2012, s. 26.

(9) Začiatkom roka 2010 sa Dozorný úrad a nórske orgány vo veci neformálne kontaktovali telefonicky a e-mailom. Informácie, ktoré v tomto kontexte Dozorný úrad dostal, zhrnuli nórske orgány v liste, ktorý bol Dozornému úradu zaslaný elektronickou poštou 21. apríla 2010 (dokument č. 554417).

(10) 21. júna 2010 Dozorný úrad prijal rozhodnutie č. 254/10/COL, ktorým vec uzavrel s odôvodnením, že pomoc predstavovala existujúcu pomoc a jej poskytovanie bolo ukončené. 21. júna 2010 Dozorný úrad poslal listom kópie rozhodnutia č. 254/10/COL nórskym orgánom (dokument č. 558824) a sťažovateľovi (dokument č. 561949).

1.2 Rozsudok Súdu EZVO vo veci E-14/10 Konkurenten.no AS proti Dozornému úradu EZVO

(11) Návrhom podanom na Súde EZVO dňa 2. septembra 2010 sťažovateľ podal žalobu o neplatnosť rozhodnutia Dozorného úradu č. 254/10/COL.

(12) Dňa 22. augusta 2011 Súd EZVO vydal rozsudok vo veci E-14/10 Konkurenten.no AS proti Dozornému úradu EZVO, ktorým zrušil rozhodnutie č. 254/10/COL v celom rozsahu z týchto dôvodov.

(13) Po prvé, Súd EZVO dospel k záveru, že rozhodnutie nebolo primerane zdôvodnené, pretože Dozorný úrad nevysvetlil, ako by sa obnovenie koncesie od 1. januára 2000 dalo klasifikovať ako súčasť existujúcej schémy pomoci, alebo prečo by sa nedalo považovať za relevantnú zmenu tejto schémy pomoci⁽²⁾.

(14) Po druhé, Súd EZVO rozhodol, že pokiaľ ide o pomoc, ktorá bola poskytnutá v období rokov 1997 – 2000, Dozorný úrad porušil svoju povinnosť začať konanie vo veci formálneho zisťovania. Súd EZVO konštatoval, že Dozorný úrad nemohol vylúčiť možnosť, že spoločnosti AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene dostali pomoc presahujúcu straty vyplývajúce z plnenia služieb vo verejnom záujme, a že Dozorný úrad skutočne pracoval s domnienkou, že takáto nadmerná kompenzácia sa mohla v minulosti prípadne vyskytnúť. Preto Súd EZVO dospel k záveru, že Dozorný úrad mal začať konanie vo veci formálneho zisťovania, aby sa v maximálnej možnej miere oboznámil so skutkovými okolnosťami sporu. Žalobný dôvod týkajúci sa tých istých problémov za obdobie rokov 2000-2008 Súd EZVO takisto vyhlásil za dôvodný⁽³⁾.

(15) Po tretie, Súd EZVO konštatoval, že Dozorný úrad neuviedol, či sa kapitálová injekcia týkala len podfinancovaných dôchodkových záväzkov, ktoré vznikli v súvislosti s plnením služby vo verejnom záujme, alebo aj iných činností. Keďže Súd EZVO nemohol preskúmať rozhodnutie Dozorného úradu vo vzťahu k tvrdeniu žalobcu, že kapitálová injekcia nezodpovedala platbe za poskytnuté dopravné služby, kvalifikoval v tomto bode rozhodnutie ako nedostatočne odôvodnené⁽⁴⁾.

1.3 Opätovné posúdenie sťažnosti

(16) Sťažovateľ tvrdil, že nezákonnú štátnu pomoc môžu predstavovať tieto opatrenia:

1. krížové dotácie medzi týmito štyrmi spoločnosťami: AS Oslo Sporveier, AS Sporveisbussene, Arctic Express AS a Sporveisbussenes Turbiler AS⁽⁵⁾;

2. kapitálová injekcia vo výške 41 499 000 NOK, ktorú v roku 2004 poskytla spoločnosť AS Oslo Sporveier spoločnosti AS Sporveisbussene;

3. daňové zvýhodnenia na trhu bez hospodárskej súťaže, vďaka ktorým sa spoločnosť AS Sporveisbussene vyhla plateniu dane zo zisku;

4. záruky poskytnuté spoločnosťou AS Sporveisbussene v prospech svojich dcérskych spoločností Arctic Express AS a Sporveisbussenes Turbiler AS.

(17) Dozorný úrad začal opätovné posúdenie sťažnosti a e-mailom z 25. októbra 2011 požiadal nórske orgány (dokument č. 613053) o dodatočné informácie. Nórske orgány odpovedali prostredníctvom telefonickej konferencie 28. októbra 2011. Nórske orgány okrem toho poskytli ďalšie informácie na stretnutiach v Osle 29. novembra 2011 a v Bruseli 9. decembra 2011 a 17. januára 2012. Nórske orgány poskytli ďalšie informácie v e-maile z 13. decembra 2011 (dokument č. 621639) a 20. januára 2012 (dokument č. 622816).

(18) Listom z 27. januára 2012 (dokument č. 622888) Dozorný úrad požiadal nórske orgány o ďalšie informácie⁽⁶⁾. Nórske orgány odpovedali listom z 22. februára 2012 (dokument č. 625908, 625916, 625949, 626065 a 626066) a e-mailami z 5. marca 2012 (dokument č. 627096 a 627097).

⁽⁴⁾ *Tamtiež*, body 84 – 91.

⁽⁵⁾ "Skupina Oslo Sporveier Group" znamená v tomto rozhodnutí spoločnosť AS Oslo Sporveier a jej dcérske spoločnosti.

⁽⁶⁾ Listom z 8.2.2012 (dokument č. 624263) sťažovateľ vyzval Dozorný úrad na začatie konania vo veci formálneho zisťovania týkajúceho sa opatrení, ktoré boli predmetom konania pred Súdom EZVO vo veci E-14/10.

⁽²⁾ Rozsudok, body 55 – 63.

⁽³⁾ *Tamtiež*, body 76 – 80.

1.4 Formálne zisťovanie

- (19) Rozhodnutím č. 123/12/COL z 28. marca 2012 („rozhodnutie o začatí konania“) Dozorný úrad začal konanie vo veci formálneho zisťovania podľa článku 1 ods. 2 časti I protokolu 3 v súvislosti s možnou pomocou poskytnutou spoločnosti AS Oslo Sporveier a spoločnosti AS Sporveisbussene. Listom z toho istého dňa (dokument č. 627869) Dozorný úrad informoval nórské orgány o svojom rozhodnutí a vyzval ich na predloženie pripomienok.
- (20) V liste zo 4. júna 2012 (dokument č. 636738) nórské orgány predložili svoje pripomienky týkajúce sa rozhodnutia o začatí konania. Dozorný úrad si e-mailom z 28. júna 2012 (dokument č. 639422) vyžiadal ďalšie informácie. Nórské orgány odpovedali e-mailom zo 7. septembra 2012 (dokument č. 645982). Prostredníctvom e-mailovej výmeny, ktorá prebehla medzi 9. a 23. novembrom 2012 (dokumenty č. 653229, 653257, 653526, 654300, 654332, 654345 a 654470), Dozorný úrad požiadal nórské orgány o ďalšie informácie, ktoré mu boli doručené.
- (21) Rozhodnutie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* a v dodatku EHP k Úradnému vestníku⁽⁷⁾. Dozorný úrad vyzval zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania. Dozorný úrad dostal pripomienky dvoch zúčastnených strán. V liste z 2. augusta 2012 (dokument č. 643450) Dozorný úrad dostal pripomienky od sťažovateľa, spoločnosti Konkurrenten.no AS. Listom zo 6. augusta 2012 (dokument č. 643459) boli Dozornému úradu doručené pripomienky od Risdal Touring AS, sesterskej spoločnosti sťažovateľa. Tieto pripomienky poslal Dozorný úrad listom zo 4. septembra 2012 (dokument č. 645575) nórskym orgánom. Listom z 3. októbra 2012 (dokument č. 648581) nórské orgány informovali Dozorný úrad, že nemajú žiadne pripomienky k pripomienkam dvoch zainteresovaných strán.

2. ROZHODNUTIE O ZAČATÍ KONANIA VO VECI FORMÁLNEHO ZISŤOVANIA

- (22) Nórské orgány potvrdili, že spoločnosť AS Oslo Sporveier neposkytla žiadne záruky⁽⁸⁾. Preto Dozorný úrad dospel k záveru, že tvrdenia sťažovateľa o zárukách boli bezpredmetné⁽⁹⁾.
- (23) Dozorný úrad však vyjadril pochybnosti o ostatných opatreniach, ktoré boli predmetom sťažnosti. Preto sa rozhodol začať konanie vo veci formálneho zisťovania, pokiaľ ide o tieto tri opatrenia:

1. kompenzácia za poskytovanie pravidelnej autobusovej dopravy v Osle vyplácaná spoločnosti AS Oslo Spor-

veier a spoločnosti AS Sporveisbussene od 1. januára 1994 do 30. marca 2008 („ročná kompenzácia“);

2. kapitálová injekcia, ktorú mesto Oslo vyplátilo v roku 2004 („kapitálová injekcia z roku 2004“), ktorá slúžila na pokrytie kumulovaného schodku dôchodkového fondu týkajúceho sa:
 - a) poskytovania služieb vo verejnom záujme („časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme“), ako aj
 - b) komerčných činností („časť kapitálovej injekcie týkajúca sa komerčných činností“);
3. uplatnenie pravidiel týkajúcich sa zdaňovania skupín spoločností („opatrenie týkajúce sa zdaňovania skupiny“).

3. SÚVISLOSTI – V SÚČASNOSTI PLATNÉ PRÁVNE PREDPISY O MIESTNEJ PRAVIDELNEJ AUTOBUSOVEJ DOPRAVE

3.1 Zákon o obchodnej doprave z roku 2002 a nariadenie o obchodnej doprave z roku 2003

- (24) V súčasnosti je odvetvie miestnej autobusovej dopravy upravené Zákonom o obchodnej doprave z roku 2002⁽¹⁰⁾ a nariadením o obchodnej doprave z roku 2003⁽¹¹⁾. Zákonom o obchodnej doprave (ďalej len „ZOD“) sa zrušil a nahradil Zákon o doprave z roku 1976⁽¹²⁾. Nariadením o obchodnej doprave (ďalej len „NOD“) sa zrušili a nahradili dve nariadenia⁽¹³⁾.
- (25) Nórské orgány potvrdili, že príslušné ustanovenia týchto dvoch predpisov sa po nadobudnutí platnosti dohody o EHP v roku 1994 výrazne nemenili.

3.2 Administratívna zodpovednosť krajov

- (26) V Nórsku je zodpovednosť za poskytovanie miestnej verejnej dopravy prenesená na kraje. Kraje však nemajú povinnosť ponúkať takéto služby.
- (27) Kraje môžu zabezpečovať miestne autobusové dopravné služby prostredníctvom vlastnej organizácie alebo prostredníctvom administratívnej spoločnosti⁽¹⁴⁾ zriadených krajom. V ZOD sa uvádza, že keď kraj zriadi administratívnu spoločnosť, finančné zdroje určené na

⁽¹⁰⁾ Zákon z 21.6.2002 č. 45 (účinný od 1.1.2003).

⁽¹¹⁾ Nariadenie z 26.3.2003 č. 401 (účinný od 1.4.2003).

⁽¹²⁾ Zákon z 4.6.1976 č. 63 (účinný od 1.7.1977). Zrušený a nahradený 1.1.2003 ZOD (zákonom o obchodnej doprave).

⁽¹³⁾ Nariadenie z 12.8.1986 č. 2170 (účinné od 1.1.1987) a nariadenie zo 4.12.1992 č. 1013 (účinné od 1.1.1994). Obe nariadenia boli 1.4.2003 zrušené a nahradené NOD (nariadením o obchodnej doprave).

⁽¹⁴⁾ V nórsčine Administrasjonsselskap.

⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ C 204, 12.7.2012, s. 15 a Dodatok EHP k Ú. v. EÚ č. 37, 5.7.2012, s. 26.

⁽⁸⁾ Pozri rozhodnutie o začatí konania, odseky 122 – 124.

⁽⁹⁾ Pozri výrokovú časť rozhodnutia o začatí konania v článku 1.

financovanie miestnych autobusových dopravných služieb budú poskytnuté tejto spoločnosti⁽¹⁵⁾. Administratívna spoločnosť môže služby autobusovej dopravy poskytovať sama alebo prostredníctvom tretích strán.

3.3 Spolufinancovanie miestnych dopravných služieb štátom a kraji

- (28) Kraje čiastočne financujú miestnu dopravu z daňových príjmov. V súlade so ZOD navyše kraje dostávajú od štátu finančné prostriedky vo forme ročných blokových grantov⁽¹⁶⁾. Výška grantov sa určuje na základe toho, do akej miery potrebuje kraj príspevok od štátu. Preto musia kraje poskytovať ministerstvu dopravy informácie o svojich rozpočtoch, účtovníctve a iné relevantné informácie potrebné na posúdenie potreby príspevkov⁽¹⁷⁾. Nórske orgány uviedli, že ak kraj nevyčerpá celú sumu jemu prideleného blokového grantu na financovanie nákladov spojených s poskytovaním miestnej pravidelnej dopravy, má to vplyv na budúce granty.

3.4 Koncesie

3.4.1 Úvod

- (29) Podľa ZOD sa platená osobná autobusová doprava (t. j. za poplatok zo strany používateľa (cestujúceho) dopravných služieb) môže poskytovať len na základe koncesie⁽¹⁸⁾.
- (30) Prevádzkovatelia platenej pravidelnej osobnej autobusovej dopravy musia byť držiteľmi všeobecnej a špeciálnej koncesie.

3.4.2 Všeobecná koncesia pre osobnú dopravu

- (31) Spoločnosti, ktoré poskytujú platené služby osobnej dopravy musia mať všeobecnú koncesiu⁽¹⁹⁾. Na jej získanie musí žiadateľ i) poskytnúť osvedčenie o bezúhonnosti, ii) preukázať dostatočné finančné prostriedky a možnosti a iii) mať dostatočnú odbornú kvalifikáciu⁽²⁰⁾. Všeobecné koncesie nie sú časovo obmedzené⁽²¹⁾.

3.4.3 Špeciálne koncesie pre pravidelnú osobnú dopravu

- (32) Okrem všeobecnej koncesie musí mať spoločnosť, ktorá chce vykonávať platenú pravidelnú osobnú dopravu, aj špeciálnu koncesiu.⁽²²⁾ Existujú dva druhy špeciálnych

koncesií: i) oblasť koncesie a ii) koncesie pre konkrétne linky. Oblasť koncesie má reziduálny charakter, pretože umožňuje držiteľovi prevádzkovať pravidelnú autobusovú dopravu v celej oblasti, na ktorú sa koncesia vzťahuje, a to v rozsahu, v akom pre danú oblasť neboli vydané špeciálne koncesie pre konkrétne linky. Držiteľ koncesie pre konkrétne linky je jediným subjektom oprávneným prevádzkovať pravidelnú autobusovú dopravu na danej linke.

- (33) Špeciálnu koncesiou sa na koncesionára prenášajú práva a povinnosti súvisiace s vykonávaním dopravnej služby podľa koncesie⁽²³⁾. Pri podaní žiadosti o špeciálnu koncesiu musí žiadateľ predložiť návrh cestovného poriadku a cenových taríf⁽²⁴⁾, ktoré podliehajú kontrole krajov⁽²⁵⁾. Kraje môžu prikázať vykonanie zmien v cestovnom poriadku a tarífach⁽²⁶⁾.
- (34) Špeciálne koncesie sa môžu udeliť i) prostredníctvom výberových konaní (na obdobie určené v rámci verejnej súťaže⁽²⁷⁾, ktoré však v žiadnom prípade nemôže presiahnuť 10 rokov⁽²⁸⁾), alebo ii) priamo, bez verejnej súťaže (na 10 rokov)⁽²⁹⁾.

3.5 Predaj cestovných lístkov

- (35) Systémy predaja cestovných lístkov, ktoré koncesionári uvedú do prevádzky, musia byť schválené kraji⁽³⁰⁾.

⁽²³⁾ Článok 25 NOD.

⁽²⁴⁾ Články 4 a 29 NOD. Tieto požiadavky považuje Dozorný úrad za najdôležitejšie na účely opisu vnútroštátnej schémy. V NOD sa však uvádzajú ďalšie podrobné požiadavky týkajúce sa špeciálnych koncesií.

⁽²⁵⁾ Ministerstvo dopravy delegovalo svoju právomoc stanovovať tarify na kraje. Niektoré zľavy sú však stanovené na vnútroštátnej úrovni. V praxi ministerstvo inštruovalo všetky kraje, aby zabezpečili, že všetci miestni prevádzkovatelia pravidelnej autobusovej dopravy vykonávajúci službu vo verejnom záujme ponúknu 50-percentnú zľavu pre deti, seniorov a zdravotne postihnutých občanov.

⁽²⁶⁾ Článok 4 a článok 29 ods. 2 NOD. Podľa článku 28 ods. 3 NOD je vydávanie pokynov o obsahu a uverejňovaní cestovných poriadkov v kompetencii ministerstva dopravy. Obežník N-1/2006 ministerstva dopravy obsahuje doplňujúce pokyny o uverejňovaní cestovných poriadkov. Pred rokom 2006 článok 28 NOD upravoval určité aspekty uverejňovania cestovných poriadkov. Obežník N-1/2006 sa odvoláva na staré ustanovenie (článok 28 NOD) v jeho znení pred novelou. V obežníku sa ďalej uvádza, že požiadavky uvedené v starom ustanovení sa až do ďalšieho oznámenia majú považovať za usmernenie týkajúce sa obsahu cestovných poriadkov.

⁽²⁷⁾ Článok 27 ods. 2 ZOD.

⁽²⁸⁾ Ako sa uvádza v prípravných dokumentoch, kapitola 10.1 návrhu 113 L (2009 – 2010)

⁽²⁹⁾ Článok 8 ZOD. Možnosť pridelenia koncesií prostredníctvom verejných súťaží bola súčasťou zákona č. 85 z 11.6.1993 (účinný od 1.1.1994), ktorým sa menil zákon o doprave z roku 1976.

⁽³⁰⁾ Článok 30 ods. 1 NOD. Vydávanie všeobecných usmernení týkajúcich sa použitia elektronických systémov predaja lístkov (článok 30 ods. 2 NOD) je v kompetencii ministerstva dopravy. Ministerstvo takéto usmernenia poskytlo vo forme obežníka N-1/2006. V tomto obežníku ministerstva rozhodlo, že sa na účely elektronických systémov predaja cestovných lístkov považuje za štandard časť 3 príručky 206 Nórskej správy verejných ciest (v nórcine *Statens Vegvesen*).

⁽¹⁵⁾ Článok 23 ZOD.

⁽¹⁶⁾ Článok 22 ods. 3 ZOD.

⁽¹⁷⁾ Článok 22 ods. 4 ZOD.

⁽¹⁸⁾ Články 4 a 6 ZOD.

⁽¹⁹⁾ Článok 4 ods. 1 ZOD.

⁽²⁰⁾ Článok 4 ods. 2 ZOD a kapitola I NOD.

⁽²¹⁾ Článok 27 ods. 1 ZOD.

⁽²²⁾ Článok 6 ods. 1 ZOD.

3.6 Zmluvy

- (36) Na účely doplnenia koncesíí môžu kraje s koncesionármi uzatvárať zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme. Forma týchto zmlúv je v kompetencii krajov⁽³¹⁾.

3.7 Kompenzácie pre koncesionárov

- (37) Kraje sú zodpovedné za kompenzovanie koncesionárov.⁽³²⁾ Kompenzácia sa poskytuje len spoločnostiam, ktoré prevádzkujú nerentabilné linky (t. j. linky, v prípade ktorých príjmy pochádzajúce z predaja lístkov nepokrývajú náklady na prevádzkovanie služby).

- (38) Nórske orgány uviedli, že podľa článku 22 ZOD je kraj povinný poskytnúť kompenzáciu prevádzkovateľom za poskytovanie dopravných služieb na nerentabilných linkách, ktoré chce vytvoriť alebo zachovať v rámci svojho regiónu⁽³³⁾. Určenie spôsobu, akým majú byť koncesionári kompenzovaní, je v kompetencii krajov – ZOD ani NOD neobsahujú osobitné ustanovenia o tom, ako sa má kompenzácia poskytovať.

- (39) Podľa Dozorného úradu sa má článok 22 ZOD interpretovať tak, že tento článok umožňuje kompenzáciu, ktorá má po odpočítaní príjmov z predaja lístkov pokryť náklady na službu vo verejnom záujme (vrátane primeraného zisku) a že kompenzácia nad túto sumu nemá právnu oporu v ZOD.

⁽³¹⁾ Článok 22 ods. 5 ZOD. Prepravná dohoda z roku 1997 medzi AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene, na ktorú sa odkazuje ďalej v texte, je príkladom takejto zmluvy.

⁽³²⁾ Článok 22 ods. 1 ZOD.

⁽³³⁾ Nórske orgány vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania toto tvrdenie potvrdili a vysvetlili (s odkazom na právnickú literatúru *Norsk lovkommentar*), že predchádzajúce ustanovenie – článok 24a zákona o doprave z roku 1976 – sa vykladal rovnakým spôsobom. V tejto súvislosti sa v publikácii *Norsk lovkommentar* k zákonu o doprave (dostupná na <http://www.rechtsdata.no/> (prístup je spoplatnený)) uvádza v poznámke 43 o otázke kompenzácie toto: „I rutetransporten vil det dog ofte være aktuelt å pålegge utøver en større rutetjeneste som sammenholdt med de takster som godkjennes, ikke gir et forsvarlig økonomisk grunnlag. I slike tilfeller kan plikten bare opprettholdes dersom det ytes tilskudd, jf. § 24 a“. Preklad Dozorného úradu: „V prípade pravidelnej dopravy je často vhodné vyžadovať od prevádzkovateľa komplexnejšie služby, ktoré mu v kontexte regulovaných maximálnych cien nezabezpečia primeranú návratnosť. V takomto prípade je zachovanie povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme možné len za predpokladu, že za ňu bude poskytnutá kompenzácia, porovnaj článok 24a.“

4. ĎALŠIE VÝCHODISKOVÉ INFORMÁCIE – PRÁVNE PREDPISY O PRAVIDELNEJ VEREJNEJ DOPRAVE, KTORÉ BOLI V PLATNOSTI PRED UZAVRETÍM DOHODY O EHP – ZÁKON O DOPRAVE Z ROKU 1976

4.1 Úvod

- (40) V odpovedi na rozhodnutie o začatí konania nórske orgány poskytli ďalšie informácie o histórii systému kompenzácie za poskytovanie miestnych pravidelných dopravných služieb.

4.2 Centralizované úlohy štátu v oblasti poskytovania miestnej pravidelnej dopravy

- (41) Nórske orgány vysvetlili, že v čase nadobudnutia účinnosti zákona o doprave z roku 1976⁽³⁴⁾ zodpovedal za poskytovanie miestnej pravidelnej dopravy štát (ministerstvo dopravy). Poskytovanie miestnej pravidelnej dopravy riadili v každom kraji štátne dopravné agentúry.

4.3 Proces decentralizácie

4.3.1 Úvod

- (42) Krátko po nadobudnutí účinnosti zákona o doprave z roku 1976 sa začal proces decentralizácie. Od 1. januára 1979 sa právomoci ministerstva dopravy mohli preniesť na kraje. V tom istom čase sa štátne dopravné agentúry transformovali na krajské správne orgány.

- (43) V roku 1981, v dôsledku nového článku 24a zákona o doprave z roku 1976, mohol štát preniesť zodpovednosť za financovanie miestnej pravidelnej dopravy na kraje tak, že im poskytol finančné zdroje⁽³⁵⁾. V Osle sa článok 24a začal aplikovať v roku 1983, keď mesto Oslo (ktoré je zároveň krajom)⁽³⁶⁾ po prvýkrát dostalo takéto finančné prostriedky.

4.3.2 Nariadenie z roku 1980

- (44) Ďalším významným prvkom procesu decentralizácie bolo nariadenie z 19. decembra 1980 o kompenzácii za poskytovanie miestnej pravidelnej dopravy („nariadenie z roku 1980“). V článku 1 nariadenia z roku 1980 sa uvádza, že za financovanie miestnej pravidelnej dopravy zodpovedá kraj. Podľa článku 3 sa výška kompenzácie mala určovať na ročnom základe a na základe rozdielu medzi príjmami (v súlade so stanovenými tarifami a zľavami) a primeranými nákladmi.

⁽³⁴⁾ Zákon zo 4.6.1976 č. 63 (účinný od 1.7.1977). Zrušený a nahradený 1.1.2003 ZOD (zákonom o obchodnej doprave).

⁽³⁵⁾ Pozri prípravné práce k novele zákona o doprave z roku 1976 – Ot. prp. č. 16 (1980 – 81) na strane 2.

⁽³⁶⁾ Mesto Oslo je mestom aj krajom. V tomto texte sa uvádza ako mesto Oslo.

(45) Nariadenie z roku 1980 obsahuje aj pravidlá týkajúce sa kontroly a prístupu k informáciám a spresňuje úlohy ministerstva dopravy a krajov. Článok 7 obsahuje ustanovenie, na základe ktorého môže ministerstvo vydávať ďalšie pravidlá a usmernenia týkajúce sa kompenzácie za poskytovanie miestnej pravidelnej dopravy.

4.3.3 Nariadenie z roku 1982 a štandardná hlavná dohoda medzi KS a NABC

(46) 1. januára 1983 bolo nariadenie z roku 1980 nahradené novým právnym predpisom – nariadením z 2. decembra 1982 o kompenzácií za poskytovanie miestnej pravidelnej dopravy („nariadenie z roku 1982“). Podľa článku 4 nariadenia z roku 1982 boli kraje povinné uzatvárať dohody s koncesionármi o kompenzácií za poskytovanie pravidelnej verejnej dopravy. Preto organizácia KS (Nórske združenie miestnych a regionálnych samospráv) a Nórske združenie podnikov autobusovej dopravy („NABC“) ⁽³⁷⁾ uzavreli štandardnú hlavnú dohodu („štandardná hlavná dohoda KS a NABC“) a štandardnú dohodu o ročnej kompenzácií, ktorú mali používať všetky kraje pri uzatváraní dohôd o poskytovaní pravidelnej autobusovej dopravy. Pokiaľ ide o výpočet kompenzácie, štandardná dohoda sa zakladala na rovnakých princípoch ako článok 3 nariadenia z roku 1980. V štandardnej hlavnej dohode sa navyše uvádzalo, že náklady súvisiace s poskytovaním služieb verejnej dopravy musia byť oddelené od nákladov súvisiacich s inými komerčnými aktivitami.

4.3.4 Nariadenie z roku 1985

(47) Spolu s prijatím nového systému príjmov krajov bolo v roku 1985 prijaté aj nové nariadenie o kompenzácií za poskytovanie miestnej dopravy („nariadenie z roku 1985“). Nový systém príjmov krajov (a miest/obcí) znamenal, že príspevok na miestnu prepravu sa poskytoval ako paušálna platba. Hlavným zámerom nariadenia z roku 1985 bola úprava vzťahu medzi ministerstvom dopravy a kraji. Nariadenie z roku 1985 bolo zrušené 1. januára 1987.

5. ORGANIZÁCIA MIESTNEJ PRAVIDELNEJ AUTOBUSOVEJ DOPRAVY V OSLE

(48) V Nórsku je zodpovednosť za poskytovanie miestnych služieb verejnej dopravy prenesená na kraje.

(49) Pred rokom 1994 vykonávala celú správu a riadenie verejnej dopravy spoločnosť AS Oslo Sporveier ⁽³⁸⁾, pretože mesto Oslo delegovalo na túto spoločnosť úlohy súvisiace s plánovaním, riadením a správou

verejnej dopravy v Osle ⁽³⁹⁾. Zároveň spoločnosť AS Oslo Sporveier prevádzkovala internú organizačnú zložku ⁽⁴⁰⁾, ktorá realizovala väčšinu ⁽⁴¹⁾ pravidelnej autobusovej dopravy v Oslo. Táto činnosť sa vykonávala na základe oblastnej koncesie udelenej 16. novembra 1992, ktorá oprávňovala spoločnosť AS Oslo Sporveier na prevádzkovanie pravidelnej autobusovej dopravy v celej dopravnej sieti Oslo, v rozsahu mimo koncesíí udelených na konkrétne linky.

(50) Koncesia bola poskytnutá na obdobie 10 rokov s retroaktívnym účinkom od 1. januára 1990.

(51) Od roku 1994 AS Oslo Sporveier navyše prevádzkovala v obmedzenom rozsahu zájazdovú autobusovú dopravu, ktorej poskytovanie šlo mimo rámec služby vo verejnom záujme.

(52) Dňa 23. apríla 1997 bola autobusová zložka vrátane divízie pre zájazdovú autobusovú dopravu odčlenená od AS Oslo Sporveier a prevedená na novozaloženú spoločnosť AS Sporveisbussene. Odvtedy spoločnosť AS Sporveisbussene vykonávala pravidelnú miestnu autobusovú dopravu v súlade s koncesiou udelenou spoločnosti AS Oslo Sporveier.

(53) Spoločnosti uzavreli prepravnú dohodu, ktorá bola so spätnou platnosťou od 1. januára 1997 podpísaná 23. apríla 1997 (ďalej len „prepravná dohoda“). Prepravná dohoda mala stratiť platnosť v deň vypršania platnosti existujúcej koncesie (t. j. 31. decembra 1999). Mala však byť automaticky predĺžovaná zakaždým o jeden rok za predpokladu obnovenia oblastnej koncesie spoločnosti AS Oslo Sporveier. Podľa tejto dohody spoločnosť AS Sporveierbussene prevzala činnosti súvisiace s poskytovaním služby vo verejnom záujme od spoločnosti AS Oslo Sporveier. Za poskytovanie týchto služieb dostávala ročnú kompenzáciu priamo od spoločnosti AS Oslo Sporveier.

(54) Oblastná koncesia bola obnovená na ďalších 10 rokov 20. septembra 2001 so spätnou platnosťou od 1. januára 2000.

⁽³⁷⁾ V nórcine: Norsk Rutebileierforbund.

⁽³⁸⁾ Od roku 1934 bolo mesto Oslo prakticky jediným vlastníkom spoločnosti AS Oslo Sporveier (98,8-percentný majetkový podiel). Nórske orgány vysvetlili, že v roku 2002 mesto Oslo získalo zvyšné akcie a stalo sa 100-percentným vlastníkom spoločnosti AS Oslo Sporveier.

⁽³⁹⁾ Podľa nórskeho orgánov bolo mesto Oslo zapojené do všetkých oblastí, ktoré sú dôležité z komerčného hľadiska a týkajú sa prevádzkovania hromadnej autobusovej dopravy spoločnosťou AS Oslo Sporveier, vrátane finančných aspektov dohôd/zmlúv s dcérskymi spoločnosťami (ako napr. AS Sporveisbussene) alebo inými tretími stranami. Účasť mesta Oslo bola zabezpečená prostredníctvom správnej rady spoločnosti AS Oslo Sporveier.

⁽⁴⁰⁾ Okrem toho mala spoločnosť AS Oslo Sporveier ďalšie zložky prevádzkujúce, mimo iné, podzemnú a električkovú dopravu, ako aj prevoznú lodnú službu.

⁽⁴¹⁾ Ďalší traja prevádzkovatelia, ING. MO. Schøyens Bilcentraler A/S, Norgesbuss AS/Oslo a Follo Busstrafikk A/S boli taktiež držiteľmi koncesíí na prevádzkovanie pravidelnej autobusovej dopravy na niekoľkých stanovených linkách v Osle. Norgesbuss AS/Oslo kúpila v roku 1996 spoločnosť Follo Busstrafikk A/S, čím na ňu prešli aj koncesie tejto spoločnosti.

- (55) V roku 2001 sa mesto Oslo rozhodlo, že celá pravidelná autobusová doprava v Oslo by sa mala stať predmetom verejnej súťaže. Preto sa počas rokov 2003 až 2008 postupne zorganizovalo päť tranží verejnej súťaže na poskytovanie pravidelnej autobusovej dopravy. Jednotlivé zmluvy nadobúdali účinnosť v roku, ktorý nasledoval po konaní súvisiacej verejnej súťaže. Posledná tranža prebehla v roku 2007 a posledná zmluva nadobudla účinnosť 30. marca 2008.
- (56) Vzhľadom na svoj reziduálny charakter sa rozsah oblastnej koncesie zužoval s rastúcim počtom vysúťažných liniek, ktoré boli v minulosti predmetom oblastnej koncesie. Preto oblastná koncesia udelená spoločnosti AS Oslo Sporveier vypršala 30. marca 2008, t. j. po tom, ako boli vysúťažené všetky linky pravidelnej autobusovej dopravy v Osle. S vypršaním koncesie vypršala aj prepravná dohoda.
- (57) Ako už bolo uvedené v predchádzajúcom texte, v roku 1997 spoločnosť AS Sporveisbussene prevzala divíziu malých zájazdových autobusov od spoločnosti AS Oslo Sporveier.
- (58) V roku 2003 spoločnosť AS Sporveisbussene založila materskú spoločnosť Nexus Trafikk AS, aby sa zúčastnila verejných súťaží na prevádzkovanie pravidelnej autobusovej dopravy v Osle. V roku 2005 spoločnosť AS Sporveisbussene nadobudla spoločnosť Arctic Express AS a jej dcérsku spoločnosť Lavprisexpressen.no, ktoré podnikali v oblasti expresnej leteckej služby a regionálnej autobusovej dopravy. V roku 2006 sa divízia zájazdových autobusov oddelila od AS Sporveisbussene a začlenila do novozaloženej spoločnosti Sporveisbussenes Turbiler AS, ktorej stopercentným vlastníkom bola spoločnosť AS Sporveisbussene.
- (59) Od 1. júla 2006 do 1. januára 2007 sa zabezpečovanie verejnej dopravy v Osle zreorganizovalo. Vznikla nová spoločnosť pod názvom AS Oslo Sporveier („nové AS Oslo Sporveier“). Bývalá spoločnosť AS Oslo Sporveier zmenila svoj názov na Kollektivtransportproduksjon AS („KTP“). Administratívne funkcie bývalej AS Oslo Sporveier boli prevedené na novú AS Oslo Sporveier.
- (60) KTP si ponechala prevádzkovú činnosť spoločnosti AS Oslo Sporveier a vlastníctvo spoločnosti AS Sporveisbussene. AS Sporveisbussene sa stala materskou spoločnosťou s tromi dcérskymi spoločnosťami. Dcérske spoločnosti boli premenované (z Nexus Trafikk AS na Unibuss AS; zo Sporveisbussenes Turbiler AS na Unibuss Tur AS a z Arctic Express AS na Unibuss Ekspress AS).
- (61) AS Sporveisbussene sa v roku 2009 zlúčila s Unibuss AS. Nová spoločnosť si ponechala názov Unibuss AS a stala sa materskou spoločnosťou vlastnícou spoločnosti Unibuss Tur AS a Unibuss Ekspress AS.

6. KOMPENZÁCIA ZA PLNENIE SLUŽBY VO VEREJNOM ZÁJUME V OSLE

6.1 Administratívna prax

- (62) Ako sa uvádza v predchádzajúcom texte, mesto Oslo je zodpovedné za poskytovanie kompenzácie prevádzkovateľom služieb vo verejnom záujme, ktoré chce zaviesť alebo zachovať v rámci svojho regiónu⁽⁴²⁾.
- (63) V Osle existuje spoločný systém predaja lístkov, ktorý sa vzťahuje na všetkých prevádzkovateľov autobusovej, električkovej, podzemnej alebo lodnej prepravnej dopravy. Poskytovatelia služieb vo verejnom záujme za systém predaja lístkov nenesú zodpovednosť. Systém predaja lístkov je v kompetencii spoločnosti KTP (predtým AS Oslo Sporveier) a ceny lístkov kontroluje mesto Oslo.
- (64) Koncesionár je oprávnený ponechať si príjem, ktorý vznikol z predaja lístkov⁽⁴³⁾. Ak tento príjem nestačí na pokrytie prevádzkových nákladov, má koncesionár nárok na kompenzáciu za poskytovanie služby vo verejnom záujme od mesta Oslo.
- (65) Od 80. rokov minulého storočia až do zorganizovania verejných súťaží sa kompenzácie v prípade priamo udeľovaných zákaziek stanovovali podľa postupu opísaného ďalej v texte. V podstate išlo o paušálnu platbu, ktorá pokrývala rozdiel medzi odhadovanými prevádzkovými nákladmi na službu vo verejnom záujme a príjmami z predaja lístkov a ktorá bola stanovená mestom Oslo a koncesionárom⁽⁴⁴⁾ v rámci všeobecného rozpočtového postupu mesta Oslo. Podľa nórskeho orgánov možno rozpočtový postup opísať takto:

január – február	Mestské zastupiteľstvo (<i>Byrådet</i>) rozhodne o rozpočtových stropoch na budúci rok.
marec	Jednotlivé odbory mestskej samosprávy a podniky sú informované o rozpočtových stropoch a lehotách na predloženie návrhov rozpočtu.
marec – apríl	Mestské podniky riešia otázky rozpočtu na nasledujúci rok.
máj	Jednotlivé odbory mesta a podniky predložia svoje návrhy rozpočtu na základe príjmov a nákladov z predchádzajúceho roku, objemu činností, rozpočtových stropov a predpokladov budúceho vývoja nákladov a efektívnosti.

⁽⁴²⁾ Článok 22 ZOD.

⁽⁴³⁾ Všetky príjmy z priameho predaja lístkov vo svojich vlastných autobusoch a podiel z príjmov predaja lístkov spoločnosti AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk (predchodca Ruter AS, akciová spoločnosť zodpovedná za riadenie miestnej pravidelnej dopravy v Osle) a Norges Statsbaner AS (akciová spoločnosť zodpovedná za prevádzkovanie železničnej dopravy v Nórsku).

⁽⁴⁴⁾ Od roku 1983, na základe článku 24a zákona o doprave z roku 1976, nariadenia z roku 1982 a štandardnej hlavnej dohody medzi KS a NABC. Nórske orgány vysvetlili, že článok 22 ZOD, ktorý nadobudol účinnosť 1. januára 2003, zásadne nezmenil túto prax.

jún — august	Diskusie medzi oddeleniami/podnikmi a zodpovednými štátnej správy s cieľom objasniť rozpočet a činnosti, ktoré sa z neho majú financovať.
september	Mestské zastupiteľstvo predloží návrh rozpočtu.
október	Rôzne výbory mestskej rady (<i>Bystret</i>) rokujú o rôznych častiach rozpočtu.
október – november	Primátor predloží návrh revidovaného rozpočtu.
december	Mestská rada schváli rozpočet.

- (66) Na základe návrhov rozpočtu (a prípadných zmien počas rokovania o rozpočte v mestskej rade) sa kompenzácie poskytovali rozpočtovými rozhodnutiami po splnení určitých predpokladov, ktoré boli uvedené v každom rozhodnutí, t. j. dosiahnutie určitého zvýšenia efektívnosti a zachovanie verejných dopravných služieb z predchádzajúceho roka. Tieto rozhodnutia obsahovali aj niektoré ciele týkajúce sa, okrem iného, objemu ponúkaných dopravných služieb a výšky cestovného za jazdu.
- (67) Odhad výšky kompenzácie vychádzal z nákladov, ktoré vznikli v predchádzajúcich rokoch upravených o nárast efektívnosti, vývoja nórskeho indexu spotrebiteľských cien, miezd, daní a po zohľadnení právnych predpisov, ktoré by mohli mať vplyv na náklady.
- (68) Podľa nórskeho orgánov sa účtovníctvo služieb vo verejnom záujme a účtovníctvo komerčných činností (t. j. zájazdová autobusová doprava) viedlo v spoločnosti AS Oslo Sporveier oddelene. Náklady spojené s komerčnými aktivitami spoločnosti AS Oslo Sporveier neboli zohľadnené pri výpočte ročnej kompenzácie za poskytovanie služieb vo verejnom záujme.
- (69) Podľa nórskeho orgánov sa výpočet kompenzácie v zmysle prepravnej dohody uzavretej v roku 1997 vykonával na ročnej báze podľa princípov uvedených v predchádzajúcom texte (platnosť tejto dohody vypršala 30. marca 2008, keď boli na všetky dopravné služby vo verejnom záujme uzatvorené zmluvy s víťazmi verejných súťaží a platnosť oblastných koncesíí vypršala).
- (70) No i tak sa kompenzácia za poskytovanie služby vo verejnom záujme určovala v súlade s tým istým postupom. Počas celého posudzovaného obdobia sa kompenzácia vždy vypočítavala na základe rozdielu medzi nákladmi a výnosmi spojenými s poskytovaním služieb vo verejnom záujme. Tento rozdiel bol upravovaný pomocou rovnakých korekčných faktorov počas celého obdobia. Účtovníctvo služieb vo verejnom záujme a účtovníctvo komerčných činností bolo vedené oddelene.

6.2 Ziskovosť služieb vo verejnom záujme

- (71) Podľa prehľadu ročných výsledkov činnosti spoločnosti AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene v oblasti auto-

busovej dopravy, ktoré predložili nórske orgány, bol priemerný ročný zisk spoločností v období od roku 1994 do roku 2008 0,49 %. Tento údaj však zahŕňa príjmy z komerčných činností od roku 2005. Priemerný ročný výnos za obdobie rokov 1994 až 2005, za ktoré nórske orgány predložili údaje a ktoré sa týkali výlučne služby vo verejnom záujme, bol 1,98 %⁽⁴⁵⁾.

6.3 Zavedenie systému bonusov a malusov za kvalitu

- (72) Ako už bolo uvedené, v roku 1997 spoločnosť AS Sporveisbussene začala poskytovať miestnu pravidelnú autobusovú dopravu v Osle na základe koncesie udelenej spoločnosti AS Oslo Sporveier. Navyše bola uzavretá prepravná dohoda medzi spoločnosťami AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene. Nórske orgány vysvetlili, že dohodou sa zaviedol koncept modelu, ktorý mala definovať spoločnosť AS Oslo Sporveier a ktorý mal slúžiť na meranie kvality poskytovaných služieb. Zámerom bolo nájsť systém, ktorý mal stimulovať AS Sporveisbussene k poskytovaniu kvalitných služieb autobusovej dopravy. Podľa prepravnej dohody sa mal systém zaviesť najneskôr 1. januára 2008.
- (73) V roku 2004 sa prijalo rozhodnutie o konkrétnom modeli bonusov a malusov⁽⁴⁶⁾. Podľa systému sa kvalita služieb poskytovaných spoločnosťou AS Sporveisbussene mala posudzovať podľa týchto kritérií: i) celková spokojnosť zákazníkov, ii) presnosť, iii) úroveň bezpečnosti a pohodlia a iv) ústretovosť vodičov. Spokojnosť zákazníkov sa merala na základe prieskumov. Presnosť spojov sa merala na základe objektívnych údajov.
- (74) AS Oslo Sporveier udelila v roku 2004 spoločnosti AS Sporveisbussene bonus za kvalitu vo výške 3,9 milióna NOK. Nórske orgány vysvetlili, že podľa ich názoru je bonus za kvalitu súčasťou primeraného zisku. Nórske orgány neinformovali Dozorný úrad o iných poskytnutých bonusoch za kvalitu.
- ## 6.4 Služby v rámci skupiny a rozdelenie spoločných nákladov
- (75) Podľa nórskeho orgánov si poskytovanie komerčných služieb autobusovej dopravy spoločnosťou AS Sporveisbussene vyžadovalo len v obmedzenej miere služby od AS Oslo Sporveier. Väčšinu takýchto vnútrogrupinových služieb si vzájomne poskytovali dcérske spoločnosti v rámci skupiny Oslo Sporveier.
- (76) Od roku 1994 sa vnútrogrupinové služby primárne poskytovali na základe dohôd medzi spoločnosťami skupiny. Náklady na služby boli založené na trhových cenách, ak sa na poskytovaní služieb podieľali aj externé

⁽⁴⁵⁾ Výpočet – Dozorný úrad.

⁽⁴⁶⁾ Tento systém je opísaný v prílohe k protokolu o kompenzácii za autobusovú službu, na ktorý mala spoločnosť AS Sporveisbussene nárok za rok 2004.

spoločnosti. Príklady takýchto služieb s externými poskytovateľmi zahŕňali napríklad spoločný nákup nafty, motorového oleja alebo nemrznúcich kvapalín, ďalšieho prenájmu autobusov od tretích subjektov, prenájmu nehnuteľností od súkromných spoločností atď. V prípade takýchto služieb zahŕňala interná cena pomernú časť fixných nákladov a v prípade potreby aj dodatočné náklady na pokrytie administratívnych poplatkov.

- (77) Pokiaľ ide o služby poskytované v rámci skupiny spoločnosťou AS Oslo Sporveier spoločnosti AS Sporveisbussene alebo medzi jednotlivými dcérskymi spoločnosťami, nórske orgány vysvetlili, že ceny za tieto služby sa zakladali na skutočných nákladoch (napr. prenájom autobusov a vodičov pre osobitné príležitosti, čistenie autobusov) alebo na objeme (napr. vydávanie osobných preukazov) alebo na hodinovej sadzbe podľa zložitosti poskytnutej služby. Skutočná cena zahŕňala aj náklady služby, t. j. marginálne náklady, externality, vplyv efektívnosti, ako aj primeraný podiel fixných nákladov a zisku. Nórske orgány vysvetlili, že takéto ceny založené na nákladoch zodpovedajú trhovým cenám.
- (78) Ako už bolo uvedené, v roku 2003 spoločnosť AS Sporveisbussene založila materskú spoločnosť Nexus Trafikk AS, aby sa zúčastnila verejných súťaží na prevádzkovanie pravidelnej autobusovej dopravy v Osle. Založenie dcérskej spoločnosti viedlo k situácii, v ktorej sa spoločnosti (AS Sporveisbussene a Nexus Trafikk AS) delili o určité spoločné náklady, pretože obe poskytovali autobusovú dopravu. Nórske orgány vysvetlili, že táto skutočnosť priviedla spoločnosti k tomu, aby zaviedli nový systém alokácie (nových) spoločných nákladov. Nový systém sa uplatňoval od roku 2004. Podľa nového systému odvádzali na spoločné náklady (ako napríklad IT a komunikačnú infraštruktúru, všeobecné PR náklady, určití zamestnanci spoločností, poradenské služby súvisiace so všeobecnými zmluvami, auditorské, dôchodkové, poisťné, účtovnícke a mzdové služby) všetky dotknuté spoločnosti skupiny určitý percentuálny objem svojho obratu. Metóda na výpočet týchto podielov na režijných nákladoch je založená na identifikácii všetkých spoločných nákladov počas každoročného rozpočtového postupu. Náklady sa potom sčítajú a všeobecný podiel na režijných nákladoch sa odhadne tak, že sa identifikované spoločné náklady rozdelia v závislosti od celkového obratu AS Sporveisbussene a jej dcérskych spoločností. Súčet rozpočtovaných režijných nákladov pre jednotlivé spoločnosti by mal pokryť spoločné náklady zahrnuté do celkového rozpočtu. Podiel predstavoval [...] ⁽⁴⁷⁾ v roku 2004, [...] ⁽⁴⁸⁾ v roku 2005 a 2006 a [...] ⁽⁴⁹⁾ v roku 2007 a 2008.

⁽⁴⁷⁾ Presná miera podielu je predmetom obchodného tajomstva. Je v rozmedzí 2 % – 7 %.

⁽⁴⁸⁾ Presná miera podielu je predmetom obchodného tajomstva. Je v rozmedzí 2 % – 7 %.

⁽⁴⁹⁾ Presná miera podielu je predmetom obchodného tajomstva. Je v rozmedzí 2 % – 7 %.

7. KAPITÁLOVÁ INJEKCIA Z 2. APRÍLA 2004

7.1 Sťažnosť

- (79) Sťažovateľ uvádza, že spoločnosť AS Oslo Sporveier previedla v roku 2004 na spoločnosť AS Sporveisbussene 41 499 000 NOK tak, že zvýšila jej základné imanie, a tvrdí, že táto transakcia môže predstavovať štátnu pomoc, pretože žiadny súkromný investor v trhovom hospodárstve by neinvestoval do stratovej spoločnosti. Sťažovateľ si ďalej kladie otázku, či bol tento kapitálový vklad určený na financovanie nových činností vykonávaných na trhu vystavenom hospodárskej súťaži.
- (80) Nórske orgány potvrdili, že mesto Oslo vložilo 2. apríla 2004 nový kapitál do skupiny Oslo Sporveier a že toto opatrenie sa týkalo jednorazového príspevku do dôchodkového fondu skupiny (Oslo Sporveiers Pensjonskasse) ⁽⁵⁰⁾ a slúžilo na pokrytie akumulovaného nedostatku finančných prostriedkov na účtoch dôchodkového fondu. Výška tejto kapitálovej injekcie určenej pre AS Sporveisbussene bola 111 760 000 NOK. Nórske orgány ďalej vysvetlili, že v rovnakom čase, ako bola poskytnutá kapitálová injekcia, spoločnosť AS Sporveisbussene zmenila účtovné zásady, pokiaľ ide o odhad budúcich dôchodkových záväzkov, čo viedlo k tomu, že od roku 2004 sa tieto záväzky začali účtovne vykazovať ⁽⁵¹⁾.
- (81) Na základe informácií, ktoré predložili nórske orgány, Dozorný úrad môže iba vyvodiť, že sťažovateľ, ktorý sa vo svojej korešpondencii s Dozorným úradom odvolával na prevod 41 499 000 NOK, porovnal účtovné uzávierky spoločnosti AS Sporveisbussene z rokov 2003 a 2004 a

⁽⁵⁰⁾ Oslo Sporveiers Pensjonskasse bola dôchodkovým fondom zamestnancov skupiny Oslo Sporveier. Kapitálová injekcia v roku 2004 slúžila na finančné pokrytie dôchodkových záväzkov spoločnosti Oslo Sporvognsdrift (spoločnosť zodpovedná za prevádzkovanie elektrickej dopravy v Osle), Oslo T-banedrift AS (spoločnosť zodpovedná za prevádzku metra v Osle), AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene.

⁽⁵¹⁾ Nórske orgány vysvetlili, že pred kapitálovou injekciou v roku 2004 AS Sporveisbussene zaznamenávala svoje dôchodkové záväzky prostredníctvom tzv. „koridorového riešenia“. Na základe tejto účtovnej metódy spoločnosť odpisovala úpravy vo vypočítaných dôchodkových záväzkoch za obdobia desiatich rokov. „Koridorové riešenie“ vychádzalo z predpokladu, že každý rok sa objavia odchýlky medzi dlhodobými predpokladmi a skutočným stavom, ktoré sa v priebehu času vyrovnajú. V roku 2004 sa nórske orgány rozhodli zmeniť účtovnú metódu používanú na zaznamenávanie dôchodkových záväzkov. Začali sa vykonávať ročné úpravy, ktoré v účtovníctve zahŕňali všetky náklady za obdobie predpokladanej dĺžky priemerného pracovného pomeru. V dôsledku toho spoločnosť AS Sporveisbussene zaznamenala v roku 2004 zníženie vlastného imania o 80 934 000 NOK (pod položkou „estimatavvik“), ktorá odrážala túto zmenu v účtovných metódach. Tieto zmeny viedli k zvýšeniu záväzkov vykázaných v súvahe a zodpovedajúcemu zníženiu základného imania spoločnosti. Táto zmena v účtovných zásadách nemala vplyv na objem finančných prostriedkov potrebných na vyrovnanie schodku dôchodkového fondu, ale vysvetľuje niektoré zmeny v účtovníctve spoločnosti AS Sporveisbussene od roku 2003 do roku 2004, na ktoré poukázal sťažovateľ.

odpočítal 39 501 000 NOK (celkové vlastné imanie v roku 2003) od 81 miliónov NOK (celkové vlastné imanie v roku 2004). V tomto rozhodnutí však bude Dozorný úrad hodnotiť realizovanú kapitálovú injekciu vo výške 111 760 000 NOK, čo je suma určená na pokrytie dôchodkových záväzkov skupiny AS Sporveisbussene (v protiklade k 41 499 000 NOK, ktoré uviedol sťažovateľ).

- (82) Nórske orgány predložili vysvetlenia v súvislosti s dôvodom tejto kapitálovej injekcie, ktorá sa týkala dôchodkových záväzkov skupiny AS Sporveisbussene. Sú zhrnuté ďalej v texte.

7.2 Schodok dôchodkového fondu skupiny AS Oslo Sporveier z polovice 90-tych rokov a zvýšená ročná kompenzácia

- (83) Nórske miestne orgány, ako aj podniky, ktoré sú nimi vlastnené alebo kontrolované, boli povinné poskytovať svojim zamestnancom indexovaný dôchodok vo výške 70 % alebo 66 % posledného platu v čase odchodu do dôchodku vo veku 67 rokov⁽⁵²⁾.

- (84) Avšak v polovici 90. rokov 20. storočia sa stalo zrejým, že dôchodkový fond skupiny Oslo Sporveier bol podfinancovaný. Schodok sa nashromaždil počas niekoľkých rokov, pretože sa do platieb príspevkov do dôchodkového fondu primerane nezahrnul nárast cien dôchodkových záväzkov vyplývajúci z rôznych faktorov (napríklad zvýšenie plátov zamestnancov, dlhšia priemerná dĺžka života, zmeny v očakávanej miere invalidity atď.). Podľa nórskeho orgánu finančného dohľadu (Kreditilsynet) dôchodkový fond AS Oslo Sporveier disponoval 31. decembra 1995 finančným krytím len do výšky 46,9 %. Obecné a mestské dôchodkové fondy, ktoré disponovali finančným krytím menej ako 95 %, museli svoj schodok znižovať o minimálne 1,5 % ročne⁽⁵³⁾. Mesto Oslo ako vlastníť fondu bolo preto zo zákona povinné eliminovať schodok skupiny Oslo Sporveier⁽⁵⁴⁾. Spoločnosť AS Oslo Sporveier teda v súlade s rozhodnutím z 23. decembra 1996 musela predložiť plán na vyriešenie týchto nedostatkov. Následne bol vypracovaný plán na odstránenie schodku do roku 2020. Orgán finančného dohľadu schválil tento plán 9. júla 1997.

- (85) V súlade s plánom platieb mesto Oslo upravilo smerom nahor ročnú kompenzáciu za poskytovanie služby vo verejnom záujme s cieľom pokryť zvýšené dôchodkové náklady.

7.3 Kapitálová injekcia určená pre dôchodkový fond Oslo Sporveiers Pensjonskasse

- (86) Podľa nórskeho orgánu sa mesto Oslo v roku 2003 rozhodlo, že schodok dôchodkového fondu v skupine

Oslo Sporveier vyrovná jednorazovou platbou. V dôsledku toho 2. apríla 2004 spoločnosť AS Oslo Sporveier poskytla 802,5 miliónov NOK⁽⁵⁵⁾ dohodovému fondu Oslo Sporveiers Pensjonskasse na pokrytie celkového vtedajšieho schodku⁽⁵⁶⁾. Kapitálová injekcia sa týkala nedostatočného financovania dôchodkových záväzkov vo vzťahu k zamestnancom spoločností Oslo Sporvognsdrift AS, Oslo T-banedrift AS, AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene.

- (87) Nórske orgány vysvetlili, že aj keď mesto Oslo bolo zo zákona povinné odstrániť nedostatočné financovanie dôchodkového fondu v skupine Oslo Sporveier, nemuselo tak urobiť prostredníctvom jednorazovej platby – rozhodlo sa tak preto, lebo toto riešenie bolo nákladovo efektívnejšie ako plnenie existujúceho plánu platieb. Ročná amortizovaná splátka na vyrovnanie schodku bola vyššia ako finančné náklady na splácanie bankového úveru v rovnakej výške. Okrem toho sa odhadovalo, že vďaka jednorazovej platbe sa v prevádzkovom rozpočte ušetrí približne 160 miliónov NOK a ročné dôchodkové náklady skupiny sa znížia o 60 mil. NOK.

- (88) Zo 802,5 miliónov NOK pokrývala suma 111 760 000 NOK dôchodkové záväzky spoločnosti AS Sporveisbussene. Podľa nórskeho orgánu zaplatila spoločnosť AS Oslo Sporveier celú sumu priamo Oslo Sporveiers Pensjonskasse a táto suma nebola prevedená vo forme hotovosti na spoločnosť AS Sporveisbussene. V ročnej účtovnej závierke spoločnosti AS Sporveisbussene za rok 2004 sa príspevok do dôchodkového systému vo výške 111 760 000 NOK vykázal ako nový akciový kapitál.

7.4 Nedostatočné financovanie dôchodkových záväzkov zamestnancov zájazdovej autobusovej dopravy

- (89) Podľa nórskeho orgánu sa časť kapitálovej injekcie do spoločnosti AS Sporveisbussene použila na pokrytie dôchodkových záväzkov týkajúcich sa zamestnancov v divízii zájazdovej autobusovej dopravy za obdobie od roku 1994 (keď sa začalo prevádzkovať zájazdovej autobusovej dopravy) do 1. januára 1997.

- (90) Nórske orgány predložili výpočty, podľa ktorých sa približne 430 300 NOK z celkovej kapitálovej injekcie využilo na pokrytie dôchodkových záväzkov divízie zájazdovej autobusovej dopravy.

7.5 Prevod dôchodkového fondu na Vital Forsikring AS

- (91) Vyplatenie 111 760 000 NOK zároveň umožnilo AS Sporveisbussene priviesť svoj dôchodkový fond z Oslo

⁽⁵²⁾ Vzhľadom na to, že nórska sociálna poisťovňa poskytuje základný dôchodok medzi 40 % a 50 %, zamestnávateľia poskytujú zostávajúcu časť buď prostredníctvom dôchodkového fondu alebo životných poisťovní. Dôchodkový fond skupiny Oslo Sporveier mal podobu obecného dôchodkového fondu (Oslo Sporveiers Pensjonskasse) podľa kapitoly 7 zákona o poisťovníctve č. 44 z 10.6.2005.

⁽⁵³⁾ Nariadenie z 19.2.1993 č. 117, oddiel 28 A.

⁽⁵⁴⁾ Nesplnenie tejto povinnosti by mohlo mať pre skupinu Oslo Sporveier vážne právne následky, napríklad podanie návrhu na vyhlásenie konkurzu.

⁽⁵⁵⁾ Z toho 800 miliónov NOK poskytlo mesto Oslo.

⁽⁵⁶⁾ Suma vyplatená Oslo Sporveiers Pensjonskasse bola 711 980 000 NOK (90 519 282 NOK (14,1 % z celkovej sumy 802,5 miliónov NOK) tvorila daň zo mzdy).

Sporveiers Pensjonskasse na životnú poisťovňu Vital Forsikring ASA. Zmeny nadobudli účinnosť 1. júna 2004. Podľa platných nórskeho právnych predpisov sa pred prevodom dôchodkových záväzkov z jedného fondu na druhý⁽⁵⁷⁾ musí v plnej miere uhradiť celý schodok.

8. ZDANENIE SKUPINY OSLO SPORVEIER

8.1 Stanovisko sťažovateľa

(92) Podľa sťažovateľa sa negatívne daňové postavenie AS Oslo Sporveier využívalo na zníženie daňového zaťaženia AS Sporveisbussene. Priaznivé daňové podmienky v skupine Oslo Sporveier sa mohli využiť na vyhnutie sa plateniu dane zo ziskov realizovaných na trhu čiastočne alebo úplne vystavenom hospodárskej súťaži. Možno predpokladať, že základom tohto tvrdenia je skutočnosť, že spoločnosť AS Sporveisbussene, ktorá mala v období rokov 2000 – 2004 zisk pred zdanením vo výške približne 54 796 000 NOK, vykázala zdaniteľný príjem iba vo výške 2 027 000 NOK.

(93) Podľa nórskeho orgánov, ako aj podľa názoru Dozorného úradu, je zrejme, že sťažovateľ sa odvoláva na daňové pravidlá týkajúce sa príspevkov medzi spoločnosťami patriacimi do tej istej skupiny (príspevky medzi podnikmi v skupine). AS Sporveisbussene zjavne previedla časť svojho zisku, čím sa vyhla zaplateniu dane z príjmu z prevedenej časti.

8.2 Príslušné ustanovenia nórskeho daňového zákona

(94) Podľa nórskeho daňového zákona⁽⁵⁸⁾ sa spoločnosti v rámci skupiny zdaňujú ako samostatné subjekty. Na úvod je potrebné poznamenať, že spoločné posudzovanie skupiny spoločností na daňové účely nie je možné, čo znamená, že každá spoločnosť môže odpočítať len svoje vlastné straty a je povinná odvádzať dane iba zo svojich vlastných ziskov.

(95) Za určitých podmienok však daňové pravidlá umožňujú, aby spoločnosť odpočítala zo svojho zdaniteľného príjmu jednostranný kapitálový príspevok poskytnutý inej spoločnosti v rámci skupiny (tzv. „príspevok v rámci skupiny“).

(96) Takéto príspevky v rámci skupiny sú možné⁽⁵⁹⁾ v prípade, že poskytovateľ spoločnosť a prijímajúca spoločnosť sú kapitálovými spoločnosťami⁽⁶⁰⁾ a patria

do tej istej skupiny⁽⁶¹⁾. Okrem toho materská spoločnosť musí vlastniť viac ako 90 % dcérskej spoločnosti a takisto zodpovedajúci podiel na hlasovacích právach⁽⁶²⁾. Nórske orgány vysvetlili, že tieto požiadavky musia byť splnené na konci príslušného finančného roka, v ktorom sa príspevok v rámci skupiny poskytol.

(97) Poskytovateľ a prijímajúca spoločnosť musia vo svojom ročnom daňovom priznaní na príslušných formulároch uviesť pre daňové orgány všetky príspevky v rámci skupiny.

(98) Takéto príspevky môžu byť poskytnuté vo forme peňazí, prevádzkového kapitálu alebo ako iné finančné príspevky⁽⁶³⁾.

(99) Príspevok v rámci skupiny si poskytovateľ spoločnosť môže odpočítať z daňového základu do výšky zdaniteľného príjmu⁽⁶⁴⁾. Ak spoločnosť poskytne príspevok v rámci skupiny, ktorý je vyšší ako jej zdaniteľný príjem, nemôže si odpočítať tú časť, ktorá presahuje zdaniteľný príjem⁽⁶⁵⁾. Prijímajúca spoločnosť je na druhej strane povinná zaplatiť daň z príspevku v rámci skupiny⁽⁶⁶⁾, ale prevyšujúca neodpočítateľná suma nepredstavuje zdaniteľný príjem na strane prijímajúcej spoločnosti. Tento príspevok sa považuje za príjem prijímajúcej spoločnosti v tom istom roku, v ktorom poskytovateľ spoločnosť odpočíta svoj príspevok vo svojom daňovom priznaní. Ak prijímajúca spoločnosť vykáže schodok,

⁽⁶¹⁾ Podľa zákona z 13.6.1997 č. 44, články 1-3 a 1-4.

⁽⁶²⁾ Článok 10-4 ods. 1 daňového zákona.

⁽⁶³⁾ Samotná platba príspevku sa nemusí nevyhnutne uskutočniť v tom istom roku ako vznikol príjem poskytovateľ spoločnosti za predpokladu, že sa vykoná vo forme neskoršieho skutočného prevodu majetku. Preto stačí, ak sa poskytovateľ spoločnosť bezpodmienečne zaviazal k vykonaniu príspevku.

⁽⁶⁴⁾ Článok 10-2 ods. 1 daňového zákona.

⁽⁶⁵⁾ Článok 10-3 ods. 1 daňového zákona. Nórske orgány vysvetlili, že materská spoločnosť môže poskytnúť príspevok dcérskej spoločnosti v tom istom roku, v ktorom tá istá dcérska spoločnosť poskytne príspevok v rámci skupiny materskému podniku. Tieto dva príspevky by sa považovali za samostatné transakcie, ktoré sa na daňové účely posudzujú osobitne – pozri predbežné rozhodnutie 22/05 nórskeho daňového riaditeľstva, dostupné online (v nórcine): <http://www.skatteetaten.no/Templates/BindendeForhandsuttalelse.aspx?id=28885>. To znamená, že za určitých okolností môže dôjsť k poskytnutiu príspevkov v rámci skupiny a daňovej konsolidácii bez toho, aby sa zmenilo čisté vlastné imanie poskytovateľa. Takýto prípad by nastal, ak by materskej spoločnosti vznikla daňová strata, ktorá je aspoň taká veľká ako zdaniteľné zisky dcérskej spoločnosti. Dcérska spoločnosť by mohla svojej materskej spoločnosti poskytnúť príspevok a znížiť si svoj daňový základ. Materská spoločnosť by mohla vykompenzovať prijatý príspevok svojou vlastnou daňovou stratou. Súčasne by materská spoločnosť mohla poskytnúť dcérskej spoločnosti svoj vlastný príspevok v rámci skupiny. Tento príspevok v rámci skupiny by nebol zdaniteľný pre prijímajúcu dcérsku spoločnosť, pretože by si ho materská spoločnosť vzhľadom na svoje vlastné daňové straty nemohla odpočítať. V skutočnosti by dva takéto príspevky v rámci skupiny mali za následok, že dcérska spoločnosť by mohla minimalizovať svoj daňový základ bez toho, aby došlo k poklesu jej čistého vlastného imania.

⁽⁶⁶⁾ Článok 10-3 ods. 1 daňového zákona.

⁽⁵⁷⁾ Zákon z 10.6.1988 č. 39 (zrušený), článok 8c-11 v spojení s článkom 8c-10 v odsekoch 1 a 3.

⁽⁵⁸⁾ Daňový zákon z 26.3.1999 č. 14, článok 2-2.

⁽⁵⁹⁾ Články 10-2 až 10-4 daňového zákona.

⁽⁶⁰⁾ Podľa článku 10-1 daňového zákona pravidlá upravujúce príspevky v rámci skupiny sú uplatniteľné v prípade týchto foriem obchodných spoločností „aksjeselskap, allmennaksjeselskap samt likestilt selskap og sammenslutning“.

príspevok sa môže započítať proti všetkým stratám – aj tým, ktoré vznikli v predchádzajúcich rokoch Navyše musia byť splnené požiadavky týkajúce sa vyplatenia dividend v kapitálovej spoločnosti ⁽⁶⁷⁾.

- (100) Nórske orgány vysvetlili, že pravidlá týkajúce sa príspevkov v rámci skupiny sa vzťahujú bez rozdielu na všetky podnikateľské subjekty, ktoré podliehajú nórskej dani z príjmu. Využitie týchto pravidiel si nevyžaduje žiadne povolenie, licenciu alebo podobný súhlas akéhokoľvek orgánu verejnej správy. Tieto pravidlá platia bez ohľadu na to, kto kontroluje skupinu, či ide o domácu alebo zahraničnú spoločnosť, poprípade štátnu alebo súkromnú spoločnosť.

8.3 Odôvodnenie pravidiel týkajúcich sa príspevkov v rámci skupiny

- (101) Nórske orgány vysvetlili, že cieľom týchto pravidiel je vytvoriť rovnaké daňové zaobchádzanie a daňovú neutralitu medzi i) spoločnosťami, ktoré sú organizované ako skupina a ii) spoločnosťami, ktoré prevádzkujú viacero obchodných činností. Tento cieľ je dosiahnutý tak, že skupiny spoločností majú možnosť započítať straty jednej alebo viacerých spoločností proti ziskom spoločností v tej istej skupine, čím sa de facto umožňuje zdaňovanie skupiny na základe jej konsolidovaného čistého zdaniteľného zisku. Nórske orgány vysvetlili, že účelom alebo cieľom pravidiel o príspevkoch v rámci skupiny nikdy nebolo poskytovať výhody pre určité podniky na základe ich vlastníka alebo predmetu podnikania.

8.4 Uplatňovanie pravidiel o príspevkoch v rámci skupiny Oslo Sporveier

- (102) Nórske orgány vysvetlili, že spoločnosť AS Sporveibussene poskytla materskej spoločnosti AS Oslo Sporveier v roku 2000 vo forme príspevku v rámci skupiny 4 068 000 NOK a v roku 2001 v rovnakej podobe 8 365 000 NOK. V rokoch 2002 – 2004 neboli v dôsledku daňových strát zaznamenané žiadne príspevky v rámci skupiny ⁽⁶⁸⁾.

9. PRIPOMIENKY NÓRSKÝCH ORGÁNOV K ROZHODNUTIU O ZAČATÍ KONANIA VO VECI FORMÁLNEHO ZISŤOVANIA

9.1 Presnejšie faktické informácie a správa Asplan Viak

- (103) Vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania nórske orgány poskytli ďalšie faktické informácie relevantné pre posúdenie opatrení, ktoré sú predmetom

konania vo veci formálneho zisťovania. Tieto informácie boli uvedené v predchádzajúcich odsekoch.

- (104) Okrem týchto skutočností nórske orgány poskytli Dozornému úradu správu z 25. mája 2012 o efektívnosti činností AS Sporveibussene v rokoch 1999 a 2002, ktorú nórske orgány objednali u nezávislej konzultantskej spoločnosti AS Asplan Viak („správa Asplan Viak“) ⁽⁶⁹⁾. Spoločnosť AS Asplan Viak porovnávala náklady AS Sporveibussene s nákladmi iných prevádzkovateľov pravidelnej autobusovej dopravy v Nórsku. V správe sa konštatuje, že v rokoch 1999 a 2002 boli náklady AS Sporveibussene rovnaké alebo nižšie ako náklady typického dobre riadeného a primerane vybaveného poskytovateľa pravidelnej autobusovej dopravy v Nórsku ⁽⁷⁰⁾.

- (105) Nórske orgány poskytli Dozornému úradu informácie o finančnej životaschopnosti činností v oblasti komerčnej autobusovej dopravy. Okrem malého schodku vo výške 29 000 NOK v roku 1998 boli činnosti ziskové od začiatku ich realizácie v roku 1994. Nórske orgány okrem toho poskytli Dozornému úradu strategický dokument z roku 2003 o činnostiach v oblasti komerčnej autobusovej dopravy vykonávaných spoločnosťou AS Sporveibussene („strategický dokument z roku 2003“), podľa ktorého sa mal v roku 2003 vytvoriť hrubý zisk vo výške 1,5 mil. NOK (pred odpočítaním režijných nákladov) a obrat mal dosiahnuť 14,1 milióna NOK.

9.2 Právna argumentácia

9.2.1 Schéma

- (106) Nórske orgány trvajú na tom, že financovanie miestnej pravidelnej autobusovej dopravy v Osle sa vykonávalo na základe schémy vychádzajúcej zo ZOD a NOD.
- (107) V prvom rade zdôrazňujú, že účel, na ktorý je možné poskytnúť finančné prostriedky podľa článku 22 ZOD, je jasne definovaný – kompenzácia sa môže poskytnúť iba na pokrytie strát spôsobených prevádzkovaním pravidelnej dopravy, ktorú si objednal kraj. V tejto súvislosti nórske orgány tvrdia, že predmetné opatrenie sa líši od fínskeho opatrenia, ktoré Európska komisia posudzovala v *Åland Industrihus* ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁹⁾ „Štandardný výpočet nákladov prevádzkovania pravidelnej autobusovej dopravy spoločnosťou AS Sporveibussene“, správa spoločnosti Asplan Viak AS z 25. mája 2012 pripojená ako príloha 13 k listu nórskeho orgánov zo 4. júna 2012 (dokument č. 636738).

⁽⁷⁰⁾ Treba poukázať na to, že napriek zisteniam v správe Asplan Viak nórske orgány vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania netvrdia, že kompenzácia poskytnutá spoločnosti AS Sporveibussene spĺňa kritériá uvedené v rozsudku vo veci *Altmark* – pozri posúdenie ďalej v texte.

⁽⁷¹⁾ Vec SA.21654 (ex NN-69/2007 a C-6/2008) *Åland Industrihus*, Ú. v. L 125 12.5.2012, s. 33. Proti tomuto rozhodnutiu bolo podané odvolanie, o ktorom rozhoduje Všeobecný súd (pozri vec T-212/12).

⁽⁶⁷⁾ Článok 10-2 ods. 1 daňového zákona.

⁽⁶⁸⁾ Nórske orgány potvrdili, že sa v rokoch 2000 – 2004 nevykonali žiadne vzájomné príspevky s účasťou AS Sporveibussene.

- (108) Po druhé, nórske orgány zdôrazňujú, že mesto Oslo bolo pri výpočte kompenzácie za poskytovanie služby vo verejnom záujme viazané vnútroštátnymi usmerneniami podľa NOD. Nórske orgány argumentujú, že toto obmedzenie rozhodovacej právomoci kraja zo strany vlády podporuje záver, podľa ktorého je kompenzácia poskytnutá na základe schémy pomoci. Kompenzácia do značnej miery pochádza zo štátnych finančných zdrojov (a nie z finančných zdrojov kraja) a ministerstvo dopravy má právomoc i) vydávať usmernenia týkajúce sa obsahu a uverejňovania cestovných poriadkov ii) schvaľovať tarify iii) stanovovať celoštátne zľavy iv) vydávať usmernenia týkajúce sa používania systémov predaja cestovných lístkov a v) schvaľovať všeobecné zmluvné podmienky pre pravidelnú dopravu.
- (109) Navyše nórske orgány tvrdia, že ustálená administratívna prax v Osle dokazuje, že pomoc bola poskytovaná na základe schémy.

9.2.2 Systém bonusov a malusov za kvalitu

- (110) Nórske orgány tvrdia, že systém bonusov/malusov je súčasťou všeobecnej kompenzácie za poskytovanie miestnej pravidelnej autobusovej dopravy v Osle a že v dôsledku toho je integrálnou súčasťou schémy pomoci. Dodávajú, že bonusová platba v roku 2004 predstavovala 3,9 mil. NOK, čo je 0,8 % príjmov AS Sporveisbussene v danom roku (483,5 miliónov NOK). Ďalej tvrdia, že táto bonusová platba je v každom prípade súčasťou primeraného zisku spoločnosti AS Sporveisbussene.

9.2.3 Rozdelenie spoločných nákladov a vnútrogrupinových služieb

- (111) Dozorný úrad si je vedomý toho, že na základe poskytnutých informácií nórske orgány tvrdia, že rozdelenie spoločných nákladov a platy za poskytovanie vnútrogrupinových služieb nepredstavujú štátnu pomoc, ak vezmeme do úvahy, že transakcie medzi spoločnosťami skupiny (a v menšom rozsahu aj medzi spoločnosťami skupiny a materskou AS Oslo Sporveier) boli založené na bežných komerčných podmienkach a zásadách.

9.2.4 Časť kapitálovej injekcie týkajúca sa komerčných činností

- (112) Nórske orgány tvrdia, že suma vo výške približne 430 300 NOK (z kapitálovej injekcie z roku 2004) určená na pokrytie dôchodkových nákladov súvisiacich s čisto komerčnými aktivitami, ktoré spadali mimo rámec poskytovania služby vo verejnom záujme (časť kapitálovej injekcie týkajúca sa komerčných činností), nepredstavuje štátnu pomoc, ale je skôr investíciou za trhových podmienok v súlade so zásadou investora v trhovom hospodárstve (ZITH). V tejto súvislosti nórske orgány zdôrazňujú, že na rozdiel od opisu skutkových

okolností v rozhodnutí o začatí konania,⁽⁷²⁾ sa mesto Oslo naozaj stalo výlučným vlastníkom spoločnosti AS Oslo Sporveier v roku 2002, t. j. ešte pred kapitálovou injekciou z roku 2004. Nórske orgány poskytli Dozornému úradu informácie o ziskovosti činností v oblasti komerčnej autobusovej dopravy. Okrem malého schodku vo výške 29 000 NOK v roku 1998 boli činnosti ziskové od začiatku ich realizácie v roku 1994. Podľa strategického dokumentu z roku 2003 pre činnosti v oblasti komerčnej autobusovej dopravy bol na rok 2003 plánovaný hrubý zisk vo výške 1,5 mil. NOK (pred odpočítaním režijných nákladov) a obrat 14,1 milióna NOK. Z tohto dôvodu a so zreteľom na test investora v trhovom hospodárstve vypracovanom Dozorným úradom v rozhodnutí o začatí konania⁽⁷³⁾ nórske orgány tvrdia, že použitie časti kapitálovej injekcie na riešenie dôchodkových záväzkov, ktoré sa týkali zamestnancov v komerčnej časti AS Sporveisbussene, bolo vo všeobecnosti ziskovejšie ako likvidácia spoločnosti a investovania rovnakej sumy niekde inde, najmä ak vezmeme do úvahy vysoké náklady súvisiace s takouto likvidáciou, ktoré by výrazne prevýšili náklady spojené s kapitálovou injekciou.

- (113) Vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania nórske orgány ďalej vysvetlili, že zamestnanci podieľajúci sa na poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ako aj zamestnanci podieľajúci sa na komerčných činnostiach, boli zamestnaní v rámci toho istého právneho subjektu a boli členmi rovnakého dôchodkového fondu. Podľa nórskeho právneho predpisu navyše nie je možné vylúčiť istých členov dôchodkového fondu pri umorovaní jeho schodku. Podľa nórskeho orgánov je takto možné zdôvodniť, že aj súkromný investor by v identickej situácii musel vykonať rovnaké zvýšenie kapitálu.

- (114) Nórske orgány ďalej tvrdia, že časť kapitálovej injekcie týkajúca sa komerčných činností nepredstavuje štátnu pomoc, pretože nepresahuje hranicu *de minimis*.

9.2.5 Zdanenie skupiny Oslo Sporveier

- (115) Z pripomienok, ktoré predložili nórske orgány, sa vyvodzuje, že pravidlá týkajúce sa príspevkov v rámci skupiny vylučujú akúkoľvek štátnu pomoc, pretože sa vzťahujú na všetky spoločnosti, ktoré majú sídlo v Nórsku a ktorých cieľom je daňová konsolidácia v rámci skupiny.

⁽⁷²⁾ Z informácií, ktoré mal Dozorný úrad k dispozícii v čase prijatia rozhodnutia o začatí konania, vyplývalo, že mesto Oslo sa stalo jediným vlastníkom spoločnosti AS Oslo Sporveier až v júli 2006 (pozri rozhodnutie o začatí konania, poznámku pod čiarou č. 27). Vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania nórske orgány objasnili, že mesto Oslo v skutočnosti kúpilo podiely menšinových akcionárov v roku 2002.

⁽⁷³⁾ Pozri rozhodnutie o začatí konania, odseky 103 až 108, najmä odsek 105.

9.2.6 Zlučiteľná pomoc

- (116) Nórske orgány tvrdia, že kompenzácie poskytnutá za poskytovanie služby vo verejnom záujme nevedľa k nadmernej kompenzácii a je preto zlučiteľná v zmysle článku 49 dohody o EHP.

10. PRIPOMIENKY ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

- (117) Dozornému úradu boli doručené pripomienky od dvoch zainteresovaných strán, navrhovateľa (Konkurrenten.no AS) a jeho sesterskej spoločnosti AS Risdal Touring.
- (118) Navrhovateľ sa odvoláva na súbor dokumentov predložených Dozornému úradu a Súdu EZVO, v ktorom vysvetlil svoje stanovisko v tomto prípade. Navrhovateľ namieta, že sa Dozorný úrad i) opiera takmer výlučne o informácie poskytnuté nóorskymi orgánmi neformálnym spôsobom; ii) rozdeľuje opatrenia, ktoré identifikoval navrhovateľ, do dvoch odlišných prípadov; iii) údajne odopiera sťažovateľovi verejný prístup k spisu o veci. Sťažovateľ spochybňuje ochotu Dozorného úradu vykonať nestranné a vyčerpávajúce zisťovanie.
- (119) Risdal Touring AS je súčasťou tej istej skupiny spoločností ako navrhovateľ. Pripája sa k stanovisku navrhovateľa. Spoločnosť vyjadruje najmä poľutovanie nad údajným rozhodnutím Dozorného úradu zamietnuť verejný prístup ku spisu o prípade a dĺžkou konania. Spoločnosť zdôrazňuje, že okolnosti vzbudzujú pochybnosti o ochote Dozorného úradu vykonať nestranné a vyčerpávajúce zisťovanie.

II. POSÚDENIE

1. EXISTENCIA ŠTÁTNEJ POMOCI

- (120) V článku 61 ods. 1 Dohody o EHP sa uvádza:

„Ak nie je touto dohodou ustanovené inak, pomoc poskytovaná členskými štátmi ES, štátmi EZVO alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s fungovaním tejto dohody, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi zmluvnými stranami.“

- (121) Dozorný úrad najprv posúdi, či opatrenie týkajúce sa zdaňovania skupiny zahŕňa štátnu pomoc.
- (122) Po druhé, Dozorný úrad posúdi, či má časť kapitálovej injekcie týkajúca sa komerčných činností povahu štátnej pomoci. Ako sa už uviedlo, ide o súčasť širšieho opatrenia (kapitálovej injekcie z roku 2004, ktorá mala

vyriešiť nedostatočné financovanie dôchodkového fondu). Avšak na rozdiel od zvyšku kapitálovej injekcie z roku 2004, táto časť kapitálovej injekcie sa týkala činností mimo rámca poskytovania služieb vo verejnom záujme, konkrétne nedostatočného financovania penzijných účtov zamestnancov komerčnej časti AS Sporveisbussene. Na účely posúdenia toho, či ani jedna časť kapitálovej injekcie nemala charakter štátnej pomoci, sa medzi nimi musí jasne rozlišovať, pretože ich posúdenie sa opiera o rôzne právne základy. To znamená, že zatiaľ čo opatrenia týkajúce sa kompenzácie za poskytovanie služieb vo verejnom záujme sa posudzujú na základe princípov vypracovaných Európskym súdnym dvorom (ďalej len „Súdny dvor“) v rozhodnutí *Altmark* ⁽⁷⁴⁾, posúdenie opatrení, ktoré nepredstavujú kompenzáciu za poskytovanie služieb vo verejnom záujme, sa nezakladá na týchto princípoch.

- (123) Po tretie, Dozorný úrad posúdi, či ročná kompenzácia a časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme predstavujú štátnu pomoc.

1.1 Zdanenie skupiny Oslo Sporveier

- (124) Sťažovateľ uviedol, že negatívne daňové postavenie AS Oslo Sporveier sa využívalo na zníženie daňového zaťaženia AS Sporveisbussene. Dozorný úrad sa domnieva, že navrhovateľ sa odvoláva na daňové pravidlá týkajúce sa príspevkov medzi spoločnosťami, ktoré patria do rovnakej skupiny spoločností („príspevky v rámci skupiny“).
- (125) Dozorný úrad poznamenáva, že tieto pravidlá platia aj v prípade AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene, ktorá je 100-percentne vlastnená materskou spoločnosťou AS Oslo Sporveier. AS Oslo Sporveier alebo ktorákoľvek z jej dcérskych spoločností mohla v zásade vyrovnáť zdaniteľné zisky prostredníctvom poskytovania príspevkov v rámci skupiny.
- (126) Dozorný úrad poukazuje na to, že navrhovateľ namieta skutočnosť, ktorá je zjavne aplikáciou všeobecných nórskeho pravidiel o zdaňovaní obchodných spoločností. Dozorný úrad poznamenáva, že sťažovateľ neuviedol ani neposkytol žiadne informácie, ktoré by potvrdili že príslušné daňové predpisy by mohli viesť k poskytnutiu štátnej pomoci určitým spoločnostiam.
- (127) Podľa ustálenej judikatúry by sa pri určovaní selektívnosti opatrenia malo preskúmať, či v kontexte konkrétneho právneho systému dané opatrenie predstavuje výhodu pre určité podniky vo vzťahu k iným podnikom, ktoré sú v porovnateľnej právnej a faktickej situácii ⁽⁷⁵⁾. Preto sa môže stať, že určitý vnútroštátny daňový systém

⁽⁷⁴⁾ Vec C-280/00 *Altmark*, Zb. 2003, s. I-7747.

⁽⁷⁵⁾ Pozri okrem iného vec C-409/00 *Španielsko/Komisia*, Zb. 2003, s. I-1487, bod 47 a vec C-409/00 *Portugalsko/Komisia*, Zb. 2006, s. I-7115, bod 54.

nezahŕňa štátnu pomoc, aj keď nezodpovedá všeobecnému systému zdaňovania obchodných spoločností v danom štáte EHP.

- (128) Pokiaľ ide o tieto príspevky, spoločnosti v rámci skupiny nie sú v porovnateľnej právnej a faktickej situácii ako spoločnosti mimo skupiny. Ak materská spoločnosť poskytne príspevok dcérskej spoločnosti a tým zníži svoj zdaniteľný príjem, tento príspevok neslúži na maximalizáciu zisku jednej strany na úkor druhej strany, ale iba umožňuje podobné daňové zaobchádzanie ako v prípade jednej spoločnosti, ktorá prevádzkuje viacero obchodných činností, a zabezpečuje daňovú neutralitu medzi spoločnosťami organizovanými ako skupina a jednou spoločnosťou, prevádzkujúcou viacero obchodných činností.
- (129) Ako sa zdôrazňuje v oddiele 3.1 usmernení Dozorného úradu o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci na opatrenia týkajúce sa priameho zdaňovania spoločností, pravidlá štátnej pomoci neobmedzujú právomoci štátov EZVO rozhodovať o hospodárskej politike, ktorú považujú za najvhodnejšiu, a najmä rozložiť daňové zaťaženie podľa svojho uváženia medzi rôzne faktory výroby.
- (130) Dozorný úrad súhlasí s nóorskymi orgánmi v tom, že opatrenie môže využiť akákoľvek spoločnosť so sídlom v Nórsku, ktorá podlieha dani z príjmu právnických osôb, vrátane zahraničných spoločností s dcérskymi spoločnosťami v Nórsku. Zákonné kapitálové požiadavky na vytvorenie kapitálovej spoločnosti, ktoré boli počas obdobia vyšetrovania 100 000 NOK, umožňovali individuálnym spoločnostiam, aby si vytvorili ďalšiu spoločnosť v Nórsku, čím vznikla skupina. Skupinu spoločností tak mohla bez značných kapitálových zdrojov vytvoriť ktorákoľvek individuálna spoločnosť. Rozsah subjektov, ktoré môžu využiť túto schému, je teda široký a jeho účelom je zabezpečiť podobné daňové zaobchádzanie bez ohľadu na veľkosť podniku alebo jeho štruktúru.
- (131) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Dozorný úrad dospel k záveru, že optimalizovanie zdaniteľného príjmu prostredníctvom príspevku v rámci skupiny nebude predstavovať hospodársku výhodu pre spoločnosť AS Sporveisbussene, nakoľko táto spoločnosť musela v záujme odpočtu dane reálne poskytnúť príspevok inej spoločnosti v skupine vo výške, o ktorú si týmto spôsobom znížila svoj daňový základ. Takéto daňové zaobchádzanie preto nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP.

1.2 Časť kapitálovej injekcie týkajúca sa komerčných činností

1.2.1 *De minimis*

- (132) Ako bolo uvedené v predchádzajúcom texte, približne 430 300 NOK z kapitálovej injekcie z roku 2004 bolo zrejme použitých na pokrytie nedostatočného financovania dôchodkových účtov v divízii zájazdovej autobusovej dopravy. Pretože táto časť kapitálovej injekcie sa netýka nákladov na službu vo verejnom záujme, nie je posudzovaná na základe rozsudku vo veci *Altmark*.
- (133) Okrem toho, nariadenie Komisie (ES) č. 1998/2006 z decembra 2006 o uplatňovaní článkov 87 (v súčasnosti článok 107 ZFEÚ) a 88 (v súčasnosti článok 108 ZFEÚ) Zmluvy na pomoc *de minimis* sa nedá aplikovať na tento prípad⁽⁷⁶⁾. Suma vo výške približne 430 300 NOK bola súčasťou celkovej sumy 111 760 000 NOK, ktorá bola použitá na pokrytie nákladov na služby vo verejnom záujme, a predstavuje preto jej neoddeliteľnú súčasť. Nemožno ju preto považovať za individuálne opatrenie, ktoré spĺňa podmienky nariadenia *de minimis*⁽⁷⁷⁾.
- (134) V článku 2 ods. 2 tohto nariadenia sa výslovne uvádza, že „V prípade, že celková suma pomoci poskytnutá v rámci opatrení pomoci presiahne tento strop, nemožno v prípade tejto pomoci využívať výhody tohto nariadenia ani pre tú časť pomoci, ktorá strop nepresahuje. V tomto prípade nie je možné požadovať výhody plynúce z tohto nariadenia ani v čase poskytovanie pomoci ani kedykoľvek neskôr.“⁽⁷⁸⁾

1.2.2 *Zásada investora v trhovom hospodárstve*

- (135) Podľa ustálenej judikatúry je potrebné, aby Dozorný úrad určil, či prijímajúca spoločnosť (AS Sporveisbussene)

⁽⁷⁶⁾ Ú. v. EÚ L 379, 28.12.2006, s. 5 začlenená do Dohody o EHP v bode 1ea prílohy XV.

⁽⁷⁷⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 21.9.2005 o implementácii schémy pomoci N 192/1997 Talianskom – autonómnou provinciou Bolzano (Ú. v. EÚ L 383, 28.12.2006 s. 1, odseky 129-133) a rozhodnutie Komisie z 27.7.2011 týkajúce sa štátnej pomoci, ktorú poskytlo Belgicko na financovanie skriningu prenosných spongiformných encefalopatií (TSE) hovädzieho dobytku (Ú. v. EÚ L 274 19.10.2011 s. 36), časť 6, článok 1, ods. 133.

⁽⁷⁸⁾ V tejto súvislosti treba zdôrazniť, že všeobecné nariadenie *de minimis*, ktoré bolo v platnosti v čase, keď sa uskutočnila kapitálová injekcia, bolo nariadenie Komisie (ES) č. 69/2001 z 12.1.2001 o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES pri pomoci *de minimis*. Toto nariadenie sa však neuplatňovalo na sektor dopravy. Ako sa uvádza v článku 5 ods. 1 nariadenia Komisie (ES) č. 1998/2006, „Toto nariadenie sa uplatňuje aj na pomoc poskytnutú podnikom pôsobiacim v sektore dopravy [...]“.

získala hospodársku výhodu, ktorú by nemala za normálnych trhových podmienok⁽⁷⁹⁾. Dozorný úrad má pri určovaní uplatniť zásadu investora v trhovom hospodárstve⁽⁸⁰⁾, ktorá v podstate stanovuje, že o štátnu pomoc ide vždy, keď štát poskytne finančné prostriedky spoločnosti, ktoré by za obvyklých okolností neposkytol súkromný investor uplatňujúci bežné komerčné kritériá bez sociálnych, politických alebo filantropických motívov⁽⁸¹⁾.

(136) Treba pripomenúť, že pôvodný plán platieb bol prijatý v dôsledku rozhodnutia nórskeho orgánu finančného dohľadu, ktorý vyzval AS Oslo Sporveier vyrovnáť schodok v penzijnom fonde. To znamenalo, že vlastníci AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene museli buď napraviť nedostatočné financovanie, alebo podstúpiť riziko nesolventnosti.

(137) Pri posudzovaní toho, či sa kapitálová injekcia uskutočnila za podmienok, ktoré by boli prijateľné pre súkromného investora, Dozorný úrad poukazuje na to, že súkromný investor v podobnej situácii, t.j. stojaci pred možnosťou a) vložiť nový kapitál do spoločnosti, alebo b) likvidovať spoločnosť a investovať rovnakú sumu inde, by si vybral možnosť a) len v prípade, ak by bola celkovo ziskovejšia ako možnosť b). To znamená, že výber „najlacnejšieho“ riešenia nepostačuje na splnenie kritéria investora v trhovom hospodárstve, ale že je potrebné preukázať prijateľnú mieru budúcej návratnosti ceny tohto „najlacnejšieho riešenia“.

(138) V rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania⁽⁸²⁾ Dozorný úrad vyjadril pochybnosti, pokiaľ ide

⁽⁷⁹⁾ Vec C-39/94, *SFEI/La Poste*, Zb. 1996, s. I-3547, bod 60.

⁽⁸⁰⁾ Táto zásada je vysvetlená v časti VI usmernení Dozorného úradu o štátnej pomoci (Pravidlá o kompenzácií za poskytovanie služieb vo verejnom záujme, štátnom vlastníctve podnikov a pomoci pre štátne podniky, oddiel Uplatňovanie ustanovení o štátnej pomoci na štátne podniky vo výrobnom sektore).

⁽⁸¹⁾ Pozri napríklad návrhy generálneho advokáta Jacobsa, spojené veci C-278/92, C-279/92 a C-280/92, *Španielsko/Komisia*, Zb. 1994, s. I-4103, bod 28. Pozri aj vec 40/85 *Belgicko/Komisia (Boch)*, Zb. 1986, s. 2321, bod 13; vec C-301/87, *Francúzsko/Komisia (Boussac)*, Zb. 1990, s. I-307, body 39 – 40; vec C-303/88, *Taliansko/Komisia (Lanerossi)*, Zb. 1991, s. I-1433, bod 24. Pozri tiež usmernenia Dozorného úradu o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci na verejnoprávne vysielanie, v ktorých sa v bode 93 uvádza: „pri vykonávaní komerčných aktivít majú verejnoprávni vysielatelia rešpektovať trhové princípy a ak konajú prostredníctvom komerčných dcérskych spoločností, musia byť od nich nezávislé a ich vzťahy musia byť rovnocenné. Štáty EFTA zabezpečia, aby verejnoprávni vysielatelia dodržiavali zásadu nezávislosti a rovnocennosti, uskutočňovali svoje komerčné investície v súlade so zásadou investora v trhovom hospodárstve a nevyužívali verejné financovanie na protisúťažné praktiky voči svojim konkurentom“.

⁽⁸²⁾ Odseky 105 – 108.

o uplatniteľnosť testu investora v trhovom hospodárstve, vzhľadom na nedostatok primeraných informácií, ako napríklad odhadov ziskovosti, ktoré by súkromný investor urobil.

(139) V odpovedi na túto požiadavku nórske orgány vysvetlili, že do roku 2004, keď sa poskytla kapitálová injekcia, bolo prevádzkované zájazdové autobusové dopravné spoločnosťou AS Sporveisbussene ziskové (nepretržite od začatia prevádzky v roku 1994 s výnimkou roku 1998, keď vznikla zanedbateľná strata vo výške 29 000 NOK). Ďalej je zo strategického dokumentu pre zájazdovú autobusovú dopravu na roky 2003 – 2006 zrejmé, že cieľom bolo udržať prevádzkované zájazdové autobusové dopravné a v roku 2003 dosiahnuť obrát vo výške 14,1 mil. NOK a zisk vo výške 1,5 mil. NOK (pred odpočítaním režijných nákladov). Likvidácia AS Sporveisbussene alebo vyčlenenie zájazdovej autobusovej dopravy a jej likvidácia sa nemohlo považovať za primeranú alternatívu pre mesto Oslo, pretože tieto opatrenia by boli spojené s veľkými nákladmi, ktoré by výrazne prevýšili náklady súvisiace s odstránením nedostatočného financovania dôchodkových záväzkov týkajúcich sa zamestnancov v divízii zájazdovej autobusovej dopravy. Vzhľadom na relatívne malý objem vloženého kapitálu a na skutočnosť, že zájazdová autobusová doprava poskytovaná AS Sporveisbussene bola vo všeobecnosti zisková a že podľa odhadov mala ostať ziskovou v miere, ktorú možno považovať za reálnu aj v budúcnosti, a pri riadnom zohľadnení vyšších nákladov súvisiacich s likvidáciou, by si aj hypotetický súkromný investor zvolil kapitálovú injekciu.

(140) Dozorný úrad preto zastáva názor, že časť kapitálovej injekcie vo výške 430 300 NOK sa musí považovať za súladnú so zásadou investora v trhovom hospodárstve. Dozorný úrad dospel k záveru, že kapitálovú injekciu nie je možné považovať za výhodu, ktorú by jej rovnako neposkytol investor za štandardných trhových podmienok. Preto toto opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP.

1.3 Ročná kompenzácia a časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme

1.3.1 Úvod

(141) Pokiaľ ide o sťažnosť, podľa ktorej došlo údajne ku krížovému subvencovaniu medzi službami poskytovanými vo verejnom záujme a komerčnými aktivitami AS Oslo Sporveier, AS Sporveisbussene, Arctic Express AS a Sporveisbussenes Turbiler AS, Dozorný úrad ju chápe

tak, že ročná kompenzácia za poskytovanie miestnej pravidelnej dopravy a časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme slúžili na subvencovanie komerčných aktivít vykonávaných skupinou Oslo Sporveier.

- (142) Je zrejmé, že ku krížovému subvencovaniu (na účely kontroly štátnej pomoci) môže dôjsť len v prípade, ak podnik realizujúci krížové subvencovanie dostane štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP. Preto pokiaľ ide o túto časť sťažnosti, Dozorný úrad musí najprv posúdiť, či financovanie (t. j. i) ročná kompenzácia a ii) časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme), predstavuje štátnu pomoc.

1.3.2 Prítomnosť štátnych prostriedkov

- (143) Na to, aby išlo o štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP, musí ju poskytnúť štát alebo musí byť poskytnutá zo štátnych prostriedkov.
- (144) Na úvod treba poznamenať, že miestne a regionálne orgány sa pokladajú za ekvivalentné štátu⁽⁸³⁾. Preto mesto Oslo spadá pod vymedzenie pojmu štát na účely pravidiel EHP o štátnej pomoci.
- (145) V posudzovanom prípade je jasné, že štát (t. j. mesto Oslo) prostredníctvom ročnej kompenzácie poskytoval financovanie pre AS Oslo Sporveier na účely poskytovania pravidelnej autobusovej dopravy, a to až do roku 1997. Pre obdobie rokov 1997-2008 je nesporné, že AS Oslo Sporveier previedla poskytnuté ročné kompenzácie na spoločnosť AS Sporveisbussene v súlade s podmienkami prepravnej dohody, ktorá v podstate formalizovala predchádzajúcu nepísanú administratívnu prax slúžiacu na výpočet ročnej kompenzácie⁽⁸⁴⁾.
- (146) Pokiaľ ide o časť finančnej injekcie týkajúcu sa služieb vo verejnom záujme poskytnutú AS Sporveisbussene na pokrytie nedostatočného financovania dôchodkového fondu, je nesporné, že štát (mesto Oslo) vložil do spoločnosti AS Sporveisbussene sumu 111 760 000 NOK.

⁽⁸³⁾ Článok 2 smernice Komisie 2006/111/ES o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov (Ú. v. ES L 318, 17.11.2006, s. 17), začlenený do bodu 1a prílohy XV k Dohode o EHP.

⁽⁸⁴⁾ Pokiaľ ide najmä o bonus za kvalitu vo výške 3,9 mil. NOK, ktorý poskytla AS Oslo Sporveier spoločnosti AS Sporveisbussene, Dozorný úrad konštatuje, že finančné prostriedky buď pochádzajú zo štátnych zdrojov, alebo že ich vyplatenie je možné pričítať štátu. Keďže mesto Oslo je zapojené do všetkých aspektov, ktoré sú dôležité z komerčného hľadiska a ktoré sa týkajú poskytovania pravidelnej autobusovej dopravy v regióne Osla a AS Oslo Sporveier je spoločnosťou vo verejnom vlastníctve, Dozorný úrad dospel k záveru, že transakcia musí byť považovaná za pripísateľnú štátu, a preto predstavuje štátne prostriedky v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP.

- (147) Dozorný úrad preto dospel k záveru, že ročná kompenzácia a časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme boli poskytnuté štátom a zo štátnych prostriedkov.

1.3.3 Podnik

- (148) Podľa článku 61 ods. 1 Dohody o EHP sa za štátnu pomoc považujú iba zvýhodnenia poskytnuté podnikom. Za podnik sa považuje akýkoľvek subjekt zapojený do hospodárskej činnosti bez ohľadu na jeho právnu formu a spôsob, akým je financovaný⁽⁸⁵⁾. Za hospodársku činnosť sa považuje aj každá činnosť spočívajúca v ponuke tovarov a služieb na danom trhu⁽⁸⁶⁾.
- (149) Počas relevantného obdobia (1994 – 2008) AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene poskytovali na nórskom trhu pravidelnú autobusovú dopravu služieb, ako aj zájazdovú autobusovú dopravu. Preto Dozorný úrad konštatoval, že AS Oslo Sporveier aj AS Sporveisbussene boli v príslušnom období podnikmi.

1.3.4 Hospodárske zvýhodnenie

- (150) Aby opatrenie predstavovalo štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP, musí prinášať hospodársku výhodu podniku, a to napríklad tým, že predmetným opatrením sa podnik oslobodí od poplatkov, ktoré obvykle hradil zo svojho rozpočtu.
- (151) Ako už bolo uvedené vyššie, ročná kompenzácia poskytovaná AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene za vykonávanie služieb autobusovej dopravy v Oslo predstavuje, *prima facie*, kompenzáciu za náklady, ktoré vznikli pri poskytovaní služby vo verejnom záujme. Za predpokladu, že sú splnené kritériá stanovené v rozsudku Súdneho dvora vo veci *Altmark* a súvisiacej judikatúre, kompenzácia za poskytovanie služby nepredstavuje ekonomickú výhodu⁽⁸⁷⁾.
- (152) Okrem toho, pokiaľ ide o časť kapitálovej injekcie týkajúcej sa služieb vo verejnom záujme, Dozorný úrad sa domnieva, že spoločnosť AS Sporveisbussene dostala kapitálovú injekciu na pokrytie nedostatočného financovania dôchodkových záväzkov, ktoré vzniklo pred rokom 1997. Zdá sa, že celá kapitálová injekcia bolo použitá na tento účel. Takisto je dôležité poznamenať, že hoci niektoré zmeny v kapitálovej pozícii AS Sporveisbussene boli zaznamenané v účtovníctve, AS Oslo Sporveier vyplatilo celú sumu priamo dôchodkovému fondu a táto suma nebola prevedená vo forme hotovosti spoločnosti AS Sporveisbussene.

⁽⁸⁵⁾ Vec E-5/07 *Private Barnehagers Landsforbund/Dozorný úrad EFTA*, Zb. EZVO 2008, s. 62, bod 78.

⁽⁸⁶⁾ Vec C-35/96 *Komisija/Taliansko*, Zb. 1998, s. I-3851, bod 36.

⁽⁸⁷⁾ Vec C-280/00 *Altmark*, Zb. 2003, s. I-7747. Pozri tiež vec T-289/03 *BUPA* [2008] Zb. II-81.

- (153) Časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme sa netýka nových nákladov, ale nákladov, ktoré vznikli v minulosti, čo technicky nebolo zohľadnené v hlavnom účtovníctve spoločnosti. Tieto záväzky však existovali už v čase poskytnutia kapitálovej injekcie, ktorá slúžila na odstránenie schodku dôchodkového fondu. Preto možno časť kapitálovej injekcie týkajúcu sa služieb vo verejnom záujme považovať za súčasť nákladov, ktoré mesto Oslo muselo znášať výmenou za poskytovanie služby vo verejnom záujme spoločnosťami AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene. Namiesto tejto kapitálovej injekcie mohlo mesto Oslo vyplatiť vyššiu ročnú kompenzáciu za poskytovanie služby vo verejnom záujme. Časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme preto predstavovala neoddeliteľnú súčasť kompenzácie poskytovanej spoločnosťou AS Sporveisbussene. Tento stav trval od polovice 90. rokov 20. storočia až do poskytnutia kapitálovej injekcie (a ktorý by naďalej trval, ak by sa realizoval plán platieb do roku 2020).
- (154) V rozsudku *Altmark* Súdny dvor rozhodol, že kompenzácia za službu vo verejnom záujme nepredstavuje štátnu pomoc, ak sú splnené štyri kumulatívne kritériá.
- Po prvé, prijímajúci podnik musí byť skutočne povinný vykonávať služby vo verejnom záujme a tieto povinnosti musia byť jasne vymedzené.
 - Po druhé, parametre, na základe ktorých sa kompenzácia vypočítava, musia byť vopred stanovené objektívnym a transparentným spôsobom.
 - Po tretie, kompenzácia nemôže pri zohľadnení dosiahnutých príjmov a primeraného zisku prekročiť sumu, ktorá je potrebná na pokrytie nákladov (alebo ich časti) vzniknutých pri plnení úloh služby vo verejnom záujme.
 - Po štvrté, keď podnik, ktorý má plniť povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme, nie je vybraný na základe verejného obstarávania, ktoré by umožnilo výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby za najnižšie náklady, úroveň potrebnej kompenzácie sa musí určiť na základe analýzy nákladov, ktoré by vynaložil typický dobre fungujúci a primerane vybavený podnik⁽⁸⁸⁾.
- (155) Dozorný úrad najprv preskúma štvrté kritérium, a to konkrétne či sa kompenzácia určovala na základe verejnej súťaže alebo na základe nákladov efektívneho a dobre riadeného podniku.
- (156) Pred rokom 1994 mesto Oslo platilo ročnú kompenzáciu spoločnosti AS Oslo Sporveier za poskytovanie pravidelnej autobusovej dopravnej služby, ktoré od roku 1997 prevzala spoločnosť AS Sporveisbussene. Pokiaľ však ide o linky prevádzkované na základe oblastnej koncesie, ani AS Oslo Sporveier, ani AS Sporveisbussene neboli vybrané prostredníctvom verejného obstarávania. Preto ani kompenzácia, ktorú mesto Oslo poskytovalo spoločnosti AS Oslo Sporveier, a ani kompenzácia následne presunutá z AS Oslo Sporveier na AS Sporveisbussene, neboli založené na cenách vyplývajúcich z verejných súťaží.
- (157) Navyše nórskorgány neposkytli Dozornému úradu dostatočne podrobné informácie, na základe ktorých by sa dalo overiť, či náklady, ktoré vznikli spoločnostiam AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene, zodpovedali nákladom typického, dobre riadeného a vybaveného podniku, a ani netvrdili (ako sa uvádza v predchádzajúcom texte), že toto kritérium by bolo splnené. Správa Asplan Viak, ktorú poskytli nórskorgány, sa týka kompenzácií poskytnutých len počas dvoch rokov (1999 a 2002) zo skúmaného pätnásťročného obdobia, počas ktorého boli spoločnostiam poskytnuté kompenzácie (1994 – 2002). Dozorný úrad zastáva názor, že druhá alternatíva štvrtého kritéria *Altmark* si vyžaduje preukázanie toho, že predmetná kompenzácia bola stanovená na základe analýzy nákladov, ktoré by typickému dobre riadenému a primerane vybavenému podniku vznikli počas celého obdobia. Aj keď by sa pomocou správy Asplan Viak dalo demonštrovať, že spoločnosť AS Sporveisbussene za dva roky, ktoré boli analyzované v správe, splnila túto požiadavku, ostáva trinásť rokov, ktoré nie sú objasnené. Preto Dozorný úrad konštatuje, že štvrté *Altmark* kritérium nie je splnené.
- (158) Na základe uvedeného sa Dozorný úrad domnieva, že služby pravidelnej autobusovej dopravy vykonávané na základe oblastnej koncesie v Osle neboli v prípade AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene poskytované v súlade so štvrtým kritériom rozsudku *Altmark*. Keďže na to, aby kompenzácia za služby poskytované vo verejnom záujme nepredstavovala štátnu pomoc⁽⁸⁹⁾, musia byť kritériá *Altmark* splnené kumulatívne, Dozorný úrad konštatuje, že ročná kompenzácia vrátane časti kapitálovej injekcie týkajúcej sa služieb vo verejnom záujme prináša ekonomickú výhodu spoločnosti AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene.

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

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

1.3.5 Zvýhodnenie určitých podnikov alebo výroby určitých druhov tovaru

- (159) Na to, aby pomoc predstavovala štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP, musí byť selektívna v tom, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovarov.
- (160) Súdny dvor rozhodol, že s cieľom určiť, či je opatrenie selektívne, treba preskúmať, či je z hľadiska cieľa sledovaného daným opatrením predmetný podnik(-y) v právnej a faktickej situácii porovnateľnej s inými podnikmi⁽⁹⁰⁾.
- (161) V posudzovanom prípade ročná kompenzácia a časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme zvýhodňovali AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene, pretože neboli k dispozícii iným prevádzkovateľom autobusovej dopravy. Takíto prevádzkovatelia prevádzkujú pravidelnú autobusovú dopravu v Nórsku alebo v inom štáte EHP, a preto boli v porovnaní s AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene v podobnej faktickej a právnej situácii. Z týchto dôvodov dospel Dozorný úrad k záveru, že tieto dve opatrenia sú selektívne.

1.3.6 Narušenie hospodárskej súťaže a ovplyvnenie obchodu medzi zmluvnými stranami

- (162) Na to, aby pomoc predstavovala štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP, musí narušovať hospodársku súťaž (alebo hroziť jej narušením) a ovplyvňovať obchod medzi zmluvnými stranami. Podľa judikatúry Súdu EZVO musí Dozorný úrad preskúmať, či táto pomoc môže ovplyvniť obchod a narušiť hospodársku súťaž⁽⁹¹⁾.
- (163) Ešte pred nadobudnutím platnosti Dohody o EHP v Nórsku viaceré podniky prevádzkovali v Osle pravidelnú autobusovú dopravu. Dozorný úrad preto dospel k záveru, že ročná kompenzácie a časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme mohla odvtedy narušiť hospodársku súťaž⁽⁹²⁾.
- (164) Pokiaľ ide o vplyv na obchod, a skutočnosť, že posudzovaný prípad sa týka miestneho trhu s autobusovou dopravou v Osle, Dozorný úrad pripomína, že v rozsudku vo veci *Altmark*, ktorý sa týkal aj služieb regionálnej autobusovej dopravy, Súdny dvor rozhodol, že:

„že nie je vôbec vylúčené, že verejná subvencia poukázaná podniku, ktorý poskytuje iba miestne a regionálne dopravné služby a neposkytuje dopravné služby mimo svoj štát, môže viac-menej mať vplyv na obchod medzi členskými štátmi...Druhá podmienka uplatnenia článku 92 ods. 1 Zmluvy, podľa ktorej pomoc musí ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi, preto nezávisí od miestnej alebo regionálnej povahy poskytovaných dopravných služieb alebo od významu dotknutej oblasti podnikania.“⁽⁹³⁾

- (165) To znamená, že aj keď (ako aj v posudzovanom prípade) ide iba o miestny trh autobusovej dopravy (Oslo), verejné financovanie dostupné pre jedného z prevádzkovateľov na takomto miestnom trhu môže ovplyvniť obchod medzi zmluvnými stranami⁽⁹⁴⁾. Preto sa Dozorný úrad domnieva, že ročná kompenzácia a časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme mohla ovplyvniť obchod medzi zmluvnými stranami.

1.3.7 Záver o ročnej kompenzácií a časti kapitálovej injekcii týkajúcej sa služieb vo verejnom záujme

- (166) Na základe uvedeného posúdenia Dozorný úrad konštatuje, že ročná kompenzácia poskytnutá spoločnosti AS Oslo Sporveier a (neskôr) AS Sporveisbussene a časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme, ktorá bola určená na pokrytie nedostatočného financovania dôchodkového fondu, predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 61 Dohody o EHP.

2. KLASIFIKÁCIA OPATRENIA ŠTÁTNEJ POMOCI AKO EXISTUJÚCA POMOC ALEBO NOVÁ POMOC – ROČNÁ KOMPENZÁCIA A ČASŤ KAPITÁLOVEJ INJEKcie TÝKAJÚCA SA SLUŽIEB VO VEREJNOM ZÁUJME

2.1 Úvod –rozsudok Súdu EZVO vo veci E-14/10

- (167) V článku 1 písm. b) bode i) časti II protokolu 3 sa ustanovuje, že „existujúca pomoc“ je:

„všetka pomoc, ktorá existovala pred nadobudnutím platnosti Dohody o EHP v príslušných štátoch EZVO, to znamená schémy pomoci a individuálna pomoc, ktoré sa realizovali pred nadobudnutím platnosti Dohody o EHP a ktoré sú naďalej v platnosti aj po nadobudnutí platnosti Dohody o EHP.“

- (168) Dozorný úrad poznamenáva, že spoločnosti AS Oslo Sporveier bola v čase nadobudnutia platnosti Dohody o EHP v Nórsku (1. január 1994) poskytovaná kompenzácia za vykonávanie pravidelnej autobusovej dopravy v Osle v súlade s ustanoveniami právnych predpisov

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

⁽⁹¹⁾ Spojené veci E-5/04, E-6/04 a E-7/04, *Fesil a Finnfjord a iní/Dozorný úrad EZVO*, [2005] Správa Súdneho dvora EZVO za rok 117, bod 93.

⁽⁹²⁾ Okrem toho Súdny dvor v rozsudku vo veci *Altmark* uviedol, že od roku 1995 viaceré členské štáty dobrovoľne sprístupnili niektoré trhy mestskej, prímestskej alebo regionálnej dopravy konkurenčným podnikom usadeným v iných členských štátoch EÚ. Riziko pre obchod medzi členskými štátmi teda nebolo hypotetickým ale reálnym, pretože trh sa otvoril konkurencii (body 69 a 79).

⁽⁹³⁾ Body 77 a 82 rozsudku *Altmark*.

⁽⁹⁴⁾ Pozri aj vec 102/87 *Francúzska republika/Komisia*, Zb. 1988, s. 4067, bod 19; vec C-305/89, *Taliansko/Komisia*, Zb. 1991, s. I-1603, bod 26.

o doprave a ustálenou administratívnou praxou (ešte pred nadobudnutím platnosti Dohody o EHP), ako už bolo uvedené v predchádzajúcom texte.

- (169) Vo svojom rozsudku vo veci E-14/10, ktorým zrušil rozhodnutie Dozorného úradu č. 254/10/COL, Súd EZVO uviedol:

„či poskytnutá pomoc [...] predstavuje „existujúcu pomoc“ [...] závisí od výkladu ustanovení protokolu 3 Dohody o dozore a súde [...]

[...]aby mohla byť kvalifikovaná ako „existujúca pomoc“ v zmysle pravidiel EHP o štátnej pomoci, musí byť súčasťou schémy pomoci, ktorá bola poskytnutá pred nadobudnutím platnosti Dohody o EHP.“⁽⁹⁵⁾

2.2 Vymedzenie schémy pomoci

- (170) V článku 1 písm. d) časti II protokolu 3 sa uvádza, že „schéma pomoci“:

„znamená každý právny akt, na základe ktorého možno, bez toho, aby boli potrebné ďalšie vykonávacie opatrenia, poskytnúť individuálnu pomoc podnikom definovaným v danom právnom akte všeobecným a abstraktným spôsobom, a každý právny akt, na základe ktorého možno pomoc, ktorá nie je viazaná na osobitný projekt, poskytnúť jednému alebo niekoľkým podnikom na neobmedzené obdobie a v neobmedzenej výške;“

- (171) V článku 1 písm. e) časti II protokolu 3 sa uvádza, že „individuálna pomoc“:

„znamená pomoc, ktorá nie je poskytnutá na základe schémy pomoci, alebo pomoc, ktorá je poskytnutá na základe schémy pomoci, ale mala byť povinné oznámená;“

- (172) Toto rozlíšenie je osobitne dôležité v kontexte existujúcej pomoci, pretože podľa protokolu 3 je v kompetencii Dozorného úradu priebežne kontrolovať existujúce

systemy pomoci⁽⁹⁶⁾. Podobne sa aj oddiel V časti II protokolu 3 vzťahuje len na existujúce schémy pomoci⁽⁹⁷⁾.

- (173) Dozorný úrad poznamenáva, že táto definícia bola začlenená do Dohody o EHP v roku 2001 vložением časti II protokolu 3. Pred rokom 2001, keď bol protokol 3 zosúladený s procesným nariadením⁽⁹⁸⁾, nebola v práve EHP schéma pomoci takto presne vymedzená. Navyše je podľa Dozorného úradu nutné zohľadniť dôvody existencie koncepcie existujúcej pomoci, ktorá má v zásade poskytnúť štátom EHP a príjmom štátnej pomoci určitú mieru právnej istoty, pokiaľ ide o opatrenia, ktoré sa realizovali ešte pred tým, ako sa pravidlá EHP o kontrole štátnej pomoci stali súčasťou právnych poriadkov jednotlivých zmluvných strán Dohody o EHP, a zároveň umožniť Dozornému úradu, aby takéto systémy uviedol do súladu s právom EHP.
- (174) Dozorný úrad poznamenáva, že judikatúra európskych súdov neposkytuje podrobné usmernenie, pokiaľ ide o výklad tejto definície. Dozorný úrad preto preskúmal svoju vlastnú rozhodovaciu prax a rozhodovaciu prax Európskej komisie a konštatoval, že existujúce „schémy pomoci“ mali zahŕňať aj zvykové právo a judikatúru, ktoré nie sú všeobecne záväzné⁽⁹⁹⁾, a administratívnu prax súvisiacu s uplatňovaním zákonných⁽¹⁰⁰⁾ a zvykových predpisov a judikatúry⁽¹⁰¹⁾. V jednom prípade

⁽⁹⁶⁾ Pozri článok 1.1 časti I protokolu 3.

⁽⁹⁷⁾ Pojmy „schéma pomoci“ a „systémy pomoci“ sa majú podľa názoru Dozorného úradu považovať za synonymá. Porovnaj Sinnaeve/Slot, Nové nariadenie o postupoch v oblasti štátnej pomoci, Common Market Law Review 36/1999, S. 1153, poznámka pod čiarou č. 28.

⁽⁹⁸⁾ Nariadenie Rady 659/1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1).

⁽⁹⁹⁾ Pozri rozhodnutie Dozorného úradu 405/08/COL HFF (Ú. v. EÚ L 79, 25.3.2010, s. 40 a Dodatok EHP k Ú. v. EÚ č. 14, 25.3.2010, s. 20), kapitola II.2.3.1, s. 23: „Skutočnosť, že štát ručí v prípade všetkých štátnych inštitúcií za ich záväzky, vyplýva zo všeobecných nepísaných pravidiel islandského verejného práva, ktoré platili pred nadobudnutím platnosti Zmluvy o EHP. Toto ručenie sa týka všetkých štátnych inštitúcií, bez ohľadu na čas ich zriadenia, ich činnosti alebo zmeny týchto činností. Toto možné opatrenie štátnej pomoci sa musí považovať za schému podľa vymedzenia v článku 1, písm. d) časti II protokolu 3 Dohody o dozore a súde.“

⁽¹⁰⁰⁾ Pozri rozhodnutie Komisie vo veci E-45/2000 (Holandsko) *Daňová výnimka pre Schiphol Group* (Ú. v. EÚ C 37, 11.2.2004, s. 13).

⁽¹⁰¹⁾ Z rozhodnutia Dozorného úradu č. 491/09/COL *Norsk Film Group* (Ú. v. EÚ C 174, 1.7.2010, s. 3), kapitola II.2, s. 8: ročné platby, ktoré nórsky štát uskutočňoval od 70-tych rokov 20. storočia v prospech Norsk FilmStudio AS/Filmparken AS za produkciu celovečerných filmov a za udržiavanie infraštruktúry potrebnej na produkciu filmov, sa zakladali na existujúcom systéme pomoci. Dozorný úrad sa domnieva, že v tomto prípade, keď sa pravidelné platby realizovali počas veľmi dlhého časového obdobia, prax ukazuje, že štátna podpora bola dôležitou súčasťou financovania spoločnosti. Dozorný úrad sa preto domnieva, že ročné granty boli poskytované v rámci existujúceho systému štátnej pomoci v zmysle článku 62 Zmluvy o EHP. V tejto veci Dozorný úrad začal formálne zisťovanie, pokiaľ ide o 36 miliónov NOK poskytnutých mimo pravidelných platieb a údajného preferenčného daňového zaobchádzania. Rozhodnutím č. 204/11/COL (Ú. v. EÚ L 287, 18.10.2012, s. 14 a Dodatok EHP k Ú. v. EÚ č. 58, 18.10.2012, s. 1) Dozorný úrad uzavrel konanie vo veci formálneho zisťovania s odôvodnením, že platba vo výške 36 mil. NOK bola uskutočnená na základe existujúcej schémy pomoci a že daňové opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc.

⁽⁹⁵⁾ Body 50 a 53.

Európska komisia konštatovala, že schéma pomoci týkajúca sa *Anstaltslast a Gewährträgerhaftung* sa zakladala na spojení nepísanej starej právnej zásady v kombinácii s praxou, ktorá bola rozšírená v celom Nemecku ⁽¹⁰²⁾.

2.3 Opatrenia, ktoré sú predmetom zisťovania

- (175) Dozorný úrad pripomína, že nórske právne predpisy v oblasti dopravy v zásade stanovujú nasledovné kľúčové parametre, ktoré sú relevantné pre predmetné opatrenia: i) systém spolufinancovania pravidelnej autobusovej dopravy (od štátu a kraja), ii) zodpovednosť krajov za realizáciu pravidelnej autobusovej dopravy, kontrolu koncesíí, liniek, cestovných poriadkov a cien lístkov a iii) štruktúrovaný systém koncesíí.
- (176) Okrem toho, podľa nórskeho orgánu z článku 22 ZOD vyplýva, že mesto Oslo je povinné kompenzovať prevádzkovateľov za poskytovanie dopravných služieb na neziskových linkách, na ktorých príjmy pochádzajúce z predaja lístkov nepokrývajú náklady na prevádzkovanie služby. Článok 22 ZOD umožňuje kompenzáciu na pokrytie nákladov na služby vo verejnom záujme, od ktorých sú odrátané príjmy za predaj cestovných lístkov.
- (177) Pred nadobudnutím platnosti Dohody o EHP sa mesto Oslo rozhodlo poskytovať pravidelnú autobusovú dopravu v zmysle príslušných ustanovení ZOD a NOD a kompenzovalo náklady za neziskové linky v súlade s administratívnou praxou opísanou v predchádzajúcom texte. Tento postup pokračoval bez prerušenia až do vypršania platnosti poslednej priamo udelenej koncesie 30. marca 2008.
- (178) S cieľom dospieť k záveru o existencii schémy pomoci je potrebné preskúmať, či právny rámec pre financovanie pravidelnej autobusovej dopravy v Oslo možno považovať za „právny akt, na základe ktorého možno, bez toho, aby boli potrebné ďalšie vykonávacie opatrenia, poskytnúť individuálnu pomoc podnikom definovaným v danom právnom akte všeobecným a abstraktným spôsobom“. ⁽¹⁰³⁾ Táto definícia zahŕňa tri kritériá: i) právny akt, na základe ktorého možno pomoc poskytnúť, ii) právny akt si nevyžaduje žiadne ďalšie vykonávacie opatrenia a iii) právny akt definuje potenciálnych príjemcov pomoci všeobecným a abstraktným spôsobom.

- (179) Pokiaľ ide o *prvé* kritérium, Dozorný úrad poznamenáva, že mesto Oslo priznávalo kompenzácie na základe ZOD a NOD.
- (180) Pokiaľ ide o *druhé* kritérium, je potrebné poznamenať, že správa akejkoľvek schémy pomoci si vyžaduje určitý rozhodovací proces, ktorý umožňuje individuálne pridelovanie pomoci bez prijatia ďalších vykonávacích opatrení.
- (181) Ako už bolo naznačené v predchádzajúcom texte, výhradne „technická aplikácia“ ustanovení o schéme nie je vykonávacím opatrením ⁽¹⁰⁴⁾. Okrem toho, samotná skutočnosť, že rozhodnutie o udelení pomoci v rámci schémy pomoci má vplyv na rozpočet orgánu, ktorý spravuje túto schému, nemôže podľa názoru Dozorného úradu znamenať, že takéto rozhodnutia sa majú považovať za vykonávacie opatrenia ⁽¹⁰⁵⁾.
- (182) Pokiaľ ide o akty poverenia, udelenie koncesie, ktoré podobne ako všetky poverenia, špecifikuje jeden konkrétny podnik, sa nemôže zo svojej povahy vzťahovať na skupinu podnikov „definovanú všeobecným a abstraktným spôsobom“ (porovnaj tretie kritérium).
- (183) Dozorný úrad zastáva názor, že „vykonávacie opatrenia“ umožňujú určitú mieru rozhodovacej voľnosti, ktorá vo významnej miere môže ovplyvniť výšku pomoci, jej charakter alebo podmienky, za ktorých sa pomoc poskytuje. Najmä sa zdá, že každá schéma obsahuje účel, na ktorý sa pomoc môže poskytnúť. Preto, ak je verejnemu orgánu zverená právomoc používať rôzne nástroje na podporu miestneho hospodárstva, ktorému poskytne viacero kapitálových injekcií, takýto verejný orgán má

⁽¹⁰²⁾ Pozri rozhodnutie Komisie vo veci E-10/2000 (Nemecko) *Štátne záruky pre verejné banky v Nemecku* (Ú. v. EÚ C 150, 22.6. 2002, s. 6).

⁽¹⁰³⁾ Pozri článok 1 písm. d) časti II protokolu 3.

⁽¹⁰⁴⁾ Pozri rozhodnutie Komisie vo veci E 4/2007 (Francúzsko) *Charges aéroportuaires*, bod 56 (Ú. v. EÚ C 83, 7.4.2009, s. 16).

⁽¹⁰⁵⁾ Pozri v tomto zmysle rozsudok Súdu EZVO vo veci E-14/10 *Konkurrenten*, body 74-75, kde Súd EZVO rozhodol: „V posudzovanom prípade bolo mesto Oslo podľa ustanovení zákona o doprave z roku 1976 a vykonávacích nariadení oprávnené na poskytovanie finančnej podpory s cieľom umožniť poskytovanie nerentabilnej pravidelnej autobusovej dopravy. Skutočnosť, že úroveň kompenzácie bola „dohodnutá“ neznamená, že platby nepokrývali skutočné straty vzniknuté v dôsledku prevádzkovania týchto služieb a neboli ako také predmetom schémy. Súd zastáva názor, že pokiaľ boli kompenzačné platby skutočne použité na financovanie nerentabilnej pravidelnej autobusovej dopravy, mohol odporca správne klasifikovať tieto platby ako existujúcu pomoc. Tvrdenie, že pomoc sa musí považovať za novú pomoc, pretože sa poskytovala na ročnom základe podľa uváženia mesta a v rámci jeho rozpočtu musí byť (...) zamietnuté.“

značnú voľnosť, pokiaľ ide o výšku pomoci, jej charakteristiku alebo podmienky a účel, na ktorý sa pomoc poskytuje, a takúto pomoc preto nemožno považovať za schému pomoci ⁽¹⁰⁶⁾.

- (184) V posudzovanom prípade je jasné, že nebolo potrebné prijať žiadne ďalšie legislatívne opatrenia na účely poskytovania kompenzácií pre spoločnosti AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene. Dozorný úrad preto zastáva názor, že ZOD a NOD limitovali rozhodovaciu voľnosť mesta Oslo, čo administratívna prax mesta po celý čas rešpektovala.
- (185) Navyše sa kompenzácia nezakladala na voľných rozpočtových prostriedkoch. Mesto Oslo sa po rozhodnutí o zachovaní služby vo verejnom záujme nemohlo podľa svojho vlastného uváženia rozhodnúť, či bude alebo nebude kompenzovať straty AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene. Mesto Oslo bolo povinné poskytnúť kompenzácie každý rok až do roku 2008. Je tiež zrejmé, že kompenzácia bola a mohla byť poskytnutá len na účely financovania miestnej pravidelnej autobusovej dopravy v Osle. Mesto z dôvodov uvedených ustanovení nemohlo poskytnúť pomoc na iné účely.
- (186) Štát a ministerstvo dopravy zodpovedajú za koordináciu a rozvoj verejnej dopravy v Nórsku a vykonávajú túto právomoc spôsobom, ktorý obmedzuje právomoci krajov. Ako sa uvádza v predchádzajúcom texte, výška poskytnutej kompenzácie je obmedzená vnútroštátnymi usmerneniami prijatými v rámci NOD. Administratívna prax, ktorá sa týka metódy výpočtu, zostala nezmenená od začiatku 80-tych rokov dvadsiateho storočia.
- (187) Pokiaľ ide o *tretie* kritérium, kompenzačný systém v Osle sa vzťahuje na všetkých koncesionárov, ktorí majú právo poskytovať autobusové služby na nerentabilných linkách.
- (188) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Dozorný úrad dospel k záveru, že v Osle existovala schéma pomoci. Táto schéma pomoci sa zakladala na ustanoveniach ZOD a NOD, ako aj na súvisiacej administratívnej praxi v meste Oslo.

2.4 Definícia existujúcej pomoci

- (189) Podľa článku 1 písm. b) bodu i) časti II protokolu 3 existujúca pomoc zahŕňa všetky pomoci, ktoré existovali pred nadobudnutím platnosti Dohody o EHP v príslušných štátoch EZVO, to znamená schémy pomoci a individuálnu pomoc, ktoré začali platiť pred nadobudnutím platnosti Dohody o EHP a ktoré naďalej platia.
- (190) Ako bolo opísané v predchádzajúcom texte, ustanovenia o schéme pomoci boli v platnosti už pred nadobudnutím

platnosti Dohody o EHP v Nórsku 1. januára 1994. Keďže sa zdá, že trh miestnej autobusovej dopravy už bol v tomto období vystavený istej miere konkurencie, Dozorný úrad zastáva názor, že opatrenie predstavuje existujúcu schému pomoci, ktorá existovala pred januárom 1994 a zostala v platnosti počas nasledujúceho obdobia.

- (191) V článku 1 písm. c) časti II protokolu 3 sa uvádza, že „nová pomoc“

„bude znamenať všetku pomoc, to znamená schémy pomoci a individuálnu pomoc, ktorá nie je existujúcou pomocou vrátane úprav existujúcej pomoci;“

- (192) Vo veci *Namur* sa Súdny dvor vyjadril takto:

„[...] vznik novej pomoci alebo zmena existujúcej pomoci sa nemôže posudzovať podľa rozsahu pomoci alebo konkrétne podľa jej výšky z finančného hľadiska v každom okamihu existencie záväzku, pokiaľ sa pomoc poskytuje podľa predošlých zákonných ustanovení, ktoré zostávajú nezmenené. To, či sa má pomoc klasifikovať ako nová pomoc alebo ako zmena existujúcej pomoci, sa musí určiť podľa ustanovení, ktoré to vymedzujú.“ ⁽¹⁰⁷⁾

- (193) Ako generálny advokát Trabucchi poukázal vo svojich návrhoch vo veci *van der Hulst*, zmeny majú zásadný charakter, ak boli zmenené hlavné prvky systému, ako napr. povaha výhody, cieľ sledovaný opatrením, právny základ, príjemcovia alebo zdroj financovania ⁽¹⁰⁸⁾.

- (194) Ako sa uvádza v opise skutkového stavu, existuje viacero udalostí, ktoré by potenciálne bolo možné považovať za zmenu schémy a jej premenu na novú pomoc. Tieto udalosti sú zhrnuté ďalej v texte.

2.4.1 Vnútoraná reorganizácia v roku 1997

- (195) V roku 1997 prevzal v dôsledku vnútornej reorganizácie nový subjekt AS Sporveisbussene zodpovednosť za poskytovanie pravidelnej autobusovej dopravy, ktorú predtým poskytovala spoločnosť AS Oslo Sporveier.
- (196) Čisto formálne alebo administratívne zmeny schémy pomoci nemajú za následok reorganizáciu existujúcej pomoci na novú pomoc ⁽¹⁰⁹⁾. Otázkou je, či táto reorganizácia priniesla so sebou zmenu existujúcej schémy pomoci, ktorá mala za následok vznik novej pomoci.

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

⁽¹⁰⁸⁾ Návrhy generálneho advokáta Trabucchia vo veci 51/74 *Van der Hulst*, Zb. 1975, s. 79.

⁽¹⁰⁹⁾ Pozri článok 4 ods. 1 konsolidovaného znenia rozhodnutia Dozorného úradu č. 195/04/COL zo 14.7. 2004 o vykonávacích ustanoveniach uvedených v článku 27 v časti II protokolu 3 (dostupné na adrese <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>). Pozri tiež návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Lenz vo veci *Namur*.

⁽¹⁰⁶⁾ Vec SA.21654 (ex NN-69/2007 a C-6/2008) *Public Commercial Property Åland Industrihus*, (Ú. v. EÚ L 125, 12.5.2012, p. 33), najmä body 107 – 109.

(197) Nórske orgány vysvetlili, že zmena poskytovateľa z AS Oslo Sporveier na AS Sporveisbussene mala v podstate len formálny charakter. Založením AS Sporveisbussene spoločnosť AS Oslo Sporveier vytvorila dcérsku spoločnosť na prevádzkovanie verejných autobusových služieb, ktoré predtým formálne prevádzkovala sama. AS Oslo Sporveier však v pozícii materskej spoločnosti zostala hlavným príjmom kompenzácie a držiteľom koncesie a jednoducho prešla vnútornou reorganizáciou, ktorá viedla k tomu, že AS Sporveisbussene sa stala zodpovednou za poskytovanie služieb v súlade s koncesiou. Na tento účel jej bola od materskej spoločnosti poskytovaná kompenzácia. Administratívna prax súvisiaca s financovaním dopravných služieb sa zásadným spôsobom nezmenila ani po uzavretí prepravnej dohody v roku 1997. Navyše reštrukturalizácia nemala za následok žiadne zmeny týkajúce sa ZOD alebo NOD.

(198) Vo veci týkajúcej sa prevodu zaručených pôžičiek medzi spoločnosťami Komisia uviedla:

„záruky poskytnuté v súvislosti s úvermi použitými pred 1. májom 2004 (pristúpenie Maďarska k Európskej únii) boli udelené pred dátumom pristúpenia a oznámené Komisii v súlade s prílohou IV.3 Zmluvy o pristúpení. Hoci boli prevedené na nový podnik, Komisia sa domnieva, že išlo čisto o administratívny akt, keďže existujúce úvery zabezpečené už schválenými zárukami boli prevedené na nový podnik. Prevod bol len následkom reorganizácie MÁV Zrt. bez akejkoľvek zmeny činností alebo obsahu opatrení pomoci. Komisia preto dospela k záveru, že napriek prevodu sa záruky aj naďalej považujú za existujúcu pomoc“. ⁽¹¹⁰⁾

(199) Na základe uvedených skutočností Dozorný úrad konštatuje, že reorganizácia v roku 1997 nespôsobila podstatnú zmenu v schéme pomoci. Schéma preto zostala podľa názoru Dozorného úradu po reorganizácii existujúcou schémou pomoci

2.4.2 Obnovenie koncesie

(200) Ako už bolo uvedené, z právnych ustanovení o schéme pomoci vyplýva, že poskytovateľ pravidelnej autobusovej dopravy musí mať všeobecnú aj osobitnú koncesiu. Článok 27 ZOD okrem toho ustanovuje, že osobitné koncesie možno udeľovať zakaždým na maximálne 10 rokov. Ako už bolo uvedené, ani príslušné ustanovenia ZOD a NOD neboli v porovnaní so zákonom o doprave a vtedy platnými nariadeniami po hmotnoprávnej stránke

podstatným spôsobom zmenené. To znamená, že zákonné ustanovenia upravujúce schému sa, pokiaľ ide o koncesie, po hmotnoprávnej stránke nezmenili po nadobudnutí platnosti Dohody o EHP.

(201) Individuálne koncesie, ktoré boli udelené v súlade s vyššie uvedenými zákonnými ustanoveniami predstavujú poverovacie akty v rámci existujúcej schémy pomoci. Účelom poverení je určiť linky, v prípade ktorých má koncesionár právo a povinnosť poskytovať pravidelnú službu a dostávať kompenzáciu za poskytovanie služby vo verejnom záujme. Poverenia preto nie sú súčasťou ustanovení o schéme pomoci. To znamená, že existujúca schéma kompenzácie za poskytovanie služieb vo verejnom záujme by sa nepovažovala za zmenenú v dôsledku udelenia novej koncesie. Takéto koncesie majú len implementovať ustanovenia právneho aktu, konkrétne ZOD a NOD, na základe ktorých sa udeľujú.

(202) Vo veci, ktorá sa týkala kompenzačných platieb v prospech verejnoprávnej televízie RTP v Portugalsku, Komisia uviedla, že:

„Okrem toho, uzavretím nových koncesných zmlúv sa nemení kvalifikácia režimu ročného financovania ako existujúcej pomoci, pretože novými koncesnými zmluvami sa len vykonávajú ustanovenia o dohodnutom financovaní RTP, vrátane úprav technického charakteru“. ⁽¹¹¹⁾

(203) Okrem časového predĺženia nebola koncesia obnovená s účinnosťou od 1. januára 2000 obsahovo zmenená, pokiaľ ide o poskytovanie služby vo verejnom záujme alebo o odmenu za jej poskytovanie. AS Sporveisbussene jednoducho pokračovala za rovnakých podmienok v poskytovaní služieb vo verejnom záujme v mene AS Oslo Sporveier na základe koncesie, ktorá predstavuje len správny akt, ktorým sa vykonávali ustanovenia ZOD týkajúce sa prevádzkovania a financovania verejných pravidelných služieb a ktorý nemal za následok žiadne zmeny v spôsobe, ktorým sa tieto služby mali poskytovať. Preto obnovenie koncesie nemalo za následok zmenu existujúcej schémy pomoci.

2.4.3 Zavedenie systému bonusov a malusov za kvalitu

(204) AS Oslo Sporveier zaviedla v roku 2004 nový systém bonusov/malusov. Nórske orgány vysvetlili, že tento systém je súčasťou kompenzácie za služby vo verejnom záujme, konkrétne miestnej pravidelnej autobusovej dopravy v Osle. Systém bonusov/malusov bol zameraný

⁽¹¹⁰⁾ Štátna pomoc NN 73/2008 (ex N 240/08) – Maďarsko – spoločné využívanie úverov spoločnosťami MÁV Zrt. and MÁV-TRAKCIO Zrt.. (Ú. v. EÚ C 109, 13.5.2009, s. 5) body 59 – 60.

⁽¹¹¹⁾ Vec E 14/2005 (Portugalsko) *Kompenzačné platby verejnoprávnemu vysielateľovi RTP*, bod 79 (neoficiálny preklad).

na zvyšovanie kvality a od 1. januára 2008 bol začlenený do ZOD. Ako už bolo vysvetlené, v období rokov 1994 až 2005 bol priemerný ročný výnos z poskytovania služby vo verejnom záujme 1,98 %. Zavedenie bonusov predstavovalo dodatočné stimuly na možnú maximalizáciu ročného výnosu v rozmedzí primeraného zisku.

- (205) Preto sa dospelo k záveru, že takýto systém bonusov neovplyvnil podstatu poskytnutej kompenzácie a tvoril neoddeliteľnú súčasť existujúcej schémy pomoci.

2.5 Pomoc poskytnutá na základe ustanovení o schéme

2.5.1 Rozsudok vo veci E-14/10

- (206) V rozsudku vo veci E-14/10 Súd EZVO odpovedal takto na otázku o existujúcom alebo novom charaktere pomoci:

„(...) podstatné je, či pomoc bola poskytnutá v súlade s ustanoveniami, ktoré ju upravujú.

(...) pokiaľ boli kompenzačné platby skutočne použité na financovanie nerentabilnej pravidelnej autobusovej dopravy, mohol odporca (Dozorný úrad) správne klasifikovať tieto platby ako existujúcu pomoc.

avšak (...) akúkoľvek pomoc poskytnutú Oslo Sporveier, ktorá presahovala skutočné straty vyplývajúce z poskytovania predmetnej služby, nemožno považovať za existujúcu pomoc, ak vychádzame z právneho základu danej schémy pomoci (...)“⁽¹¹²⁾

- (207) Z rozsudku Súdu EZVO vyplýva, že iba platby vykonané na základe existujúcej schémy pomoci možno považovať za existujúcu pomoc poskytovanú v rámci tejto schémy. Platby, ktoré neboli vykonané na základe týchto ustanovení o schéme pomoci, nemôžu byť obhájené tým, že daná schéma má charakter existujúcej pomoci⁽¹¹³⁾.

- (208) Preto v záujme určenia toho, či je poskytnutá pomoc existujúcou alebo novou pomocou, musí Dozorný úrad posúdiť, či bola pomoc poskytnutá v súlade so schémou, ktorá ju ustanovuje.

- (209) Právnym základom tejto schémy boli ZOD a NOD a v Osle existovala ustálená administratívna prax, ktorá bola v súlade s pravidlami ustanovenými v ZOD a NOD. Schéma umožňovala len pokrytie nákladov (rozdiel medzi nákladmi a príjmami), ktoré vyplývali z prevádzkovania nerentabilných pravidelných autobusových služieb, ktoré koncesionár zabezpečoval.

- (210) V ďalšej časti textu Dozorný úrad posúdi, či i) ročná kompenzácia a ii) časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme boli poskytnuté na základe ustanovení o systéme kompenzácií.

2.5.2 Ročná kompenzácia

- (211) Ako už bolo uvedené, článok 22 ZOD umožňuje kompenzáciu, ktorá ma pokryť náklady na služby vo verejnom záujme očistené od príjmov za predaj cestovných lístkov. S cieľom zabezpečiť, že kompenzácia je obmedzená na pokrytie nákladov súvisiacich s poskytovaním služieb vo verejnom záujme, predpokladom takejto schémy je oddelenie účtovníctva, primerané rozdelenie spoločných nákladov a nezávislé vnútrokupinové transakcie pre podniky, ktoré okrem poskytovania služieb vo verejnom záujme vykonávajú aj komerčné činnosti. Zdá sa, že v záujme toho, aby sa zabránilo tomu, že štátna pomoc bude poskytovaná mimo tohto rámca, je nevyhnutné dodržiavať vyššie uvedené princípy.

- (212) Dozorný úrad posúdil všetky informácie poskytnuté nóorskymi orgánmi a overil si, že počas celého obdobia (1994 – 2008) sa pre činnosti týkajúce sa poskytovania služby vo verejnom záujme viedlo oddelené účtovníctvo. Dozorný úrad navyše zistil, že zisk z poskytovania služieb vo verejnom záujme bol relatívne nízky a nemal za následok vyplácanie nadmerných kompenzácií.

- (213) Pred rokom 2004 boli spoločné náklady zdieľané prostredníctvom vnútrokupinových transakcií. Tieto náklady sa odvíjali od trhových cien. Systém rozdeľovania spoločných nákladov za služby medzi AS Sporveisbussene a jej dcérskymi spoločnosťami sa zmenil v roku 2003. V roku 2004 sa zaviedol nový systém založený na režijných nákladoch. V rámci tohto nového systému autobusové spoločnosti znášali proporcionálny podiel spoločných nákladov na základe svojho obratu

- (214) Dozorný úrad sa domnieva, že takto sa predišlo poskytovaniu pomoci mimo schémy.

- (215) Preto možno na základe informácií poskytnutých nóorskymi orgánmi konštatovať, že ročné platby boli obmedzené iba na pokrytie nákladov, ktoré mohli byť pokryté v súlade s právnym rámcom schémy.

2.5.3 Časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme

- (216) Už od polovice 90. rokov bolo jasné, že dôchodkový fond spoločnosti AS Oslo Sporveier bol podfinancovaný. Preto sa začal realizovať plán platieb, ktorý mal do roku

⁽¹¹²⁾ Body 73, 74 a 76

⁽¹¹³⁾ To isté platí aj pre schémy, ktoré schválil Dozorný úrad alebo Európska komisia. Pozri napríklad vec C-47/91 *Taliano/Komisia*, Zb. 1994, s. 4635, body 25 – 26.

2020 odstrániť deficit dôchodkového fondu. V súlade s týmto plánom mesto Oslo zvýšilo kompenzáciu za služby vo verejnom záujme pre AS Oslo Sporveier, aby sa pokryli všetky náklady súvisiace s poskytovaním služieb vo verejnom záujme.

- (217) V roku 2004 bol zostávajúci deficit vyrovnaný prostredníctvom časti kapitálovej injekcie týkajúcej sa služieb vo verejnom záujme. Hoci táto časť kapitálovej injekcie nebola poskytnutá AS Sporveisbussene ako súčasť ročnej paušálnej sumy, ale bola priamo vyplatená spoločnosťou AS Oslo Sporveier v prospech dôchodkového fondu, platba sa vykonala na základe existujúcej schémy pomoci, pretože bola určená na pokrytie nákladov, ktoré vznikli pri poskytovaní služieb vo verejnom záujme.
- (218) Ako sa uvádza vyššie, ZOD a NOD neobsahujú žiadne osobitné ustanovenia o tom, ako má byť koncesionár kompenzovaný za poskytovanie služby vo verejnom záujme. V praxi sa kompenzácia jednoducho každoročne vyplácala vo forme jednorazovej sumy v súlade s ustálenou administratívnou praxou. Súd EZVO rozhodol⁽¹¹⁴⁾, že ak existujúca schéma pomoci nemá žiadne osobitné ustanovenia o tom, ako sa má pomoc poskytovať, odchýlka od zvyčajného postupu nemôže sama o sebe viesť k zisteniu, že pomoc nebola poskytnutá na základe tejto schémy. Skutočnosť, že časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme nebola uskutočnená v súlade s bežným postupom (ročný blokový grant), neznamená, že nebola poskytnutá na základe schémy.
- (219) Penzijné náklady pokryté tou časťou kapitálovej injekcie, ktorá sa týkala služieb vo verejnom záujme, súviseli s poskytovaním služby vo verejnom záujme, ktoré mesto Oslo muselo uhradiť na základe svojej povinnosti uhrádzať náklady poskytovania služby vo verejnom záujme. Namiesto vyplácania priebežných ročných splátok až do roku 2020 sa mesto Oslo rozhodlo, že časťou kapitálovej injekcie týkajúcou sa služieb vo verejnom záujme mesto uhradí zostávajúci deficit, čím sa odstráni potreba ďalších ročných splátok na úhradu naakumulovaného schodku.
- (220) Na základe toho Dozorný úrad zastáva názor, že časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme bola poskytnutá v súlade s ustanoveniami o tejto pomoci.

2.5.4 Záver

- (221) Na základe uvedeného posúdenia sa Dozorný úrad domnieva, že ročná kompenzácia a časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme boli poskytnuté na základe existujúcej schémy pomoci. Preto, pokiaľ ide o ročnú kompenzáciu a časť kapitálovej

injekcie týkajúcu sa služieb vo verejnom záujme, žiadne platby neboli realizované mimo rozsahu pôsobnosti existujúcej schémy pomoci.

2.6 Obdobie po 30. marci 2008

- (222) Začiatkom 21. storočia sa mesto Oslo rozhodlo zorganizovať verejnú súťaž na všetky zákazky na poskytovanie pravidelnej autobusovej dopravy vo verejnom záujme v regióne Osla. Do 30. marca 2008 sa starý systém ukončil a koncesia pre spoločnosť AS Oslo Sporveier sa stala bezpredmetnou, keďže všetky služby sa začali poskytovať na základe zmlúv udeľovaných prostredníctvom verejnej súťaže. Preto sa od 30. marca 2008 noví koncesionári odmeňovali na základe zmlúv uzatvorených podľa podmienok verejnej súťaže.

2.7 Závery o tom, či má pomoc charakter existujúcej pomoci alebo novej pomoci

- (223) Na základe uvedených skutočností Dozorný úrad dospel k záveru, že ročná kompenzácia a časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme boli v plnej miere poskytnuté na základe nezmenenej existujúcej schémy pomoci. Tieto opatrenia preto v plnom rozsahu predstavujú existujúcu pomoc.
- (224) Ako už bolo uvedené, Dozorný úrad dospel k záveru, že i) uplatňovanie pravidiel o zdaňovaní skupín spoločností a ii) časť kapitálovej injekcie týkajúca sa komerčných činností nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP.
- (225) Okrem toho Dozorný úrad dospel k záveru, že zvyšné opatrenia – i) ročná kompenzácia a ii) časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme predstavujú pomoc, ktorá bola v plnom rozsahu poskytnutá na základe existujúcej schémy pomoci. V súvislosti s týmito dvoma opatreniami nedošlo ku kompenzácii, ktorá by prevýšila straty, ku ktorým došlo pri plnení záväzku poskytovať služby vo verejnom záujme⁽¹¹⁵⁾. Posledné dve menované opatrenia štátnej pomoci prestali existovať 30. marca 2008. Preto nie je potrebné, aby Dozorný úrad preskúmal ich zlučiteľnosť s Dohodou o EHP.

3. ZÁVER

- (226) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Dozorný úrad dospel k záveru, že pravidlá týkajúce sa zdaňovania skupiny

⁽¹¹⁵⁾ V záujme jasnosti Dozorný úrad poznamenáva, že časť kapitálovej injekcie týkajúca sa komerčných činností nebola poskytnutá na základe existujúcej schémy pomoci. Keby predstavovala štátnu pomoc, išlo by o novú pomoc. Dozorný úrad však vo svojom posúdení uvedenom v predchádzajúcom texte dospel k záveru, že opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc, keďže bolo vykonané v súlade so zásadou investora v trhovom hospodárstve.

⁽¹¹⁴⁾ Bod 87 rozsudku Súdu EZVO vo veci E-14/10 *Konkurrenten*.

nepredstavovali výhodu pre spoločnosť AS Sporveisbussene a že uplatňovanie týchto pravidiel neznamená, že spoločnosť AS Sporveisbussene získala štátnu pomoc v zmysle článku 61 Dohody o EHP.

(227) Dozorný úrad tiež dospel k záveru, že časť kapitálovej injekcie týkajúca sa komerčných aktivít nezvýhodňuje spoločnosť AS Sporveisbussene, a preto nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP.

(228) Dozorný úrad dospel k záveru, že ročná kompenzácia a časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 61 Dohody o EHP. Dozorný úrad však dospel k záveru, že táto pomoc bola poskytnutá v plnom rozsahu na základe existujúcej schémy pomoci, ktorá bola teraz ukončená, a preto Dozorný úrad nevidí dôvod, a nemá právny základ, pre ďalšie kroky.

PRIJAL TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Uplatňovanie pravidiel týkajúcich sa zdaňovania skupín spoločností na skupinu Oslo Sporveier nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP. Formálne zisťovanie týkajúce sa tohto opatrenia sa preto uzatvára.

Článok 2

Časť kapitálovej injekcie týkajúca sa komerčných aktivít nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 61 ods. 1 Dohody o EHP. Formálne zisťovanie týkajúce sa tohto opatrenia sa preto uzatvára.

Článok 3

Pokiaľ ide o ročnú kompenzáciu, konanie vo veci formálneho zisťovania je bezpredmetné, pretože opatrenie predstavuje existujúcu pomoc, ktorej poskytovanie bolo ukončené. Formálne zisťovanie týkajúce sa tohto opatrenia sa preto uzatvára.

Článok 4

Pokiaľ ide o časť kapitálovej injekcie týkajúca sa služieb vo verejnom záujme, konanie vo veci formálneho zisťovania je bezpredmetné, pretože opatrenie predstavuje existujúcu pomoc, ktorej poskytovanie bolo ukončené. Formálne zisťovanie týkajúce sa tohto opatrenia sa preto uzatvára.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené Nórskej kráľovstvu.

Článok 6

Iba anglické znenie tohto rozhodnutia je autentické.

V Bruseli 19. decembra 2012

Za Dozorný úrad EZVO

Oda Helen SLETNES
predsedníčka

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON
člen kolégia

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) poskytuje priamy a bezplatný prístup k právu Európskej únie. Na stránke možno prehliadať *Úradný vestník Európskej únie*, ako aj zmluvy, právne predpisy, judikáтуру a návrhy právnych aktov.

Viac informácií o Európskej únii získate na stránke: <http://europa.eu>.



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK