

ROZHODNUTÍ KOMISE**ze dne 2. října 2013****o vyrovnaní společnosti Simet SpA za služby veřejné dopravy poskytované mezi lety 1987 a 2003
(státní podpora SA.33037 (2012/C) – Itálie)**

(oznámeno pod číslem C(2013) 6251)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2014/201/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s uvedenými články ⁽¹⁾, a s ohledem na zaslané připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Elektronickým oznámením ze dne 18. května 2011 oznámily italské orgány v souladu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy, že přistoupí k vyrovnaní společnosti Simet SpA (dále jen „společnost Simet“) za poskytování služeb meziregionální osobní autobusové dopravy v letech 1987 až 2003 v rámci závazku veřejné služby na základě rozsudku „Státní rady“ (*Consiglio di Stato*), což je nejvyšší italský správně-soudní orgán (dále jen „oznámené opatření“). Toto oznámení bylo zaevidováno pod číslem jednacím SA.33037.
- (2) Italské orgány předložily ohledně oznámeného opatření další informace ve dnech 12. července 2011, 5. října 2011, 20. února 2012, 2. a 28. března 2012 a 17. dubna 2012.
- (3) Dopisem ze dne 31. května 2012 Komise italským orgánům oznámila své rozhodnutí o zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“).

V přijatých lhůtách byly obdrženy tyto připomínky:

- italské orgány předložily své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dopisy ze dne 1. června 2012, 24. září 2012 a 11. října 2012,
- jedinou třetí stranou, která v reakci na rozhodnutí o zahájení řízení předložila připomínky, byla společnost Simet, možný příjemce oznámeného opatření. Její připomínky byly doručeny ve dnech 4. srpna 2012, 31. října 2012 a 13. prosince 2012,
- italské orgány se vyjádřily k připomínkám třetí strany dopisy ze dnů 28. listopadu 2012, 4. prosince 2012, 19. prosince 2012 a 10. ledna 2013.

2. POPIS OPATŘENÍ**2.1 SPOLEČNOST A POSKYTNUTÉ SLUŽBY**

- (4) Společnost Simet je soukromá společnost, která provozuje pravidelnou osobní autobusovou dopravu na základě koncesí na službu, které jí italský stát udělil podle zákona č. 1822/39 ⁽²⁾. Konkrétně společnost Simet provozuje meziregionální linkovou dopravu propojující Kalábrii s ostatními italskými regiony. Vedle těchto služeb, které tvoří zhruba dvě třetiny jejích příjmů, poskytuje společnost Simet rovněž jiné služby včetně služeb nabízejících mezinárodní přepravu, turistické služby a pronájem autobusů s řidičem ⁽³⁾, jež představují zbývající třetinu celkových příjmů společnosti.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 216, 21.7.2012, s. 45.

⁽²⁾ Zákon ze dne 28. září 1939 – Pravidla pro automobilovou linkovou dopravu (autobusové linky) pro cestující, zavazadla a zemědělské balíky na základě koncesí udělených soukromému sektoru (ve znění zákonné vyhlášky č. 285/2005).

⁽³⁾ Viz <http://ngs.Simetspa.it/portale/azienda/>

- (5) V říjnu 1999 společnost Simet poprvé podala žádost Ministerstvu infrastruktury a dopravy (dále jen „ministerstvo“) o vyrovnání za závazky veřejné služby spočívající v poskytování meziregionální autobusové přepravy, a to v letech počínajících rokem 1987 ⁽⁴⁾. Ministerstvo tuto žádost i žádosti následující zamítlo s tím, že společnost Simet nepověřilo provozováním veřejných služeb.
- (6) Podle italských orgánů tak společnost Simet, stejně jako jiní provozovatelé meziregionální linkové dopravy, fungovala na základě dočasných licencí (koncesí), jež se na žádost provozovatele každoročně obnovují. Na základě těchto koncesí měli provozovatelé výhradní právo poskytovat předmětné služby. Podle pravidel pro koncesi s roční platností nezískal provozovatel poskytnutím služby nárok na podporu nebo na jakoukoli náhradu a mělo se za to, že podnik provozuje službu s vědomím všech rizik a nebezpečí. Poplatky, které společnost sama navrhla, odpovídají poplatkům uvedeným v pravidlech pro koncesi s roční platností, jež byla schválena ministerstvem.
- (7) V průběhu let předložila společnost celou řadu žádostí o změnu podmínek pro poskytování služeb, kterým bylo obvykle vyhověno postupem stanoveným v dekretu prezidenta Italské republiky č. 369/94 ⁽⁵⁾. Články 4 a 5 dekretu prezidenta Italské republiky č. 369/94 stanoví podrobný postup pro posuzování a komparativní rozbor žádostí o zavedení jakékoli nové služby na základě koncese.

2.2 ROZHODNUTÍ STÁTNÍ RADY, JEŽ BYLA PŘIJATA PŘED ROZHODNUTÍM O ZAHÁJENÍ

- (8) V reakci na zamítnutí ministerstva poskytnout vyrovnání za závazky veřejné služby za období od roku 1987 podala společnost Simet odvolání k správnímu soudu a žádala v něm vyrovnání za plnění závazků veřejné služby.
- (9) Po řízeních v několika stupních měla Státní rada prostřednictvím rozsudku č. 1405/2010 ze dne 9. března 2010 (rozhodnutí č. 1405/2010) (dále jen „rozsudek č. 1405/2010“) za to, že společnost Simet má nárok na vyrovnání za službu linkové autobusové dopravy (převážně meziregionální) poskytovanou na základě koncesí vydávaných italským státem. V rozsudku bylo kromě jiného stanoveno, že přesná výše náhrady má být určena na základě spolehlivých údajů z účetních záznamů společnosti.
- (10) Jak je podrobněji vysvětleno v rozhodnutí o zahájení řízení, rozsudek č. 1405/2010 však přesně nedefinoval, na základě jakého právního aktu byl uložen závazek veřejné služby, ani v jaké formě. Ve výnosu č. 2072/2011, jenž byl vydán dne 18. ledna 2011 v reakci na nerespektování rozsudku č. 1405/2010 správními orgány, je Státní rada ve věci jednoznačnější a prohlašuje, že „ministerstvo vícekrát odmítlo, aby společnost změnila trasy, jízdní řády a místa zastávek a nařídilo, aby tarify nepřevyšovaly tarify, jež si účtují italské železnice, což jsou faktory, které společnost považuje pro provozování veřejné služby za příznačné“.
- (11) Ačkoli rozsudek č. 1405/2010 uvádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ⁽⁶⁾, jež upravuje vyrovnání za veřejné služby, když „v případě vyrovnání stanoví kritéria, jež nejsou nepodobná kritériím stanoveným předchozími právními předpisy Společenství“, nařídila Státní rada příslušným orgánům, aby ve smyslu článků 6, 10 a 11 nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ⁽⁷⁾ uhradily společnosti Simet vyrovnání.
- (12) Italské orgány se rozhodly počkat s vykonáním rozsudků Státní rady (rozsudek č. 1405/2010 a výnos č. 2072/2010) a s uhrazením vyrovnání společnosti Simet na hodnocení Komise týkající se oznámených opatření.

⁽⁴⁾ Dopis společnosti Simet ze dne 22. října 1999, č. j. 175/99.

⁽⁵⁾ Dekret prezidenta Italské republiky ze dne 22. dubna 1994 – Nařízení o zjednodušení postupu pro udělování koncesí na provozování pravidelných autobusových linek v pravomoci státu.

⁽⁶⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1).

⁽⁷⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1).

2.3 VÝŠE MOŽNÉHO VYROVNÁNÍ ZA ZÁVAZKY VEŘEJNÉ SLUŽBY, JEŽ BYLA PŮVODNĚ OZNÁMENA

- (13) Pokud jde o výši vyrovnání, jež má být společnosti Simet uhrazeno za poskytnuté služby, předložily italské orgány Komisi zprávu, kterou si společnost Simet objednala u externího poradce (dále jen „úvodní zpráva“), aniž by se ztotožňovaly s odhady, jež jsou v ní uvedeny. V úvodní zprávě se dlužné vyrovnání odhaduje na zhruba 59,4 milionu EUR ⁽⁸⁾.
- (14) Následně však byly žádosti o vyrovnání znovu posuzovány, neboť po přijetí rozhodnutí o zahájení řízení Státní rada požádala o nezávislé posouzení vhodné úrovně vyrovnání. Výsledek uvedeného posouzení je probrán v oddílech 2.6 a 2.7.

2.4 DOBA TRVÁNÍ

- (15) Ačkoli společnost Simet požadovala vyrovnání za služby poskytnuté do konce roku 2013 ⁽⁹⁾, mají italské orgány za to, že příslušné období pro toto oznámení se vztahuje pouze na roky 1987 – 2003, neboť rozsudek č. 1405/2010 se týká výhradně odvolání vztahujícího se na uvedený časový úsek. V bodě 3.1 uvedeného rozsudku se jednoznačně odkazuje na vyrovnání za roky 1987 až 2003.

2.5 VÝVOJ SOUDNÍHO ŘÍZENÍ NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI PO PŘIJETÍ ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

- (16) Poté, co italské orgány odmítly vykonat rozsudek č. 1405/2010 a výnos č. 2072/2011, přijala Státní rada nový výnos, tj. výnos č. 270/2012, jehož prostřednictvím jmenovala nezávislou poradní komisi, aby rozhodla o způsobu provedení rozsudku č. 1405/2010.
- (17) Komise tvořená předsedou a dvěma členy byla pověřena výpočtem výše vyrovnání, již je třeba na základě rozsudku č. 1405/2010 vyplatit společnosti Simet. Sporné strany zároveň jmenovaly vlastní odborníky, kteří se vyjádřili k předběžným závěrům poradní komise. V průběhu několika měsíců došlo vzhledem k uvedené situaci k výměně zpráv a protiargumentů.
- (18) Poradní komise ukončila svou práci v srpnu 2012. Komise nedospěla k jednomyslnému závěru, ale předložila Státní radě dvě odlišné zprávy:
- dne 29. srpna 2012 byla předložena zpráva s menšinovým stanoviskem podepsaná předsedou poradní komise jmenovaným Státní radou; ve zprávě se dospělo k závěru, že dostupné údaje nepostačují ke stanovení vyrovnání, jež má být společnosti Simet přiznáno, a že tedy žádné vyrovnání nelze poskytnout,
 - dne 20. srpna 2012 byla předložena zpráva s většinovým stanoviskem podepsaná dvěma ze tří poradců jmenovaných Státní radou, v níž poradci dospěli k závěru, že vyrovnání, jež má být společnosti Simet přiznáno, dosahuje výše 22 049 796 EUR.
- (19) Jelikož řízení týkající se státních podpor u Evropské komise právě probíhá, nepřijala ještě Státní rada konečné rozhodnutí o výši vyrovnání, jež je třeba společnosti Simet uhradit.

2.6 ZPRÁVA S MENŠINOVÝM STANOVISKEM

- (20) Ve zprávě s menšinovým stanoviskem jsou zdůrazněny tyto body:
- nedostatek jednoznačných údajů pro výpočet vyrovnání (vyžadovaných výnosem č. 2072/2011 a rozsudkem č. 1405/2010),
 - chybějící systém oddělených účtů stanovený nařízením (EHS) č. 1191/69, jenž je nezbytnou podmínkou pro poskytnutí vyrovnání (aby se předešlo nadměrnému vyrovnání),

⁽⁸⁾ Za každý posuzovaný rok bylo roční vyrovnání odvozeno z výše schodku vyplývajícího z provozní ztráty, finančního zatížení a výnosu z vlastního kapitálu. Při výpočtu se vycházelo z řady teoretických předpokladů, mezi něž patří předpoklad týkající se provozních nákladů na meziregionální linkovou přepravu za období před rokem 2000, protože za uvedené období nebyl k dispozici systém oddělených účtů. Podle odhadů by v letech 1987 až 2003 očekávaný výnos z vlastního kapitálu investovaného do služby linkové přepravy býval měl činit 20 až 36 %. Jelikož roční vyrovnání nebyla v letech, pro něž byla vypočítána, uhrazena, byla na základě odborného posudku vypočítána jejich čistá současná hodnota. Další podrobnosti o metodách použitých při tomto prvotním výpočtu jsou dostupné v rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽⁹⁾ Na základě článku 9 zákonné vyhlášky č. 285/2005, jež zrušila zákon č. 1822/39, mohou být koncese na služby linkové přepravy vydané ve smyslu zákona č. 1822/1939 prodlouženy do konce roku 2013.

- nemožnost nahradit systém oddělených účtů jinými účetními systémy, jež ještě neprokázaly, že umožňují přesně určit všechny položky nákladů a výnosů,
 - pokud jde o roky, za něž jsou dostupné údaje analytického účetnictví (pouze dva, a to 2002 a 2003): doklady, jež jsou přílohou účetních závěrek (poznámky o účetních závěrkách a zpráva o transakcích), na uvedené údaje nijak neodkazují. To by naznačovalo, že orgány správy a řízení společnosti nevyužívaly analytické účetnictví jako nástroj kontroly činností podniku,
 - chybějící předem stanovené parametry pro výpočet vyrovnání,
 - společnost neidentifikovala přesné, konkrétní a zřejmé závazky veřejné služby (ve vztahu k druhům stanoveným právními předpisy Unie) pro jednotlivé trasy,
 - nebylo identifikováno „hospodářské znevýhodnění“ vyplývající z uvedených závazků,
 - nebyl podán důkaz o škodě, již utrpěla společnost Simet, která měla takový důkaz poskytnout v řízeních, jež vedla k vynesení rozsudku č. 1405/2010.
- (21) V důsledku uvedených opomenutí dospívá zpráva s menšinovým stanoviskem k závěru, že neexistují spolehlivé údaje, aby bylo možné vypočítat vyrovnání stanovené rozsudkem č. 1405/2010, a není tedy možné určit její výši.

2.7 ZPRÁVA S VĚTŠINOVÝM STANOVISKEM

- (22) Ve zprávě s většinovým stanoviskem se využívá níže uvedených metod pro výpočet vyrovnání, jež společnosti Simet náleží:

2.7.1 Vyrovnávací opatření založené na rozdílu mezi provozními náklady a příjmy

2.7.1.1 Metoda odhadu příjmů

- (23) Za léta 1987 až 1992 a 2002 až 2003 odborníci přímo z finančních účtů vyčlenili příjmy vyplývající z linkové přepravy. Za období let 1993 až 2001 odborníci využili dokumentaci společnosti Simet o příjmech od chvíle, kdy finanční účty za předmětné období neposkytují podrobné údaje o příjmech vyplývajících z uvedené služby ⁽¹⁰⁾. Na základě těchto výpočtů byly celkové příjmy za období let 1987–2003 stanoveny na 57 213 440 EUR.

2.7.1.2 Metoda odhadu nákladů na provozování autobusové dopravy

- (24) Jelikož v období let 1987–1992 nebylo k dispozici analytické účetnictví, rozdělili odborníci náklady na provozování meziregionální linkové dopravy na základě procentního podílu příjmů generovaných těmito službami během uvedeného období. Odborníci zjistili celkovou výši nákladů z každé roční uzávěrky. Aby tedy určili provozní náklady, odečetli z celkových nákladů všechny ostatní neprovozní náklady, tj. úroky, finanční zatížení, ztráty na postoupení aktiv, různé ztráty a náklady, přímé daně a konečné zůstatky. Provozní náklady na provozování meziregionální linkové dopravy byly určeny na základě procentního podílu příjmů generovaných touto službou.
- (25) Za období let 1993–2001 změnila společnost Simet způsob předkládání údajů v ročních uzávěrkách ⁽¹¹⁾. Poradci proto za uvedená léta odečetli z ročních uzávěrek společnosti celkovou hodnotu provozních nákladů jako algebraický součet těchto položek týkajících se výrobních nákladů: pomocný a spotřební materiál, externí služby, užívání majetku třetích osob, personální náklady, odpisy a znehodnocení, změny zásob surovin, pomůcky a spotřební zboží a různé provozní náklady. Provozní náklady na provozování linkové dopravy byly tedy určeny na základě procentního podílu příjmů generovaných touto službou (jako v případě období 1987–1992). Za roky 2000 a 2001, ačkoli se používalo analytické účetnictví, nebyly příslušné doklady úplné, protože bylo rozhodnuto, že se pro určení nákladů na provozování linkové dopravy použije stejná metoda jako v předchozích letech.

⁽¹⁰⁾ Zjevně na základě změn čtvrté směrnice Rady 78/660/EHS ze dne 25. července 1978 opírající se o čl. 54 odst. 3 písm. g) Smlouvy a týkající se ročních účtů takových druhů společností (Úř. věst. L 222, 14.8.1978, s. 11).

⁽¹¹⁾ Viz předchozí poznámka pod čarou.

- (26) Za roky 2002 a 2003 byly k dispozici údaje z analytického účetnictví. Poradci tedy dále rozdělili náklady do těchto kategorií: i) náklady týkající se počtu najetých kilometrů; ii) náklady přímo vyplývající z provozování linkové dopravy; iii) náklady připsatelné na základě obrátu.

— První kategorie nákladů zahrnuje náklady týkající se pohonných hmot, motorového oleje, pneumatik, náhradních dílů, mytí vozidel, dálničních poplatků, povinné údržby vozidel, nájmu vozidel a odpisů aktiv. Každá z těchto nákladových položek byla vydělena celkovým počtem ujetých kilometrů a náklad na kilometr byl tedy vynásoben počtem kilometrů ujetých pouze v rámci provozování linkové dopravy.

— Druhá kategorie nákladů zahrnuje takové nákladové položky, které lze na základě analytického účetnictví přímo připsat provozování meziregionální linkové dopravy. Tyto položky zahrnují: kmenové zaměstnance, odstraňování odpadů, různé náklady, výdaje za parkování, nájem vozidel pro linkovou dopravu od třetích osob, nákupy služeb na palubě, náhradu výdajů posádky.

— Třetí kategorii nákladů tvoří přímé náklady a jsou do ní zahrnuty nepřímé náklady práce, fixní náklady, pojištění autobusů, majetková daň z vozidel, pronájem prostor. Uvedené náklady byly rozděleny na základě procentního podílu příjmů z provozování linkové dopravy.

- (27) Po sečtení číselných údajů, jež byly takto vypočítány za každé z výše uvedených období, byly celkové náklady týkající se provozování linkové dopravy za roky 1987–2003 stanoveny na 59 510 413 EUR.

- (28) Po odečtení uvedených nákladů z příjmů za provozování linkové dopravy vypočítává zpráva s většinovým stanoviskem za roky 1987–2003 provozní ztrátu ve výši 2 296 973 EUR.

2.7.2 Vyrovňovací opatření týkající se nutnosti zaručit odškodnění za vložený kapitál:

- (29) Za každý příslušný rozpočtový rok určili poradci vložený kapitál jako součet těchto faktorů:

— vlastní kapitál (E), jehož hodnota se získala z ročních uzávěrek, kapitál akcionářů společnosti,

— cizí kapitál (D). Poradci považovali za cizí kapitál pouze finanční dluh, tj. dluhy vůči bankám a jiným financujícím subjektům.

- (30) Vzorec „vážený průměr nákladů na kapitál“ (WACC) se využívá jako základ pro určení míry odškodnění za vložený kapitál:

$$WACC = \frac{E}{V} * Re + \frac{D}{V} * Rd * (1 - T_c)$$

kde:

Re = očekávaná výtěžnost z vlastního kapitálu;

Rd = náklady zadlužení; E = vlastní kapitál podniku;

D = zadlužení podniku; V = E + D;

E/V = procentní podíl finančních prostředků sestávající z vlastního kapitálu;

D/V = procentní podíl finančních prostředků sestávající ze zadlužení;

Tc = sazba korporační daně.

- (31) Očekávaná výtěžnost z vlastního kapitálu se vypočítala za použití modelu pro oceňování finančních aktiv, tj. modelu, jenž popisuje poměr mezi rizikem a předpokládanou výtěžností:

$$\bar{r}_a = r_f + \beta_a (\bar{r}_m - r_f)$$

Where:

r_f = Risk free rate

β_a = Beta of the security

$\bar{r}_m$ = Expected market return

- (32) Úroková sazba na desetileté státní dluhopisy získaná z italských statistik se použila jako referenční hodnota pro bezrizikovou míru (r_f).
- (33) Poradci dospěli k závěru, že v případě let, za něž mělo být vyrovnání vyhodnoceno, investoři, kteří investovali do akcií místo do cenných papírů, jež jsou na italském trhu bezrizikové⁽¹²⁾, žádali rizikovou přírážku ($r_m - r_f$) v průměru odpovídající 5,8 %.
- (34) Koeficient Beta⁽¹³⁾ akcií v kapitálu společnosti Simet byl vypočítán na základě hodnoty Beta unlevered⁽¹⁴⁾ – 0,39 za provozování autobusové dopravy a odvětví dopravy⁽¹⁵⁾. Následně byla uvedená hodnota Beta upravena podle finanční struktury, již společnost sdělila za každý rok:

$$\text{Beta Levered} = \text{Beta Unlevered} \times \{1 + [(1 - \text{daňová sazba}) \times (\text{zadlužení/vlastní kapitál})]\}$$

- (35) Od roku 1987 do roku 1994 korporátní daň pro italské společnosti odpovídala 36 %, od roku 1995 do roku 2000 byla 37 % a od roku 2001 do roku 2002 činila 36 %.
- (36) Podle poradců odškodnění za vložený kapitál představuje výši vyrovnání, jež má společnost Simet po zdanění obdržet. Jelikož je vyrovnání zdanitelné, musí být upraveno takto:

$$\text{Odškodnění před zdaněním} = \text{Odškodnění po zdanění} \div (1 - \text{sazba korporátní daně})$$

- (37) Poradci na základě těchto vzorců vypočítali, že odškodnění pro společnost Simet za vložený kapitál činí 5 948 150 EUR.
- (38) Celková výše vyrovnání, již poradci vypočítali před započtením úroku z prodlení, tedy činí 8 245 124 EUR (vyrovnání vztahující se na provozní ztráty a odškodnění za vložený kapitál).

2.7.3 Výpočet úroku z prodlení

- (39) Jelikož výše vypočítané částky představující vyrovnání nebyly vyplaceny v letech, za něž byly dlužné, navýšili poradci uvedené částky takto:
- původně vypočítané částky byly navýšeny na základě indexu spotřebitelských cen institutu ISTAT do července 2012,
 - následně byly takto získané částky ze zákona zúročeny.
- (40) Poradní komise tedy nakonec dospěla k celkové výši vyrovnání činící 22 049 796 EUR.

2.7.4 Další zjištění uvedená ve zprávě s většinovým stanoviskem

- (41) Podle zprávy s většinovým stanoviskem se vyrovnání poskytnuté na základě rozhodnutí Státní rady netýká přímého uplatnění nařízení (EHS) č. 1191/69, tj. přímé poskytnutí, i když se zpětnou platností, vyrovnání ve smyslu uvedeného nařízení. Má se v ní naopak za to, že Státní rada navrhla, aby se použila kritéria stanovená v uvedeném nařízení týkající se společných způsobů vyrovnání, aby se zjistily škody, jež společnost Simet v průběhu času utrpěla v důsledku protiprávního rozšíření vlastních závazků veřejné služby.
- (42) Ve zprávě s většinovým stanoviskem se kromě jiného podotýká, že v případech, kdy Komise nepovažovala za nutné použít nařízení (EHS) č. 1191/69 pro ohodnocení vyrovnání vyplývajících z veřejné služby, často taková vyrovnání schválila, přičemž analogicky použila rámec Unie pro státní podpory v podobě závazků veřejné služby. Pro Komisi bylo hlavním kritériem, aby výše vyrovnání nepřesáhla míru nezbytnou na pokrytí nákladů vynakládaných při plnění uvedených závazků. Pokud jde v tomto případě o riziko nadměrného vyrovnání, ve zprávě s většinovým stanoviskem se tvrdí, že jelikož se provedený výkon týká následného výpočtu nákladů, jež společnost v minulosti skutečně vynaložila, aby provozovala požadovanou linkovou dopravu, nejsou v jejích výpočtech nejistoty, které jsou při prognostickém hodnocení normální, pokud se vyrovnání stanovuje předem. Proto problém s nadměrným vyrovnáním nevzniká.

⁽¹²⁾ Tento údaj byl získán z databáze vypracované prof. A. Damodaranem. Viz www.damodaran.com

⁽¹³⁾ Opatření volatility nebo systémového rizika cenného papíru nebo portfolia vzhledem k celému trhu.

⁽¹⁴⁾ Beta unlevered = koeficient beta společnosti bez jakéhokoli zadlužení.

⁽¹⁵⁾ Tento údaj byl získán z databáze vypracované prof. A. Damodaranem. Viz www.damodaran.com, „osobní a nákladní vozidla“.

- (43) Zpráva s většinovým stanoviskem rovněž připomíná, že nebyl k dispozici systém oddělených účtů, a tvrdí se v ní, že oddělené účty se použijí v případě podniků, které dostávají vyrovnání za poskytování veřejné služby, aby se zamezilo zneužití těchto fondů na jiné činnosti podniku. Jelikož v tomto případě však dosud nebyly společnosti Simet převedeny žádné veřejné prostředky jako vyrovnání za poskytování veřejné služby, požadavek oddělených účtů by se neměl považovat za důvod pro odmítnutí vyplacení vyrovnání poskytnutého Státní radou.
- (44) Ve zprávě s většinovým stanoviskem se rovněž podotýká, že pro roky 2002 a 2003, kdy bylo k dispozici analytické účetnictví, byly skutečné provozní ztráty v podstatě stejné jako ty, které již byly vypočteny na základě metodologie použité pro předchozí roky, podle níž byly náklady na provozování meziregionální dopravy rozděleny na základě procentního podílu příjmů vygenerovaných těmito službami (číselné údaje se liší pouze o 2,6 %). Poradci mají proto za to, že nedostupnost analytického účetnictví za předchozí období by neměla být z hlediska poskytnutí vyrovnání prakticky nijak významná.

3. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

- (45) Jak vyplývá z rozhodnutí o zahájení řízení, vyjádřila Komise řadu pochybností ohledně slučitelnosti oznámeného opatření s vnitřním trhem.
- (46) Komise měla především pochybnosti o možnosti hodnotit oznámené opatření jako opatření, které nepředstavuje podporu, a to zejména s ohledem na čtyři podmínky stanovené Soudním dvorem Evropské unie ve věci *Altmark* ⁽¹⁶⁾.
- (47) Komise dále vznesla otázku platného právního rámce. Protože se vyrovnání přiznané na základě rozhodnutí státní Rady týkalo závazků veřejné služby údajně uložených společnosti Simet za období od roku 1987 do roku 2003, jež však ještě nebyly zaplacený, vyvstala otázka, zda by nařízení (EHS) č. 1191/69 nebo nařízení (ES) č. 1370/2007 byla v tomto případě použitelná.
- (48) Komise měla za to, že nařízení (EHS) č. 1191/69 by bylo použitelné v tomto případě, jestliže lze prokázat, že závazek veřejné služby byl skutečně italskými orgány uložen společnosti Simet jednostranně a navrhané vyrovnání odpovídalo všem požadavkům uvedeného nařízení. Podle čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69 jsou vyrovnání za závazky veřejné služby uložené společnosti v souladu s pravidly uvedeného nařízení jednostranně skutečně vyňata z postupu informování Komise předem. Pokud se však prokáže, že ani jedna z obou podmínek nebyla splněna, bylo by nutné posoudit slučitelnost opatření oznámeného podle nařízení (ES) č. 1370/2007.
- (49) Za předpokladu, že toto vyrovnání přiznané Státní radou je skutečně výsledkem jednostranného uložení závazků veřejné služby, má Komise na základě jí dostupných informací pochybnosti o tom, že vyrovnání bylo v souladu s nařízením (EHS) č. 1191/69. Komise rovněž pochybuje, že by bylo vhodné uplatňovat společnou metodu vyrovnání podle nařízení (EHS) č. 1191/69 použitelnou pro závazky veřejné služby uložené jednostranně pro roky následující po roce 1992, jelikož od července 1992 se na meziregionální autobusovou dopravu nevztahovaly závazky veřejné služby uložené jednostranně ⁽¹⁷⁾.
- (50) Pokud by další šetření potvrdila, že nejméně jedna z podmínek pro osvobození od oznamovací povinnosti podle nařízení (EHS) č. 1191/69 nebyla splněna, a že bylo zapotřebí provést posouzení podle nařízení (ES) č. 1370/2007, měla by Komise v daném případě pochybnosti ohledně dodržení podmínek tohoto nařízení.
- (51) V každém případě, a to bez ohledu na právní základ, Komise pochybuje, zda vyrovnání přiznané Státní radou vylučovalo možnost nadměrného vyrovnání. Komise zdůraznila, že přinejmenším do roku 2000 ⁽¹⁸⁾ společnost Simet neměla účinně oddělené účty, a zpochybnila, že lze *ex post* přesně určit náklady spojené s provozováním linkové dopravy, a kromě jiného napadla přiměřenost očekávané výtěžnosti z vlastního kapitálu používané ve výpočtech vyrovnání.

⁽¹⁶⁾ Věc *Altmark Trans/Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, Recueil 2003, s. I-7747.

⁽¹⁷⁾ Viz čl. 1 odst. 5 nařízení (EHS) č. 1191/69 ve znění nařízení Rady (EHS) č. 1893/91 ze dne 20. června 1991, kterým se mění nařízení (EHS) č. 1191/69 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. L 169, 29.6.1991, s. 1).

⁽¹⁸⁾ Do roku 2000 nebylo oddělení účtů přijato.

4. PŘIPOMÍNKY ITÁLIE

- (52) Italské orgány v zaslaných dokumentech mají za to, že oznámené opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, zejména protože nesplňuje všechny podmínky stanovené Soudním dvorem Evropské unie ve věci *Altmark*. Podle italských orgánů kromě toho vyrovnání přiznané rozhodnutím Státní rady nebylo v souladu jak s nařízením (EHS) č. 1191/69, tak s nařízením (ES) č. 1370/2007.
- (53) Italské orgány zdůraznily, že v posuzovaném období nedošlo ani k jednostrannému, ani smluvnímu uložení závazků veřejné služby na provozování meziregionální autobusové dopravy. Právní nástroj, kterým se řídí vztah mezi orgánem veřejné správy a soukromými podniky poskytujícími služby v přepravě cestujících, sestává z mnoha jednostranných koncesních opatření, na jejichž základě orgán veřejné správy převedl na soukromý subjekt zákonné právo k provozování dopravních služeb pro všechny skupiny zákazníků, jež podle zákona č. 1822/39 italského právního řádu náleželo původně státu.
- (54) Italské orgány rovněž podotkly, že koncesní specifikace vydaná ministerstvem na žádost společnosti zřetelně stanoví, že riziko poskytování služby nese provozující podnik, s výjimkou záruky výlučných práv, jež se uplatňuje během posuzovaného období. Poskytování služby nezavdávalo nárok na podporu nebo jakoukoli náhradu. Tyto koncese byly dočasné povahy a na žádost společnosti byly každoročně obnovovány. Pokud jde o trasy, místa zastávek, počet výjezdů atd., byly licence z roku na rok měněny, a to na základě konkrétních žádostí společností.
- (55) Co se týče maximálních tarifů platných do roku 2001, o nichž se hovoří v rozhodnutí o zahájení řízení, odvolávají se italské orgány na to, že se používaly po celé Itálii, a nikoli pouze v určité zeměpisné oblasti. Rovněž podotýkají, že v souladu s čl. 2 odst. 5 nařízení (EHS) č. 1191/69 se jednalo o opatření spadající do cenové politiky, které však nepředstavovalo závazek týkající se tarifů, na který se ve smyslu uvedeného nařízení vztahuje povinné vyrovnání.
- (56) Kromě toho podle italských orgánů nebylo od července 1992 ⁽¹⁹⁾ ve smyslu nařízení (EHS) č. 1191/69 povoleno jednostranné uložení veřejné služby v oblasti provozování meziregionální autobusové přepravy. Ustanovení čl. 1 odst. 5 uvedeného nařízení umožňuje jednostranné uložení pouze v případě městské, příměstské a regionální dopravy.
- (57) Italské orgány v každém případě konstatovaly, že společnost Simet nikdy nevyžadovala zrušení závazku veřejné služby, jak je stanoveno v článku 4 nařízení (EHS) č. 1191/69, v němž je považováno za nezbytnou podmínku, aby bylo možné tvrdit, že dotyčné závazky existovaly. Žádost, kterou společnost Simet zaslala ministerstvu v roce 1999 ⁽²⁰⁾, byla obecnou žádostí o vyrovnání za závazky veřejné služby, které byly údajně uloženy na základě koncesí vydaných od roku 1987. Italské orgány poukázaly na to, že se v žádosti neuvádělo, které závazky veřejné služby by měly být zrušeny, aby se zajistila přiměřená ziskovost linkové meziregionální přepravy.
- (58) Italské orgány tedy dospěly k závěru, že společnost Simet neprokázala, že převzala závazky veřejné služby (podle čl. 2 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69), a zejména neprokázala, kterými konkrétními a přesnými závazky týkajícími se provozování, dopravy a tarifů byla pověřena. Podle italských orgánů společnost Simet pouze prokázala, že na základě státních koncesí udělených příslušnými orgány na svou žádost vykonávala různé univerzální dopravní služby. Samotné pověření společnosti Simet univerzálními dopravními službami neprokazuje, že společnost převzala jakýkoli závazek veřejné služby ve smyslu nařízení (EHS) č. 1191/69.
- (59) Italské orgány rovněž podotýkají, že po značnou část posuzovaného období (1987–2001) společnost Simet nepoužívala řádně oddělené účty, jak vyžaduje čl. 1 odst. 5 nařízení (EHS) č. 1191/69 ⁽²¹⁾. Nebylo proto možné vypočítat dodatečné čisté náklady vyplývající z plnění závazků veřejné služby. Nejsou tak splněny podmínky stanovené v článku 10 nařízení (EHS) č. 1191/69.
- (60) Italské orgány konečně uvádějí, že příslušné ministerstvo předem neurčilo žádnou výši vyrovnání, jak stanoví článek 13 nařízení (EHS) č. 1191/69, protože společnosti Simet neuložilo žádný závazek veřejné služby. V daném případě bylo vyrovnání společnosti Simet vypočteno výhradně na základě hodnocení *ex post*.

⁽¹⁹⁾ Datum, kdy vstoupilo v platnost nařízení (EHS) č. 1893/91.

⁽²⁰⁾ Dopis společnosti Simet ze dne 22. října 1999, č. j. 175/99.

⁽²¹⁾ Do roku 2000 neexistovalo oddělené vedení účtů.

- (61) Italské orgány se domnívají, že z posouzení učiněného podle nařízení (ES) č. 1370/2007 vyvstávají v podstatě stejné problémy (včetně neexistence jasné definice závazků veřejné služby, předem definovaných objektivních parametrů, na jejichž základě se vypočítává vyrovnání, systému odděleného vedení účtů atd.) jako u posouzení učiněného podle nařízení (EHS) č. 1191/69. Pokud jde o pojem „přiměřený zisk“ definovaný v příloze nařízení (ES) č. 1370/2007, považují italské orgány míru výtěžnosti, kterou společnost Simet navrhuje v původní zprávě, za nadhodnocenou, je-li vyrovnání určeno *ex post* a odstraňuje-li riziko nepředvídaných nákladů/ztrát.
- (62) Italské orgány se zcela ztotožnily se závěry zprávy s menšinovým stanoviskem, podle nichž není možné výši vyrovnání vypočítat. Zároveň se italské orgány domnívají, že ve zprávě s většinovým stanoviskem jsou věcné a metodické chyby. Italské orgány zejména zpochybnilly vhodnost metody založené na předpokladu, který byl ve zprávě použit pro odhad čistých provozních nákladů vyplývajících s údajných závazků veřejné služby. Pozastavily se rovněž nad tím, že zpráva:
- při výpočtu vyrovnání neomezuje výši vloženého kapitálu na kapitál použitý na závazky veřejné služby, ale zohlednila celkový vložený kapitál. Jinými slovy, kapitál použitý na jiné činnosti společnosti, jako jsou cestovní kanceláře, mezinárodní služby, pronájem autobusu s řidičem, nebyl z těchto výpočtů vyňat,
 - zahrnuje rizikovou přírážku překračující 100 bazických bodů při určování očekávané návratnosti kapitálu, což se v případě vyrovnání vypočítaného *ex post* nejvíce jako vhodné,
 - náležitě nevypočítává úrok, protože náhrady nebyly vypláceny v letech, pro něž byly určeny. Poradci jmenovaní Státní radou použili zákonné úroky z částek, jejichž hodnota se v roce 2012 zcela změnila, tedy nikoli z původních částek, jak by bývalo bylo vhodné.

5. PŘÍPOMÍNKY TŘETÍCH STRAN

- (63) Jedinou třetí stranou, která předložila připomínky v reakci na rozhodnutí o zahájení řízení, byla společnost Simet, potenciální příjemce oznámeného opatření. Společnost Simet v rámci svých připomínek nesouhlasí s předběžnými stanovisky, která Komise přijala v rozhodnutí o zahájení řízení.
- (64) Na podporu svého tvrzení, že byly uloženy závazky, předložila společnost Simet koncese, které jí byly vydány na trasy, jež jsou předmětem soudního řízení. Požadavky stanovené v uvedených koncesích zahrnovaly ustanovení o tarifech, dodržení trasy, zastávkách, frekvenci jízdy a jízdním řádu, jakož i podmínkách pro přepravu zavazadel cestujících a bezplatné přepravě běžných poštovních zásilek pro poštovní služby a jiné pošty za poplatek podle předpisů upravujících tento druh dopravy. Společnost měla rovněž podle těchto koncesí hlásit i každé přerušení, nehodu nebo změnu ve způsobu poskytování služeb, jakož i povinnost vydávat jízdenky pro přepravu osob, zavazadel a zemědělských balíků a vést příslušnou evidenci po dobu pěti let. Stejně tak společnost Simet měla získat předběžný souhlas od ministerských provinčních úřadů pro motorová vozidla podle druhu a vlastností autobusů používaných pro poskytování služeb, na něž se vztahují koncese, jakož i pro poskytování jiných služeb.
- (65) Společnost Simet dále předložila dokumenty, kterými podle jejího názoru ministerstvo zcela nebo částečně zamítlo žádosti o změnu ve způsobu poskytování služeb, jež dodávala. Za posuzované období společnost Simet předložila (částečná) zamítnutí týkající se ⁽²³⁾:
- žádosti o provozování nových zastávek kromě těch, které jsou součástí linkových spojů provozovaných na trase Rossano-Neapol (1992), na trase Cariati-Milán (1995), na trase Cosenza-Florence (1999), na trase Cosenza-Florence a Cosenza-Pisa (2000) a konečně na trase San Giovanni-Milán (2003),
 - žádosti o povolení provozovat novou linkovou dopravu na trase Cosenza-Neapol (2000).

⁽²³⁾ Komise nezkoumala jinou dokumentaci, jelikož se netýká období, na které se vztahují rozhodnutí Státní rady.

- (66) Společnost Simet se domnívá, že tato zamítnutí potvrzují jednostrannou povahu uložení závazků veřejné služby italskými orgány. Společnost Simet rovněž tvrdí, že orgány neumožnily „optimalizovat“ dopravní spojení prostřednictvím rozšíření a diverzifikace nabídky. Dopravní spojení byla „zmrazena“ a zůstala vázána ministerskými rozhodnutími, přestože jsou formálně zařazena mezi „obchodní činnosti“.
- (67) Společnost Simet nesouhlasí s tvrzením v bodě 16 rozhodnutí o zahájení řízení, že tarify, které navrhla společnost, byly zohledněny ve specifikaci roční koncese. Tarify na dálkových linkových trasách měly být původně obdobné jako tarify v železniční dopravě druhé třídy, jak mimo jiné vyplývá z ministerské zprávy ze dne 19. prosince 1988 (D.C. III Div 32 č. 3846), ve které se uvádí: „vzhledem k tomu, že se mnoho společností s koncesemi na služby veřejné autobusové dopravy zasazovalo o zvýšení tarifů; vzhledem k tomu, že v poslední době nebyly vydány žádné obecné pokyny o tarifech, do přijetí nových směrnic [...] mohou [regionální úřady] přímo povolit držitelům koncesí zvýšit tarify za služby, které poskytují tak, aby odpovídaly cenové úrovni státní železniční společnosti Ferrovie dello Stato (FS) pro železniční dopravu druhé třídy plus „expresní“ příplatek, pokud autobusové trasy využívají dálnice [jako v daném případě]; [...] tarify se samozřejmě nesmějí zvýšit v případě autobusových linek, na nichž již platí výše uvedené tarify.“ Tyto kroky podle společnosti Simet prokazují, že nebylo povoleno stanovit vyšší tarify než v železniční dopravě druhé třídy (tj. nejnižší tarify, které účtuje společnost Ferrovie dello Stato). Společnosti se v důsledku toho zabránilo získat vyšší příjmy z její činnosti vzhledem k zájmu státu primárně uspokojit veřejné potřeby a účely.
- (68) V oběžníku ministerstva č. A/7302 ze dne 3. července 1992 se stanoví, že v příslušném roce se tarify pro autobusové linky, za které odpovídá stát, zvýšily o 6,1 %. Tento oběžník, kterým ministerstvo povolilo jen takové zvýšení tarifů, které by odpovídalo hodnotám ISTAT, podle společnosti Simet potvrzuje, že společnost nemohla z vlastní iniciativy používat tarify, jež považovala za přiměřené. Společnost Simet dále připomíná, že v ministerském oběžníku č. 3/02 ze dne 5. dubna 2002, v kterém se stanoví způsob převodu tarifů z lir na eura, se (v bodě 2) uvádí, že předmětné tarify představují „regulované“ tarify a ceny.
- (69) Konečně, v koncesích vydaných ministerstvem se uvádí, že tarif je „stanoven“, tj. jednoznačně pevně určen orgány státní správy. Jelikož nejde o pouhé „povolení“, ale o „koncesi“, v příslušných specifikacích se výslovně uvádí, že poskytování služeb se „řídí stanovenými doložkami a doložkami, které se mohou následně stanovit“, a že „orgány státní správy mohou koncesi kdykoli zrušit a provozovatel proti tomu nemůže nic namítat“. V bodě 6 všech specifikací koncese se jasně uvádí, že časové harmonogramy a tarify musí schválit ministerský provinční úřad pro motorová vozidla. Společnost Simet tvrdí, že jelikož pevně stanovené tarify znemožňují jakoukoli pružnost v poskytování služeb, které může nabídnout uživatelům, nemohla reagovat na požadavky trhu ani na své potřeby podle vlastního uvážení.
- (70) Společnost Simet tvrdí, že povinností používat tarify, které jí byly uloženy, se jí znemožnilo uplatňovat cenové politiky, které by běžně uplatňoval podnik na moderním, volném a konkurenčním trhu. Společnost Simet na jedné straně zdůrazňuje, že úroveň tarifů, které jí uložilo ministerstvo (odpovídající tarifům v železniční dopravě druhé třídy, jež používá společnost Ferrovie dello Stato), byla tak nízká, že společnost nedokázala pokrýt náklady na poskytování služeb autobusové dopravy. Na druhé straně tato opatření umožnila státu poskytovat neodůvodněnou podporu své železniční společnosti Ferrovie dello Stato, protože držitelem koncesí v meziregionální autobusové dopravě, například společnosti Simet, se znemožnilo stanovit nižší tarify, než které účtuje železniční společnost za jízdenky v druhé třídě s přírážkou za expresní vlak. Společnost Ferrovie dello Stato byla dále zvýhodněna tím, že společnosti Simet a dalším společnostem, které poskytují podobné služby, se odmítlo poskytnout dotace.
- (71) Vzhledem k této skutečnosti se společnost Simet domnívá, že koncese vydané ministerstvem a následná rozhodnutí o zamítnutí žádostí o změny tras jsou důkazem, že tyto koncese splňují kritéria smlouvy o poskytnutí služby ve smyslu článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69, protože z nich vyplývají závazky týkající se tras, zastávek, tarifů, bezplatného převozu běžných zásilek pro poštovní službu a jiné pošty za poplatek určený v ustanoveních, která se týkají tohoto druhu převozu.

- (72) Dokonce i za předpokladu, že nařízení (EHS) č. 1191/69 neposkytuje držitelům koncesí na meziregionální dopravu žádný nárok na vyrovnání, jak tvrdí ministerstvo, společnost Simet trvá na tom, že by to znamenalo liberalizaci služby, takže orgány státní správy by nemohly podniku uložit žádný závazek, zejména pokud jde o tarify. Společnost Simet se proto domnívá, že ministerstvo konalo v rozporu se zákonem a že podle vnitrostátních právních předpisů (tj. článku 35 legislativního dekretu č. 80/1998, který uplatnila Státní rada), má nárok na náhradu škody.
- (73) Podle společnosti Simet tu nejde o případ, na který se vztahuje nařízení (EHS) č. 1191/69, ale o spor o náhradu škody. Společnost Simet poznamenává, že rozsudkem č. 1405/2010 byl uznán její nárok podle článku 35 legislativního dekretu č. 80/1998 na náhradu škod způsobených protiprávními opatřeními ministerstva, které odmítlo zrušit závazky veřejné služby uložené společnosti Simet. Tato opatření, která byla v rozporu s právem na svobodu podnikání zakotveným v článku 41 italské ústavy, protože společnost značně poškodila při výkonu obchodní činnosti, musí tedy být považována za protiprávní, přičemž společnost má nárok na náhradu za utrpěné škody. Státní rada uznala, že ministerstvo způsobilo společnosti Simet neodůvodněnou škodu tím, že jí uložilo závazek veřejné služby v rozporu s jejím právem poskytovat dopravní služby svobodně a nezávisle.
- (74) Pokud se však má za to, že nařízení (EHS) č. 1191/69 ve znění pozdějších předpisů umožňovalo orgánům státní správy uložit závazky veřejné služby za účelem uspokojení potřeb regionu, společnost Simet se domnívá, že ministerstvo bylo povinno stanovit odpovídající vyrovnání za uvedené závazky. Podle společnosti Simet nařízení (EHS) č. 1191/69 umožňuje uložit závazky veřejné služby s cílem „uspokojit dopravní potřeby regionu“ (čl. 1 odst. 2), a nikoli „v regionu“.

6. VYJÁDŘENÍ ITÁLIE K PŘIPOMÍNKÁM TŘETÍ STRANY

- (75) Italské orgány ve svých vyjádřeních k připomínkám třetí strany zdůraznily svůj postoj, že neexistovaly žádné závazky veřejné služby ve smyslu nařízení (EHS) č. 1191/69 nebo nařízení (ES) č. 1370/2007 a že se tudíž nemělo vyplácet žádné vyrovnání.
- (76) Na podporu svého postoje italské orgány blíže vysvětlily systém, kterým se řídilo poskytování služeb linkové autobusové dopravy podle zákona č. 1822/39 ⁽²³⁾ (zákon platný v posuzovaném období). Podle tohoto zákona se uplatňoval tento regulační rámec pro služby linkové dopravy, za které odpovídá stát (známe též jako „běžné služby autobusové dopravy“):
- i) služba se poskytovala na základě systému koncesí,
 - ii) koncese se udělovala na základě žádosti podniku,
 - iii) zákon nestanovoval žádná výběrová řízení na udělení koncesí a také žádná neproběhla,
 - iv) koncese mohla být podle zákona dočasná nebo trvalá, o čemž výlučně rozhodovalo ministerstvo podle vlastního uvážení. Ministerstvo se bez rozdílu rozhodlo udělit všem podnikům dočasné koncese; platnost koncesí tedy trvala jeden rok a podniky (včetně společnosti Simet) každý rok žádaly o obnovení platnosti koncese,
 - v) koncese dávala poskytovatelům výhradní právo poskytovat služby na trase stanovené v její specifikaci,
 - vi) držitelé koncesí byli upřednostňováni na základě obsluhovaných spádových oblastí, které byly vymezeny na základě kritéria „finitimità“, tj. blízkosti autobusové trasy a hospodářského a funkčního propojení (články 5 a 6 zákona č. 1822/39),
 - vii) prioritu měly rovněž stávající služby. Jinými slovy, z důvodu hospodárnosti se považovalo za výhodnější stávající služby změnit, spíše než nové služby vytvářet,

⁽²³⁾ Poté zrušen a nahrazen legislativním dekretem č. 285/2005.

- viii) kromě toho, když bylo třeba vydat koncesi na nové služby, uplatnilo se kritérium počtu uživatelů ve spádové oblasti v poměru k celkové délce nových autobusových tras. Pro služby s celkovou délkou do 500 km se za dostatečný považoval počet alespoň 300 000 obyvatel. V případě delších autobusových tras se uplatnilo proporční kritérium ⁽²⁴⁾.
- (77) Ministerstvo tedy vždy, když podnik předložil žádost o změnu stávající služby nebo o udělení koncese na nové služby, muselo při svém rozhodnutí vycházet z uvedeného právního rámce.
- (78) Pokud jde o úplná či částečná zamítnutí změn požadovaných společnostmi Simet v souvislosti s poskytovanými službami ministerstvem, italské orgány podotkly, že tato zamítnutí se týkala výlučně systému upraveného zákonem č. 1822/39. Ministerstvo nemohlo vydat nové koncese na poskytování nových služeb ani rozšířit dosah stávajících koncesí (přijetím nových zastávek) v případech, ve kterých by to zasahovalo do práv jiných provozovatelů linkové dopravy, jak je vymezeno v uvedeném zákoně. Ministerstvo zároveň přijalo změny, které nebyly v rozporu se zásadami stanovenými v zákoně č. 1822/39 ⁽²⁵⁾.
- (79) Italské orgány sice uznávají, že společnost Simet v mnoha případech nedostala povolení poskytovat nové služby nebo přidat další zastávky v rámci stávajících služeb, ale tvrdí, že žádosti a připojené dokumenty společnosti Simet neobsahují důkazy o oficiálních žádostech o změnu vlastností poskytovaných služeb, které byly uvedeny v stávajících specifikacích koncese, ani následná zamítnutí. Ministerstvo v každém případě nikdy nezamítlo žádosti společnosti Simet o odstranění zastávek v řídké osídlených oblastech ani o změnu jízdních řádů.
- (80) Pokud jde o doložky specifikací koncesí o dopravě poštovních zásilek, italské orgány tvrdí, že společnost Simet neposkytla žádné důkazy dokumentující služby, které skutečně poskytovala, ani příslušné čisté náklady. Italské orgány dále konstatovaly, že společnost Simet nepředložila žádný zdokumentovaný důkaz o tom, že ministerstvo zamítlo její žádost o možnou změnu tarifů. Společnost Simet navíc nikdy nepožádala o povolení tarify snížit.
- (81) Co se týče oznámení ministerstva dopravy ze dne 19. prosince 1988 (D.C. III Div 32 č. 3846) a následného ministerského oběžníku č. A/66 ze dne 10. ledna 1989 (vydaného ministerským provinčním úřadem pro motorová vozidla v Catanzaru), podle italských orgánů tyto dokumenty umožnily poskytovatelům linkové dopravy sladit tarify s tarify společnosti Ferrovie dello Stato. Toto opatření je třeba vnímat jako součást obecnější vnitrostátní dopravní politiky a cenové politiky. Totéž platí o dopisu od provinčního úřadu v Catanzaru č. 7302 ze dne 3. července 1992 (na který se odvolávala také společnost Simet), jehož cílem bylo umožnit poskytovatelům pravidelné autobusové dopravy zvýšit tarify až o 6,1 % v souladu s inflací, čímž se provedl oběžník č. 801/92 ⁽²⁶⁾. V tomto dopise je také informace, že podniky mohou uplatňovat odlišný tarifní systém, pokud v této souvislosti podají zvláštní žádost. Italské orgány dávají na vědomí, že společnost Simet takovou žádost nikdy nepředložila. Ministerské oznámení z roku 1988, ani dopis ministerstva z roku 1992 v žádném případě neznamenaly zamítnutí jakékoli žádosti společnosti Simet o ukončení závazku veřejné služby v souvislosti s tarify.
- (82) Italské orgány nesouhlasí ani s tvrzením společnosti Simet, že bod 2 oběžníku č. 3/02 ze dne 5. dubna 2002 je důkazem, že tarify v rámci služeb linkové dopravy stanovovalo ministerstvo. Tento oběžník obsahoval pouze pokyny k převodu tarifů z lir na eura. To, že tarify v dálkové linkové dopravě se uváděly jako „regulované“ tarify, neznamená, že je nestanovili provozovatelé. Spíše to znamená, že tyto tarify se stanovovaly předem v zájmu transparentnosti a informovanosti cestujících a následně je schválily příslušné ministerské útvary. Protože tato služba představuje službu pravidelné všeobecné dopravy, způsoby poskytování služby, jako jsou trasy, zastávky, jízdní řády a tarify, musí být na rozdíl od příležitostných služeb předem známy. Stejná zásada platí podle italských orgánů pro regulované služby i na úrovni Unie, na které se vztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ⁽²⁷⁾, podle kterého jsou tarify nedílnou součástí povolení pro služby linkové dopravy (čl. 6 odst. 2

⁽²⁴⁾ Ustanovení čl. 2 odst. 2 písm. e) dekretu prezidenta republiky č. 369 ze dne 22. dubna 1994.

⁽²⁵⁾ Ministerstvo například v roce 1992 z bezpečnostních důvodů souhlasilo s přemístěním autobusových zastávek na trase Rossano – Neapol. V roce 2000 ministerstvo z důvodu hospodárnosti schválilo žádost o nové zastávky a změny trasy tak, aby se obsloužily nové lokality na trasách Cosenza – Florencie a Cosenza – Pisa. Italské orgány navíc poznamenaly, že dokumentace, kterou předložila společnost Simet, prokazuje, že ministerstvo v roce 1992 na žádost této společnosti schválilo zvýšení tarifů na trase Rossano – Neapol.

⁽²⁶⁾ Stanovil se tím strop zvyšování tarifů pro běžnou pravidelnou autobusovou dopravu odpovídající míře inflace.

⁽²⁷⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).

uvedeného nařízení). Vzhledem k této nutnosti předběžného určení zpochybnilly italské orgány i výklad společnosti Simet, pokud jde o bod 6 specifikací koncese ⁽²⁸⁾, protože v žádosti společnosti Simet i v koncesi vydané ministerstvem byly předem určeny jak jízdní řády, tak tarify pro služby linkové dopravy podléhající koncesi.

- (83) Pokud jde o výši požadovaného vyrovnání, žádá společnost Simet pouze „vyrovnání [...] do výše dlužných částek“. Podle italských orgánů jsou výpočty nákladů, které za příslušné období společnost Simet provedla, obecné, protože se týkají celé její obchodní činnosti. Jsou i objektivně nepřesné a nevycházejí ze spolehlivých údajů vzhledem k neexistenci odděleně vedených účtů po většinu posuzovaného období.
- (84) Italské orgány považují za zcela nepodstatné, zda v projednávaném případě jde o přiznání vyrovnání za veřejnou službu (tedy o přímé použití nařízení (EHS) č. 1191/69), nebo o přiznání náhrady škod. I za předpokladu, že by Státní rada měla v úmyslu uznat nárok společnosti Simet na náhradu škod, což podle italských orgánů není logický ani předvídaný závěr vyplývající ze znění rozsudku 1405/2010 ⁽²⁹⁾, jakékoli utrpěné škody by mohly vzniknout jen na základě plnění závazků veřejné služby. Italské orgány trvají na tom, že společnosti Simet takové závazky nikdy nebyly uloženy.
- (85) Italské orgány vyjádřily nesouhlas s možným poskytnutím náhrady škod podle článku 41 italské ústavy. Přepřevu cestujících v linkové meziregionální autobusové dopravě nelze považovat za zcela liberalizovanou pouhým a přímým uplatněním článku 41 italské ústavy, protože v první řadě podléhá systému koncesí (regulovanému zákonem č. 1822/39 a dekretem prezidenta republiky č. 369/94) a následně systému povolení (regulovanému legislativním dekretem č. 285/05).

7. POSOUZENÍ PODPORY

7.1 EXISTENCE PODPORY

- (86) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.
- (87) Podle čl. 107 odst. 1 představuje opatření podporu, pokud jsou současně splněny tyto podmínky:
- výhoda musí být poskytnuta státem nebo ze státních prostředků,
 - opatření musí poskytovat selektivní výhodu tím, že zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví výroby,
 - opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž,
 - má vliv na obchod mezi členskými státy.
- (88) Komise posoudí, zda v daném případě jsou všechny tyto podmínky splněny.

7.1.1 Státní prostředky a přičitatelnost

- (89) Komise konstatuje, že na základě rozsudků Státní rady musí ministerstvo uhradit společnosti Simet vyrovnání za provozování meziregionální autobusové dopravy od roku 1987 do roku 2003 na trasách, za které odpovídá stát. Zdroje na uhrazení tohoto vyrovnání jsou zdroje ministerstva; jedná se tedy o státní prostředky. Rozhodnutí o uhrazení tohoto vyrovnání, které přijal soudní orgán, je přičitatelné státu.

7.1.2 Selektivní hospodářská výhoda

- (90) Komise především podotýká, že společnost Simet vykonává hospodářskou činnost, konkrétně osobní dopravu, za úplatu. Proto je třeba společnost Simet považovat za „podnik“ ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.
- (91) Poskytnutí opatření by se rovněž mělo považovat za selektivní, protože zvýhodňuje pouze společnost Simet.

⁽²⁸⁾ V bodě 6 všech specifikací koncese se jasně uvádí, že jízdní řády a tarify schvaluje ministerský provinční úřad pro motorová vozidla.

⁽²⁹⁾ Rozsudek č. 1405/2010 se totiž týká nároku na vyplacení částky v podobě vyrovnání podle článků 6, 10 a 11 nařízení (EHS) č. 1191/69, přičemž její výši musí stanovit orgán státní správy na základě spolehlivých údajů (s. 21, bod 3.3 rozsudku). Státní rada dále v bodě 3.3 uvádí, že škody nehodnotila, protože: „V současnosti nelze přijmout žádné žádosti o náhradu škod, které stěžovatel předložil, protože to, zda existují reziduální škody, které nejsou zahrnuty v posuzované částce a které musí vypočítat a prokázat dotčená společnost, bude známo až tehdy, když orgán státní správy příslušnou částku stanoví.“

- (92) Pokud jde o poskytnutí hospodářské výhody, z rozsudku ve věci *Altmark* vyplývá, že vyrovnání poskytnuté státem nebo ze státních prostředků podnikům v souvislosti se závazky veřejné služby, které jim byly uloženy, neposkytuje dotčeným podnikům výhodu, takže nepředstavuje podporu v smyslu čl. 107 odst. 1, jestliže byly splněny tyto čtyři podmínky ⁽³⁰⁾:
- zaprvé, podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány,
 - zadruhé, parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem,
 - zatřetí, vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností,
 - začtvrté, není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, v konkrétním případě učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.
- (93) Pokud jde o druhou podmínku, parametry, které slouží jako základ pro výpočet vyrovnání, musí být stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem, aby se zajistilo, že neposkytují přijímajícímu podniku hospodářskou výhodu oproti jeho konkurentům. Nutnost stanovit parametry vyrovnání předem však neznamená, že vyrovnání musí být vypočítáno podle konkrétního vzorce. Důležité je, aby bylo od začátku jasné, jak se výše vyrovnání určí.
- (94) V tomto případě společnost Simet nepředložila žádné důkazy o tom, že parametry vyrovnání za poskytování dotčených služeb ve sledovaném období byly stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem. Ve specifikacích koncese, na jejichž základě chce společnost Simet prokázat, že jí byl uložen závazek veřejné služby, se spíše uvádí, že poskytování služeb nezavádá společnosti žádný nárok na dotace ani náhradu jakéhokoli druhu a že společnost bude službu poskytovat v plné míře na vlastní riziko. Právě z tohoto důvodu Státní rada ve svém rozsudku č. 1405/2010 stanovila, aby se vyrovnání vypočítalo na základě spolehlivých údajů z účetnictví společnosti. Při neexistenci předem stanovených parametrů vyrovnání jsou všechny takové výpočty nezbytně založeny výlučně na následných odhadech čistých nákladů na poskytování předmětných služeb linkové meziregionální dopravy. Platí to pro výpočty v původní zprávě i ve zprávě s většinovým stanoviskem. V tomto případě tedy nebyla splněna druhá podmínka rozsudku ve věci *Altmark*.
- (95) K tomu, aby bylo možno vyloučit přítomnost hospodářské výhody v případě poskytnutí vyrovnání podnikům v souvislosti se závazky veřejné služby, které jim byly uloženy, rozsudek ve věci *Altmark* vyžaduje, aby byly splněny všechny čtyři podmínky. Komise tedy nemá důvod zkoumat, zda byly v tomto případě splněny ostatní tři podmínky. Uhrazení vyrovnání společnosti Simet za poskytování služeb meziregionální autobusové dopravy v období 1987–2003 tedy představuje poskytnutí selektivní hospodářské výhody tomuto podniku.

7.1.3 Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy

- (96) Pokud jde o tato dvě kritéria, je třeba ověřit, zda je pravděpodobné, že oznámené opatření naruší hospodářskou soutěž v takové míře, že to ovlivní obchod mezi členskými státy.
- (97) Jak je uvedeno v rozsudku ve věci *Altmark* ⁽³¹⁾, od roku 1995 několik členských států otevřelo některé trhy v oblasti dopravy konkurenci podniků usazených v jiných členských státech. Několik podniků tak již nabízí své služby městské, příměstské nebo regionální dopravy v jiných členských státech, než je stát jejich původu. Tento trend je ještě výraznější v případě služeb linkové meziregionální dopravy, které poskytuje i společnost Simet. Jakékoliv vyrovnání poskytnuté společnosti Simet by proto mělo být považováno za opatření, které může narušovat hospodářskou soutěž v oblasti meziregionální autobusové dopravy a ovlivnit obchod mezi členskými státy do té míry, v jaké negativně ovlivňuje schopnost dopravních podniků usazených v jiných členských státech nabízet služby v Itálii a v jaké posiluje postavení společnosti Simet na trhu.

⁽³⁰⁾ Věc C-280/00 *Altmark*, body 87 a 88.

⁽³¹⁾ Bod 79.

- (98) Komise rovněž poznamenává, že společnost Simet působí i na jiných trzích, například na trhu se službami mezinárodní dopravy, cestovního ruchu a pronájmu autobusů, takže na těchto trzích v rámci Unie jednoznačně konkuruje jiným společnostem. Každé vyrovnání poskytnuté společnosti Simet by nevyhnutelně narušilo hospodářskou soutěž a ovlivnilo obchod mezi členskými státy na těchto trzích.
- (99) Komise se proto domnívá, že oznámené opatření narušuje hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod mezi členskými státy.

7.1.4 Závěr

- (100) S ohledem na výše uvedené skutečnosti dospěla Komise k závěru, že oznámené opatření představuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.2 VÝJIMKY Z OZNAMOVACÍ POVINNOSTI PODLE NAŘÍZENÍ (EHS) Č. 1191/69

- (101) Na základě zdůvodnění Státní rady získala společnost Simet nárok na vyrovnání za poskytování dotyčných dopravních služeb v době, kdy tyto služby poskytovala. Na to, aby toto odůvodnění platilo, by platby na vyrovnání musely být vyňaty z postupu informování předem podle čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69. V opačném případě by opomenutí oznámení vyrovnání znamenalo, že je protiprávní, protože by bylo v rozporu s ustanoveními Smlouvy o státní podpoře.
- (102) Podle čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69 jsou totiž vyrovnání hrazená v souladu s uvedeným nařízením vyňata z postupu informování předem stanoveného v čl. 108 odst. 3 Smlouvy, a tudíž se na ně nevztahuje povinnost předběžného oznámení. Z rozsudku ve věci *Combust* vyplývá, že pojem „vyrovnání za závazky veřejné služby“ ve smyslu tohoto ustanovení se musí vykládat velmi restriktivně⁽³²⁾. Výjimka z oznámení podle čl. 17 odst. 2 se týká pouze vyrovnání za závazky veřejné služby, které byly podniku jednostranně uloženy podle článku 2 uvedeného nařízení, jež se vypočítávají pomocí metody popsané v člincích 10 až 13 zmíněného nařízení (společná metoda vyrovnání), a neuplatní se v případě smluv o veřejné službě definovaných v článku 14. Vyrovnání hrazené na základě smlouvy o veřejné službě definované v článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69, které představuje státní podporu, se musí předem oznámit Komisi. Pokud vyrovnání oznámeno nebude, bude se považovat za protiprávně provedenou podporu.
- (103) Odpověď na otázku, zda podle čl. 17 odst. 2 byly v tomto případě italské orgány skutečně vyňaty z postupu informování předem, tedy závisí zaprvé na tom, zda italské orgány skutečně jednostranně uložily společnosti Simet závazek veřejné služby, a zadruhé na tom, zda vyrovnání uznané v souvislosti s tímto závazkem je v souladu s nařízením (EHS) č. 1191/69. Komise postupně posoudí obě otázky.

7.2.1 Uložily italské orgány společnosti Simet jednostranně závazek veřejné služby?

- (104) Podle společnosti Simet⁽³³⁾ lze jednostranné uložení závazku veřejné služby vyvodit ze způsobů poskytování služeb, které měla dodávat, uvedených ve specifikacích koncese vydaných pro každou jednotlivou trasu linkové meziregionální autobusové dopravy, z pevného stanovení tarifů ministerstvem a z toho, že ministerstvo odmítlo přijmout změny stávajících služeb nebo udělit koncese pro nové služby.
- (105) Komise se však na základě informací, které obdržela, domnívá, že společnost Simet přesvědčivě neprokázala, že italské orgány jí jednostranně uložily závazek veřejné služby.
- (106) Za prvé, iniciativa společnosti Simet v souvislosti s žádostmi o obnovu specifikací koncese za všech šestnáct let během posuzovaného období je neslučitelná s jednostranným uložením závazku veřejné služby. Účelem těchto specifikací bylo udělit společnosti Simet výlučné právo na poskytování příslušných služeb na posuzované období. Společnost Simet opakovaně žádala o prodloužení těchto práv přesto, že v každé z těchto specifikací se stanovilo, že za poskytování služby se nepřiznává vyrovnání a že společnost poskytuje službu zcela na vlastní riziko.

⁽³²⁾ Věc *Danske Busvognmænd*, T-157/01, Recueil 2004, s. II-917, body 77–79.

⁽³³⁾ Viz oddíl 5.

- (107) Za druhé, stanovení tarifů, tras a frekvence a jízdního řádu v těchto specifikacích nutně neznámá, že společnosti Simet byly na základě koncesí jednostranně uloženy závazky veřejné služby. Vzhledem k tomu, že poskytované služby se týkaly pravidelné linkové dopravy, bylo nutné, aby se ve specifikacích koncesí, na jejichž základě získala společnost Simet výlučné právo poskytovat tyto služby, předem stanovily způsoby poskytování služeb. Nebyly předloženy žádné důkazy o formálních žádostech o změnu těchto vlastností ani o následných zamítnutích ministerstva. Společnost Simet nepředložila ani důkazy o tom, že italské orgány jednostranně uložily uvedené způsoby společnosti Simet, tedy že je nenavrhli provozovatel výměnou za výhradní právo na poskytování služeb s následným schválením ministerstvem.
- (108) Za třetí, pokud jde o údajný závazek týkající se přepravy poštovních zásilek, společnost Simet nepředložila žádné doklady prokazující skutečně poskytnuté služby a z nich vyplývající čisté náklady. Společnost Simet nepředložila ani důkazy o tom, že někdy zpochybnila doložky specifikací koncese v souvislosti s přepravou poštovních zásilek. Mohlo by to znamenat buď to, že poskytování těchto služeb nebylo v rozporu s obchodními zájmy společnosti, nebo to, že poskytování těchto služeb společnost považovala za spravedlivé odškodnění za výlučné právo na poskytování služeb meziregionální dopravy.
- (109) Za čtvrté, co se týče tarifů, které mohla společnost Simet účtovat cestujícím za poskytované služby, italské orgány sice uznávají, že do roku 2001 skutečně platily vnitrostátní předpisy, které stanovovaly obecné zásady tvorby cen v oblasti autobusové dopravy v rámci obecnější vnitrostátní dopravní politiky a cenové politiky⁽³⁴⁾, ale provozovatelé mohli podat zvláštní žádost o uplatňování jiného tarifu. To je zřejmé z dopisu ministerstva, na nějž se společnost Simet odkazuje⁽³⁵⁾. Komise však podotýká, že společnost Simet neposkytla žádné důkazy o tom, že by italským orgánům někdy předložila takovou žádost, ani o tom, že by ministerstvo někdy v období let 1987–2003 žádosti o změnu tarifů zamítlo.
- (110) Skutečnost, že tarify v pravidelné dálkové dopravě „schvaloval“ ministerský provinční úřad pro motorová vozidla⁽³⁶⁾, a odkaz na „regulované“ tarify v oběžníku č. 3/02 ze dne 5. dubna 2002⁽³⁷⁾ v rozporu s tvrzením společnosti Simet neznámá, že tyto tarify původně nestanovili provozovatelé. Tyto pojmy spíše znamenají pouze to, že tarify byly stanoveny předem v zájmu transparentnosti a informovanosti cestujících a následně je schválily příslušné ministerské útvary.
- (111) Tato opatření v žádném případě nepředstavují „tarifní závazek“ ve smyslu čl. 2 odst. 5 nařízení (EHS) č. 1191/69, který by podléhal společnému postupu při vyrovnání. Tarifním závazkem se rozumí výhradně „jakýkoli závazek dopravního podniku uplatňovat, zejména pro určité kategorie cestujících, kategorie zboží nebo dopravní trasy, úředně stanovené nebo schválené sazby odporující obchodním zájmům podniku, které plynou z uložení nebo odmítnutí úpravy zvláštních tarifních opatření“. Definice tarifního závazku se nevztahuje „na závazky vyplývající z obecných opatření cenové politiky uplatňované na veškeré hospodářské činnosti nebo opatření přijatá pro přepravní sazby a podmínky obecně s ohledem na organizaci dopravního trhu nebo jeho části“.
- (112) A konečně, co se týče zamítnutí žádostí předložených společností Simet ministerstvem, Komise poznamenává, že šlo o žádosti o rozšíření, které se netýkaly změn ve způsobu poskytování stávajících služeb. Rozšíření služeb nebylo vždy možné vzhledem k tomu, jakým způsobem zákon č. 1822/39 upravuje poskytování služeb linkové osobní dopravy. Koncese na poskytování nových služeb nebo k rozšíření rozsahu existujících služeb se mohly vydávat jen v takovém rozsahu, aby nenarušovaly práva ostatních provozovatelů linkové dopravy. Zamítnutí žádostí o vytvoření nových služeb nebo o rozšíření stávajících služeb byla proto důsledkem vyvažování zájmů různých hospodářských subjektů, a nikoli uložení závazků veřejné služby, jak tvrdí společnost Simet.

⁽³⁴⁾ Do konce roku 1991 na základě oběžníku č. 13/74 ze dne 30. dubna 1974 platilo, že tarify v linkové meziregionální autobusové dopravě musely být za normálních okolností podobné tarifům v železniční dopravě druhé třídy. Mezi lety 1992 a 2000 pak úřední oznámení č. 801 ze dne 17. března 1992 stanovilo, že tarify se za normálních okolností mohou zvýšit jen v rámci míry inflace, kterou v té době udával meziministerský výbor pro tvorbu cen.

⁽³⁵⁾ Dopis provinčního úřadu v Catanzaru č. A/7302 ze dne 3. července 1992.

⁽³⁶⁾ Bod 6 specifikací koncese.

⁽³⁷⁾ Bod 2 oběžníku č. 3/02 ze dne 5. dubna 2002, který poskytuje pokyny k převodu tarifů z lir na eura.

- (113) Společnost Simet tedy neprokázala, že italské orgány jí jednostranně uložily závazek veřejné služby.

7.2.2 Je vyrovnání poskytnuté za uvedený závazek v souladu s nařízením (EHS) č. 1191/69?

- (114) V každém případě platí, že i kdyby se prokázalo, že v nějaké formě došlo k jednostrannému uložení závazků veřejné služby, na to, aby se vyrovnání za tyto služby mohlo vyjmout z informování předem podle čl. 17 odst. 2 uvedeného nařízení, stále by muselo být v souladu se společnou metodou vyrovnání (oddíl IV) podle nařízení (EHS) č. 1191/69. Komise se nedomnívá, že by tato podmínka byla splněna.
- (115) Komise zaprvé konstatuje, že v článku 10 nařízení (EHS) č. 1191/69 se mimo jiné uvádí, že výše vyrovnání se v případě závazku provozu nebo přepravy rovná rozdílu mezi snížením finančního břemene a snížením příjmů podniku, jenž v posuzovaném období může vyplynout ze zrušení celé nebo příslušné části daného závazku. Komise dále konstatuje, že podle rozsudku Soudního dvora ve věci *Antrop* nejsou požadavky stanovené v uvedeném ustanovení splněny, pokud „není možné na základě jistých údajů z účetnictví [společnosti] stanovit rozdíl mezi náklady přičitatelnými části [její] činnosti v oblastech, které jsou předmětem [její] koncese, a odpovídajícím příjmům, a v důsledku toho není možné vypočítat dodatečné náklady vyplývající [tomuto podniku] z plnění závazků veřejné služby“⁽³⁸⁾.
- (116) Nařízení (EHS) č. 1191/69 navíc v čl. 1 odst. 5 písm. a) od 1. července 1992 stanovilo, aby dopravní podniky, které nevykonávají pouze služby podléhající ustanovením o závazcích veřejné služby, ale zabývají se jinými činnostmi, provozovaly veřejné služby v rámci samostatných divizí, které musí splňovat následující podmínky: i) provozní účty pro každou z těchto činností jsou oddělené a podíl prostředků příslušejících každé činnosti se určuje v souladu s platnými účetními pravidly a ii) výdaje se dorovnávají pomocí výnosů z provozu a platbami orgánů veřejné moci, bez jakékoliv možnosti přesunu do jiného odvětví činnosti podniku nebo z něj.
- (117) Společnost Simet v tomto případě nepřijala účinné oddělení účtů pro různé služby, které poskytovala do roku 2002. Lze zpochybnit platnost analytického účetnictví v letech 2002 a 2003 z hlediska oddělených účtů, protože neexistují žádné důkazy o tom, že řídicí orgány společnosti využívaly toto analytické účetnictví pro kontrolu vlastní činnosti. Článek 10 tedy nebyl dodržen.
- (118) Zadruhé, společnost Simet neprokázala, že „hospodářské nevýhody [...] byly stanoveny se zřetelem na důsledky závazku pro činnost podniku jako celku“ (čl. 5 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69), a nebyl ani dodržen požadavek na stanovení částky vyrovnání předem (článek 13 nařízení), jak je vysvětleno v oddíle 7.1.2.
- (119) A konečně, období vyrovnání za oznámené opatření se týká let 1987 až 2003. Společná metoda vyrovnání se však uplatňovala pro služby meziregionální autobusové dopravy jen do července 1992 a poté se na základě nařízení Rady (EHS) č. 1893/91⁽³⁹⁾ omezila na „městskou, příměstskou a regionální osobní dopravu“. Definici „regionální dopravy“ uvedenou v nařízení (EHS) č. 1191/69 („dopravní služby určené k uspokojení dopravních potřeb regionu“) nelze rozšířit tak, aby se týkala všech dopravních služeb, které uspokojují potřeby obyvatel daného regionu, tedy i meziregionálních tras. Při tak širokém výkladu by totiž nařízení bylo do velké míry neúčinné, protože členské státy by v každém případě mohly vyloučit z rámce jeho působnosti podniky, jejichž činnost je omezena výlučně „na provozování městské, příměstské nebo regionální dopravy“⁽⁴⁰⁾.
- (120) Komise proto dospěla k závěru, že oznámené opatření není v souladu se společnou metodou vyrovnání stanovenou v nařízení (EHS) č. 1191/69.

⁽³⁸⁾ Věc C-504/07, Sb. rozh. 2009, s. I-3867.

⁽³⁹⁾ Úř. věst. L 169, 29.6.1991, s. 1.

⁽⁴⁰⁾ Ustanovení čl. 1 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69.

7.2.3 Závěr týkající se vynětí z postupu informování předem

- (121) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že vyrovnání, které podle Státní rady náleží společnosti Simet za provozování meziregionální autobusové dopravy v období let 1987–2003, nebylo vyňato z postupu informování předem podle čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69.

7.3 SLUČITELNOST PODPORY

- (122) Jelikož se neprokázalo, že platby vyrovnání jsou vyňaty z postupu informování předem podle čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69, bude nutné posoudit slučitelnost těchto plateb s vnitřním trhem, protože se má za to, že představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, jak je vysvětleno v oddíle 7.1.
- (123) Komise se domnívá, že posouzení slučitelnosti oznámeného opatření by mělo být provedeno v souladu s nařízením (ES) č. 1370/2007, jež vstoupilo v platnost dne 3. prosince 2009 a kterým se zrušilo nařízení (EHS) č. 1191/69, protože tento právní předpis platí v okamžiku přijetí tohoto rozhodnutí ⁽⁴¹⁾. Komise v této souvislosti podotýká, že vyrovnání přiznané Státní radou společnosti Simet zatím nebylo vyplaceno, takže datum, kdy by se projeví účinky plánované podpory, odpovídá datu, kdy Komise přijme rozhodnutí o slučitelnosti podpory s vnitřním trhem ⁽⁴²⁾. Navíc je sporné, zda byl nárok na toto vyrovnání společnosti Simet nezvratně přiznán již před vynesením rozsudku Státní rady č. 1405/2010 ze dne 9. března 2010, který skutečně Italské republice ukládá povinnost podniku vyrovnání uhradit. Jak je vysvětleno v odstavci 94, ve specifikaci koncese, na jejímž základě chce společnost Simet prokázat, že jí byl uložen závazek veřejné služby, se uvádí, že poskytování služeb nezavádá společnosti žádný nárok na dotace ani náhradu jakéhokoli druhu a že společnost bude tyto služby poskytovat v plné míře na vlastní riziko. Konečně je třeba zdůraznit, že Státní rada zatím nerozhodla o výši vyrovnání, které má být společnosti Simet uhrazeno.
- (124) Nařízení (ES) č. 1370/2007 upravuje uzavírání smluv o veřejných službách, které jsou definovány v článku 2 bodu i) uvedeného nařízení, v oblasti přepravy cestujících po železnici a silnici. Podle čl. 9 odst. 1 uvedeného nařízení „kompenzace za provozování veřejných služeb v přepravě cestujících [...] vyplacené v souladu s tímto nařízením jsou slučitelné se [společným] trhem. Tyto kompenzace jsou osvobozeny od povinnosti předchozího oznámení podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy“.
- (125) Z důvodů uvedených dále se Komise domnívá, že oznámené vyrovnání není v souladu s podmínkami nařízení (ES) č. 1370/2007. Na základě čl. 9 odst. 1 uvedeného nařízení je proto nelze považovat za slučitelné s vnitřním trhem.
- (126) Komise zejména podotýká, že i kdyby specifikace koncese splňovala požadavky čl. 2 písm. i) nařízení (ES) č. 1370/07, pokud jde o definici smlouvy o veřejných službách, nebyla splněna všechna ustanovení článku 4 uvedeného nařízení, které stanoví povinný obsah smluv o veřejných službách a obecných pravidlech. Ustanovení čl. 4 odst. 1 písm. b) například požaduje, aby se parametry, na jejichž základě se vypočítává vyrovnání, určily předem objektivním a transparentním způsobem tak, aby nedošlo k nadměrnému vyrovnání, zatímco čl. 4 odst. 1 písm. c) a čl. 4 odst. 2 vymezují způsob rozdělení nákladů a příjmů. Jak Komise vysvětlila v oddíle 7.1.2 v souvislosti s posouzením druhého kritéria podle rozsudku ve věci *Altmark*, ve specifikaci koncese se při udělení koncese stanovilo, že poskytování služeb nedává společnosti Simet žádný nárok na dotaci ani náhradu jakéhokoli druhu a že společnost poskytuje službu v plné míře na vlastní riziko. Toto vyloučení vyrovnání nutně znamená, že parametry vyrovnání nebyly stanoveny předem, takže nebyl splněn článek 4 nařízení.
- (127) V čl. 6 odst. 1 se dále uvádí, že v případě přímo zadáných smluv o veřejných službách musí být vyrovnání v souladu s ustanoveními nařízení (ES) č. 1370/2007 a s ustanoveními uvedenými v příloze, čímž se zajistí, aby nepřekračovalo rámec toho, co je nezbytné pro plnění závazku veřejné služby. V uvedené příloze se mimo jiné vyžaduje oddělené vedení účtů (bod 5) a upřesňují se způsoby pro určení maximální výše vyrovnání.

⁽⁴¹⁾ Komise v této souvislosti odkazuje na argumenty uvedené v bodech 307 až 313 rozhodnutí ze dne 24. února 2010 ve věci C 41/08 (ex NN 35/08) o smlouvách o službách ve veřejné dopravě mezi dánským ministerstvem dopravy a společností Danske Statsbaner (Úř. věst. L 7, 11.1.2011, s. 1). Toto rozhodnutí zrušil soud ve věci *Jørgen Andersen v. Evropská komise*, T-92/11, Sb. rozh. 2013, dosud nezveřejněné odvolání proti tomuto rozsudku je momentálně před Soudním dvorem jako věc C-303/13. Výsledek tohoto odvolání není podstatný pro výsledek tohoto případu, protože soud v rozsudku, jehož se týká odvolání, potvrdil, že v souvislosti s podporou, která byla oznámena, ale ne vyplacena, se uplatňují pravidla, zásady a kritéria pro posuzování slučitelnosti státní podpory, které platí k datu přijetí rozhodnutí Komise (viz bod 39 rozsudku).

⁽⁴²⁾ Věc *Komise v. Freistaat Sachsen*, C 334/07 P, Sb. rozh. 2008, s. I-9465, body 50 až 53; věc *T 3/09, Itálie v. Komise*, Sb. rozh. 2011, s. II-95, bod 60.

- (128) Jak je uvedeno v bodě (115), po většinu období, kterého se týká oznámené opatření (mezi lety 1987 a 2001), nezavedla společnost Simet ve skutečnosti oddělené vedení účtů; zpochybnit lze i spolehlivost analytického účetnictví. Bez ohledu na to, jaké vyrovnání se nakonec přizná, nelze tedy prokázat, že toto vyrovnání nepřekročí částku odpovídající čistým finančním důsledkům, které odpovídají celkovým důsledkům, ať už pozitivním, nebo negativním, plnění závazku veřejné služby na náklady a příjmy provozovatele veřejné služby (bod 2 přílohy).
- (129) Vzhledem k tomu, že parametry vyrovnání nebyly stanoveny předem, se navíc každé rozdělení nákladů musí nutně provést *ex post* na základě arbitrárních předpokladů, což je případ původní zprávy i zprávy s většinovým stanoviskem. Komise však nemůže přijmout předpoklady uvedené ve zprávě s většinovým stanoviskem, podle níž každá služba, kterou společnost poskytuje, by měla v daném roce nutně vykazovat stejný podíl příjmů a nákladů. Protože výpočet *ex post* nevyhnutelně povede k plnému vyrovnání nákladů vzniklých při poskytování služby, má Komise za to, že míra návratnosti vlastního kapitálu, která je vyšší než příslušná swapová sazba zvýšená o 100 bazických bodů a použitá v původní zprávě i ve zprávě s většinovým stanoviskem, by se za normálních okolností nepovažovala za vhodnou referenční hodnotu pro výpočet přiměřeného zisku.
- (130) Komise proto zastává názor, že vyrovnání nařízené Státní radou, s nímž se ve specifikaci koncese nepočítalo, nebude vyplaceno v souladu s nařízením (ES) č. 1370/2007, a že oznámené opatření je proto neslučitelné s vnitřním trhem.
- (131) A konečně, pokud jde o argument společnosti Simet, že rozsudek Státní rady č. 1405/2010 se netýká přiznání vyrovnání za veřejnou službu na základě příslušného nařízení Rady, ale představuje náhradu škod souvisejících s porušením nařízení (EHS) č. 1191/69, jež vznikly údajným jednostranným uložením závazků veřejné služby podle čl. 1 odst. 3 a 5 uvedeného nařízení, Komise podotýká, že přestože se v prováděcí části rozsudku č. 1405/2010 nevyskytuje žádný odkaz na nařízení (EHS) č. 1191/69, tento rozsudek přiznává společnosti Simet nárok na získání částek jako vyrovnání podle článků 6, 10 a 11 nařízení (EHS) č. 1191/69, jehož výši musí určit orgán státní správy na základě spolehlivých údajů⁽⁴³⁾. Státní rada navíc v rozsudku č. 1405/2010 sama zamítla odvolání společnosti Simet týkající se náhrady škod, kterou chápala jako náhradu pokrývající reziduální ztráty, kterých se netýkalo vyrovnání, jež mělo být přiznáno, jakož i odvolání ohledně neodůvodněného obohacení, a to proto, že přijala hlavní žádost o vyrovnání na základě nařízení (EHS) č. 1191/69⁽⁴⁴⁾. Státní rada proto v bodě 3.3 rozsudku uvádí: „V současnosti nelze přijmout žádné žádosti o náhradu škod, které stěžovatel předložil, protože to, zda existují reziduální škody, které nejsou zahrnuty v posuzované částce a které musí vypočítat a prokázat dotčená společnost, bude známo až tehdy, když orgán státní správy příslušnou částku stanoví.“
- (132) Komise se v každém případě domnívá, že přiznání náhrady škod ve prospěch společnosti Simet za údajné protiprávní jednostranné uložení závazků veřejné služby italskými orgány, jež byla vypočtena na základě společné metody vyrovnání stanovené v nařízení (EHS) č. 1191/69, bylo stejné jako přiznání vyrovnání za závazky veřejné služby za posuzované období, a to přesto, že specifikace koncese, která upravuje předmětné služby, nebyla vyňata z předběžného oznámení ani nesplňovala hmotněprávní požadavky nařízení (EHS) č. 1191/69 nebo nařízení (ES) č. 1370/2007, jak již bylo výše prokázáno. Přiznání této náhrady by tedy v podstatě umožnilo obejít pravidla státní podpory a podmínky stanovené zákonodárcem Unie, na jejichž základě příslušné orgány, které ukládají nebo zadávají závazky veřejné služby, vyrovnávají příslušným provozovatelům náklady, které jim vznikly při plnění závazků veřejné služby. A konečně, jak již bylo uvedeno, ve specifikaci koncese, podle které společnost Simet poskytovala dopravní služby, se nepředpokládalo vyplacení jakéhokoli finančního vyrovnání. Společnost Simet souhlasila s poskytováním služeb za podmínek stanovených v koncesích na vlastní riziko.
- (133) Komise proto nemůže přijmout tvrzení společnosti Simet, že rozsudek Státní rady č. 1405/2010 znamená přiznání náhrady škod souvisejících s porušením nařízení (EHS) č. 1191/69, a nikoli přiznání vyrovnání za závazky veřejné služby.

8. ZÁVĚR

- (134) S ohledem na výše uvedené skutečnosti Komise dospěla k závěru, že oznámené opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, jež je neslučitelná s vnitřním trhem,

⁽⁴³⁾ Bod 3.3 rozsudku č. 1405/2010.

⁽⁴⁴⁾ Bod 3.4 rozsudku č. 1405/2010.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Platby vyrovnání společnosti Simet, které oznámily italské orgány, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské Unie. Opatření nebylo vyňato z postupu informování předem podle čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69.

Státní podpora je neslučitelná s vnitřním trhem, protože nebyly splněny podmínky nařízení (ES) č. 1370/2007. Italské orgány tedy nemohou uvedenou podporu provést.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 2. října 2013.

Za Komisi
místopředseda
Joaquín ALMUNIA
