ISSN 1725-2407

Amtsblatt der Europäischen Union

C 187

51. Jahrgang

Ausgabe in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

24. Juli 2008

Informationsnummer | Inhalt | Seite

I *Entschließungen, Empfehlungen und Stellungnahmen*

STELLUNGNAHMEN

Kommission

2008/C 187/01 Stellungnahme der Kommission vom 18. Juli 2008 zum Plan zur Ableitung radioaktiver Stoffe aus dem Rückbau des Reaktors FJR-2 in Jülich in der Bundesrepublik Deutschland gemäß Artikel 37 des Euratom-Vertrags 1

II *Mitteilungen*

MITTEILUNGEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Kommission

2008/C 187/02 Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des EG-Vertrags — Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden [1] 2

IV *Informationen*

INFORMATIONEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Kommission

2008/C 187/03 Euro-Wechselkurs 5

DE

[1] Text von Bedeutung für den EWR

(Fortsetzung umseitig)

INFORMATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN

2008/C 187/04 Angaben der Mitgliedstaaten über staatliche Beihilfen, die auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 70/2001 der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen gewährt werden [1] 6

2008/C 187/05 Angaben der Mitgliedstaaten über staatliche Beihilfen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1857/2006 der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere in der Erzeugung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen tätige Unternehmen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 70/2001 10

V *Bekanntmachungen*

VERWALTUNGSVERFAHREN

Kommission

2008/C 187/06 Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des Arbeitsprogramms „Ideen“ 2009 des 7. Rahmenprogramms (EG) für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration 13

VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

Kommission

2008/C 187/07 Staatliche Beihilfe — Tschechische Republik — Staatliche Beihilfe C 17/08 (ex NN 1/06) — Beschwerde gegen inländische öffentliche Straßenverkehrsdienste im Bezirk Ústí — Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags [1] 14

DE

[1] Text von Bedeutung für den EWR

I

(Entschließungen, Empfehlungen und Stellungnahmen)

STELLUNGNAHMEN

KOMMISSION

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

vom 18. Juli 2008

zum Plan zur Ableitung radioaktiver Stoffe aus dem Rückbau des Reaktors FJR-2 in Jülich in der Bundesrepublik Deutschland gemäß Artikel 37 des Euratom-Vertrags

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(2008/C 187/01)

Am 15. Januar 2008 wurden der Europäischen Kommission von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland gemäß Artikel 37 Euratom-Vertrag die allgemeinen Angaben zum Plan zur Ableitung radioaktiver Stoffe aus dem Rückbau des Reaktors FRJ-2 übermittelt.

Auf der Grundlage dieser Angaben und nach Anhörung der Sachverständigengruppe gelangt die Kommission zu folgender Stellungnahme:

1. Die Entfernung zwischen der Anlage und dem nächstgelegenen Punkt auf dem Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates (Niederlande) beträgt rund 23 km.
2. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Ableitungen flüssiger und gasförmiger Stoffe beim normalen Rückbaubetrieb eine Exposition zur Folge haben, die die Gesundheit der Bevölkerung in anderen Mitgliedstaaten beeinträchtigt.
3. Der beim Rückbau anfallende feste radioaktive Abfall wird bis zur Verfügbarkeit eines Endlagers in Deutschland am Standort eingelagert.
4. Nicht radioaktive Festabfälle bzw. Reststoffe, die die Freigabewerte einhalten, werden zur Entsorgung als konventioneller Abfall bzw. zur Wiederverwendung oder Verwertung aus der behördlichen Kontrolle entlassen. Dies geschieht nach den Kriterien, die in den grundlegenden Sicherheitsnormen (Richtlinie 96/29/Euratom des Rates) festgeschrieben sind.
5. Im Falle nicht geplanter Freisetzungen radioaktiver Stoffe nach einem Unfall der in den allgemeinen Angaben betrachteten Art und Größenordnung ist nicht davon auszugehen, dass die in anderen Mitgliedstaaten aufgenommenen Dosen die Gesundheit der Bevölkerung beeinträchtigen.

Zusammenfassend ist die Kommission der Ansicht, dass nicht davon auszugehen ist, dass die Durchführung des Plans zur Ableitung radioaktiver Stoffe aus dem Rückbau des Reaktors FRJ-2 am Standort Jülich im Bundesland Nordrhein-Westfalen der Bundesrepublik Deutschland im Normalbetrieb oder bei einem Unfall der in den allgemeinen Angaben betrachteten Art und Größenordnung eine radioaktive Kontamination des Wassers, Bodens oder Luftraums eines anderen Mitgliedstaats verursachen wird.

II

(Mitteilungen)

MITTEILUNGEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION

KOMMISSION

Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des EG-Vertrags

Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 187/02)

Datum der Annahme der Entscheidung	5.5.2008
Nummer der Beihilfe	N 59c/07
Mitgliedstaat	Österreich
Region	Kärnten
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Richtlinie strategische Projektentwicklung (Finanzierung) — Kapitel „Finanzierung von Start-ups“
Rechtsgrundlage	Kärntner Wirtschaftsförderunggesetz; Allgemeine Geschäftsbedingungen — Kärntner Wirtschaftsförderung Fonds
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe
Ziel	Regionale Entwicklung
Form der Beihilfe	Zinsgünstiges Darlehen
Haushaltsmittel	Geplante Jahresausgaben: 6 Mio. EUR
Beihilfehöchstintensität	15 %
Laufzeit	31.12.2013
Wirtschaftssektoren	Alle Sektoren
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Kärntner Wirtschaftsförderung Fonds Heuplatz 2 A-9020 Klagenfurt
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum der Annahme der Entscheidung	16.6.2008
Nummer der Beihilfe	N 702/07
Mitgliedstaat	Slowakei
Region	Slovakia
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Schéma podpory výskumu a vývoja Agentúrou na podporou výskumu a vývoja
Rechtsgrundlage	Zákon č. 231/1999 Z. z. o štátnej pomoci v znení neskorších predpisov, zákon č. 172/2005 Z. z. o organizácii štátnej podpory výskumu a vývoja a o doplnení zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe
Ziel	Forschung und Entwicklung
Form der Beihilfe	Zuschuss
Haushaltsmittel	Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: 1,39 Mio. SKK
Beihilfehöchstintensität	100 %
Laufzeit	Bis zum 31.12.2013
Wirtschaftssektoren	Alle Sektoren
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Agentúra na podporu výskumu a vývoja Mýtna 23 P.O.BOX 346 SK-814 99 Bratislava
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum der Annahme der Entscheidung	17.6.2008
Nummer der Beihilfe	N 762/07
Mitgliedstaat	Deutschland
Region	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Methode zur Berechung von Beihilfeintensitäten staatlicher Bürgschaften für Investitions- und Betriebsmittelkredite bei Spezialfinanzierungen
Rechtsgrundlage	—
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe
Ziel	—
Form der Beihilfe	Bürgschaft

Haushaltsmittel	—
Beihilfehöchstintensität	—
Laufzeit	17.6.2008-31.12.2013
Wirtschaftssektoren	Alle Sektoren
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	—
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION

KOMMISSION

Euro-Wechselkurs [1]

23. Juli 2008

(2008/C 187/03)

1 Euro =

	Währung	Kurs		Währung	Kurs
USD	US-Dollar	1,5741	TRY	Türkische Lira	1,8847
JPY	Japanischer Yen	169,75	AUD	Australischer Dollar	1,6330
DKK	Dänische Krone	7,4618	CAD	Kanadischer Dollar	1,5869
GBP	Pfund Sterling	0,78720	HKD	Hongkong-Dollar	12,2801
SEK	Schwedische Krone	9,4700	NZD	Neuseeländischer Dollar	2,0966
CHF	Schweizer Franken	1,6287	SGD	Singapur-Dollar	2,1471
ISK	Isländische Krone	124,60	KRW	Südkoreanischer Won	1 592,60
NOK	Norwegische Krone	8,0900	ZAR	Südafrikanischer Rand	11,8202
BGN	Bulgarischer Lew	1,9558	CNY	Chinesischer Renminbi Yuan	10,7506
CZK	Tschechische Krone	23,753	HRK	Kroatische Kuna	7,2185
EEK	Estnische Krone	15,6466	IDR	Indonesische Rupiah	14 390,42
HUF	Ungarischer Forint	232,10	MYR	Malaysischer Ringgit	5,0993
LTL	Litauischer Litas	3,4528	PHP	Philippinischer Peso	69,032
LVL	Lettischer Lat	0,7029	RUB	Russischer Rubel	36,7125
PLN	Polnischer Zloty	3,2505	THB	Thailändischer Baht	52,595
RON	Rumänischer Leu	3,5738	BRL	Brasilianischer Real	2,4880
SKK	Slowakische Krone	30,353	MXN	Mexikanischer Peso	15,8170

[1] *Quelle:* Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

INFORMATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN

Angaben der Mitgliedstaaten über staatliche Beihilfen, die auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 70/2001 der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen gewährt werden

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 187/04)

Nummer der Beihilfe	XS 89/08
Mitgliedstaat	Tschechische Republik
Region	Regiony soudržnosti NUTS II Střední Čechy, Jihozápad, Severozápad, Severovýchod, Jihovýchod, Střední Morava, Moravskoslezsko
Bezeichnung der Regelung bzw. bei Einzelbeihilfen Name des Begünstigten	Operační program Podnikání a inovace 2007–2013. Podprogram Inovace – poradenství
Rechtsgrundlage	Zákon č. 47/2002 Sb., o podpoře malého a středního podnikání. Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe
Haushaltsmittel	Geplante Jahresausgaben: 30 Mio. CZK Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: —
Beihilfehöchstintensität	Im Einklang mit Art. 4 Abs. 2-6 und Art. 5 der Verordnung
Inkrafttreten der Regelung	1.6.2007
Laufzeit	31.12.2008
Ziel	Kleine und mittlere Unternehmen
Wirtschaftssektoren	Verarbeitenden Industrie, sonstige Dienstleistungen
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministerstvo průmyslu a obchodu Na Františku 32 CZ-1150 15 Praha

Nummer der Beihilfe	XS 90/08
Mitgliedstaat	Tschechische Republik
Region	Regiony soudržnosti NUTS II Střední Čechy, Jihozápad, Severozápad, Severovýchod, Jihovýchod, Střední Morava, Moravskoslezsko
Bezeichnung der Regelung bzw. bei Einzelbeihilfen Name des Begünstigten	Operační program Podnikání a inovace 2007–2013. Podprogram Marketing

Rechtsgrundlage	Zákon č. 47/2002 Sb., o podpoře malého a středního podnikání. Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe
Haushaltsmittel	Geplante Jahresausgaben: 194,3 Mio. CZK Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: —
Beihilfehöchstintensität	Im Einklang mit Art. 4 Abs. 2-6 und Art. 5 der Verordnung
Inkrafttreten der Regelung	1.3.2007
Laufzeit	31.12.2008
Ziel	Kleine und mittlere Unternehmen
Wirtschaftssektoren	Kunstfaserindustrie, Kfz-Industrie, andere Bereiche der verarbeitenden Industrie, sonstige Dienstleistungen
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministerstvo průmyslu a obchodu Na Františku 32 CZ-110 15 Praha 1

Nummer der Beihilfe	XS 91/08
Mitgliedstaat	Tschechische Republik
Region	Regiony soudržnosti NUTS II Střední Čechy, Jihozápad, Severozápad, Severovýchod, Jihovýchod, Střední Morava, Moravskoslezsko
Bezeichnung der Regelung bzw. bei Einzelbeihilfen Name des Begünstigten	Operační program Podnikání a inovace 2007–2013. Podprogram Rozvoj
Rechtsgrundlage	Zákon č. 47/2002 Sb., o podpoře malého a středního podnikání. Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe
Haushaltsmittel	Geplante Jahresausgaben: 777,15 Mio. CZK Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: —
Beihilfehöchstintensität	Im Einklang mit Art. 4 Abs. 2-6 und Art. 5 der Verordnung
Inkrafttreten der Regelung	1.3.2007
Laufzeit	31.12.2008
Ziel	Kleine und mittlere Unternehmen
Wirtschaftssektoren	Andere Bereiche der verarbeitenden Industrie
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministerstvo průmyslu a obchodu Na Františku 32 CZ-110 15 Praha 1

Nummer der Beihilfe	XS 92/08
Mitgliedstaat	Tschechische Republik
Region	Regiony soudržnosti NUTS II Střední Čechy, Jihozápad, Severozápad, Severovýchod, Jihovýchod, Střední Morava, Moravskoslezsko
Bezeichnung der Regelung bzw. bei Einzelbeihilfen Name des Begünstigten	Operační program Podnikání a inovace 2007–2013. Podprogram Potenciál – poradenství
Rechtsgrundlage	Zákon č. 47/2002 Sb., o podpoře malého a středního podnikání. Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe
Haushaltsmittel	Geplante Jahresausgaben: 60 Mio. CZK Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: —
Beihilfehöchstintensität	Im Einklang mit Art. 4 Abs. 2-6 und Art. 5 der Verordnung
Inkrafttreten der Regelung	1.6.2007
Laufzeit	31.12.2008
Ziel	Kleine und mittlere Unternehmen
Wirtschaftssektoren	Fahrzeugbau, andere Bereiche der verarbeitenden Industrie, sonstige Dienstleistungen
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministerstvo průmyslu a obchodu Na Františku 32 CZ-110 15 Praha 1

Nummer der Beihilfe	XS 93/08
Mitgliedstaat	Tschechische Republik
Region	Regiony soudržnosti NUTS II Střední Čechy, Jihozápad, Severozápad, Severovýchod, Jihovýchod, Střední Morava, Moravskoslezsko
Bezeichnung der Regelung bzw. bei Einzelbeihilfen Name des Begünstigten	Operační program Podnikání a inovace 2007–2013. Podprogram ICT v podnicích – poradenství
Rechtsgrundlage	Zákon č. 47/2002 Sb., o podpoře malého a středního podnikání. Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe
Haushaltsmittel	Geplante Jahresausgaben: 50 Mio. CZK Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: —

Beihilfehöchstintensität	Im Einklang mit Art. 4 Abs. 2-6 und Art. 5 der Verordnung
Inkrafttreten der Regelung	1.6.2007
Laufzeit	31.12.2008
Ziel	Kleine und mittlere Unternehmen
Wirtschaftssektoren	Fahrzeugbau, andere Bereiche der verarbeitenden Industrie, sonstige Dienstleistungen
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministerstvo průmyslu a obchodu Na Františku 32 CZ-110 15 Praha 1

Angaben der Mitgliedstaaten über staatliche Beihilfen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1857/2006 der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere in der Erzeugung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen tätige Unternehmen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 70/2001

(2008/C 187/05)

Nummer der Beihilfe: XA 115/06

Mitgliedstaat: Niederlande

Region: Provincie Noord-Brabant

Bezeichnung der Beihilferegelung bzw. bei Einzelbeihilfen Name des begünstigten Unternehmens:

Dhr. N. van Deursen, Keizersven 42 te Elzendorp

Rechtsgrundlage:

Volgens AWB (art. 4:23 lid 3 sub d) en provinciale ASV (art. 33) aangemerkt als incidentele subsidie

Voraussichtliche jährliche Kosten der Regelung bzw. Gesamtbetrag der dem Unternehmen gewährten Einzelbeihilfe: 20 000 EUR im Jahr 2006

Beihilfehöchstintensität: 15,1 %

Bewilligungszeitpunkt: 9.11.2006

Laufzeit der Regelung bzw. der Einzelbeihilfe: Dezember 2006

Zweck der Beihilfe: Umsetzung und Darlegung von über die gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen hinausgehenden Umweltmaßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität

Angabe der Bestimmung (Artikel 4 bis einschließlich 12), die angewendet wird und unter die die nach der Beihilferegelung bzw. der Einzelbeihilfe zuschussfähigen Kosten fallen: Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b, Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe d, Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a

Betroffene Wirtschaftssektoren: Tierhaltungssektor, Primärproduktion von Schweinen

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde:

Provincie Noord-Brabant
Brabantlaan 1, Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Nederland

Internetseiten Rechtsvorschriften:

http://wettenbank.sdu.nl/wettenbank.sdu.nl/demo/awb_main.html

http://www.brabant.nl/Beleid/Regels %20en %20kaders/Algemene %20subsidieverordening.aspx?docindexid={6E5EE4A7-1D3F-480A-900D-975DD48879C6}

Sonstige Auskünfte: —

Nummer der Beihilfe: XA 54/08

Mitgliedstaat: Spanien

Region: Galicia

Bezeichnung der Beihilferegelung:

Ayudas a Agrupaciones de Defensa Sanitaria (ADSG)

Rechtsgrundlage:

Orden de … de … de …, por la que se establecen las bases reguladoras de las ayudas a las entidades reconocidas como Agrupaciones de Defensa Sanitaria (ADSG) de Galicia y se convocan para el año 2008

Voraussichtliche jährliche Kosten der Regelung: 3 591 332 EUR

Beihilfehöchstintensität: 50 % der Gesamtkosten des Programms der ADSG

Bewilligungszeitpunkt: 1.1.2008

Laufzeit der Regelung: Bis zum 31.12.2008

Zweck der Beihilfe: Zweck dieser Beihilfen ist die Verbesserung des gesundheitstechnischen Zustands in den galicischen Viehhaltungsbetrieben durch gemeinsame Gesundheitsprogramme zur Verhütung und Bekämpfung von Tierkrankheiten.

Subventioniert werden Kosten für die Hinzuziehung von Veterinärtechnikern und Materialkosten.

Dies erfolgt nach den Vorgaben von Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 1857/2006 der besagt, dass die Beihilfen zur Entschädigung der Landwirte für Kosten der Vorsorge zur Vermeidung von Tierkrankheiten mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind

Betroffene Wirtschaftssektoren: Viehproduktion

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde:

Xunta de Galicia. Consellería de Medio Rural

Dirección General de Producción, Industrias y Calidad Agroalimentaria

Internetadresse:

http://mediorural.xunta.es/externos/borrador_orde_axudas_adsg_2008.pdf

Sonstige Auskünfte:

Kontaktadresse:

dxpica.mediorural@xunta.es

Maria.soledad.castro.diaz@xunta.es

Nummer der Beihilfe: XA 98/08

Mitgliedstaat: Niederlande

Region: Nicht zutreffend

Bezeichnung der Beihilferegelung bzw. bei Einzelhilfen Name des begünstigten Unternehmens:

Stimuleringsprogramma Agro-Biodiversiteit en Duurzaam Bodembeheer „SPADE"

Rechtsgrundlage:

Wet tot vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (XIV) voor het jaar 2008. Wet tot vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) voor het jaar 2007

Art der Maßnahme: Beihilferegelung

Voraussichtliche jährliche Kosten der Regelung bzw. Gesamtbetrag der dem Unternehmen gewährten Einzelbeihilfe: —

Gesamtbetrag der Einzelbeihilfe: 0 EUR gezahlt über: 0 Jahre

Jährlicher Gesamtbetrag im Rahmen der Regelung: 1 200 000 EUR

Beihilfehöchstintensität: 100 %

Bewilligungszeitpunkt: 1.3.2008 00:00

Laufzeit: 31.12.2011 00:00

Zweck der Beihilfe: Beihilfe an KMU

Betroffene Wirtschaftssektoren: A — Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft

Name der Bewilligungsbehörde:

1. Ministerie van LNV
2. Ministerie VROM

Anschrift der Bewilligungsbehörde:

1. Postbus 20401
   2500 EK Den Haag
   Nederland

2. Postbus 20951
   2500 EZ Den Haag
   Nederland

Internetadresse:

http://www.overheid.nl/op/

Sonstige Auskünfte:

Auf der Website http://www.overheid.nl/op/ muss unter „1 selecteer publicatiesoort(en)" „kamerstukken Eerste en Tweede Kamer" und unter „2 specifieke publicatie" die Veröffentlichungsnummer „31200" angekreuzt werden und bei „volgnummer kamerstuk": 2. Klicken Sie anschließend auf „Kamerstuk 2007-2008, 31200 XIV, nr. 2, Tweede Kamer". Die für die Beihilfemaßnahme relevanten Informationen stehen auf Seite 50 des betreffenden Parlamentsdokuments. Die Beihilfe erfüllt die Voraussetzungen von Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 1857/2006. Das Ziel des Stimuleringsprogramma SPADE besteht darin, Wissen auf dem Gebiet des nachhaltigen Bodenmanagements und der funktionalen, biologischen Vielfalt in der Landwirtschaft zu bündeln und dieses den kleinen und mittleren in der Erzeugung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen tätigen Unternehmen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Biologische Vielfalt in der Landwirtschaft bezieht sich auf alle Komponenten der biologischen Vielfalt, die für die Agrarproduktion relevant sind und auf alle Komponenten der biologischen Vielfalt, die zusammen das Agroökosystem bilden. Nachhaltiges Bodenmanagement konzentriert sich auf eine bewusste Nutzung des Bodens, bei der der Boden als ein dynamisches Ökosystem angesehen wird. Indem Wissen über funktionale, biologische Vielfalt in der Landwirtschaft und nachhaltiges Bodenmanagement zugänglich gemacht wird, sollen Landwirte angeregt werden, dieses Wissen in der täglichen, landwirtschaftlichen Praxis anzuwenden. Das Wissen wird auf www.spade.nl veröffentlicht und zudem von zu diesem Zweck angestellten Beratern vermittelt („Wissensmakler"). SPADE ist eine Initiative von LTO-Nederland, die im Namen von LTO von ZLTO (Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie) durchgeführt wird. LTO-Nederland stellt 600 000 EUR für SPADE zur Verfügung. Das Landwirtschaftsministerium und das Umweltministerium bewilligen für SPADE eine Unterstützung von insgesamt höchstens 1 200 000 EUR (pro Jahr höchstens 600 000 EUR) an ZLTO. Die von ZLTO für die Erstellung, Organisation und Verwaltung der Website und den Einsatz von Wissensmaklern ausgeschriebenen Aufträge erfolgen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Artikel 21 der Richtlinie 2004/18/EG

Nummer der Beihilfe: XA 118/08

Mitgliedstaat: Italien

Bezeichnung der Beihilferegelung:

Decreto del direttore generale dello sviluppo rurale del ministero delle Politiche agricole alimentari e forestali prot. 2064 del 13 febbraio 2008 recante «Concessione di un premio e di un contributo per la partecipazione del giovane imprenditore agricolo (o di un proprio collaboratore) a forum per lo scambio di conoscenze tra imprese, a concorsi, mostre e fiere»

Rechtsgrundlage:

Legge 15 dicembre 1998, n. 441, recante «Norme per la diffusione e la valorizzazione dell'imprenditoria in agricoltura»

Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), art. 1, comma 1068 e comma 1074

Voraussichtliche jährliche Kosten: 400 000 EUR

Beihilfehöchstintensität: Die Beihilfe richtet sich nach den Höchstintensitäten gemäß Art. 15 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1857/2006 der Kommission vom 15. Dezember 2006 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere in der Erzeugung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen tätige Unternehmen und zur Abänderung der Verordnung (EG) Nr. 70/2001, veröffentlicht im ABl. L 358 vom 16.12.2006, S. 3

Bewilligungszeitpunkt: Die Regelung tritt am Tage der Veröffentlichung der Registriernummer des Antrags auf Freistellung auf der Internetseite der Generaldirektion Landwirtschaft und ländliche Entwicklung bei der Europäischen Kommission in Kraft

Laufzeit der Beihilfe: Fünf Jahre

Zweck der Beihilfe: Förderung der Teilnahme von Landwirten und deren Mitarbeitern an Foren für den Austausch von Kenntnissen zwischen Unternehmen, an Wettbewerben, Ausstellungen und Messen gemäß Art. 15 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 1857/2006 der Kommission vom 15. Dezember 2006 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere in der Erzeugung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen tätige Unternehmen und zur Abänderung der Verordnung (EG) Nr. 70/2001, veröffentlicht im ABl. L 358 vom 16.12.2006, S. 3

Betroffener Sektor: Junglandwirte

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde:

Ministero delle Politiche agricole alimentari e forestali
Dipartimento delle politiche di sviluppo — Direzione generale dello sviluppo rurale
Via XX Settembre, 20
I-00187 Roma

Internetadresse:

http://www.politicheagricole.it/SviluppoRurale/AiutiStato/DisposizioniNazionali/06-20080213_BandoC_2064_SR_OIGA.htm

Il Direttore generale
Salvatore PETROLI

Nummer der Beihilfe: XA 126/08

Mitgliedstaat: Slowakische Republik

Region: —

Bezeichnung der Beihilferegelung:

Schéma štátnej pomoci na úhradu škôd spôsobených usmrtením zvierat v dôsledku nariadeného opatrenia

Rechtsgrundlage:

Rechtsgrundlagen für die Gewährung der Beihilfe sind:

— Artikel 10 Absätze 2 bis 8 der Verordnung (EG) Nr. 1857/2006 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere in der Erzeugung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen tätige Unternehmen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 70/2001,

— § 45 zákona č. 39/2007 Z. z. z 12. decembra 2006 o veterinárnej starostlivosti,

— zákon č. 231/1999 Z. z. o štátnej pomoci v znení neskorších predpisov

Voraussichtliche jährliche Kosten im Rahmen der Beihilfe: Der voraussichtliche Umfang der Finanzmittel im Rahmen der Regelung beträgt jährlich 50 Mio. SKK ab dem Jahr 2008.

Insgesamt beläuft sich die voraussichtliche Mittelausstatung zum Ausgleich der Verluste durch die angeordnete Tötung von Tieren im Zeitraum 2008-2013 auf 300 Mio. SKK

Beihilfehöchstintensität: Mit der Beihilfe sollen die zuschussfähigen Schäden im Zusammenhang mit dem Auftreten einer Tierkrankheit — abzüglich der Zahlungen durch die Versicherungen — vollständig (zu bis zu 100 %) ausgeglichen werden

Bewilligungszeitpunkt: März 2008

Laufzeit der Regelung bzw. Auszahlung der Einzelbeihilfe: Bis zum 31.12.2013

Zweck der Beihilfe: Zweck der Beihilfe ist die Unterstützung kleiner und mittlerer Unternehmen im Sektor Nutztierhaltung

Betroffene(r) Wirtschaftssektor(en): Primärerzeugung landwirtschaftlicher Erzeugnisse gemäß Anhang I des EG-Vertrags

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde:

Bewilligungs- und Verwaltungsbehörde für die Regelung

Ministerstvo pôdohospodárstva SR
Dobrovičova ul. č. 12
SK-Bratislava 812 66
Tél.: (421-2) 59 26 61 11

Internetadresse:

www.land.gov.sk

Sonstige Auskünfte:

Die staatliche Beihilfe in Form einer Entschädigung wird Tierhaltern zum Ersatz von Verlusten aufgrund einer angeordnete Maßnahme gewährt, die alle Bedingungen erfüllen, die in der Beihilferegelung zum Ausgleich von Verlusten aufgrund der angeordneten Tötung von Tieren genannt sind.

Die Beihilferegelung ist unter folgender Internetadresse veröffentlicht:

http://www.land.gov.sk/index.php?navID=153&id=528

Der Antrag auf Beihilfe wird dem Ministerium spätestens am zehnten Tag nach dem Tag der Zustellung der Mitteilung über die Aufhebung der vom Veterinärdienst angeordneten Maßnahme eingereicht, andernfalls verfällt der Anspruch auf den Ausgleich für die zuschussfähigen Ausgaben.

Der Eigentümer der Tiere hat Anspruch auf den vollständigen Ersatz des Marktwerts der getöteten Tiere abzüglich der Zahlung durch die Versicherung.

In der Regelung kommen Beihilfen in Form bezuschusster Dienstleistungen gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1857/2006 nicht zur Anwendung

Ľubomír MIČEK

PhD. generálny riaditeľ sekcie rozvoja vidieka
Ministerstvo pôdohospodárstva SR

V

(Bekanntmachungen)

VERWALTUNGSVERFAHREN

KOMMISSION

Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des Arbeitsprogramms „Ideen“ 2009 des 7. Rahmenprogramms (EG) für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration

(2008/C 187/06)

Hiermit wird zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des Arbeitsprogramms „Ideen“ 2009 des 7. Rahmenprogramms der Europäischen Gemeinschaft für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (2007-2013) aufgefordert.

Für folgende Einzelaufforderungen werden Vorschläge erbeten (Fristen und Mittelausstattung sind dem Wortlaut der Aufforderungen zu entnehmen, die auf den CORDIS-Internetseiten veröffentlicht sind):

Programm „Ideen“:

Aufforderungstitel	Kennnummer der Aufforderung
ERC-Finanzhilfen für unabhängige Nachwuchsforscher („ERC Starting Grants“, StG)	ERC-2009-StG
ERC-CSA (Unterstützungsmaßnahme)	ERC-2009-Support

Diese Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen entsprechen dem Arbeitsprogramm, das die Kommission mit den Beschlüssen K(2008) 3673 vom 23. Juli 2008 verabschiedet hat.

Praktische Einzelheiten zu den Aufforderungen, das Arbeitsprogramm und der Leitfaden für Antragsteller sind über die CORDIS-Webseite zugänglich:

http://cordis.europa.eu/fp7/calls/

VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

KOMMISSION

STAATLICHE BEIHILFE — TSCHECHISCHE REPUBLIK

Staatliche Beihilfe C 17/08 (ex NN 1/06) — Beschwerde gegen inländische öffentliche Straßenverkehrsdienste im Bezirk Ústí

Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 187/07)

Mit Schreiben vom 16. April 2008, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission der Tschechischen Republik ihre Entscheidung mitgeteilt, wegen der vorerwähnten Maßnahme das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags einzuleiten.

Die Kommission fordert alle Beteiligten auf, etwaige Stellungnahmen innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung dieserZusammenfassung und des beigefügten Schreibens an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Direktion A, Referat 2
DM 28
B-1049 Brüssel
Fax (32-2) 296 41 04

Alle Stellungnahmen werden der Tschechischen Republik übermittelt. Bei Abgabe einer Stellungnahme können die Beteiligten unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass ihre Identität nicht bekannt gegeben wird.

ZUSAMMENFASSUNG

1. VERFAHREN

Mit Schreiben vom 14. Februar 2005 hat die Kommission eine Beschwerde des tschechischen Unternehmens Dopravní podnik Ústeckého kraje a.s. („DPUK“) erhalten. Sie forderte am 11. Mai 2005, 23. Januar 2006, 5. Oktober 2006 und 19. Juli 2007 weitere Auskünfte von den tschechischen Behörden an. Die tschechischen Behörden antworteten am 22. November 2005, 7. April 2006, 21. Dezember 2006 und 17. Oktober 2007. Der Beschwerdeführer erteilte mit Schreiben vom 21. Februar 2006 und 31. Oktober 2006 zusätzliche Auskünfte. Zudem traf sich die Kommission am 26. Juli 2007 mit dem Beschwerdeführer und am 28. August 2007 mit den tschechischen Behörden.

2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

— **Titel:** Beschwerde gegen inländische öffentliche Straßenverkehrsdienste im Bezirk Ústí

— **Zeitraum:** 2005-2007

— **Form:** Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Verkehrsdienste, Bürgschaft, Zuschuss, Darlehen, Vermietung von Fahrzeugen, Vermietung eines Busbahnhofs, Eigenkapitalerhöhung, Übertragung von Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Parkuhren

— **Behörde:** Mehrere städtische Behörden im Bezirk Ústí

— **Empfänger:** Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. („DP Chomutov“), Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s., Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. („DP Ústí“), CSAD BUS Ústí nad Labem a.s., Dopravní podnik Teplice, s.r.o. („DP Teplice“), Dopravní podnik města Decin, a.s. („DP Děčín“), Autobusová doprava, s.r.o., Podbořany, Miroslav Ohem — SADO, Petr Frommel — FOBUS, Petr Stejskal — SPORTBUS

— **Ziel:** Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

3. BEWERTUNG DER MASSNAHME

Zahlungen gemäß Verträgen, die vor dem 1. Mai 2004, d. h. vor dem Beitritt der Tschechischen Republik zur EU, geschlossen wurden, kann die Kommission weder nach dem Verfahren des Artikels 88 des EG-Vertrags noch nach der Übergangsregelung beihilferechtlich prüfen, soweit die staatliche Haftung bei Abschluss des Vertrages bekannt war. Änderungen dieser Verträge, mit denen die staatliche Haftung nach dem Beitritt gegenüber den Begünstigten erhöht wurde, könnten jedoch eine neue Beihilfe darstellen.

Die Untersuchung der Kommission beschränkte sich daher auf:

— Ausgleichsleistungen in den Jahren 2005 bis 2007,

— Bürgschaften für DP Ústí (35 000 000 CZK und 5 000 000 CZK),

— Erhöhung des Eigenkapitals von DP Ústí (160 000 000 CZK),

— ein Darlehen in Höhe von 3 500 000 CZK für DP Chomutov,

— den Betrieb von Parkuhren durch DP Decin,

— die Vermietung von Fahrzeugen an DP Teplice (als Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen).

Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass Ausgleichsleistungen im Rahmen von Verträgen für die Jahre 2005 bis 2007 staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 87 des EG-Vertrags beinhalten können, da die Bedingungen des „Altmark"-Urteils nicht erfüllt sind.

Zudem gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Bürgschaften und die Eigenkapitalerhöhung für DP Ústí staatliche Beihilfen darstellen.

Da mit der Gewährung des Darlehens an DP Chomutov kein Vorteil verbunden war, stellt diese Maßnahme keine staatliche Beihilfe dar. Etwaige mit dem Betrieb von Parkuhren verbundene Vorteile können nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht beinträchtigen, da ihr Betrag die „De-minimis"-Schwelle von 100 000 EUR nicht überschreitet.

Die Kommission bezweifelt, dass die Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen mit dem gemeinsamen Markt vereinbar sind, und benötigt weitere Angaben zur Berechnungsmethode (Berechnung der veranschlagten Preise und einer angemessenen Gewinnspanne) sowie zu den „unvorhersehbaren Kosten", die die tschechischen Behörden bei der Berechnung der Endvergütungen berücksichtigen.

In Bezug auf die Beihilfen für DP Ústí (Eigenkapitalerhöhung und Bürgschaften) bezweifelt die Kommission darüber hinaus deren Notwendigkeit, Verhältnismäßigkeit und Anreizwirkung.

DAS SCHREIBEN

„(1) Komise by ráda informovala Českou republiku, že po prostudování informací o výše uvedeném opatření předložených stěžovatelem a orgány Vaší země se rozhodla částečně zahájit formální vyšetřovací řízení stanovené v čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES.

1. POSTUP

(2) V dopise ze dne 14. února 2005 obdržela Komise stížnost české společnosti Dopravní podnik Ústeckého kraje, a. s. (‚DPÚK').

(3) Komise si vyžádala dodatečné informace od českých orgánů dne 11. května 2005, 23. ledna 2006, 5. října 2006 a 19. července 2007.

(4) České orgány odpověděly dne 22. listopadu 2005, 7. dubna 2006, 21. prosince 2006, 17. října 2007 a 25. března 2008.

(5) Stěžovatel předložil doplňující údaje v dopisech ze dne 21. února 2006 a 31. října 2006.

(6) Dne 26. července 2007 se kromě toho konalo setkání Komise se stěžovatelem a dne 28. srpna 2007 setkání s českými orgány.

2. POPIS SKUTKOVÉ PODSTATY

(7) DPÚK je akciová společnost a významný poskytovatel regionální veřejné silniční dopravy v Ústeckém kraji v České republice.

(8) Podle stěžovatele orgány Ústeckého kraje poskytly v letech 2004–2007 různým poskytovatelům městské dopravy kompenzace (vyrovnávací platby) za plnění závazků veřejné služby. Kromě toho byla poskytnuta řada podpor v různých formách, jmenovitě prostřednictvím zvýhodněných půjček, dotací, navýšením kmenového kapitálu, pronájmu vozidel, pronájmu autobusového nádraží, provozování parkovacích hodin a ručitelských zajištění.

2.1 Kompenzace za plnění závazků veřejné služby v roce 2004

(9) Stěžovatel zpochybňuje poskytnutí dotací třem dopravním společnostem, jmenovitě Dopravnímu podniku měst Chomutova a Jirkova a. s. (DP Chomutov), Dopravnímu podniku měst Mostu a Litvínova a. s. (DP Most) a Dopravnímu podniku města Ústí nad Labem a. s. (DP Ústí), které je možno označit za nadměrnou kompenzaci za zajišťování dopravní obslužnosti ve veřejné dopravě v celkové výši 3 571 895 CZK (119 123 EUR).

(10) Komise konstatuje, že smlouvy, na jejichž základě byly kompenzace vyplaceny, byly uzavřeny před dnem přistoupení České republiky k EU, to jest:

— s DP Chomutov dne 30. prosince 2003,

— s DP Most dne 30. prosince 2003 a 30. března 2004 a

— s DP Ústí dne 2. ledna 2004.

(11) České právní předpisy [1] stanoví, že ‚povinnou součástí smlouvy o závazku veřejné služby je dopravcem předložený předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty za celé období, na které se závazek veřejné služby uzavírá'. Příslušné orgány ‚uhradí prokazatelnou ztrátu nejvýše ve výši tohoto předběžného odborného odhadu zvýšeného pouze o nepředvídatelné náklady'. Ke konečnému vyrovnání a vyplacení kompenzace dochází tedy teprve poté, kdy autobusový dopravce předložil doklady k doložení své skutečné ztráty. Pokud jsou skutečné ztráty nižší, než se odhadovalo, jsou nahrazeny pouze skutečné ztráty. Pokud jsou skutečné ztráty vyšší, než se odhadovalo, je uhrazena částka maximálně ve výši předběžného odhadu. Zvýšení této hranice je možné pouze v případě nepředvídatelných nákladů.

(12) V souvislosti s tím Komise konstatuje, že částky skutečně vyplacené DP Chomutov, DP Most a DP Ústí nebyly vyšší než odhadované ztráty.

2.2 **Smlouvy uzavřené na roky 2005 a 2007**

2.2.1 *Smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti na roky 2005–2006*

(13) Podle českých orgánů se na podzim roku 2004 orgány Ústeckého kraje pokusily nahradit stávající víceleté smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti. Za tím účelem přistoupily k vypsání řízení označeného jako sběr informací, který by poskytl dostatečné poznatky o cenách očekávaných na trhu poskytování veřejných dopravních služeb. Výsledky tohoto řízení však v konečném důsledku nevedly k uzavření nových smluv.

(14) Místo toho se orgány Ústeckého kraje rozhodly prodloužit stávající smlouvy do 30. dubna 2005. Dodatky stávajících smluv byly uzavřeny s: ČSAD BUS Ústí nad Labem a. s. (‚ČSAD'), DP Ústí, Dopravní podnik Teplice, s. r. o. (‚DP Teplice'), DP Chomutov, Dopravní podnik města Děčína, a. s. (‚DP Děčín'), DP Most, Autobusová doprava, s. r. o., Podbořany (‚Podbořany'), Miroslav Ohem – SADO (‚Miroslav Ohem'), Petr Frommel – FOBUS (‚Petr Frommel'), Petr Stejskal – SPORTBUS (‚Petr Stejskal').

(15) Na jaře roku 2005 byly uzavřeny další dodatky, v nichž bylo smluvní období prodlouženo do 31. prosince 2005. Tyto dodatky byly uzavřeny s týmiž dopravci jako na období leden–duben 2005, s výjimkou Petra Frommela, který již neměl zájem zajišťovat dopravní obslužnost v kraji. Místo toho byla smlouva uzavřena s Vilémem Graupnerem, stroj. a stav. údržba (‚Vilém Graupner').

(16) V následující tabulce jsou uvedeny ukazatele obsažené v dodatcích smluv, které posloužily ke stanovení celkových ztrát každého dopravce v roce 2005.

Tabulka 1 [1]

	(1)	(2)	(3) = (1) × (2)	(4)	(5) = (1) × (4)	(6) = (2) – (4)	(7) = (3) – (5) (7) = (1) × (6)
2005	Počet km	Očekávaná cena dopravních služeb [2] v CZK/km	Očekávaná celková cena dopravních služeb v CZK	Předpokládaný výnos [3] v CZK/km	Předpokládaný celkový výnos v CZK	Prokazatelná ztráta v CZK/km	Celková prokazatelná ztráta v CZK
ČSAD	11 275 811,68	3 059	344 965 391,00	1 447	163 172 373,00	1 613	181 847 168,00
DP Ústí	150 696,60	3 716	5 599 878,00	2 001	3 015 435,00	1 715	2 584 443,00
DP Teplice	409 412,40	3 335	13 653 903,00	1 756	7 191 006,00	1 579	6 462 897,00
DP Chomutov	1 153 412,00	3 040	35 063 725,00	1 157	13 340 905,00	1 888	21 772 919,00
DP Děčín	636 830,00	2 924	18 619 839,30	1 371	8 729 066,00	1 553	9 890 772,00
DP Most	229 878,90	3 451	7 933 109,00	1 425	3 275 769,00	2 026	4 657 340,00
Podbořany	395 081,00	2 703	10 679 422,00	1 364	5 387 416,00	1 341	5 296 879,00
Miroslav Ohem	68 936,00	2 900	1 999 144,00	1 154	795 642,00	1 746	1 203 502,00
Petr Frommel	14 868,00	2 400	356 832,00	727	108 125,00	1 673	248 707,00
Petr Stejskal	11 144,00	2 170	241 825,00	692	77 105,00	1 478	164 720,00
Vilém Graupner	20 492,00	2 150	440 578,00	463	94 878,00	1 687	345 700,00

[1] V některých případech částky uvedené v tabulce neodpovídají přesně danému vzorci. Žádáme české orgány, aby poskytly vysvětlení těchto rozdílů.
[2] Očekávaná cena dopravních služeb je *součet ekonomicky oprávněných nákladů vynaložených dopravcem na plnění závazků veřejné služby a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům.*
[3] Předpokládaný výnos *jsou tržby a výnosy dosažené dopravcem při plnění závazků veřejné služby, včetně výnosu z tržby jízdného.*

[1] § 19b zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (dále jen: ‚zákon o silniční dopravě').

(17) Odhad očekávané ceny (nákladu) je třeba snížit o výnosy společnosti plynoucí hlavně z tržby jízdného a další výnosy. Výsledná prokazatelná ztráta ([2]) (která zahrnuje přiměřený zisk) je povinný a závazný strop pro kompenzaci za veřejné služby ([3]). Podle českých orgánů proto, i když dopravce v budoucnu nárokuje kompenzaci za vyšší náklady, veřejné orgány dodrží uvedený předem stanovený strop. Vzniknou-li nicméně při vyplácení kompenzace za veřejné služby nepředvídatelné náklady ([4]), které nebylo v době uzavření smlouvy možné předvídat, je možné tyto mimořádné náklady uhradit. Jestliže jsou však skutečné náklady nižší než náklady očekávané, je dopravcům uhrazena pouze částka ve výši těchto nákladů.

(18) Podle českých orgánů byla skutečná kompenzace za rok 2005 následující:

Tabulka 2

Příjemce	CZK
ČSAD	181 106 734,73
DP Ústí	2 584 442,98
DP Teplice	5 972 688,46
DP Chomutov	21 024 546,00
DP Děčín	8 792 202,00
DP Most	4 491 342,03
Podbořany	5 189 441,00
Miroslav Ohem	1 203 502,00
Petr Frommel	248 707,00
Petr Stejskal	95 823,00
Vilém Graupner	338 807,50

(19) *Kompenzace vyplacená v roce 2005 DP Ústí*: České orgány rovněž poskytly Komisi informaci, že platba za plnění závazku dosáhla v důsledku nepředvídatelných nákladů výše 4 591 200 CZK. Komise dále konstatuje, že podle informací poskytnutých českými orgány město Ústí v roce 2005 také uhradilo ztráty DP Ústí vzniklé plněním závazku veřejné služby ve výši 7 335 000 CZK.

(20) *Kompenzace vyplacená v roce 2005 DP Teplice*: České orgány rovněž informovaly Komisi, že DP Teplice bylo náhradou za ztráty v roce 2005 vyplaceno 34 500 000 CZK.

(21) Podle českých orgánů zákon o silniční dopravě stanoví podrobné podmínky smluvního vztahu mezi dopravcem zajišťujícím dopravní obslužnost a příslušnými orgány.

(22) Komise konstatuje, že § 19 zákona o silniční dopravě stanoví, že závazkem veřejné služby se rozumí ‚*závazek ve veřejném zájmu, který by dopravce jinak pro jeho ekonomickou nevýhodnost nepřijal nebo by jej přijal pouze zčásti. Závazek veřejné služby sjednává s dopravcem stát a hradí dopravci prokazatelnou ztrátu vzniklou jeho plněním. Závazek veřejné služby spočívá v závazku provozu (…), závazku přepravy (…) a závazku tarifním (…). Závazek veřejné služby ve veřejné linkové osobní dopravě vzniká na základě písemné smlouvy*‘ (uzavřené mezi příslušnými orgány a provozovatelem dopravy).

(23) Přiměřeným ziskem se rozumí ‚*částka, která po zdanění (…) nepřekračuje 1/8 ceny autobusů používaných zpravidla pro veřejnou dopravu podle závazku veřejné služby, snížená o částku celkových skutečných účetních odpisů těchto autobusů, a částka vynaložená na investice související s provozováním dopravních služeb, pokud s těmito investicemi vyjádřil pro účely jejich zahrnutí do výpočtu prokazatelné ztráty souhlas příslušný dopravní úřad*‘.

(24) Komise dále konstatuje, že zákon o silniční dopravě stanoví institut licence. Jedná se o povolení udělené orgány k provozování služeb veřejné linkové dopravy. Cílem licence je zaručit, aby autobusovou dopravu provozovali pouze ti dopravci, kteří splňují určité kvalitativní požadavky. V tomto ohledu Komise konstatuje, že podle § 18 zákona o silniční dopravě patří mezi tyto požadavky zejména povinnost provozovat dopravu podle schváleného jízdního řádu, zajistit určitou míru bezpečnosti pro cestující, uveřejnit jízdní řád a označit vozidla názvem linky.

(25) V roce 2006 orgány Ústeckého kraje uzavřely další dodatky se všemi dopravci, kteří poskytovali služby od května do prosince roku 2005, s výjimkou stěžovatele.

(26) V průběhu jednání stěžovatel požadoval navýšení úhrad, což orgány Ústeckého kraje nepřijaly. Dne 31. ledna 2006 orgány Ústeckého kraje proto smlouvu se stěžovatelem vypověděly. Tříměsíční výpovědní lhůta skončila dne 1. května 2006. V tomto období stěžovatel poskytoval služby a obdržel kompenzaci.

(27) České orgány poskytly Komisi ukazatele obsažené v dodatcích smluv, které byly vzaty v úvahu při stanovení výše ztrát s ohledem na jednotlivé dopravce v roce 2006.

([2]) Podle ustanovení § 19b odst. 1 zákona o silniční dopravě ‚prokazatelnou ztrátu ve veřejné linkové dopravě tvoří rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů vynaložených dopravcem na plnění závazků veřejné služby a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům a mezi tržbami a výnosy dosaženými dopravcem při plnění závazků veřejné služby‘. Jak vyplývá z této definice, prokazatelná ztráta zahrnuje přiměřený zisk.

([3]) Podle ustanovení § 19b odst. 3 zákona o silniční dopravě ‚povinnou součástí smlouvy o závazku veřejné služby je dopravcem předložený předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty za celé období, na které se závazek veřejné služby uzavírá. Kraj uhradí prokazatelnou ztrátu nejvýše ve výši tohoto předběžného odborného odhadu zvýšeného pouze o nepředvídatelné prokazatelné náklady‘.

([4]) Jako například úprava daňových předpisů nebo změna ceny za užívání určité infrastruktury.

Tabulka 3 [1]

	(1)	(2)	(3) = (1) × (2)	(4)	(5) = (1) × (4)	(6) = (2) – (4)	(7) = (3) – (5) (7) = (1) × (6)
2006	Počet km	Očekávaná cena dopravních služeb v CZK/km	Očekávaná celková cena dopravních služeb v CZK	Předpokládaný výnos v CZK/km	Předpokládaný celkový výnos v CZK	Prokazatelná ztráta v CZK/km	Celková prokazatelná ztráta v CZK
DP Ústí	151 905,00	4 049	6 150 388,18	2 039	3 097 230,55	1 749	2 657 274,00
DP Teplice	407 085,00	3 454	14 060 716,00	1 843	7 502 577,00	1 611	6 558 140,00
DP Chomutov	1 114 320,00	3 134	34 922 789,00	1 209	13 467 600,00	1 925	21 455 189,00
DP Děčín	648 974,00	3 290	21 351 245,00	1 477	9 582 505,00	1 640	10 640 675,00
DP Most	233 195,00	3 789	8 835 760,00	1 560	3 637 843,00	2 067	4 819 011,00
Podbořany	410 802,00	2 803	11 515 089,00	1 544	6 343 433,00	1 259	5 171 656,00
Miroslav Ohem	68 322,00	2 900	1 981 338,00	1 150	785 703,00	1 750	1 195 635,00
Petr Stejskal	11 032,00	3 030	334 270,00	1 269	139 996,00	1 734	191 295,00
Vilém Graupner	35 556,00	2 150	764 454,00	463	164 624,00	1 687	599 830,00

[1] V některých případech částky uvedené v tabulce neodpovídají přesně danému vzorci. Žádáme české orgány, aby poskytly vysvětlení těchto rozdílů.

(28) Skutečná úhrada vyplacená dopravcům za poskytování služeb v roce 2006 dosáhla částek:

Tabulka 4

Příjemce	CZK
DP Ústí	2 657 274,00
DP Teplice	6 558 140,00
DP Chomutov	21 455 189,00
DP Děčín	10 640 675,00
DP Most	4 819 011,00
Podbořany	5 035 557,00
Miroslav Ohem	1 195 635,00
Petr Stejskal	191 294,80
Vilém Graupner	599 830,00

(29) *Kompenzace vyplacená DP Teplice v roce 2006*: České orgány také informovaly Komisi, že platba za poskytování služeb DP Teplice činila 35 514 000 CZK.

(30) Komise rovněž konstatuje, že podle českých orgánů v období od ledna do dubna 2006 stěžovatel, DPÚK, obdržel kompenzace ve výši 92 172 509,24 CZK. Tato částka byla vypočítána na základě následujících ukazatelů uvedených v dodatku smlouvy.

Tabulka 5

Leden–duben 2006	Počet km	Očekávaná cena v CZK/km	Očekávaná celková cena v CZK	Předpokládaný výnos v CZK/km	Předpokládaný celkový výnos v CZK	Prokazatelná ztráta v CZK/km
DPÚK	3 828 910,45	3 963	151 744 748,24	1 556	59 572 239,00	2 407

(31) V návaznosti na vypovězení smlouvy DPÚK vyhlásily orgány Ústeckého kraje řízení s cílem vybrat dopravce schopné zajistit dopravní služby na linkách, na nichž dříve tyto služby zajišťoval DPÚK. DPÚK zatím i nadále poskytoval dopravní služby, žádná kompenzace však za toto období nebyla vyplacena. DPÚK proto dnem 1. srpna 2006 přestal v kraji poskytovat dopravní služby. Dopravce

vybraný ve shora uvedeném řízení odmítl bezodkladně zahájit provoz. Ve snaze vyřešit nastalou krizi uložily orgány na základě nařízení Rady (ES) 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 ([5]) („nařízení (ES) č. 1191/69") DPÚK povinnost zachovat dopravní obslužnost od 8. srpna 2006 do 8. září 2006. Kromě toho byla předem vyplacena záloha na pokrytí ztrát způsobených plněním povinnosti vyplývající z rozhodnutí.

2.2.2 *Smlouvy na období od 9. září 2006 do 2. června 2007*

(32) Dne 8. září 2006 DPÚK s konečnou platností ukončil zajišťování dopravní obslužnosti. Dopravci vybranému k zajištění obslužnosti na linkách provozovaných DPÚK se opět nepodařilo obslužnost zajistit. V této situaci musely orgány Ústeckého kraje uzavřít smlouvy o zajišťování dopravní obslužnosti s těmi dopravci, kteří se v řízení vyhlášeném za účelem nalezení dopravců, kteří by zajistili dopravu na linkách DPÚK, umístili se svými nabídkami jako druzí.

(33) V následující tabulce jsou uvedena jména příjemců a ukazatele, které byly zohledněny při stanovení výše úhrad za poskytování dopravních služeb v období od 9. září 2006 do 2. června 2007.

Tabulka 6 ([1])

	(1)	(2)	(3) = (1) × (2)	(4)	(5) = (1) × (4)	(6) = (2) – (4)	(7) = (3) – (5) (7) = (1) × (6)
Od 9. září 2006 do 2. června 2007	Počet km	Očekávaná cena dopravních služeb v CZK/km	Očekávaná celková cena dopravních služeb v CZK	Předpokládaný výnos v CZK/km	Předpokládaný celkový výnos v CZK	Prokazatelná ztráta v CZK/km	Celková prokazatelná ztráta v CZK
ZDAR, a. s.	391 462,00	3 150	12 331 053,00	1 610	6 300 903,59	1 540	6 030 149,41
DP Most	453 962,00	2 980	13 528 067,60	940	4 269 395,10	2 040	9 258 672,50
DP Most	646 065,00	2 980	19 252 737,00	1 113	7 192 416,86	1 867	12 060 320,14
Autobusy Kavka, a. s.	569 514,00	2 785	15 860 964,90	1 362	7 755 780,81	1 423	8 105 184,09
Autobusy Karlovy Vary, a. s.	344 582,00	3 230	10 806 998,60	1 468	4 911 462,09	1 762	5 895 536,51
Autobusy Karlovy Vary, a. s.	199 218,50	3 270	6 514 444,95	1 244	2 479 272,62	2 026	4 035 172,33
Autobusy Karlovy Vary, a. s.	740 074,00	3 150	23 312 331,00	1 394	10 319 904,50	1 756	12 992 426,50
ČSAD Slaný a. s.	374 460,00	2 790	10 447 434,00	1 263	4 628 845,79	1 554	5 818 588,21
ČSAD Slaný a. s.	798 764,50	2 840	22 684 911,80	1 377	11 002 327,62	1 463	11 682 584,18
ZDAR, a. s.	536 733,00	3 150	16 907 098,50	1 370	7 352 493,40	1 780	9 554 596,10

([1]) Některá jména se objevují více než jednou proto, že titíž dopravci jsou uvedeni ve více smlouvách. V některých případech částky uvedené v tabulce neodpovídají přesně danému vzorci. Žádáme české orgány, aby poskytly vysvětlení těchto rozdílů.

(34) Pokud jde o shora uvedené dopravce, z informací poskytnutých českými orgány vyplývá, že skutečné platby nepřesáhly částky stanovené jako předvídatelné ztráty.

2.2.3 *Smlouvy na období od 9. září 2006 do 31. prosince 2006*

(35) Komise konstatuje, že kromě dopravců uvedených v tabulce 6 byly smlouvy uzavřeny i s jinými dopravci, kteří však nebyli vybráni v řízení uvedeném v bodu odůvodnění 31 výše. České orgány uvedly, že tito dopravci byli vybráni formou jednacího řízení. S těmito dopravci byly uzavřeny smlouvy pouze a výlučně na krizové období, tj. do konce roku 2006, aby byla v dostatečné míře zajištěna dopravní obslužnost pro obyvatele kraje.

(36) V následující tabulce jsou uvedeni dopravci, s nimiž byly tyto smlouvy uzavřeny, a ukazatele, které byly zohledněny při stanovení výše ztrát (kompenzace).

([5]) Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1.

Tabulka 7 [1]

	(1)	(2)	(3) = (1) × (2)	(4)	(5) = (1) × (4)	(6) = (2) – (4)	(7) = (3) – (5) (7) = (1) × (6)
Od 9. září do 31. prosince 2006	Počet km	Očekávaná cena dopravních služeb v CZK/km	Očekávaná celková cena dopravních služeb v CZK	Předpokládaný výnos v CZK/km	Předpokládaný celkový výnos v CZK	Prokazatelná ztráta v CZK/km	Celková prokazatelná ztráta v CZK
ČSAD Semily, a. s.	359 299,00	3 200	11 497 568,00	1 258	4 518 992,15	1 942	6 978 575,85
DP Děčín	20 572,00	3 290	676 818,80	887	182 496,40	2 403	494 322,40
ČSAD Střední Čechy, spol. s r. o.	82 189,00	3 200	2 630 048,00	718	590 203,09	2 482	2 039 844,91
DP Teplice	70 240,60	3 454	2 426 110,32	1 611	1 131 576,06	1 843	1 294 534,26
DP Ústí	22 654,00	3 817	864 703,18	1 672	378 774,88	2 154	485 928,30
DP Chomutov	35 443,00	3 134	1 110 783,62	610	216 070,92	2 524	894 712,703
Dopravní podnik Mladá Boleslav, s. r. o.	86 360,00	3 300	2 849 880,00	720	622 061,90	2 580	2 227 818,10

[1] V některých případech částky uvedené v tabulce neodpovídají přesně danému vzorci. Žádáme české orgány, aby poskytly vysvětlení těchto rozdílů.

(37) Komise konstatuje, že skutečné úhrady shora uvedeným dopravcům byly nižší než očekávané ztráty.

2.2.4 *Vysvětlení rozdílů v cenách dopravních služeb*

(38) České orgány poskytly Komisi vysvětlení, že pokud jde o roky 2005 a 2006, rozdíly v cenách, výši předpokládaných výnosů, a tím i ve výši ztrát mezi příjemci byly způsobeny rozdílnými podmínkami na provozovaných linkách. Rozdíly jsou patrné především při srovnání regionálních linek a příměstských linek. Dále existují objektivní rozdíly podle toho, zda linky překračují hranice obcí, podle typu používaných autobusů, četnosti zastávek, hustoty provozu, typu a rozvoje oblasti a mzdových nákladů s ohledem na obtížnost pracovních podmínek. Rozdíly mohou být rovněž výsledkem toho, jakým způsobem je vybíráno jízdné a zda je kontrolován každý cestující.

2.3 **Další podpora údajně poskytnutá různým dopravcům v letech 2003 až 2006**

(39) Komise konstatuje, že na základě informací poskytnutých českými orgány byla v letech 2003–2006 různým dopravcům v různých formách poskytnuta podpora z veřejných prostředků. V následující tabulce jsou uvedeny podrobné údaje o této podpoře a jejích příjemcích.

Tabulka 8

Dopravce	Podpora
DP Ústí	Ručitelské zajištění (5 000 000 CZK)
DP Ústí	Ručitelské zajištění (35 000 000 CZK)
DP Ústí	Ručitelské zajištění (30 000 000 CZK)
DP Ústí	Navýšení kmenového kapitálu (160 000 000 CZK)
DP Chomutov	Ručitelské zajištění (5 200 000 CZK)
DP Chomutov	Půjčka (3 500 000 CZK)
DP Most	Dotace (455 000 CZK a 245 000 CZK)
DP Děčín	Pronájem autobusového nádraží
DP Děčín	Převod provozování parkovacích hodin
DP Teplice	Dotace (13 700 000 CZK)
DP Teplice	Pronájem vozidel
DP Teplice	Pronájem vozidel

2.3.1 *Podpory poskytnuté DP Ústí*

(40) Pokud jde o ručení města Ústí nad Labem zajišťující bankovní půjčky ve výši 35 000 000 CZK a 5 000 000 CZK, smlouvy mezi bankou poskytující úvěr a Městem Ústí nad Labem byly uzavřeny dne 23. července 2004 a dne 11. dubna 2005.

(41) České orgány informovaly Komisi, že tato ručení (35 milionů CZK a 5 milionů CZK) byla poskytnuta za účelem získání bankovní půjčky určené výlučně na výstavbu trolejbusové dráhy s cílem nahradit na území města Ústí nad Labem služby autobusové dopravy, které jsou sice levnější, ale více znečišťují životní prostředí. Prostředky získané těmito půjčkami proto nemohly být použity k jiným účelům.

(42) Ústecký kraj je oblast s velmi špatnou kvalitou životního prostředí a projekt byl určen ke zlepšení této situace v kraji. Kdyby DP Ústí nebyla půjčka poskytnuta, DP Ústí by byl nucen pokračovat v provozování své autobusové dopravy. Podle českých orgánů toto opatření efektivně nadřadilo ochranu životního prostředí vyšším nákladům spojeným s výstavbou trolejbusové dráhy.

(43) Ručitelská zajištění kryla půjčky ve výši 100 %.

(44) Komise dále konstatuje, že DP Ústí získal další ručení zajišťující půjčku ve výši 30 000 000 CZK na nákup nových autobusů.

(45) Tato smlouva o ručení mezi Městem Ústí nad Labem a bankou byla uzavřena dne 7. října 2003.

(46) Kromě toho Komise bere na vědomí, že navýšení kmenového kapitálu městem Ústí nad Labem (160 000 000 CZK), k němuž došlo v roce 2006, souviselo s výstavbou trolejbusové dráhy DP Ústí (Ústí nad Labem – Střekov) podle dlouhodobého strategického cíle města Ústí nad Labem za účelem elektrifikace dopravy. Tato dráha je nedílnou součástí páteře městské veřejné dopravy v Ústí nad Labem, kterou tvoří velkokapacitní a ekologická trolejbusová doprava, budovaná v Ústí nad Labem od roku 1984 a postupně uváděná do provozu od roku 1988. Výstavba trolejbusové dráhy Ústí nad Labem – Střekov představuje konečnou etapu budování systému, po jehož dokončení se spojí velká část pravobřežní části města Ústí nad Labem s centrální trolejbusovou dopravou. Toto rozšíření systému se plánuje od roku 1996.

(47) Podle českých orgánů povede investice k významnému zlepšení životního prostředí v Ústí nad Labem, zejména k omezení znečištění ovzduší v pravobřežní části města, snížení hlučnosti dopravy na dotčených linkách v důsledku používání trolejbusů místo autobusů (především v nočním provozu), omezení emisí na dotčených linkách a snížení rizika fotochemického smogu v oblasti Střekova.

(48) Prostředky získané navýšením kmenového kapitálu ve výši 160 milionů CZK jsou vázány výhradně na financování výstavby trolejbusové dráhy Ústí nad Labem – Střekov. Jsou vedeny v odděleném účetnictví DP Ústí, z něhož se provádějí platby pro výstavbu trolejbusové dráhy Ústí nad Labem – Střekov.

2.3.2 *Podpory poskytnuté DP Chomutov*

(49) Dne 12. listopadu 2003 byla uzavřena smlouva o ručení zajišťujícím úvěr 5 200 000 CZK.

(50) Pokud jde o půjčku ve výši 3 500 000 CZK, české orgány informovaly Komisi, že smlouva, na jejímž základě byla půjčka poskytnuta, byla uzavřena mezi městem Chomutov a DP Chomutov dne 8. října 2004. Půjčka byla poskytnuta výlučně na pořízení nízkopodlažních autobusů určených k provozování městské dopravy.

(51) V průběhu celého období splatnosti půjčky byla používána tržní úroková sazba. Zvýšení úrokových sazeb na tržní, k němuž došlo dne 22. prosince 2005, bylo použito se zpětnou platností od data uzavření smlouvy o půjčce, takže konečná úroková sazba činila 4,5 %.

(52) Podle českých orgánů nebyl DP Chomutov v době, kdy mu byla poskytnuta půjčka, podnikem v potížích a mohl získat komerční úvěr na trhu. České orgány o tom poskytly Komisi doklady. Komise rovněž bere na vědomí, že půjčka již byla DP Chomutov splacena.

2.3.3 *Investiční dotace poskytnuté DP Most*

(53) Smlouva, která je právním základem pro poskytnutí dotace DP Most ve výši 245 000 CZK, byla uzavřena 31. října 2003.

(54) Pokud jde o dotaci ve výši 455 000 CZK, podle českých orgánů byla poskytnuta na základě usnesení města Most č. 8/2003 ze dne 18. prosince 2003 v rámci schválení rozpočtu na rok 2004. Schválení této dotace rovněž potvrdil primátor města Mostu dopisem ze dne 3. března 2004.

(55) Cílem tohoto opatření byla obnova vozového parku.

2.3.4 *Provozování parkovacích hodin a pronájem autobusového nádraží DP Děčín*

(56) Podle českých orgánů byl DP Děčín pověřen provozováním parkovacích hodin na dobu 16 měsíců od 1. září 2004 na základě usnesení Rady města Děčín ze dne 13. července 2004. Výnos z této činnosti ve prospěch DP Děčín za dané období činil 3 435 000 CZK (přibližně 109 000 EUR ([6])). Provozní náklady ([7]) DP Děčín na tuto činnost za rok 2004 činily 282 817 CZK (přibližně 9 283 EUR ([8])) a 305 201 CZK (přibližně 10 526 EUR ([9])) za rok 2005.

(57) Dále podle českých orgánů DP Děčín neobdržel žádnou podporu *de minimis*, která by mohla být kumulována s úhradami z provozování parkovacích hodin.

([6]) Směnný kurz ze dne 13. července 2004 (Úř. věst. C 181, 14.7.2004, s. 3).
([7]) Provozní náklady jsou např. materiálové náklady, personální náklady, náklady na údržbu a opravy.
([8]) Směnný kurz ze dne 31. prosince 2004 (Úř. věst. C 1, 4.1.2005, s. 2).
([9]) Směnný kurz ze dne 30. prosince 2005 (Úř. věst. C 336, 31.12.2005, s. 1).

(58) Smlouva o pronájmu autobusového nádraží mezi DP Děčín a orgány města Děčín byla uzavřena dne 30. dubna 2003. Tato smlouva stanoví vzájemný vztah mezi DP Děčín a orgány města Děčín. Tím vytváří právní základ pro povinnosti a závazky obou stran, zejména závazky DP Děčín k orgánům města Děčín.

2.3.5 *Podpory poskytnuté DP Teplice*

(59) DP Teplice byla poskytnuta dotace ve výši 13 700 000 CZK ve dvou dílčích plněních na základě smlouvy uzavřené 8. března 2004.

(60) Dále byla dne 10. prosince 2003 mezi Městem Teplice a dopravcem uzavřena smlouva o pronájmu vozidel DP Teplice.

(61) Komise však konstatuje, že tato smlouva byla dne 5. května 2006 a dne 18. října 2006 změněna za účelem pronájmu nových trolejbusů DP Teplice určených k plnění závazku veřejné služby. Hodnota trolejbusů byla 30 700 000 CZK.

3. PRÁVNÍ POSOUZENÍ OPATŘENÍ

3.1 Pravomoc Komise prověřit opatření zavedená zeměmi, které k Evropské unii přistoupily dne 1. května 2004

(62) Ustanovení přílohy IV kapitoly 3 aktu o přistoupení tvoří právní rámec pro posouzení opatření, která uskutečnily přistupující členské státy před svým přistoupením k EU a která jsou v platnosti i po přistoupení.

(63) Se zvláštním odkazem na odvětví dopravy stanoví příloha IV kapitola 3 čl. 4, že ‚*režimy podpor a individuální podpory (…),* **které nabyly účinku** *v novém členském státě* **přede** *dnem přistoupení a jsou* **stále použitelné** *i po tomto dni, se považují za existující podpory ve smyslu čl. 88 odst. 1 Smlouvy o ES do konce třetího roku po dni přistoupení, za předpokladu, že byly do čtyř měsíců ode dne přistoupení sděleny Komisi*'.

(64) Podle uznávané rozhodovací praxe ([10]) ‚*nemůže Komise posuzovat podpory, které byly poskytnuty před přistoupením a nejsou použitelné po přistoupení, ani na základě postupů stanovených v článku 88 Smlouvy o ES, ani na základě přechodného mechanismu. Pouze taková opatření, na jejichž základě může být i po přistoupení poskytnuta dodatečná podpora nebo může být zvýšena částka podpory již poskytnuté, mohou být na základě přechodného mechanismu kvalifikována jako existující podpora – pokud splňují příslušné podmínky – a proto tomuto mechanismu podléhají. Na druhé straně se přechodný mechanismus stává bezpředmětným v souvislosti s opatřeními pro poskytování podpor, které již byly v určité výši definitivně a bezpodmínečně poskytnuty před přistoupením. (…) aby bylo možno stanovit, zda se jedná o tento případ, je příslušným kritériem právně závazný akt, jímž se příslušné vnitrostátní orgány zavazují poskytnout podporu. Pokud takový akt neexistuje, nebylo opatření poskytnuto před přistoupením, a jedná se tedy o novou podporu, jejíž slučitelnost se společným trhem Komise posuzuje na základě článků 87 a 88 Smlouvy o ES. Nové opatření musí být posouzeno v momentě, kdy je podpora poskytována; za poskytnutí podpory se považuje právní závazek státu, a nikoli její vyplacení. Jakákoli platba v rámci právního závazku, současná i budoucí, znamená pouze provedení závazku a nemůže být považována za novou nebo dodatečnou podporu. Komise je proto toho názoru, že se musí prokázat, že i po přistoupení bude podpora znamenat další přínos, který nebyl v době jejího poskytnutí znám nebo nebyl znám v plné míře, aby mohlo být opatření považováno za použitelné po přistoupení*'.

(65) Proto nemůže Komise posuzovat platby uváděné ve smlouvách uzavřených před 1. květnem 2004, tj. před datem přistoupení České republiky, ani podle pravidel o státní podpoře, ani na základě postupů stanovených v článku 88 Smlouvy o ES, ani na základě přechodného mechanismu. Změny těchto smluv, k nimž došlo po přistoupení a z nichž státu vyplynuly nové závazky vůči příjemcům podpory, však mohou zakládat novou podporu.

(66) V důsledku toho není v pravomoci Komise prošetřovat, zda smlouvy o kompenzaci za plnění závazků veřejné služby na rok 2004 uzavřené s DP Chomutov, DP Most a DP Ústí před 1. květnem 2004, popsané výše v bodech odůvodnění 9 a 10, které stanovily maximální kompenzaci, zahrnují státní podporu ve smyslu článku 87 Smlouvy a zda je tato státní podpora slučitelná se společným trhem.

(67) Komise rovněž nemůže posuzovat podporu údajně poskytnutou ve formě:

— ručení DP Ústí zajišťující půjčku ve výši 30 000 000 CZK (body odůvodnění 39, 44 a 45),

— ručení DP Chomutov zajišťující úvěr ve výši 5 200 000 CZK (body odůvodnění 39 a 49),

— dotace DP Most ve výši 245 000 CZK (body odůvodnění 39 a 53),

— pronájmu autobusového nádraží DP Děčín (body odůvodnění 39 a 58),

— dotace DP Teplice ve výši 13 700 000 CZK (body odůvodnění 39 a 59),

— pronájem vozidel DP Teplice na základě smlouvy ze dne 10. prosince 2003 (body odůvodnění 39 a 60),

protože smlouvy, na jejichž základě byla tato opatření provedena, byly uzavřeny přede dnem 1. května 2004, tj. před přistoupením České republiky k Evropské unii.

(68) Jak je uvedeno v bodě odůvodnění 64, aby bylo možno stanovit, zda byla podpora poskytnuta před přistoupením, je nutno jako příslušné kritérium použít právně závazný akt, jímž se příslušné vnitrostátní orgány zavazují poskytnout podporu. Pokud jde o podporu ve výši 455 000 CZK pro DP Most na obnovu vozového parku, české orgány poskytly Komisi pouze usnesení města Most a dopis primátora města Mostu potvrzující poskytnutí podpory. Komise má pochybnosti, zda tyto doklady postačují k posouzení, že byl přijat právně závazný akt, jímž se příslušné vnitrostátní orgány zavázaly poskytnout podporu.

([10]) Rozhodnutí Komise C 3/05 – Polsko – Podpora na restrukturalizaci pro společnost DAEWOO-FSO (Úř. věst. C 100, 26.4.2005, s. 12).

(69) Komise nicméně konstatuje, že české orgány předložily v rámci přechodného mechanismu, popsaného výše, režim na obnovu vozidel určených pro regionální a městskou dopravu, který obsahuje podporu pro DP Most, včetně dotace ve výši 455 000 CZK na obnovu vozového parku.

(70) Komise proto dospěla k názoru, že podpora 455 000 CZK byla poskytnuta v rámci existujícího režimu podpory.

(71) Z tohoto důvodu může Komise posuzovat pouze:

— smlouvy na období 2005–2007,

— ručitelská zajištění pro DP Ústí (35 000 000 CZK a 5 000 000 CZK),

— navýšení kmenového kapitálu DP Ústí (160 000 000 CZK),

— půjčku ve výši 3 500 000 CZK DP Chomutov,

— provozování parkovacích hodin DP Děčín,

— pronájem vozidel DP Teplice od 5. května 2006 (na základě změny smlouvy ze dne 10. prosince 2003 provedené dne 5. května 2006 a 18. října 2006).

3.2 **Poskytnutí podpory**

(72) Podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES jsou 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, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem, nestanoví-li Smlouva jinak.

3.2.1 *Smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti na roky 2005–2006*

(73) Komise konstatuje, že kompenzace na základě smluv uzavřených na roky 2005 a 2006 byly orgány Ústeckého kraje vyplaceny z veřejného rozpočtu. Byly tudíž poskytovány ze státních prostředků.

(74) Dále je třeba stanovit, zda opatření poskytuje selektivní hospodářskou výhodu.

(75) Z rozsudku ve věci *Altmark* ([11]) vyplývá, že ‚*pokud musí být opatření státu považováno za vyrovnávací platbu (kompenzaci) za služby poskytnuté podniky, které vyrovnávací platbu přijaly, aby mohly plnit závazky veřejné služby, takže se u těchto podniků nejedná o skutečné finanční zvýhodnění a opatření tedy nemá za následek jejich příznivější konkurenční postavení, než mají jejich konkurenti, nespadá takové opatření pod čl. 92 odst. 1 Smlouvy. Aby však tato vyrovnávací platba nebyla v konkrétním případě klasifikována jako státní podpora, je třeba splnit řadu podmínek*‘.

(76) Zaprvé je podle výše uvedeného rozsudku třeba stanovit, ‚*zda se od podniku přijímajícího vyrovnávací platbu skutečně vyžaduje plnění závazků veřejné služby a* (zda) *byly tyto závazky jasně definovány*‘.

(77) Pokud jde o tento požadavek, konstatuje Komise, že zákon o silniční dopravě uvádí definici závazku veřejné služby a stanoví, že závazek veřejné služby ve veřejné linkové dopravě vzniká na základě písemné smlouvy mezi orgány a dopravcem.

(78) České orgány poskytly Komisi ukazatele, které byly zohledněny při stanovení výše kompenzace, a které tedy určovaly rozsah smluvních závazků zajištění dopravní obslužnosti.

(79) Proto došla Komise k závěru, že první podmínka podle věci *Altmark* je splněna.

(80) Zadruhé je třeba prokázat, že ‚*ukazatele pro výpočet vyrovnávací platby (kompenzace) byly stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem*‘.

(81) Komise konstatuje, že kompenzace byla vypočítána na základě očekávaných cen za kilometr a předpokládaného výnosu. Komise zastává názor, že metodika výpočtu kompenzace byla obecně stanovena předem, byla objektivní a transparentní.

(82) Komise však neobdržela dostatečné informace o metodice určené ke stanovení výše očekávaných cen na kilometr. Komise rovněž konstatuje, že výše očekávaných cen se u různých dopravců výrazně lišila ([12]). České orgány vysvětlily, že tyto rozdíly odpovídají rozdílným podmínkám na linkách. Komise však konstatuje, že třebaže takové zdůvodnění lze považovat za logické, nelze z něho vyvodit závěr, že výše cen, a tudíž i výše provozních nákladů byly stanoveny správně tak, aby odrážely skutečné náklady a očekávaný přiměřený zisk. České orgány nepředložily žádnou podrobnou metodiku, která jim umožnila ověřit si, zda odhady předložené dopravci odpovídají jejich skutečné situaci. Komise si dále všimla, že v některých případech částky uvedené v tabulkách poskytnutých českými orgány neodpovídají přesně daným vzorcům. Žádáme české orgány, aby poskytly vysvětlení těchto rozdílů.

(83) Proto Komise v současné době nemůže posoudit, zda ukazatele pro výpočet částky kompenzace byly stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem.

(84) Dále Komise nemůže v této fázi posoudit, zda druhá podmínka věci *Altmark* je v daném případě splněna.

(85) Třetí podmínkou uvedenou v rozsudku ve věci *Altmark* je to, že ‚*vyrovnávací platba nepřevyšuje částku nezbytnou pro pokrytí veškerých nákladů vynaložených při plnění závazků veřejné služby nebo jejich části, přičemž je třeba zohlednit příslušné příjmy a přiměřený zisk z plnění uvedených závazků*‘.

(86) Komise konstatuje, že ustanovení § 19b zákona o silniční dopravě stanoví, že ‚*povinnou součástí smlouvy o závazku veřejné služby je dopravcem předložený předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty za celé období, na které se závazek veřejné služby uzavírá*‘. Příslušné orgány ‚*uhradí prokazatelnou ztrátu nejvýše ve výši tohoto předběžného odborného odhadu zvýšeného pouze o nepředvídatelné prokazatelné náklady*‘.

([11]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, ve věci C-280/00 Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH a Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht (2003) Sb. rozh. I-07747.

([12]) V roce 2005: nejnižší cena byla 21,5 CZK na km, nejvyšší byla 37,16 CZK na km.
V roce 2006: nejnižší cena byla 21,5 CZK na km, nejvyšší byla 40,49 CZK na km.

(87) Proto Komise konstatuje, že ke konečnému vyrovnání a vyplacení kompenzace dochází teprve poté, kdy příslušný autobusový dopravce předložil doklady k doložení své skutečné ztráty. Pokud jsou skutečné ztráty nižší, než se odhadovalo, je vyplacena pouze kompenzace skutečných ztrát. Pokud jsou skutečné ztráty vyšší, než se odhadovalo, pak je kompenzace vyplacena maximálně ve výši předběžného odhadu. Zvýšení této hranice je možné pouze v případě nepředvídatelných nákladů.

(88) Komise ovšem nemůže posoudit, zda zisk zahrnutý v cenách očekávaných konkrétními dopravci byl přiměřený. Dále vzhledem k tomu, že DP Ústí a DP Teplice v letech 2005 a 2006 obdržely úhrady překračující předvídatelné ztráty, Komise si v této fázi není jista, co přesně se rozumí pod pojmem nepředvídatelné náklady.

(89) Proto Komise nemůže posoudit, zda třetí kritérium ve věci *Altmark* je v tomto případě splněno.

(90) A konečně rozsudek ve věci *Altmark* stanoví, že pokud ‚*podnik, který má plnit závazky veřejné služby, není pro tyto účely vybrán v řízení o zadávání veřejných zakázek, je výše nezbytné náhrady určena na základě rozboru nákladů, které by na plnění těchto závazků vynaložil typický podnik, řádně spravovaný a vybavený nezbytnými dopravními prostředky k plnění takové veřejné služby, přičemž je nutné zohlednit příslušné příjmy a přiměřený zisk z plnění takových závazků*'.

(91) České orgány informovaly Komisi, že smluvní vztah mezi Ústeckým krajem a dopravci byl na roky 2005 a 2006 stanoven pouhým rozšířením oblasti působnosti stávajících smluv.

(92) Takový postup zabránil ostatním dopravcům v předložení jejich cenových nabídek na poskytování dopravních služeb na roky 2005 a 2006.

(93) Proto Komise nemůže posoudit, zda postup použitý českými orgány lze považovat za řízení o zadávání veřejných zakázek v souladu s rozsudkem ve věci *Altmark*, které by umožnilo výběr nabídek odrážejících tržní podmínky.

(94) Výše uvedenými skutečnostmi není dotčen způsob, jakým Komise posoudí uplatnění práva Společenství, pokud jde o veřejné zakázky.

(95) Komise musí dále přešetřit druhou část alternativy, která se uvádí ve čtvrtém kritériu podle rozsudku ve věci *Altmark*.

(96) Výše kompenzace musí být stanovena na základě rozboru nákladů typického, řádně spravovaného a přiměřeně vybaveného podniku, což by mělo být alternativou rozboru výše kompenzace stanovené prostřednictvím nabídkového řízení.

(97) České orgány neposkytly Komisi dostatečné informace, které by zakládaly jasné důkazy o tom, že náklady na plnění smluvních závazků mohou být považovány za náklady typického, řádně spravovaného a přiměřeně vybaveného podniku. Komisi byly naopak poskytnuty údaje, z nichž vyplývá, že očekávaná cena za služby se mezi konkrétními dopravci výrazně lišila. Ačkoli české orgány vysvětlily, že tyto rozdíly se zakládaly na různých podmínkách pro poskytování služeb, Komise nemůže v této fázi posoudit, zda očekávané ceny odrážely náklady typického, řádně spravovaného a přiměřeně vybaveného podniku, a přiměřený zisk z plnění závazků.

(98) Protože tedy nejsou nutně splněny požadavky druhé části alternativy, kterou poskytuje čtvrtá podmínka podle rozsudku ve věci *Altmark*, Komise nemůže v této fázi souhlasit s tím, že postup použitý krajskými úřady lze považovat za postup, který zajišťuje, aby byla výše kompenzace rovna částce, která by měla být získána v řízení pro zadávání veřejných zakázek.

(99) Jinými slovy, Komise nemůže vyloučit, že v otevřeném výběrovém řízení mohly krajské úřady najít dopravce s nižšími náklady, kteří by za své služby požadovali nižší úhradu. Komise proto nemůže posoudit, zda částka kompenzace byla stanovena ve výši, která zaručuje, že nebude pro některé dopravce představovat zvýhodnění.

(100) Vzhledem k tomu, že neexistují důkazy pro opačné tvrzení, se Komise domnívá, že kompenzace mohla poskytnout selektivní výhodu. Proto není možno vyloučit, že v tomto případě je splněna druhá podmínka čl. 87 odst. 1 Smlouvy.

(101) Dále musí Komise přešetřit, zda výhoda poskytnutá ze státních prostředků může narušit hospodářskou soutěž do té míry, že by to ovlivnilo obchod mezi členskými státy.

(102) V tomto ohledu stanoví rozsudek ve věci *Altmark* ([13]), že: ‚*není vůbec vyloučené, aby veřejná podpora poskytnutá podniku, který poskytuje pouze služby místní nebo regionální dopravy a neposkytuje služby mimo svůj stát původu, mohla mít dopad na obchod mezi členskými státy. Pokud členský stát poskytne veřejnou podporu nějakému podniku, může být poskytování dopravních služeb uvedeným podnikem z tohoto důvodu zachováno nebo zvýšeno s tím výsledkem, že podniky se sídlem v jiných členských státech mají menší příležitost poskytovat své dopravní služby na trhu v uvedeném členském státě (viz věc č. 102/87, Francie v. Komise [1988], Sb. rozh. 4067, bod 19; věc č. C-305/89 Itálie v. Komise [1991], Sb. rozh. I-1603, bod 26; a Španělsko v. Komise, bod 40). V tomto případě není toto zjištění pouze hypotetické, protože jak se zdá zejména z pozorování Komise, začalo několik členských států od roku 1995 otevírat některé trhy s dopravou konkurenci z podniků se sídlem v jiných členských státech, takže řada podniků již nabízí své služby v městské, příměstské nebo regionální dopravě v jiných členských státech, než je jejich stát původu. A konečně, podle judikatury Soudního dvora neexistuje žádný práh nebo procento, které by stanovovalo hranici, pod níž by se obchod mezi členskými státy mohl považovat za neovlivněný. Relativně malá výše podpory nebo relativně malá velikost podniku, který ji dostává, samy o sobě nevylučují možnost, že by mohl být obchod mezi členskými státy ovlivněn (viz věc Tubemeuse, bod 43, a Španělsko v. Komise, bod 42). Druhá podmínka pro použití čl. 92 odst. 1 Smlouvy, tj. že podpora musí být schopna ovlivnit obchod mezi členskými státy, proto nezáleží na místním nebo regionálním charakteru poskytovaných dopravních služeb nebo na rozsahu oblasti příslušné činnosti*'.

(103) Komise proto došla k závěru, že podmínka, že podpora musí narušovat hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod mezi členskými státy, je v daném případě splněna.

([13]) Rozsudek Soudního dvora ve věci Altmark, C-280/00, viz výše.

(104) S ohledem na výše uvedené úvahy Komise nemůže vyloučit, že kompenzace vyplacená v roce 2005 a 2006 zakládá státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy.

(105) Výše uvedenými skutečnostmi není dotčen způsob, jakým Komise posoudí uplatnění práva Společenství, pokud jde o veřejné zakázky.

3.2.2 *Smlouvy na období od 9. září 2006 do 2. června 2007*

(106) Podobně jako v bodě 3.2.1 výše Komise konstatuje, že by úhrada vyplacená ze státního rozpočtu potenciálně mohla mít dopad na hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod mezi členskými státy. Komise ovšem musí dále přešetřit, zda by tato úhrada pro příjemce mohla skutečně představovat selektivní výhodu.

(107) Jak je již uvedeno výše, musí být zohledněna čtyři kritéria rozsudku ve věci *Altmark*.

(108) Pokud se týká prvních tří kritérií rozsudku ve věci *Altmark*, lze dojít ke stejným závěrům jako v případě výše uvedených smluv na roky 2005 a 2006.

(109) Pokud se týká čtvrtého kritéria rozsudku ve věci *Altmark*, jestliže podnik, který má plnit závazky veřejné služby, není pro tyto účely vybrán v řízení o zadávání veřejných zakázek, měla by výše nezbytné kompenzace být určena na základě rozboru nákladů, které by na plnění těchto závazků vynaložil typický podnik, řádně spravovaný a vybavený nezbytnými dopravními prostředky k plnění takové veřejné služby; přitom je nutné vzít v potaz příslušné příjmy a přiměřený zisk z plnění takových závazků.

(110) Podle českých orgánů byla kompenzace poskytnuta na základě smluv uzavřených s těmi dopravci, jejichž nabídka získala druhé místo v řízení zahájeném za účelem nalezení dopravců, kteří by zajistili dopravu na linkách DPÚK (viz body odůvodnění 32 a 33). České orgány však neposkytly Komisi dostatečné informace za účelem přešetření, zda toto řízení může být považováno za řízení o zadávání veřejných zakázek ve smyslu rozsudku ve věci *Altmark*.

(111) České orgány také neposkytly Komisi informace o tom, že výše kompenzace byla určena na základě rozboru nákladů typického, řádně spravovaného a přiměřeně vybaveného podniku.

(112) Proto Komise v současné době nemůže vyloučit, že platby poskytovaly příjemcům selektivní výhodu.

(113) Jak je uvedeno výše, Komise se domnívá, že podmínka, že podpora musí narušovat hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod mezi členskými státy, je v daném případě splněna.

(114) V důsledku toho Komise nemůže v této fázi posoudit, zda kompenzace vyplacená mezi 9. zářím 2006 a 2. červnem 2007 nepředstavovala státní podporu ve smyslu článku 87 Smlouvy o ES.

(115) Výše uvedenými skutečnostmi není dotčen způsob, jakým Komise posoudí uplatnění práva Společenství, pokud jde o veřejné zakázky.

3.2.3 *Smlouvy na období od 9. září 2006 do 31. prosince 2006*

(116) Z důvodů uvedených v bodě 3.2.1 se Komise domnívá, že platby byly vyplaceny ze státního rozpočtu. Mohly také mít dopad na hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

(117) Tyto platby ovšem také musí představovat selektivní výhodu, aby mohly být považovány za státní podporu. Z tohoto důvodu musí Komise ověřit, zda byla splněna kritéria ve věci *Altmark*, pokud se týká těchto plateb.

(118) Pokud se týká prvních tří kritérií rozsudku ve věci *Altmark*, lze dojít ke stejným závěrům jako v případě výše uvedených smluv na roky 2005 a 2006.

(119) Pokud se týká čtvrtého kritéria rozsudku ve věci *Altmark*, Komise konstatuje, že dopravci, se kterými byly uzavřeny smlouvy, byli vybráni prostřednictvím jednacího řízení. Komise má pochybnosti, zda toto řízení může být považováno za řízení o zadávání veřejných zakázek, jak je vyžaduje čtvrté kritérium rozsudku ve věci *Altmark*.

(120) Dále Komise nemůže posoudit, zda toto vyjednávací řízení vedlo k výběru dopravců, jejichž provozní náklady mohly být porovnány s náklady typického, řádně spravovaného a přiměřeně vybaveného podniku. Komise se také domnívá, že podmínka, že podpora musí narušovat hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod mezi členskými státy, je v daném případě splněna. Proto Komise nemůže vyloučit, že kompenzace vyplacená za období od 9. září 2006 do 31. prosince 2006 představuje státní podporu ve smyslu článku 87 Smlouvy o ES.

(121) Výše uvedenými skutečnostmi není dotčen způsob, jakým Komise posoudí uplatnění práva Společenství, pokud jde o veřejné zakázky.

3.2.4 *Navýšení kmenového kapitálu a ručitelská zajištění pro DP Ústí*

(122) Komise konstatuje, že DP Ústí byla městem Ústí nad Labem poskytnuta dvě ručitelská zajištění a bylo provedeno navýšení kmenového kapitálu. Z tohoto důvodu byly státní prostředky součástí poskytování ručitelských zajištění a navyšování kmenového kapitálu, a jelikož je obdržela jedna společnost, byly selektivní povahy. Proto Komise došla k závěru, že požadavek státní intervence a požadavek selektivity opatření jsou splněny.

(123) Dále Komise konstatuje, že ručitelská zajištění byla poskytnuta za účelem získání bankovní půjčky určené na výstavbu trolejbusové dráhy v oblasti města Děčín.

(124) Podle ustálené judikatury ([14]) ‚*není vůbec vyloučené, aby veřejná podpora poskytnutá podniku, který poskytuje pouze služby místní nebo regionální dopravy a neposkytuje služby mimo svůj stát původu, mohla mít dopad na obchod mezi členskými státy*'. Z tohoto důvodu, i přes místní rozměr ekonomické aktivity příjemce, může převod státních prostředků ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

([14]) Rozsudek Soudního dvora ve věci Altmark, C-280/00, viz výše.

(125) Komise proto došla k závěru, že podmínka, že podpora musí být schopna ovlivnit obchod mezi členskými státy, je v daném případě splněna.

(126) Podpora musí také představovat selektivní výhodu pro příjemce. V tomto ohledu je třeba odkázat na sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk ([15]) (dále jen ‚sdělení').

(127) Toto sdělení stanoví, že za určitých okolností, které musí nastat zároveň, nemohou být ručitelská zajištění poskytnutá státem považována za státní podporu.

(128) Konkrétně dlužník v zásadě může na finančních trzích získat půjčku za tržních podmínek bez intervence státu. V daném případě umožňují ručitelská zajištění DP Ústí získat bankovní úvěry. Přestože podle českých orgánů byla ručitelská zajištění poskytnuta za tržních podmínek, není samozřejmé, že DP Ústí mohl obdržet bankovní úvěry bez nich, nebo že by byl schopen získat tato ručitelská zajištění za takových podmínek na trhu. Proto není možné vyloučit, že bez intervence města by DP Ústí nikdy neobdržel bankovní úvěry na výstavbu trolejbusové dráhy.

(129) Dále sdělení jasně stanoví, že ručitelská zajištění, aby byla považována za opatření, které není podporou, by neměla pokrývat více než 80 % úvěrů. Komise konstatuje, že v případě DP Ústí tato podmínka není splněna, protože zajišťuje úvěr ve výši 100 %.

(130) Následkem toho, jelikož požadavky stanovené ve sdělení nejsou úplně dodržovány, Komise došla k závěru, že ručitelská zajištění představují výhodu pro DP Ústí.

(131) Komise také konstatuje, že navýšení kmenového kapitálu městem Ústí nad Labem je především motivováno ohledy na životní prostředí a územní plánování. Komise proto nemůže vyloučit, že soukromý investor v tržním hospodářství by neprovedl takovouto investici, a že takováto investice ze strany obce obsahuje prvek podpory.

(132) Proto Komise v této fázi dospěla k závěru, že dvě ručitelská zajištění poskytnutá DP Ústí a navýšení kmenového kapitálu DP Ústí by měly být považovány za státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.

3.2.5 *Půjčka DP Chomutov*

(133) Podle českých orgánů byla půjčka poskytnuta městem Chomutov, a proto může být považována za podporu poskytnutou státem.

(134) Dále z důvodů již uvedených v bodě 3.2.1 výše může tato půjčka narušovat hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

([15]) Úř. věst. C 71, 11.3.2000, s. 14.

(135) Komise ovšem musí také ověřit, zda opatření zakládalo pro příjemce selektivní výhodu. V tomto ohledu Komise konstatuje, že v době, kdy byla půjčka poskytnuta, DP Chomutov nebyl podnikem v obtížích. Dále Komise konstatuje, že úrokové sazby související s půjčkou se rovnaly 4,5 %, kdežto úrokové sazby pro Českou republiku v roce 2005 ([16]) se pohybovaly mezi 4,86 v lednu a 3,40 v září 2005, tj. byly v průměru nižší než úroková sazba stanovená pro půjčku poskytnutou DP Chomutov.

(136) Proto půjčka poskytnutá městem Chomutov nepředstavovala výhodu pro DP Chomutov. V důsledku toho Komise dospěla k závěru, že půjčka nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.

3.2.6 *Převod provozování parkovacích hodin na DP Děčín*

(137) Komise konstatuje, že DP Děčín byl pověřen městem Děčín, aby provozoval parkovací hodiny. Proto Komise dospěla k závěru, že na DP Děčín byla veřejnými orgány převedena správa veřejných zdrojů. Takový převod byl důsledkem toho selektivní povahy.

(138) Ovšem v souladu s minulou praxí Komise se nejedná o státní podporu projektů, kterých se účastní stát, pokud je veřejná účast omezena na tržní cenu poskytovaných prací a služeb.

(139) V daném případě byl převod povinností týkajících se správy parkovacích hodin proveden prostřednictvím usnesení Rady města Děčína. Během výběru ředitele infrastruktury nebylo použito řízení o zadávání veřejných zakázek. Proto nelze vyloučit, že finanční výsledek pro DP Děčín představuje výhodu a vytváří pro příjemce v porovnání s konkurencí příznivější podmínky.

(140) Nicméně jakákoli státní podpora poskytnutá prostřednictvím vyplacených výnosů by měla zohlednit náklady vynaložené DP Děčín na poskytování služby. V tomto ohledu Komise konstatuje, že celkové výnosy z této aktivity činily 3 435 000 CZK, tj. přibližně 109 000 EUR. Jelikož náklady vynaložené v uvedených letech činily 588 118 CZK (19 809 EUR), Komise došla k závěru, že maximální poskytnutá podpora nepřesáhla práh 100 000 EUR.

(141) Dále podle českých orgánů DP Děčín neobdržel žádnou podporu *de minimis*, která by mohla být kumulována s úhradami za provozování parkovacích hodin.

(142) Proto Komise došla k závěru, že poskytnutá podpora by odpovídala podmínkám stanoveným v nařízení Komise (ES) č. 69/2001 ze dne 12. ledna 2001 o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na podporu *de minimis* ([17]).

(143) V důsledku toho Komise došla k závěru, že opatření nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.

([16]) Sdělení Komise o současných úrokových sazbách pro navrácení státní podpory a referenčních/diskontních sazbách pro 25 členských států platných od 1. ledna 2005 – publikováno podle článku 10 nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004 (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1) a sdělení Komise o způsobu stanovení referenčních a diskontních sazeb (Úř. věst. C 273, 9.9.1997, s. 3). Úř. věst. C 220, 8.9.2005, s. 2.

([17]) Úř. věst. L 10, 13.1.2001, s. 30.

3.2.7 *Pronájem vozidel DP Teplice*

(144) Komise konstatuje, že trolejbusy byly pronajaty městem Teplice jeho dopravnímu podniku. Proto bylo opatření poskytnuté veřejnými orgány a bylo selektivní povahy.

(145) Podle českých orgánů však byla smlouva o pronájmu uzavřena za účelem plnění závazku veřejné služby DP Teplice. Trolejbusy pronajaté DP Teplice jsou používány pouze za účelem poskytování služeb veřejné dopravy. Jakákoli ztráta vzniklá DP Teplice bude nakonec kompenzována veřejnými orgány. V důsledku toho by všechny náklady vyplývající ze smlouvy o pronájmu měly být považovány za součást kompenzace za veřejné služby. Tato kompenzace je předmětem zvláštního posouzení v tomto rozhodnutí (viz body 3.2.1–3 výše a 3.3.1 níže).

3.3 **Slučitelnost podpory**

3.3.1 *Smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti na roky 2005–2007*

(146) Článek 73 Smlouvy stanoví podmínky slučitelnosti podpory poskytované v oblasti koordinace dopravy a závazku veřejné služby v dopravě. Komise se domnívá, že článek 73 Smlouvy představuje *lex specialis* ve vztahu k čl. 86 odst. 2 a čl. 87 odst. 2 a 3 Smlouvy.

(147) Podle rozsudku ve věci *Altmark* ([18]) není možno uplatňovat článek 73 přímo, ale pouze prostřednictvím nařízení Rady, zejména nařízení (ES) č. 1191/69.

(148) Podle čl. 1 odst. 1 nařízení (ES) č. 1191/69 se toto nařízení vztahuje pouze na státní podporu poskytovanou podnikům provozujícím dopravu po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách.

(149) Členské státy však mohou vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení všechny podniky, jejichž činnost je omezena výlučně na provozování městské, příměstské nebo regionální dopravy.

(150) Komise konstatuje, že české orgány této výjimky nevyužily. Proto jsou použitelná příslušná ustanovení nařízení (ES) č. 1191/69.

(151) Podle čl. 1 odst. 4 nařízení (ES) č. 1191/69 mohou příslušné orgány členských států s dopravním podnikem uzavřít smlouvu na veřejné služby, aby tak zajistily přiměřené dopravní služby.

(152) Podle ustanovení čl. 14 odst. 1 nařízení (ES) č. 1191/69 se smlouvou na veřejné služby rozumí smlouva uzavřená mezi příslušnými orgány členského státu a dopravním podnikem za účelem zajištění přiměřených dopravních služeb pro veřejnost.

(153) Podle čl. 14 odst. 2 nařízení (ES) č. 1191/69 zahrnuje smlouva na veřejné služby mimo jiné tyto body:

a) povahu poskytované služby, zejména normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality;

b) cenu služeb zahrnutých smlouvou, která se buď připojí k tarifním výnosům, nebo zahrnuje příjmy a podrobnosti finančních vztahů mezi oběma stranami;

c) pravidla o dodatcích a změnách smlouvy, zejména s ohledem na nepředvídatelné změny;

d) dobu platnosti smlouvy;

e) smluvní pokuty pro případ nedodržení smlouvy.

(154) Komise především konstatuje, že podle § 19 zákona o silniční dopravě ‚*závazek poskytovat veřejné služby ve veřejné linkové dopravě vzniká na základě písemné smlouvy*' mezi příslušnými orgány a dopravci. Dále Komise konstatuje, že podmínky pro zajišťování dopravních služeb neuložily orgány, ale schválili je dopravci spolu s krajskými úřady. Proto došla Komise k závěru, že v rozporu se zněním zákona o silniční dopravě (‚závazek veřejné služby') mohou být použita ustanovení oddílu V (‚Smlouvy na veřejné služby') nařízení (ES) č. 1191/69.

(155) Zadruhé Komise konstatuje, že povaha služby byla definována ve smlouvách *expressis verbis* a rovněž odkazem na skutečnost, že dopravci vlastní licence na poskytování služeb veřejné dopravy.

(156) Zatřetí byly cena dopravních služeb a předpokládané výnosy, tj. finanční vztahy mezi stranami, definovány ve smlouvách.

(157) Proto došla Komise k závěru, že smlouvy uzavřené na roky 2005–2007 obsahovaly základní prvky smlouvy uvedené v čl. 14 odst. 2 nařízení (ES) č. 1191/69.

(158) Komise především konstatuje, že cílem zákonodárce při přijímání nařízení Rady bylo definovat, za jakých podmínek je ‚*podpora […], která představuje náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby*', uvedená v článku 73 Smlouvy, slučitelná se společným trhem. Jak použití článku 73 Smlouvy, tak použití nařízení Rady předpokládá existenci podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy. Pokud lze na obsah smluv vztáhnout pojem článku 73 ‚*plnění související s pojmem veřejné služby*', neměla by sama forma nástroje, tj. smlouva nebo jednostranně ukládaná povinnost, být překážkou pro prohlášení potenciální státní podpory související se smluvní cenou za slučitelnou se společným trhem. Rozhodujícím prvkem pro vymezení služby, ať ji ukládá členský stát, nebo je dohodnuta ve smlouvě, jako závazku veřejné služby ve smyslu článku 73, musí být podstata služby, nikoli to, jakou formou je organizována ([19]).

(159) Na základě výše uvedených úvah došla Komise k závěru, že z právního hlediska není důvod, proč by nemohla být státní podpora související s cenou zaplacenou za veřejnou službu zahrnutou ve smlouvě slučitelná se společným trhem v souladu s článkem 73.

([18]) Rozsudek Soudního dvora ve věci Altmark, C-280/00, viz výše.

([19]) Podobně článek 4 rozhodnutí Komise ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67) používá pojem ‚pověření' a jeho forma je ponechána na členských státech.

(160) Vzhledem k tomu, že článek 14 nařízení (ES) č. 1191/69 neobsahuje přesné podmínky, kdy je možno prohlásit státní podporu související s cenou vyplacenou za veřejnou službu zahrnutou ve smlouvě za slučitelnou se společným trhem, domnívá se Komise, že při rozhodování, zda tato státní podpora může být prohlášena za slučitelnou se společným trhem, je třeba použít obecné zásady vyplývající ze Smlouvy, judikatury soudů Společenství a rozhodovací praxe Komise v jiných oblastech, než je veřejná doprava ([20]).

(161) Tyto zásady obecně připomněla Komise v rámci Společenství pro státní podporu ve formě závazku veřejné služby ([21]). Pokud jde o slučitelnost státní podpory související s cenou vyplacenou za veřejnou službu zahrnutou ve smlouvě, předpokládá rámec Společenství toto: ‚*Výše vyrovnávací platby je omezena rozsahem nezbytným pro úhradu nákladů vynaložených při plnění závazků veřejné služby s ohledem na příslušné výnosy a přiměřený zisk za plnění těchto závazků. Výše vyrovnávací platby zahrnuje veškeré výhody udělené státem nebo ze státních prostředků v jakékoli formě. Přiměřený zisk může zahrnovat veškeré nebo některé přírůstky produktivity dosažené dotčenými podniky během dohodnuté omezené lhůty, aniž byla snížena úroveň kvality služeb, kterými stát pověřil daný podnik.*‘.

3.3.1.1 Smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti na roky 2005 a 2006

(162) Komise konstatuje, že ke konečnému vyrovnání a vyplacení kompenzace došlo teprve poté, kdy příslušní dopravci předložili doklady k doložení svých skutečných ztrát. České orgány ovšem neposkytly Komisi dostatečné informace, které by jí umožnily posoudit, zda konkrétní ukazatele použité při výpočtu ztráty, a zejména výše cen za kilometr očekávaná dopravci, byly přiměřené. Naopak Komise konstatuje, že úroveň očekávaných cen se mezi jednotlivými dopravci výrazně liší, a ačkoli Komise souhlasí s tím, že odůvodnění těchto rozdílů je logické, nemůže posoudit, že pokud jde o příslušné dopravce, odrážejí očekávané ceny jejich skutečnou situaci (konkrétní podmínky pro poskytování služeb, které vedou k vyšším provozním nákladům, a tedy k vyšším očekávaným cenám). Kromě toho Komise nemůže posoudit, zda zisk zahrnutý v cenách očekávaných konkrétními dopravci je přiměřený.

(163) Komise rovněž konstatuje, že pokud se týká DP Teplice a DP Ústí, úhrady přesáhly ztráty předvídané ve smlouvách.

(164) V důsledku toho Komise také v této fázi nemůže posoudit, zda výše kompenzace nemohla v daném případě přesáhnout rozsah nezbytný pro úhradu nákladů vynaložených v souvislosti s plněním závazků veřejné služby, neboť je třeba zohlednit příslušné příjmy a přiměřený zisk z plnění těchto závazků.

(165) Proto si Komise v této fázi není jista, zda je podpora poskytnutá v letech 2005 a 2006 slučitelná se společným trhem.

3.3.1.2 Smlouvy na období od 9. září 2006 do 2. června 2007

(166) Vzhledem k výhradám vyjádřeným v bodě 3.2.3 výše, pokud jde o rozhodnutí, zda kompenzace vyplacená na základě smluv na období od 9. září 2006 do 2. června 2007 může být považována za opatření, které není podporou, musí Komise přešetřit, zda by tato kompenzace byla slučitelná se společným trhem.

(167) V tomto ohledu Komise konstatuje, že kompenzace byla vypočítána na základě výše očekávaných cen za kilometr a předpokládaných výnosů z poskytování služeb. Proto metodika pro výpočet kompenzace obecně zajistila, že nedošlo k překročení ztrát vzniklých při plnění závazků.

(168) Komise rovněž konstatuje, že konečná úhrada nebyla vyšší než částka předpokládaná ve smlouvách na základě prognózy týkající se cen za kilometr a výnosů. Komise má ovšem v této fázi pochybnosti, pokud se týká metodiky výpočtu cen a zda výše zisku započítaná do ceny za kilometr může být považována za přiměřenou.

(169) České orgány neposkytly Komisi dostatečné informace týkající se výše zisku započítaného do ceny za kilometr. V důsledku toho Komise v této fázi nemůže posoudit, zda může tento zisk být považován za přiměřený.

(170) V důsledku toho Komise v současné době nemůže posoudit, zda výše kompenzace nepřesáhla rozsah nezbytný pro úhradu nákladů vynaložených v souvislosti s plněním závazků veřejné služby, neboť je třeba zohlednit příslušné příjmy a přiměřený zisk.

3.3.1.3 Smlouvy na období od 9. září 2006 do 31. prosince 2006

(171) Jak už bylo uvedeno v bodě 3.3.1.1 výše, pokud se týká smluv uzavřených na období od 9. září 2006 do 31. prosince 2006, Komise také nemůže posoudit, zda očekávané ceny odrážely skutečné okolnosti pro poskytování služeb příslušnými dopravci. Kromě toho Komise nemůže v této fázi posoudit, zda zisk zahrnutý v cenách očekávaných konkrétními dopravci je přiměřený.

(172) V důsledku toho není možné vyloučit, že výše kompenzace mohla v daném případě přesáhnout rozsah nezbytný pro úhradu nákladů vynaložených v souvislosti s plněním závazků veřejné služby, neboť je třeba zohlednit příslušné příjmy a přiměřený zisk z plnění těchto závazků.

(173) Proto si Komise v této fázi není jista, zda je podpora slučitelná se společným trhem.

3.3.2 *Podpora poskytnutá DP Ústí*

(174) Článek 73 Smlouvy o ES stanoví podmínky slučitelnosti podpory poskytované v oblasti závazku veřejné služby v dopravě a koordinace dopravy. Komise se domnívá, že článek 73 Smlouvy o ES představuje *lex specialis* ve vztahu k čl. 86 odst. 2 a čl. 87 odst. 2 a 3 Smlouvy o ES.

([20]) Viz rozhodnutí Komise: C 16/07 – Německo – Státní podpora pro podnik *Postbus* v okrese *Lienz* (Úř. věst. C 162, 14.7.2007, s. 19), C 31/07 – Irsko – Státní podpora pro autobusové společnosti Córas Iompair Éireann (Dublin Bus a Irish Bus) (Úř. věst. C 218, 15.9.2007, s. 44) a C 47/07 – Německo – DB Regio AG – Contrat de service public (dosud nezveřejněno).

([21]) Úř. věst. C 297, 29.11.2005, s. 4.

(175) Podle rozsudku ve věci *Altmark* ([22]) není možno uplatňovat článek 73 přímo, ale pouze prostřednictvím nařízení (ES) č. 1191/69 nebo nařízení Rady (ES) č. 1107/70 ze dne 4. června 1970 o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách ([23]) (dále jen ‚nařízení (ES) č. 1107/70').

(176) V daném případě, ačkoli se jednalo o odvětví dopravy, podpora ovšem nebyla poskytnuta jako kompenzace za plnění závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby. Dále také nebyla poskytnuta za jedné z okolností uvedených v nařízení (ES) č. 1107/70, pokud se týká koordinace dopravy.

(177) Článek 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES stanoví, že za slučitelné se společným trhem mohou být považovány ‚*podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem*'. V tomto ohledu Komise musí posoudit, zda podpora přispívá k cíli Společenství, zda je nutná a má motivační účinek, aby bylo tohoto cíle dosaženo a zda je přiměřená sledovanému cíli, a proto nedochází k nepatřičnému narušení hospodářské soutěže nebo ovlivnění obchodu.

(178) Ve své Zelené knize – Na cestě k nové kultuře městské mobility (KOM(2007) 551 v konečném znění) Komise uznává, že ‚*hlavní otázky životního prostředí ve městech souvisejí s tím, že dopravní palivo se vyrábí převážně z ropy, jejímž spalováním se vytváří CO_2, emise znečišťující ovzduší a hluk. Doprava je jedním ze sektorů, které se řídí nejhůře, pokud jde o emise CO_2. Růst dopravy a provoz poznamenaný častým popojížděním ve městských oblastech – navzdory pokroku v technologii automobilů – znamenají, že města jsou významným a rostoucím zdrojem emisí CO_2, které přispívají ke změně klimatu. Změna klimatu způsobuje dramatické posuny v globálním ekosystému a k udržení dopadů na zvládnutelné úrovni jsou zapotřebí bezodkladná opatření.*' Dále Komise konstatuje, že navzdory zlepšením ‚*podmínky životního prostředí stále nejsou uspokojivé: místní orgány se potýkají s vážnými problémy při plnění požadavků na kvalitu ovzduší, jako jsou normy částic a oxidů dusíku ve vnějším ovzduší. Uvedené emise mají negativní dopad na veřejné zdraví.*'

(179) Potenciální podpora ve formě ručitelského zajištění a navýšení kmenového kapitálu městem Ústí nad Labem se vztahuje k výstavbě trolejbusové dráhy. Podle českých orgánů byla výstavba trolejbusové infrastruktury plánována v rámci dlouhodobé strategie města Ústí nad Labem týkající se elektrifikace dopravy (postupně zavedené od roku 1984). Tento projekt byl určen ke zlepšení špatné kvality životního prostředí v Ústeckém kraji. Komise také konstatuje, že na období 2007–2013 je Ústecký kraj považován za region způsobilý pro výjimku podle čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy o ES.

(180) Proto Komise došla k závěru, že projekt výstavby trolejbusové dráhy, jelikož přispívá k dosažení lepších podmínek životního prostředí v regionu, je obecně v souladu s politikou Společenství a cíli vyjádřenými v Zelené knize.

(181) České orgány ovšem neposkytly Komisi dostatečné informace, které by jí umožnily posoudit, zda podpora je nutná, přiměřená a má motivační účinek, a jako taková nepředstavuje nepatřičné narušení hospodářské soutěže.

(182) Proto Komise v této fázi nemůže posoudit, zda potenciální podpora pro DP Ústí je slučitelná se společným trhem.

3.4 **Závěr**

(183) S ohledem na výše uvedená uvážení Komise v této fázi nemůže posoudit, zda následující opatření jsou slučitelná se společným trhem:

a) kompenzace vyplacená za zajištění dopravní obslužnosti na roky 2005 a 2006;

b) kompenzace za období od 9. září 2006 do 2. června 2007;

c) kompenzace za období od 9. září 2006 do 31. prosince 2006;

d) navýšení kmenového kapitálu a ručitelská zajištění pro DP Ústí.

(184) Komise si není jista ve vztahu k pojmu nepředvídatelných nákladů a metodiky jejich výpočtu, a zvláště v otázce, že v letech 2005 a 2006 vedla k platbám přesahujícím očekávanou výši úhrady pro DP Teplice a DP Ústí.

(185) Kromě toho má Komise pochybnosti o metodice použité za účelem ověření, zda úroveň cen očekávaných dopravci odpovídala zvláštnostem poskytovaných služeb. V tomto ohledu si také Komise není jista, zda ceny zahrnovaly zisk, který by mohl být považován za přiměřený.

(186) Pokud se týká podpory poskytnuté DP Ústí za účelem výstavby trolejbusové dráhy, Komise potřebuje více podrobnějších informací, které by jí umožnily ověřit nutnost a přiměřenost podpory, a dále zda byla motivační povahy.

4. **ROZHODNUTÍ**

S ohledem na výše uvedené úvahy Komise žádá Českou republiku postupem podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES, aby podala své připomínky a poskytla veškeré informace, které by mohly pomoci vyhodnotit podpory uvedené v bodě 3.4 výše, do jednoho měsíce od obdržení tohoto dopisu. Komise vyzývá orgány Vaší země, aby kopii tohoto dopisu neprodleně zaslaly potenciálním příjemcům podpory.

Komise by ráda České republice připomněla, že čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES má odkladný účinek, a ráda by ji upozornila na článek 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999, podle něhož může být veškerá protiprávní podpora příjemci odebrána.

Komise tímto Českou republiku upozorňuje, že uvědomí zúčastněné strany zveřejněním tohoto dopisu a jeho stručného shrnutí v *Úředním věstníku Evropské unie*. Uvědomí také zúčastněné strany ve státech ESVO, které jsou signatáři Dohody o EHP, zveřejněním oznámení v dodatku EHP *Úředního věstníku Evropské unie* a bude informovat Kontrolní úřad ESVO tím, že mu zašle kopii tohoto dopisu. Všechny tyto zúčastněné strany budou vyzvány, aby předložily své připomínky do jednoho měsíce ode dne zveřejnění daného dopisu či oznámení."

([22]) Rozsudek Soudního dvora ve věci Altmark, C-280/00, viz výše.
([23]) Úř. věst. L 130, 15.6.1970, s. 1.