

II

(EY:n ja Euratomin perustamissopimuksia soveltamalla annetut säädökset, joiden julkaiseminen ei ole pakollista)

PÄÄTÖKSET

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 26 päivänä marraskuuta 2008,

valtiontuki C 3/08 (ex NN 102/05) – Tšekki – julkisen palvelun korvauksista Etelä-Määrin linja-autoyhtiöille

(tiedoksiannettu numerolla K(2008) 7032)

(Ainoastaan tšekinkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2009/325/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999⁽¹⁾ ja erityisesti sen 6 artiklan 1 kohdan ja 14 artiklan,

on kehottanut edellä mainittujen määräysten mukaisesti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa⁽²⁾,

sekä katsoo seuraavaa:

-yhtiöltä, jäljempänä 'kantelija'. Kantelu koski valtiontukea, joita kantelija väitti alueviranomaisten myöntäneen useille kantelijan kilpailijoille vuosina 2003 ja 2005.

- (2) Komissio pyysi 20 päivänä heinäkuuta 2005, 14 päivänä maaliskuuta 2006 ja 7 päivänä joulukuuta 2006 päivätyillä kirjeillä Tšekin viranomaisia toimittamaan lisätietoja kantelijan esiintuomista seikoista.
- (3) Tšekin viranomaiset vastasivat 14 päivänä syyskuuta 2005, 2 päivänä kesäkuuta 2006, 6 päivänä helmikuuta 2007 ja 18 päivänä lokakuuta 2007 päivätyillä kirjeillä.
- (4) Komissio ilmoitti Tšekille 15 päivänä tammikuuta 2008 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa tuen osalta EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely. Tšekin viranomaiset esittivät huomautuksensa kyseisestä tuesta 18 päivänä helmikuuta 2008 päivätyllä kirjeellä.
- (5) Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä 16 päivänä helmikuuta 2008⁽³⁾. Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa kyseisestä tuesta.

1. MENETTELY

- (1) Komissio vastaanotti 28 päivänä kesäkuuta 2005 päivätyllä kirjeellä kantelun tšekkiläiseltä ČAS – SERVICE a.s.

⁽¹⁾ EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1.

⁽²⁾ EUVL C 43, 16.2.2008, s. 19.

⁽³⁾ Ks. alaviite 2.

- (6) Komissio vastaanotti 14 päivänä maaliskuuta 2008 kolmantena osapuolena olevan kantelijan huomautukset. Kyseiset huomautukset toimitettiin 17 päivänä huhtikuuta 2008 Tšekin viranomaisille, joita kehoitettiin tekemään huomautuksensa kolmannen osapuolen esittämistä seikoista. Tšekin viranomaiset pyysivät 13 päivänä toukokuuta 2008 huomautustensa jättämistä koskevan määräajan pidentystä, ja komissio hyväksyi sen. Tšekin viranomaiset jättivät 17 päivänä kesäkuuta 2008 kolmannen osapuolen huomautuksiin liittyvät havaintonsa.

2. YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS

- (7) Kantelija on säännöllistä linja-autoliikennettä, tilausliikennettä, Znojmon alueen linja-autoliikennettä ja kansainvälistä liikennettä harjoittava osakeyhtiö.
- (8) Vuoden 2004 syyskuuhun saakka Etelä-Määrin alueellisen julkisen linja-autoliikenteen harjoittaminen oli kantelijan päätoimintaa, erityisesti alueviranomaisten kanssa tehtyjen sopimusten perusteella. Palveluita tarjottiin Etelä-Määrin alueella (Znojmon ja Moravský Krumlovin alueilla).
- (9) Kantelija väittää, että Etelä-Määrin viranomaiset myönsivät vuosina 2003, 2004 ja 2005 sääntöjenvastaista valtiontukea seuraaville yrityksille: Bítešská dopravní společnost s.r.o., jäljempänä 'Bítešská', BK Bus s.r.o., jäljempänä 'BK Bus', Břežanská dopravní společnost s.r.o., jäljempänä 'Břežanská společnost', Znojemská dopravní společnost – PSOTA s.r.o., jäljempänä 'PSOTA' ja TREDOS, spol. s.r.o., jäljempänä 'TREDOS'. Tämä johtui kantelijan mukaan siitä, ettei lupien myöntämistä toteutettu avoimesti eikä puolueettomasti.
- (10) Tšekin viranomaisten mukaan luvan myöntämisellä viranomaiset sallivat säännöllisen julkisen liikenteen palvelun harjoittamisen. Luvan tarkoituksena on taata se, että linja-autoliikennettä hoitavat ainoastaan liikenteenharjoittajat, jotka täyttävät tietyt laatuvaatimukset. Maantielikenteestä annetun lain nro 111/1994, jäljempänä 'maantieliikennelaki' ⁽⁴⁾, 18 §:n mukaan kyseisiin vaatimuksiin sisältyy erityisesti velvollisuus tarjota palveluita hyväksytyin aikataulun mukaisesti, jotta varmistetaan matkustajien tietty turvallisuustaso, sekä velvollisuus julkaista aikataulut ja merkitä linja-autoihin reittien nimet.
- (11) Maantieliikennelain 19 §:ssä säädetään, että julkisen palvelun velvoitteena pidetään "liikenteenharjoittajan julkisen edun piiriin kuuluvaa velvoitetta, jota liikenteenharjoittaja ei muuten hyväksyisi sen taloudellisen epäedullisuuden

vuoksi lainkaan tai hyväksyisi vain osittain. Hallitus sopii julkisen palvelun velvoitteesta liikenteenharjoittajan kanssa, ja hallitus vastaa myös liikenteenharjoittajalle velvoitteen täyttämistä todistettavasti aiheutuneista tappioista. Julkisen palvelun velvoitteeseen sisältyy liikennöintivelvoite (...), kuljetusvelvoite (...) ja tariffivelvoite (...). Julkisen palvelun velvoite julkisessa reittiliikenteessä perustuu kirjalliseen sopimukseen" (sopimus tehdään asianomaisten viranomaisten ja liikenteenharjoittajan välillä) ⁽⁵⁾.

- (12) Lisäksi maantieliikennelain 19 b §:n 2 ja 4 momentissa säädetään, että alustava asiantuntija-arvio osoitettavissa olevasta tappiosta koko siltä ajanjaksolta, jota julkisen palvelun velvoite koskee, on pakollinen ja keskeinen osa julkisen palvelun velvoitetta koskevaa sopimusta. Asianomaisten viranomaisten "on vastattava osoitettavissa olevasta tappiosta kyseisen asiantuntija-arvion enimmäismäärään asti korotettuna ainoastaan kustannuksilla, joita ei ole voitu ennakoida. (...) Jos liikenteenharjoittaja tarjoaa myös muita kuin julkisen palvelun velvoitteeseen kuuluvia liikennepalveluita tai harjoittaa muuta toimintaa, sen on pidettävä erillistä kirjaa julkisen palvelun velvoitteesta".
- (13) Maantieliikennelain 19 b §:n 5 momentin mukaan "todistettavissa olevan tappion määrittäminen, todistettavissa olevan tappion alustavan asiantuntija-arvion laskentamenetelmä, varojen jakaminen asianomaisista talousarvioista, todistettavissa olevan tappion todistusasiakirjat ja liikennepalveluiden varoja koskevan valtionvalvonnan toteuttamismenetelmä vahvistetaan täytäntöönpanoasetuksessa". Kyseisessä asetuksessa (julkisen matkustajareittiliikenteen todistettavissa olevasta tappiosta 13 päivänä maaliskuuta 1998 annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus nro 50/1998, jäljempänä 'asetus') määritellään julkisen matkustajareittiliikenteen todistettavissa oleva tappio seuraavasti: "yhteenlaskettujen taloudellisesti toteutettujen kulujen sekä riittävän voitto-osuuden ja ansaitun tuoton ja tulon välinen erotus", jäljempänä 'tappiot'.
- (14) Asetuksen mukaan "riittävä voitto-osuus on summa, joka – verojen vähentämisen jälkeen (...) – on enintään yksi kahdeksasosaa tavanomaisesti julkisen palvelun velvoitteen täyttämiseksi julkisessa matkustajareittiliikenteessä käytettävien linja-autojen hinnasta, josta on vähennetty kyseisten linja-autojen tosiasiallinen yhteenlaskettu kokonaisarvonlennus sekä julkisen matkustajareittiliikenteen toimintaan liittyvien investointien yhteenlaskettu määrä edellyttäen, että asianomainen viranomainen on hyväksynyt investoinnin sen lisäämiseksi todistettavissa olevan tappion laskentaan".

⁽⁴⁾ Tämän päätöksen soveltamiseksi viitataan kyseisen lain niihin sääntöksiin, jotka sisältyvät tähän asiaan sovellettavaan toisintoon.

⁽⁵⁾ Tšekin lainsäädännön mukaan korvaus julkisen velvoitteen sopimuksesta vastaa todistettavissa olevaa tappiota. Vastaavanlainen asia ks. myös komission päätös N 495/07 – Tšekki – Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel (EUVL C 152, 18.6.2008, s. 21).

- (15) Alueviranomaiset, myös Etelä-Määrin viranomaiset, ovat olleet 1 päivästä tammikuuta 2003 alkaen Tšekissä vas-
tuussa sopimusten tekemisestä liikenteenharjoittajien
kanssa julkisten liikennepalveluiden tarjoamiseksi. Etelä-
Määrin viranomaiset vertasivat julkisen liikenteen harjoit-
tamisesta kantelijalle aiheutuneita kustannuksia tilastolli-
sista tutkimuksesta saatuihin linja-autoliikenteen harjoit-
tamisen keskimääräisiin kustannuksiin Tšekissä. Viran-
omaisten mukaan kantelijalle aiheutuneet kustannukset
olivat keskimääräisiä kustannuksia korkeammat.
- (16) Edellä mainitun arvion ja kantelijan kanssa käytyjen tu-
loksettomien neuvotteluiden tuloksena Etelä-Määrin alu-
een viranomaiset päättivät 24 päivänä maaliskuuta 2003
neuvotella liikennepalveluiden tarjoamisesta muiden toi-
mijoiden kanssa. Viranomaiset ottivat yhteyttä Etelä-Mää-
rin alueella toimiviin liikenteenharjoittajiin ja pyysivät
näitä jättämään tarjouksia julkisen liikenteen palveluiden
tarjoamiseksi Znojmon alueella. Tarjouspyyntö lähetettiin
41 liikenteenharjoittajalle kantelija mukaan luettuna. Tar-
jouspyynnön mukaan alueviranomaiset olivat valmiita
maksamaan toimijoille enintään 26 Tšekin korunaa
(CZK) kilometriltä palvelun tarjoamisesta. Lisäksi tarjous-
pyyntöön sisältyi edellytys, jonka mukaan toimijoilla on
oltava käytössään elektroninen tietojenkäsittelyjärjes-
telmä, ja niiden hallinnon on oltava moitteetonta.
- (17) Alueviranomaiset saivat yhdeksän vastausta liikenteenhar-
joittajilta, jotka kutsuttiin alueviranomaisten kanssa käy-
tävään kokoukseen. Etelä-Määrin alueneuvoston nimit-
tämä valintalautakunta arvioi ja asetti tarjoukset parem-
muusjärjestykseen. Lautakunta suositteli, että liikennepal-
veluiden tarjoamista koskevat sopimukset tehdään seura-
vien kuuden liikenteenharjoittajan kanssa, kantelija mu-
kaan luettuna: Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost,
PSOTA, TREDOS ja kantelija (ČAS-Service a.s.).
- (18) Valintalautakunnan arvioinnissaan huomioon ottamat pe-
rusteet olivat tarjousten selkeys ja täydellisyys. Lisäksi
Etelä-Määrin viranomaiset ottivat huomioon muun
muassa valitun alueen teknisesti toimintavalmiina olevat
kilometrit ja yhtenäisyyden.
- (19) Tšekin viranomaisten mukaan kantelijan katsottiin täyttä-
vän valintaperusteet vain ehdollisesti, koska kantelija ei
täsmäntänyt kuljetustoimintansa hintaa. Myöhemmissä
kokouksissa kantelija esitti, ettei se voinut hyväksyä
Etelä-Määrin viranomaisten tarjouspyynnössä ehdottamaa
korvaustasoa.
- (20) Sen vuoksi alueviranomaiset katsoivat, ettei kantelija
täyttänyt valintamenettelyn perusteita eikä kantelijan
kanssa voitu tehdä sopimusta liikennepalveluiden tarjo-
amisesta.
- (21) Sopimukset tehtiin niiden toimijoiden kanssa, jotka hy-
väksyivät sen, että julkisen liikenteen palvelun tarjoami-
sista maksettava hinta olisi enintään 26 Tšekin korunaa
kilometriltä. Tšekin viranomaisten mukaan tämä merkitsi
sitä, että hyvin johdetun ja varustetun yhtiön, jonka kus-
tannukset ovat 23 959 Tšekin korunaa kilometriltä,
voitto olisi ollut 2 041 Tšekin korunaa kilometriltä. Ky-
seinen 23 959 Tšekin korunan suuruinen kustannus ki-
lometriltä oli saatu valtion tilastotoimiston antaman lain
nro 89/1995 Kok. mukaisesti tehdyistä tilastollisista tut-
kimuksista. Tutkimukset koskivat julkisen linja-autolii-
kenteen palveluiden tarjoamista Tšekin alueella vuonna
2002.
- (22) Kilometriltä arvioitu hinta (enintään 26 Tšekin korunaa
kilometriltä) täsmennettiin kunkin toimijan kanssa teh-
dyssä sopimuksessa. Tämän perusteella vahvistettiin tulo-
jen kokonaismäärä (hinta kilometriltä kerrottuna kilomet-
rimäärällä), joka toimijalle maksettaisiin palvelun tarjo-
amisesta. Tästä määrästä vähennettiin tosiasialliset tulot
tappioiden määrittelemiseksi ⁽⁶⁾.
- (23) Toimijan oli toimitettava viranomaiselle tosiasiallisten tu-
lojen todistusasiakirjat palvelun tarjoamisen jälkeen. Tap-
pioiden lopullinen määrä vahvistettiin ja korvaus makset-
tiin vasta sen jälkeen.
- (24) Maantieliikennelaissa liikenteenharjoittajilta edellytettä-
vien vaatimusten lisäksi ja koska kyseisillä toimijoilla oli
toimiluvat, kussakin sopimuksessa määrättiin kullekin
toimijalle erityisiä velvoitteita, kuten velvoite liikennöidä
tiettyillä reiteillä tiettyinä aikoina sekä sopimusten muut-
tamista koskevat edellytykset ja seuraamukset siinä ta-
pauksessa, ettei sopimuksia noudatettu.
- (25) Tšekin viranomaiset ilmoittivat komissiolle, että vuoden
2003 jälkeen Etelä-Määrin viranomaiset sopivat samojen
toimijoiden kanssa lisäsopimusten tekemisestä liikenne-
palveluiden tarjoamiseksi vuosina 2004 ja 2005.
- (26) Tšekin viranomaiset myönsivät, ettei toimijoiden valitse-
miseksi liikennepalveluiden tarjoamista varten vuosina
2004 ja 2005 toteutettu mitään erityismenettelyä.

⁽⁶⁾ Tšekin lainsäädännön mukaan tappiot muodostuvat taloudellisesti toteen osoitettujen kulujen ja riittävän voitto-osuuden sekä ansaittu-
jen tuottojen ja tulojen välisestä erotuksesta.

- (27) Seuraavassa taulukossa on tiedot, jotka koskevat vuodeksi 2004 tehdyissä sopimuksissa ilmoitettuja korvausmääriä (taulukko 1):

Toimijan nimi	Sopimuksen tekopäivä	Sopimuksessa ilmoitetun korvauksen enimmäismäärä
TREDOS	21.1.2004	CZK 7 364 733
	Muutettu: 31.8.2004	CZK 7 399 733
BK Bus	22.1.2004	CZK 4 349 779
Bítešská	21.1.2004	CZK 4 780 000
PSOTA	20.1.2004	CZK 18 924 849
	Muutettu: 31.8.2004	CZK 18 956 769
	17.9.2004	CZK 18 979 733
Břežanská společnost	26.1.2004	CZK 10 615 611

- (28) Lisäksi vuodeksi 2004 tehtyjen sopimusten voimassaoloa jatkettiin vuodeksi 2005 (taulukko 2):

Toimijan nimi	Sopimuksen tekopäivä	Sopimuksessa mainitun korvauksen enimmäismäärä
TREDOS	4.3.2005	CZK 11 457 527
	Muutettu: 31.3.2005	CZK 11 593 799
BK Bus	4.3.2005	CZK 5 244 124
Bítešská	4.3.2005	CZK 6 000 000
PSOTA	4.3.2005	CZK 20 999 640
Břežanská společnost	4.3.2005	CZK 11 953 423

- (29) Tšekin viranomaisten mukaan edellä mainitut yritykset eivät saaneet Etelä-Määrin liikennepalveluiden osalta vuosina 2004 ja 2005 muuta rahoitusta valtiolta tai valtion varoista.

3. MENETTELYN ALOITTAMISEN SYYT

- (30) Komissio teki päätöksen menettelyn aloittamisesta johdanto-osan 31–38 kappaleessa esitettyjen syiden perusteella.

3.1 Onko kyseessä tuki?

- (31) Komissio epäili, täytyykö asiassa Altmark⁽⁷⁾ annetun tuomion kolmas edellytys.

- (32) Koska korvaus laskettiin ennakolta vahvistetun parametrien perusteella (26 Tšekin korunaa kilometriltä) ja lopullinen korvaus perustui todisteisiin tosiasiallisesti aiheutuneista tappioista, jotka eivät ylittäneet sopimuksissa ennakolta ilmoitettuja määriä, komissio katsoi alustavasti, ettei korvauksen määrä voinut ylittää tosiasiallisia tappioita. Lisäksi komissio katsoi, että 26 Tšekin korunaa suuruinen korvaus kilometriltä oli kohtuullinen.

- (33) Komissio esitti kuitenkin epäilyksensä Tšekin lainsäädäntöön sisältyvän ennakkoimattoman kustannuksen käsitteestä, jota voitaisiin käyttää perusteluna korvauksen enimmäismäärän poikkeuksellisen suureen korotukseen.

- (34) Lisäksi komissio katsoi, ettei myöskään asiassa Altmark annetun tuomion neljäs edellytys täytynyt. Komissio katsoi, ettei Tšekin viranomaisten soveltamaa menettelyä voitu pitää julkisiin hankintoihin sovellettavana menettelynä eikä menettelynä, jolla varmistetaan, että korvaustaso määritetään tavanomaiselle, hyvin hoidetulle ja riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle yritykselle aiheutuneiden kustannusten analyysin perusteella, kuten Altmark-tuomiossa edellytettiin.

- (35) Sen vuoksi komissio katsoi, ettei ollut selvää näyttöä siitä, etteivät korvaukset olisi muodostaneet valikoivaa etua, ja näin ollen koska EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan muut edellytykset täyttyivät, siitä että kyseessä on kyseisen määräyksen mukainen valtiontuki.

3.2 Soveltuvuus yhteismarkkinoille

- (36) Komissio totesi, että valtiontuen soveltuvuus yhteismarkkinoille olisi arvioitava EY:n perustamissopimuksen yleisten periaatteiden, yhteisöjen tuomioistuimen ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen oikeuskäytännön sekä muuta kuin julkista liikennettä koskevan komission päätöskäytännön perusteella⁽⁸⁾.

⁽⁷⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-280/00, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, ja Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, 24.7.2003 antama tuomio (Kok. 2003, I-07747,88–93 kohta).

⁽⁸⁾ Ks. komission päätökset: C 16/07 – Itävalta – Julkinen tuki Postbus-yritykselle Lienzin alueella (EUVL C 162, 14.7.2007, s. 19), C 31/07 – Irlanti – Valtiontuki Córas Iompair Éireannin linja-autoliikennettä harjoittaville yrityksille (Dublin Bus ja Irish Bus) (EUVL C 217, 15.9.2007, s. 44), C 47/07 – Saksa – Deutsche Bahn Regio AG – Julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus (EUVL C 35, 8.2.2008, s. 13) ja C 41/08 – Tanska – Julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus liikenneministeriön ja Danske Statsbanerinin välillä (ei vielä julkaistu).

(37) Komissio katsoi saatavilla olevat tiedot tutkittuaan, että käsiteltävänä olevassa asiassa noudatettiin valtiontuen soveltuvuutta koskevia yleisiä arviointiperiaatteita. Kansallisiin tilastollisiin analyyseihin perustuvan enimmäiskorvauksen vahvistaminen ennakolta valintamenettelyssä takasi sen, ettei toimijoille maksettu ylikorvauksia.

(38) Koska käsiteltävänä olevassa asiassa ei kuitenkaan järjestetty julkisia hankintoja koskevaa menettelyä ja koska kantelija väittää, että Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA ja TREDOS ovat saaneet sääntöjenvastaista valtiontukea, komission on annettava kantelijalle ja kolmansille osapuolille mahdollisuus esittää huomautuksensa menettelyistä, joiden mukaisesti Etelä-Määrin viranomaiset päättivät korvauksen määrästä, ennen kuin se voi päättää varmuudella, onko tuki asetuksen (EY) N:o 659/1999 14 artiklan nojalla perustamissopimuksen 73 artiklan mukaista.

4. TŠEKIN VIRANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

(39) Tšekki totesi, että maantieliikennelaki koskee ennakoimattomien kustannusten käsitettä osoitettavissa olevaa tappiota koskevaan alustavaan asiantuntija-arvioon liittyen koko siltä ajalta, jolle julkisen palvelun velvoitetta koskeva sopimus on tehty. Kyseinen arvio, jonka liikenteenharjoittaja jättää, on pakollinen osa julkista palvelua koskevaa sopimusta.

(40) Kyseisen lain 19 b §:n 3 momentissa säädetään, että alueen on korvattava todistettavissa oleva tappio enintään asiantuntija-arvion määrään saakka, ja määrää voidaan korottaa ainoastaan ennakoimattomilla todistettavissa olevilla kustannuksilla. Maantieliikennelaissa ei kuitenkaan säädetä ennakoimattomien todistettavissa olevien kustannusten tarkemmasta määritelmästä, ja käsitteen määrittäminen jää yksittäisten liikennepalveluiden hankkijoiden vastuulle.

(41) Tšekki muistutti, että Etelä-Määrin alueen tekemissä julkisen palvelun sopimuksissa ilmoitettiin tappioiden alustava arvio. Jos tosiasiallisten todistettavissa olevien tappioiden määrä kyseiseltä ajanjaksolta oli suurempi kuin todistettavissa olevan tappion alustava asiantuntija-arvio, Etelä-Määrin alue korvasi todistettavissa olevan tappion ainoastaan enintään alustavan asiantuntija-arvion määrään saakka. Tällöin suurempien tosiasiallisten kustannusten ja pienempien tosiasiallisten tulojen riski suhteessa todistettavissa olevan tappion alustavaan arvioon jäi toimijoiden kannettavaksi, lukuun ottamatta ennakoimattomia todistettavissa olevia kustannuksia.

(42) Ennakoimattomien kustannusten käsite vahvistettiin yksityiskohtaisemmin Etelä-Määrin alueen yksittäisten liikenteenharjoittajien kanssa tekemissä julkisen palvelun sopimuksissa. Ennakoimattomat kustannukset tarkoittavat ti-

lanteita, jotka ovat riippumattomia yhtiön johtamisesta, kuten luonnonmullistukset, valtion hintainterventiot, valmistevojen vääristymät tai muutokset, arvonlisävero jne. Tšekki toimitti komissiolle julkisen palvelun sopimuksia koskevat tiivistelmät.

5. KOLMANSIEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET JA TŠEKIN VIRANOMAISTEN HAVAINNOT

(43) Kantelija oli ainoa kolmas osapuoli, joka jätti huomautuksensa sen jälkeen, kun komissio teki päätöksen menettelyn aloittamisesta.

(44) Kantelijan huomautukset koskivat seuraavia seikkoja:

— väite, jonka mukaan kyseistä liikenteenharjoittamista koskeva toimeksianto ei ollut tehty palvelusopimuksina vaan maantieliikennelakiin perustuvan julkisen palvelun velvoitetta koskevan käsitteen puitteissa,

— väite, jonka mukaan asiassa Altmark annettua tuomiota ei olisi pitänyt soveltaa tähän asiaan,

— kantelija vastusti sitä, että 26 Tšekin korunan määrä kilometriltä katsotaan korvauksen määrittämisen enimmäishinnaksi. Kantelija katsoi, että kyseinen määrä on pikemminkin vain osa alustavaa asiantuntija-arviota, jonka mukaan todistettavissa oleva tappio olisi korvattava liikenteenharjoittajalle maantieliikennelain mukaisesti,

— väite, jonka mukaan julkisen reittiliikennetoiminnan paikallisolosuhteita ei otettu huomioon silloin, kun 26 Tšekin korunaa kilometriltä suuruista hintaa liikenteenharjoittamisen tarjoamisesta vahvistettiin. Jos paikallisolosuhteet olisi otettu huomioon, määrä olisi ollut suurempi,

— korvauksen maksaminen julkisen palvelun korvaamisesta oli muille liikenteenharjoittajille keino uusia kalustoaan,

— komission olisi pitänyt arvioida kantelu myös ajanjaksolta ennen 1 päivää toukokuuta 2004,

— väite, jonka mukaan julkisen palvelun sopimukset johtivat kilpailutilanteeseen tukea saavan ja muun kuin tukea saavan liikennöinnin välillä, mikä vääristää kilpailua.

- (45) Kantelija ei kuitenkaan tehnyt huomautuksia ennakoimattomien kustannusten käsitteestä. Kantelija ei myöskään huomauttanut siitä, että kansallisiin tilastotutkimuksiin perustuvan korvauksen enimmäishinnan vahvistaminen ennakolta voisi taata sen, ettei toimijoille makseta ylikorvauksia. Kantelija väitti sitä vastoin, ettei Tšekin viranomaisten olisi pitänyt katsoa kyseistä 26 Tšekin korunan suuruista viitemäärää kilometritä liikennöinnin enimmäishinnaksi.
- (46) Sen vuoksi kantelijan huomautukset eivät erityisesti koskeneet epäilyjä, jotka komissio esitti päätöksessään menettelyn aloittamisesta. Tšekin viranomaiset jättivät lisäksi komissiolle kantelijan huomautuksia koskevat havainnot. Kyseiset havainnot vahvistivat komission arvioinnin kantelijan esittämistä erityiskysymyksistä.
- (47) Sen vuoksi kantelijan huomautukset eivät muuta komission oikeudellista arviointia, joka esitetään päätöksessä menettelyn aloittamisesta.

6. OIKEUDELLINEN ARVIOINTI

6.1 Komission toimivalta tutkia Euroopan unioniin 1 päivänä toukokuuta 2004 liittyneiden maiden myöntämiä toimenpiteitä

- (48) Vuoden 2003 liittymisasiakirjan 3 luvussa olevan IV liitteen määräykset muodostavat oikeudellisen perustan sellaisten toimenpiteiden arvioimiseksi, jotka ovat EU:hun liittymässä olevien jäsenvaltioiden ennen jäseneksi liittymistään toteuttamia ja edelleen voimassa niiden jäseniksi liittymisen jälkeen.
- (49) Liitteessä IV olevissa määräyksissä viitataan erityisesti liikenteen alaan seuraavasti: "tukijärjestelmiä ja yksittäisiä tukia, jotka pannaan täytäntöön uudessa jäsenvaltiossa ennen liittymispäivää ja joita sovelletaan edelleen sen jälkeen, pidetään EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna voimassa olevana tukena (...) edellyttäen, että niistä ilmoitetaan komissiolle neljän kuukauden kuluessa liittymispäivästä".
- (50) Vakiintuneen päätöskäytännön mukaisesti ⁽⁹⁾ "komissio ei voi tutkia ennen liittymistä hyväksytyjä toimenpiteitä, joita ei sovelleta liittymisen jälkeen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklassa määrättyjen menettelyjen eikä väliaikaisen mekanismin nojalla. Ainoastaan toimenpiteet, jotka voivat vielä liittymisen jälkeen johtaa lisätuen myöntämiseen tai jo myönnetyn tuen määrän lisäämiseen, voivat olla voimassa olevaa tukea väliaikaisen mekanismin nojalla, jos ne täyttävät asiaa koskevat edelly-

tykset, ja niihin voidaan sen vuoksi soveltaa väliaikaista mekanismia. Toisaalta väliaikaisella mekanismilla ei ole merkitystä tukitoimenpiteissä, jotka on jo hyväksytty lopullisesti ja ilman ehtoja ennen liittymistä tietyn määrän osalta. (...) Sen määrittämiseksi, onko tästä kyse, merkityksellisenä perusteena on oikeudellisesti sitova säädös, jonka nojalla toimivaltaiset kansalliset viranomaiset sitoutuvat myöntämään tukea. Jollei tällaista säädöstä ole, toimenpidettä ei ole hyväksytty ennen liittymistä, ja se on uutta tukea, jonka soveltuvuuden yhteismarkkinoille komissio arvioi EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan perusteella. Uusi toimenpide on arvioitava siinä vaiheessa, kun tuki myönnetään. Valtion oikeudellinen sitoumus merkitsee tuen myöntämistä, ei sen pelkkä maksaminen. Kaikki laillisen sitoumuksen nojalla suoritettavat nykyiset ja tulevat maksut ovat täytäntöönpanotoimia eikä niitä voida pitää uutena tai lisätukena. Sen vuoksi komissio katsoo, että tuen soveltamiseksi liittymisen jälkeen on osoitettava, että siitä voi aiheutua lisätua, joka ei ollut tiedossa tai ei ollut täsmällisesti tiedossa tukea myönnettäessä".

- (51) Komissio toteaa ensinnäkin, etteivät Tšekin viranomaiset ilmoittaneet taulukossa 1 lueteltuja sopimuksia (jotka kaikki tulivat voimaan ennen 1 päivää toukokuuta 2004) komissiolle vuoden 2003 liittymisasiakirjan liitteessä IV olevassa 3 kohdassa vahvistetun menettelyn mukaisesti.
- (52) Lisäksi komissio toteaa, että ennakoimattomien kustannusten käsite huomioon ottaen, kuten menettelyn aloittamista koskevan päätöksen tekemisen jälkeen selvitetiin, toimenpiteet saattoivat aiheuttaa lisätua, jonka suuruus ei ollut tarkkaan tiedossa tukea myönnettäessä.
- (53) Sen vuoksi kaikki taulukossa 1 luetellut sopimukset, jos niihin liittyy valtiontukea, koskevat liittymisen jälkeen myönnettyä valtiontukea, joka ei ole voimassa ja jonka osalta komissio on toimivaltainen.
- (54) Komissiolla on toimivalta tutkia taulukossa 2 luetellut sopimukset, jotka kaikki tehtiin 1 päivän toukokuuta 2004 jälkeen.
- (55) Perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa määrätään, että jollei tässä sopimuksessa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

6.2 Onko kyseessä tuki?

⁽⁹⁾ Komission päätös C 3/05 – Puola – Rakennemuutustuki Daewoo- FSO-yritykselle (EUVL C 100, 26.4.2005, s. 2, 40–43 kohta).

6.2.1 Valtion varat

- (56) Komissio toteaa, että Etelä-Määrin viranomaiset maksoivat korvaukset julkisesta talousarviosta. Näin ollen ne myönnettiin valtion varoista.

6.2.2 Valikoiva taloudellinen etu

- (57) On selvitettävä, koituuko toimenpiteestä valikoivaa taloudellista etua.
- (58) Asiassa *Altmark* annetussa tuomiossaan tuomioistuin totesi, että ”siltä osin kuin valtion toimenpidettä on pidettävä korvauksena, joka on vastike edunsaajayritysten suorittamista sellaisista palveluista, jotka johtuvat julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä, siten, että kyseiset yritykset eivät todellisuudessa saa taloudellista etua ja että kyseinen toimenpide ei näin ollen aseta kyseisiä yrityksiä edullisempaan kilpailutilanteeseen suhteessa niiden kilpailijayrityksiin, tällaiseen toimenpiteeseen ei sovelleta perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa. Jotta tällaista korvausta ei tietyssä tapauksessa luokiteltaisi valtiontueksi, tiettyjen edellytysten on kuitenkin täytettävä.”⁽¹⁰⁾
- (59) Ensinnäkin edellä mainitun tuomion mukaisesti on ”selvitettävä edellytetäänkö tukea saavan yrityksen täyttävän julkisen palvelun velvoitteen ja onko velvoite määritelty selvästi”.
- (60) Komissiolla ei ollut päätöksessään menettelyn aloittamisesta epäilyjä kyseisen edellytyksen täyttymisestä.
- (61) Komissio toteaa kyseisen edellytyksen osalta, että maantieliikennelaissa vahvistetaan julkisen palvelun velvoitetta koskeva määritelmä ja että julkisen reittiliikenteen julkisen palvelun velvoite perustuu viranomaisten ja liikenteenharjoittajan välillä tehtyyn kirjalliseen sopimukseen. Tšekin viranomaiset toimittivat komissiolle liikenteenharjoittajien kanssa tehtyjen sopimusten jäljennökset ja niihin myöhemmin lisätyt liitteet.
- (62) Komissio totesi myös, että julkisen palvelun velvoite määriteltiin selkeästi ja erikseen sopimuksissa, koska reitit ja ajanjaksot, joina liikennepalveluita oli määrä tarjota, määriteltiin selkeästi tietyille toimijoille.
- (63) Toiseksi on osoitettava, että ”parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on vahvistettu etukäteen objektiivisesti ja avoimesti”.

- (64) Komissiolla ei ollut epäilyjä kyseisen edellytyksen täyttymisestä päätöksessään menettelyn aloittamisesta.
- (65) Komissio totesi, että viranomaiset vahvistivat liikennepalveluista maksettavan enimmäishinnan maantieliikennelain 19 b §:ssä ja asetuksessa mainittujen perusteiden mukaisesti 26 Tšekin korunaksi kilometriltä. Kyseinen hinta ilmoitettiin kaikille potentiaalisille toimijoille vuonna 2003 lähetetyssä tarjouspyynnössä. Komissio totesi, että hinta vahvistettiin tilastotietojen perusteella.
- (66) Sen vuoksi hinta vahvistettiin ennakolta, toisin sanoen ennen kuin toimijat valittiin, puolueettomasti ja avoimesti. Parametriä ei muutettu liitteissä, joista sovittiin sen jälkeen kun Tšekki liittyi Euroopan unioniin.
- (67) Asiassa *Altmark* annetussa tuomiossa lueteltu kolmas edellytys on seuraava: ”korvaus ei ylitä sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuvat kustannukset tai osa niistä, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja velvoitteiden täyttämistä saatava kohtuullinen voitto”.
- (68) Päätöksessä menettelyn aloittamisesta komissio totesi, että alueviranomaiset esittivät tarjouspyynnössä, että enintään 26 Tšekin korunaa kilometriltä oleva hinta olisi hinta, jonka viranomaiset olivat valmiita maksamaan liikenteenharjoittajille liikennepalveluiden tarjoamisesta.
- (69) Lisäksi komissio totesi, että kaikkiin sopimuksiin sisältyy arvio tappioista, joita liikenteenharjoittajalle aiheutuu tämän tarjotessa liikennepalveluita sopimuksen mukaisesti. Tappioiden arviointi toteutetaan seuraavasti: Ensin tappiot lasketaan sen oletuksen mukaan, että yhtiö saa 26 Tšekin korunaa kilometriltä sekä matkalipputulot. Sen jälkeen tappiot lasketaan ottaen huomioon ainoastaan matkalipputulot. Suuruudeltaan 26 Tšekin korunaa kilometriltä olevaan hintaan sisältyy myös kohtuullinen voitto, joka on laskettu asetuksessa vahvistettujen puolueettomien parametrien perusteella yritysten varat huomioon ottaen. Lopulliset selvitykset ja korvausmaksut suoritetaan vasta, kun linja-autoliikenteenharjoittaja on toimittanut asiakirjat tosiasiallisten tappioiden todistamiseksi. Jos tosiasialliset tappiot ovat ennakoitua pienemmät, ainoastaan tosiasialliset tappiot korvataan. Jos tosiasialliset tappiot ovat ennakoitua suuremmat, korvauksen enimmäismäärä vastaa alustavan arvion tasoa. Tätä enimmäismäärää voidaan korottaa ainoastaan, jos ilmenee ennakoinnattomia kustannuksia.

⁽¹⁰⁾ Asiassa C-280/00 *Altmark* annettu tuomio, 87 ja 88 kohta.

- (70) Tästä viimeksi mainitusta seikasta, jonka osalta komissio ilmaisi epäilynsä päätöksessään menettelyn aloittamisesta, olisi mainittava, että ennakoimattomien kustannusten käsitettä säännellään maantieliikennelailla. Käsite vahvistetaan yksityiskohtaisemmin Etelä-Määrin alueen yksittäisten liikenteenharjoittajien kanssa tehdyissä julkisen palvelun sopimuksissa. Ennakoimattomat kustannukset tarkoittavat tilanteita, jotka ovat riippumattomia yhtiön johtamisesta, kuten luonnonmullistukset, valtion hintainterventiot, valmisteverojen vääristymät tai muutokset, arvonlisävero jne. Toimijoiden on osoitettava toteen kyseiset ennakoimattomat kustannukset. Tämä enimmäisliikennöinti-hinnan poikkeus ei vaikuta siihen, että korvausmekanismilla on mahdollista varmistaa, ettei korvaus ole suurempi kuin tosiasialliset tappiot⁽¹⁾.
- (71) Näin ollen koska korvaus laskettiin etukäteen vahvistetun parametrin perusteella (26 Tšekin korunaa kilometriltä) ja koska lopullinen korvaus perustui todisteisiin tosiasiallisesti aiheutuneista tappioista ja näin ollen tosiasiallisesti aiheutuneista kustannuksista, ennakoimattomat kustannukset mukaan luettuina, komissio katsoo, että korvauksen määrä ei voinut ylittää tosiasiallisia tappioita ja näin ollen tosiasiallisia kustannuksia. Lisäksi komissio katsoo, että 2 041 Tšekin korunaa kilometriä kohti oleva voitto, joka sisältyy 26 Tšekin korunaa kilometriltä olevaan määrään, on kohtuullinen, koska siinä on 7,85 prosentin marginaali.
- (72) Näin ollen komissio päätelee, että asiassa Altmark annettun tuomion kolmas edellytys täyttyy.
- (73) Asiassa Altmark annettussa tuomiossa todetaan että ”kun yritystä ei valita täyttämään julkisen palvelun veloitetta julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä, tarvittavan korvauksen taso on määritetty tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisen veloitteen täyttämistä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja veloitteen täyttämistä saatava kohtuullinen voitto”.
- (74) Komission on ensin tutkittava, voidaanko Tšekin viranomaisten soveltamaa menettelyä pitää julkisia hankintoja koskevana menettelyinä. Päätöksessään menettelyn aloittamisesta komissio totesi, että Etelä-Määrin alue jakoi tiedossa oleville alueen liikenteenharjoittajille (41 liikenteenharjoittajaa) tarjouspyynnön liikennepalveluiden tarjoamiseksi Znojmon alueella.
- (75) Sen vuoksi menettelyssä suljettiin pois se mahdollisuus, että muiden alueiden toimijoille olisi tiedotettu menettelystä ja että niillä olisi ollut mahdollisuus jättää tarjouksensa. Kyseisessä menettelyssä ei myöskään ollut sitä mahdollisuutta, että muiden jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajat olisi voitu ottaa huomioon valittaessa palvelut tarjoavaa toimijaa. Komissio totesi myös, että Tšekin viranomaisilla ei ollut menettelyä liikenteenharjoittajien valitsemiseksi vuosiksi 2004–2005, vaan ne yksinkertaisesti jatkoivat sopimuksia, jotka oli tehty vuodeksi 2003 palveluita tarjoamaan valittujen liikenteenharjoittajien kanssa.
- (76) Nämä seikat ovat edelleen voimassa. Komissio voi näin ollen todeta, että Tšekin viranomaisten soveltamaa menettelyä ei voida pitää asiassa Altmark annettussa tuomiossa edellytettynä julkisia hankintoja koskevana menettelyinä.
- (77) Tämä päätelmä ei vaikuta kantaan, jonka komissio saattaa myöhemmin omaksua sen osalta, ovatko asianomaiset toimenpiteet julkisia hankintoja koskevan menettelyn mukaisia.
- (78) Sen vuoksi komission on tutkittava asiassa Altmark annettun tuomion neljänteen edellytykseen sisältyvää toista vaihtoehtoa.
- (79) Korvauksen taso on määritettävä tavanomaisen, hyvin hoidetun ja riittävästi varustetun yrityksen kustannusten analyysillä, jonka olisi oltava vaihtoehtona tarjouskilpailulla vahvistetun korvaustason analyysille. Kuten päätöksessä menettelyn aloittamisesta mainitaan, Tšekin viranomaisten mukaan palveluiden sopimushinta vahvistettiin tilastollisten kustannusten perusteella, mikä merkitsi sitä, että hyvin hoidettu ja riittävästi varustettu yhtiö, jonka kustannukset olivat 23 959 Tšekin korunaa (0,87 euroa) kilometriltä, tuottaisi voittoa 2 041 Tšekin korunaa (0,08 euroa) kilometriltä.
- (80) Komissio totesi tämän osalta ensinnäkin, että tilastotietojen käytöllä pyrittiin varmistamaan, että hinta vahvistettiin tavanomaisen yrityksen kustannusten perusteella.
- (81) Toiseksi, ottaen huomioon, että kaikkien menettelyyn osallistuvien toimijoiden oli saatava luvat toimintaansa ja että niiden täytyi täyttää tietyt niille tarjouspyynnössä määrätyt edellytykset, niillä oli täytynyt olla riittävät kuljetusvälineet välttämättömien laatuvaatimusten täyttämiseksi.
- (82) Kuten päätöksessä menettelyn aloittamisesta kuitenkin mainitaan, tilastollisten liikennekustannusten käyttö ei voi sinänsä johtaa siihen päätelmään, että toimijoita, jotka hyväksyivät palveluiden toimittamisen 26 Tšekin korunalla kilometriltä, olisi pidettävä hyvin toimivina liikenteenharjoittajina. Kyseisen määrän vahvistamisen perusteena käytetyt tilastotiedot koskivat vain tosiasiallisia liikennepalveluiden kustannuksia Tšekissä vuonna 2002. Sen vuoksi ei ole todisteita siitä, että kyseisten kustannusten keskiarvo edustaa tehokkaasti toimivan yrityksen kustannuksia. Tšekin viranomaiset eivät ole toimittaneet riittävästi tätä kohtaa koskevia tietoja senkään jälkeen, kun päätös menettelyn aloittamisesta tehtiin.

⁽¹⁾ Olisi muistettava, että Tšekin lainsäädännön mukaan tappiot muodostuvat taloudellisesti toteen osoitettujen kulujen ja riittävän voitto-osuuden sekä ansaittujen tuottojen ja tulojen välisestä erotuksesta.

- (83) Näin ollen koska asiassa *Altmark* annetun tuomion neljännen edellytyksen toisen vaihtoehdon kaikki vaatimukset eivät täyty, komissio ei voi tehdä sitä päätelmää, että alueviranomaisten soveltamaa menettelyä voitaisiin pitää menettelynä, jolla varmistetaan, että korvaustaso vastasi avoimessa julkisessa tarjouskilpailussa saatavaa tasoa.
- (84) Toisin sanoen komissio ei voi sulkea pois sitä mahdollisuutta, että avoimessa julkisessa tarjouskilpailussa alueviranomaiset olisivat saattaneet löytää toimijoita, joiden kustannukset olivat pienemmät ja jotka näin ollen olisivat voineet tarjota palveluita pienemmällä korvauksella. Komissio ei voi myöskään tehdä sitä päätelmää, että korvauksen määrä vahvistettiin tasolle, jolla taataan, ettei etua koitunut tietyille toimijoille.
- (85) Sen vuoksi komissio katsoo, että korvauksen myöntämisestä on koitunut etua tietyille julkisen liikenteen toimijoille. Näin ollen toinen edellytys EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan soveltamiseksi täyttyy käsiteltävänä olevassa asiassa.

6.2.3 Kilpailun vääristyminen ja vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan

- (86) Tämän edellytyksen osalta on varmistettava, voiko valtion varoista myönnettävä etu vääristää kilpailua siinä määrin, että se vaikuttaa kilpailuun jäsenvaltioiden välillä.
- (87) Päätöksessään menettelyn aloittamisesta komissio totesi tämän osalta, että asiassa *Altmark* annetussa tuomiossa määrätään ”ettei ole mitenkään poissuljettua, että sellaiselle yritykselle myönnetty julkinen tuki, joka tuottaa ainoastaan paikallisia tai alueellisia liikennepalveluja eikä tuota liikennepalveluja kotivaltionsa ulkopuolella, voi kuitenkin vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Kun jäsenvaltio myöntää julkisen tuen yritykselle, kyseisen yrityksen liikennepalvelujen tarjonta voi pysyä ennallaan tai lisääntyä, minkä seurauksena muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten mahdollisuudet tarjota liikennepalveluja kyseisen valtion markkinoilla ovat vähäisemmät (ks. asia 102/87, *Ranska v. komissio*, Kok. 1988, 4067, 19 kohta; asia C-305/89, *Italia v. komissio*, Kok. 1991, s. I-1603,26 kohta ja *Espanja v. komissio*, 40 kohta). Käsiteltävänä olevassa asiassa kyseinen havainto ei ole pelkästään olettaimus, koska kuten käy ilmi erityisesti komission havainnoista, useat jäsenvaltiot ovat vuodesta 1995 alkaen avata tiettyjä liikenteen alan markkinoita muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten kilpailulle, joten useat yritykset tarjoavat jo kaupunki-, esikaupunki- tai alueliikenteen palveluita muissa jäsenvaltioissa kuin siinä, josta ne ovat peräisin. Lopuksi tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan ei ole olemassa kynnystä tai prosenttimäärää, jonka alittuessa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ei kohdistuisi vaikutuksia. Suhteellisen pieni tukimäärä tai tukea saavan yrityksen suhteellisen pieni koko eivät sinällään sulje pois sitä mahdollisuutta, ettei se vaikuttaisi jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (ks. Tu-

bemeuse, 43 kohta, sekä *Espanja v. komissio*, 42 kohta). Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan soveltamista koskeva toinen edellytys, toisin sanoen se, että tuen täytyy vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ei näin ollen riipu tarjottujen liikennepalveluiden paikallisesta tai alueellisesta luonteesta eikä asianomaisen toimialan luonteesta”⁽¹²⁾.

- (88) Näin ollen komissio toteaa, että käsiteltävänä oleva asia täyttää edellytyksen, että tuki vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (89) Kun edellä mainitut näkökohdat otetaan huomioon, komissio toteaa myös, että toteutetut toimenpiteet ovat EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

6.3 Tuen soveltuvuus yhteismarkkinoille

- (90) EY:n perustamissopimuksen 73 artiklassa määrätään edellytyksistä, joilla liikenteen yhteensovittamiseksi ja liikenteen alan julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseksi myönnettyt tuet ovat perustamissopimuksen mukaisia. Kyseinen artikla on erityismääräys suhteessa EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohtaan sekä 87 artiklan 2 ja 3 kohtaan.
- (91) Asiassa *Altmark* annetun tuomion⁽¹³⁾ mukaisesti 73 artiklaa ei voida soveltaa suoraan vaan ainoastaan neuvoston asetusten, erityisesti julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69⁽¹⁴⁾ kautta.
- (92) Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 1 artiklan 1 kohdan nojalla sitä voidaan soveltaa ainoastaan valtiontukeen, jota myönnetään rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä toimiville liikenteenharjoittajille.
- (93) Jäsenvaltiot voivat kuitenkin jättää kyseisen asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle yrityksen, jonka toiminta rajoittuu yksinomaan kaupunki- tai esikaupunkiliikenteeseen taikka alueelliseen liikenteeseen.
- (94) Komissio totesi jo päätöksessään menettelyn aloittamisesta, että Tšekin viranomaiset eivät soveltaneet kyseistä poikkeusta. Sen vuoksi sovelletaan asetuksen (ETY) N:o 1191/69 asiaa koskevia säännöksiä.

⁽¹²⁾ Asiassa C-280/00 *Altmark* annettu tuomio, 77–82 kohta.

⁽¹³⁾ Edellä mainittu asia C-280/00, *Altmark*.

⁽¹⁴⁾ EYVL L 156, 28.6.1969, s. 1.

- (95) Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 1 artiklan 4 kohdan mukaisesti jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat riittävien liikennepalveluiden takaamiseksi tehdä julkisen palvelun sopimuksia kuljetusyrityksen kanssa.
- (96) Sopimuksella julkisista palveluista tarkoitetaan asetuksen (ETY) N:o 1191/69 14 artiklan mukaan jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen ja kuljetusyrityksen välillä tehtyä sopimusta riittävien liikennepalvelujen tarjoamisesta.
- (97) Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 14 artiklan 2 kohdan mukaisesti julkisen palvelun sopimuksen on katettava muun muassa seuraavat seikat:
- tarjottavan palvelun ominaisuudet, erityisesti jatkuvuus-, säännöllisyys-, kapasiteetti- ja laatuvaatimukset;
 - sopimuksessa tarkoitettujen palvelujen hinta, joka joko lisätään tariffituloihin tai johon sisältyvät tariffitulot, sekä tiedot kahden osapuolen välisestä taloudellisesta suhteesta;
 - sopimuksen muuttamista koskevat määräykset, erityisesti odottamattomien muutosten varalta;
 - sopimuksen voimassaoloaika;
 - seuraamukset sopimuksen noudattamatta jättämisestä.
- (98) Komissio toteaa ensinnäkin, kuten mainittiin jo päätöksessä menettelyn aloittamisesta, että maantieliikennelain 19 §:n mukaan ”julkisen palvelun velvoite julkisessa reitiliikenteessä perustuu kirjalliseen sopimukseen” asianomaisten viranomaisten ja liikenteenharjoittajan välillä. Lisäksi komissio toteaa, etteivät viranomaiset asettaneet liikennepalveluiden tarjoamista koskevia edellytyksiä, vaan niistä neuvoteltiin ja ne sovittiin toimijoiden ja alueviranomaisten kesken. Sen vuoksi komissio tekee sen päätelmän, että maantieliikennelain sanamuodosta (”julkisen palvelun velvoite”) huolimatta asetuksen (ETY) N:o 1191/69 julkisen palvelun sopimuksia koskevan V jakson säännöksiä voidaan soveltaa.
- (99) Toiseksi komissio toteaa, että palvelun luonne määriteltiin sopimuksissa sekä viittaamalla siihen, että toimijoilla oli julkisten liikennepalveluiden tarjoamista koskevat luvat.
- (100) Kolmanneksi sopimukseen sisältyi hinta kilometritä sekä palvelun tarjoamisesta maksettavan yleiskorvauksen määrä.
- (101) Neljänneksi sopimuksissa määrättiin niiden muuttamista koskevat edellytykset ja menettely, voimassaoloaika ja seuraamukset, jos sopimusta ei noudatettaisi.
- (102) Sen vuoksi komissio tekee sen päätelmän, että asetuksen (ETY) N:o 1191/69 14 artiklan 2 kohdassa luetellut sopimusta koskevat perustekijät sisältyivät Bítešská-, BK Bus-, Břežanská společnost-, PSOTA- ja TREDOS-yritysten kanssa tehtyihin sopimuksiin.
- (103) Lisäksi komissio toteaa ensinnäkin, että lainsäätäjän tavoite asetusta (ETY) N:o 1191/69 hyväksyttäessä oli määrittellä, missä olosuhteissa perustamissopimuksen 73 artiklassa mainittu ”tuki [...] jos se on korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi” on yhteismarkkinoille soveltuvaa. Sekä perustamissopimuksen 73 artiklan että asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltamisen perusolettamuksena on 87 artiklan 1 kohdan mukaisen tuen olemassaolo. Jos sopimusten sisältö kattaa 73 artiklaan sisältyvän käsitteen ”julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvat velvoitteet”, välineen muoto – toisin sanoen sopimus tai yksipuolisesti määrätty velvoite – ei sinällään saisi olla este sopimushintaan sisältyvän mahdollisen valtiontuen julistamiseksi yhteismarkkinoille soveltuvaksi. Ratkaiseva tekijä sen suhteen, onko palvelu 73 artiklan mukainen julkisen palvelun velvoite – joko jäsenvaltion määräämä tai sopimuksessa sovitettu – on palvelun sisältö eikä muoto, jossa se tarjotaan ⁽¹⁵⁾.

⁽¹⁵⁾ EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen 28 päivänä marraskuuta 2005 tehdyn komission päätöksen 2005/842/EY 4 artiklassa käytetään vastaavasti toimeksi antamisen asiakirjaa koskevaa käsitettä, jonka muoto on jäsenvaltioiden määriteltävissä (EUVL L 312, 29.11.2005, s. 67). Ks. myös Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1).

- (104) Näiden seikkojen perusteella komissio katsoo, että oikeudelliselta kannalta ei ole mitään syytä siihen, ettei julkisen palvelun sopimuksesta maksettua hintaan sisältyvä valtiontuki voisi olla yhteismarkkinoille soveltuvaa 73 artiklan mukaisesti. Komissio katsoo, että lainsäätäjät valitsivat tämän ratkaisun asetuksessa (EY) N:o 1370/2007. Kyseisen asetuksen 12 artiklan mukaan asetus tulee voimaan kuitenkin vasta 3 päivänä joulukuuta 2009. Koska kyseiset sopimukset allekirjoitettiin ennen kyseistä päivää, asetusta (EY) N:o 1370/2007 ei sovelleta niihin.
- (105) Koska asetuksen (ETY) N:o 1191/69 14 artikla ei sisällä erityisiä edellytyksiä julkisen palvelun sopimuksesta maksettavaan hintaan sisältyvän valtiontuen julistamiseksi yhteismarkkinoille soveltuvaksi, komissio katsoo, että perustamissopimuksesta johtuvia yleisperiaatteita, yhteisöjen tuomioistuinten oikeuskäytäntöä ja komission päätöskäytäntöä muilla kuin julkisen liikenteen aloilla sovelletaan päätöksen tekemiseksi siitä, voidaanko kyseinen valtiontuki julistaa yhteismarkkinoille soveltuvaksi ⁽¹⁶⁾.
- (106) Komissio on muistuttanut tästä periaatteesta yleisellä tasolla julkisen palvelun veloitteesta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevissa yhteisön puitteissa ⁽¹⁷⁾. Julkisen palvelun sopimuksesta maksettavaan hintaan sisältyvän valtiontuen osalta yhteisön puitteiden 14 kohdassa määrätään seuraavaa: ”Korvauksen määrä ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun veloitteen täyttämiseksi aiheutuvien kustannusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon tähän liittyvät tulot ja kyseisen veloitteen täyttämiseksi saatava kohtuullinen tuotto. Korvauksen määrään sisältyvät kaikki edut, jotka valtio myöntää tai jotka myönnetään valtion varoista missä tahansa muodossa.”
- (107) Komissio toteaa, että vahvistamalla valintamenetelyssä ennakoita (kuten johdanto-osan kappaleissa 12–20 kuvaillaan), että hinta, jonka viranomaiset ovat valmiita maksamaan oli enintään 26 Tšekin korunaa kilometriltä ja soveltamalla kyseistä parametriä ja lisäämällä ennakoimattomat kustannukset liikenteenharjoittajien tulojen laskemiseksi, Etelä-Määrin viranomaiset varmistivat, ettei korvaus voinut ylittää toimijoille aiheutuneita kustannuksia.
- (108) Komissio toteaa, että vaikka kantelija vastusti korvauksen laskentaa koskevaa parametriä, hän ei osoittautunut mitään seikkaa, jonka mukaan korvaus saattaisi ylittää toimijoille aiheutuneet kustannukset. Kantelija päinvastoin väitti, että kyseinen määrä oli pikemminkin osa alustavaa asiantuntija-arviota, jonka mukaan todistettavissa oleva tappio olisi korvattava liikenteenharjoittajalle, ja se olisi jopa vahvistettava korkeammaksi.
- (109) Lisäksi komissio toteaa Etelä-Määrin alueella tarjottavien palveluiden osalta, että alueviranomaisten maksamia korvauksia lukuun ottamatta toimijat eivät saaneet valtiolta tai valtion varoista muita etuja vuosina 2004–2005.
- (110) Sen vuoksi komissio katsoo, että käsiteltävänä olevassa asiassa noudatetaan edellä mainittuja tuen soveltuvuuden arviointia koskevia yleisiä periaatteita.
- (111) Näin ollen komissio tekee sen päätelmän, että tuki on perustamissopimuksen 73 artiklan mukaista.

7. PÄÄTELMÄT

- (112) Komissio toteaa oikeudellisen arvioinnin perusteella, että Tšekki on rikkonut EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohtaa, ja näin ollen se on myöntänyt tukea sääntöjenvastaisesti kyseessä olevasta tukiohjelmasta.
- (113) Komissio katsoo, että Bítešská-, BK Bus-, Brežanská spoločnost-, PSOTA- ja TREDOS-yrityksille maantieliikennettä koskevien julkisen palvelun sopimusten mukaisesti Etelä-Määrissä myönnetty tuki on perustamissopimuksen 73 artiklan mukaista,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtiontuki, jota Tšekki on myöntänyt Bítešská-, BK Bus-, Brežanská spoločnost-, PSOTA- ja TREDOS-yrityksille maantieliikennettä koskevien julkisen palvelun sopimusten mukaisesti Etelä-Määrissä, on yhteismarkkinoille soveltuvaa.

⁽¹⁶⁾ Ks. komission päätökset: C 16/07 – Itävalta – Julkinen tuki Postbus-yritykselle Lienzin alueella – Irlanti – Valtiontuki Córas Iompair Éireannin linja-autoliikennettä harjoittaville yrityksille (Dublin Bus ja Irish Bus), C 47/07 – Saksa – Deutsche Bahn Regio AG – Julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ja C 41/08 – Tanska – Julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus liikenneministeriön ja Danske Statsbanerinin välillä.

⁽¹⁷⁾ EUVL C 297, 29.11.2005, s. 4.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Tšekin tasavallalle.

Tehty Brysselissä 26 päivänä marraskuuta 2008.

Komission puolesta
Antonio TAJANI
Varapuheenjohtaja
