

**ODLUKA KOMISIJE****od 25. lipnja 2014.****o državnoj potpori SA.20350 – (C 17/08) (ex NN 1/06) koju je provela Češka Republika za nekoliko regionalnih operatora autobusnog prijevoza u regiji Ústí***(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 4081)***(vjerodostojan je samo tekst na češkom jeziku)****(Tekst značajan za EGP)**

(2014/791/EU)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2.,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon poziva zainteresiranim stranama na podnošenje svojih primjedbi u skladu s prethodno navedenim odredbama <sup>(1)</sup> i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

**1. POSTUPAK**

- (1) Komisija je dopisom od 14. veljače 2005. primila prigovor od društva Dopravní podnik Ústeckého kraje a.s. (dalje u tekstu: „DPÚK”) protiv navodne državne potpore koja je dodijeljena regionalnim operatorima autobusnog prijevoza u regiji Ústí u Češkoj Republici. DPÚK je dioničko društvo i operator usluga regionalnoga autobusnog prijevoza u regiji Ústí.
- (2) Komisija je od čeških tijela zatražila podatke 11. svibnja 2005., 23. siječnja 2006., 5. listopada 2006. i 19. srpnja 2007.
- (3) Češka su tijela odgovorila 22. studenoga 2005., 7. travnja 2006., 21. prosinca 2006., 17. listopada 2007. i 25. ožujka 2008.
- (4) DPÚK je dostavio dodatne informacije dopisima od 21. veljače 2006. i 31. listopada 2006.
- (5) Komisija je održala sastanak s društvom DPÚK 26. srpnja 2007., a s češkim tijelima 28. kolovoza 2007.
- (6) Komisija je dopisom od 16. travnja 2008. obavijestila Češku Republiku da je u pogledu određenih mjera koje navodno predstavljaju državnu potporu odlučila pokrenuti postupak utvrđen člankom 108. stavkom 2. Ugovora (dalje u tekstu: „Odluka o pokretanju postupka”). Češka Republika dostavila je primjedbe u pogledu Odluke o pokretanju postupka 21. kolovoza 2008.
- (7) Komisija je objavom Odluke o pokretanju postupka u *Službenom listu Europske unije* <sup>(2)</sup> pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe o navodnoj potpori.

<sup>(1)</sup> Odluka Komisije od 16. travnja 2008. (SL C 187, 24.7.2008., str. 14.).<sup>(2)</sup> Vidjeti bilješku 1.

- (8) Komisija je 22. kolovoza 2008. zaprimila primjedbe jedne zainteresirane strane, društva DPÚK. Komisija je te primjedbe prosljedila Češkoj Republici koja je imala priliku odgovoriti, a svoj je odgovor dostavila dopisom od 4. prosinca 2008.
- (9) Komisija je 15. srpnja 2010. od Češke Republike zatražila dostavu primjedbi o svojoj namjeri da ispita usklađenost određenih mjera protiv kojih je uložena prigovor na temelju Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(3)</sup>. Češka Republika dostavila je svoje primjedbe 12. kolovoza 2010.

## 2. OPIS MJERA

- (10) Prema mišljenju društva DPÚK, tijela regije Ústí dodijelila su naknadu određenim operatorima regionalnoga autobusnog prijevoza za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge u razdoblju od 2004. do 2007. Osim toga, brojne su navodne mjere potpore dodijeljene tim operatorima u različitim oblicima, odnosno putem povoljnih zajmova, subvencija, jamstava, dokapitalizacije, najma vozila, najma autobusnih stanica i upravljanja funkcioniranjem uređaja za naplatu parkiranja.
- (11) Komisija je u Odluci o pokretanju postupka zaključila da ne može procijeniti usklađenost brojnih mjera s Ugovorom jer su te mjere provedene prije pristupanja Češke Republike Uniji. Kad je riječ o ostalim mjerama, Komisija je već u Odluci o pokretanju postupka utvrdila da one ne predstavljaju državnu potporu.
- (12) Posljedično, Komisija je izrazila sumnju u pogledu sljedećih mjera:
- (a) naknada koje je regija Ústí osigurala određenim operatorima regionalnog autobusnog prijevoza za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge u području usluga prijevoza u 2005. i 2006.;
- (b) naknada koje je regija Ústí dodijelila određenim operatorima regionalnog autobusnog prijevoza za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge za razdoblje od 9. rujna 2006. do 2. lipnja 2007.;
- (c) naknada koje je regija Ústí dodijelila određenim operatorima regionalnog autobusnog prijevoza za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge za razdoblje od 9. rujna 2006. do 31. prosinca 2006.;
- (d) jamstava koja je općina Ústí nad Labem osigurala društvu Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. (dalje u tekstu: „DP Ústí“) od 23. srpnja 2004. za osiguranje kredita u vrijednosti od 35 milijuna CZK i 11. travnja 2005. za osiguranje kredita u vrijednosti od 5 milijuna CZK;
- (e) dokapitalizacije društva DP Ústí u iznosu od 160 milijuna CZK koje je osigurala općina Ústí nad Labem u 2006.

### 2.1. RELEVANTNI PRAVNI OKVIR TIJEKOM RAZDOBLJA OD 2004. DO 2007.

- (13) U Češkoj Republici usluge javnog autobusnog prijevoza mogu pružati samo operatori s licencom. U Češkoj Republici postoje dva sustava u pogledu pružanja usluga javnog autobusnog prijevoza. Prvi se sustav odnosi na usluge prijevoza na komercijalnoj osnovi na temelju licenci koje se izdaju operatorima nositeljima opće dozvole („koncese“) za djelatnosti javnoga autobusnog prijevoza. Drugi se sustav odnosi na usluge prijevoza s obvezom pružanja javne usluge na temelju licenci za pojedinačne linije koje se izdaju operatorima nositeljima opće dozvole („koncese“) za djelatnosti javnoga autobusnog prijevoza te temeljem i. ugovora o obvezi pružanja javne usluge ili ii. odluke mjerodavnog tijela o uvođenju obveze pružanja javne usluge <sup>(4)</sup>.

<sup>(3)</sup> Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika (SL L 315, 3.12.2007., str. 1.).

<sup>(4)</sup> Prema češkim tijelima, većina se usluga javnoga autobusnog putničkog prijevoza pruža na temelju ugovora o pružanju javnih usluga.

- (14) U Češkoj Republici usluge javnoga autobusnog prijevoza mogu pružati samo operatori s licencom. Prema češkim tijelima, licenca je dozvola za pružanje usluge redovnoga javnog prijevoza koju dodjeljuju tijela. Cilj je takve licence osigurati da će usluge autobusnog prijevoza pružati samo operatori koji ispunjavaju određene zahtjeve u pogledu kvalitete. U skladu s člankom 18. Zakona br. 111/1994 Coll. o cestovnom prijevozu (dalje u tekstu: „Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (⁹)”) ti zahtjevi uključuju posebno obvezu pružanja usluga u skladu s odobrenim redom vožnje kako bi se osigurala određena razina sigurnosti putnika te obvezu objave redova vožnje i označavanja autobusa nazivima linija. Usluge regionalnoga autobusnog prijevoza u potpunosti su liberalizirane u regiji Ústi tijekom razdoblja obuhvaćenoga istražnim postupkom jer je bilo koji operator iz druge države članice koji je ispunjavao uvjete za dobivanje licence mogao pružati usluge regionalnog autobusnog prijevoza u Češkoj Republici tijekom istog razdoblja. Sustav u sadašnjem obliku postoji od 2004.
- (15) Člankom 19. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu predviđeno je da se obveza pružanja javne usluge smatra obvezom koju operator ispunjava u javnom interesu, a koju taj operator ne bi prihvatio u drugim okolnostima ili bi je samo djelomično prihvatio zbog njezinih nedostataka u ekonomskom smislu. Obveze pružanja javne usluge povjeravaju se operatoru na temelju pisanog sporazuma s mjerodavnim javnim tijelima (⁹). Obveza pružanja javne usluge definirana je izravnim upućivanjem na članak 14. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 1191/69 (⁷), čijim je stavkom 1. predviđeno da „ugovor o pružanju javne usluge može uključivati posebno: – usluge prijevoza koje zadovoljavaju fiksne standarde kontinuiteta, redovitosti, kapaciteta i kvalitete; – dodatne usluge prijevoza; – usluge prijevoza po utvrđenim cijenama koje podliježu utvrđenim uvjetima, osobito za određene kategorije putnika ili na određenim rutama; – prilagodbu usluga stvarnim zahtjevima”.
- (16) U skladu sa Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, mjerodavno se javno tijelo obvezuje nadoknaditi dokazivi gubitak koji operator ima kao posljedicu ispunjavanja obveze pružanja javne usluge (⁸). U skladu s odjeljkom 19.b tog Zakona, dokazivi se gubitak u javnom linijskom prijevozu putnika definira kao „razlika između zbroja ekonomski utemeljenih troškova i razumne dobiti (⁹) te ostvarenih primitaka i prihoda operatora od ispunjavanja obveze pružanja javne usluge”.
- (17) Člankom 19.b stavkom 3. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu predviđeno je da operator dostavlja objektivnu procjenu dokazivog gubitka za cijelo razdoblje trajanja ugovora o pružanju javne usluge, što je obvezni zahtjev za sklapanje takvog ugovora. Regija nadoknađuje dokazivi gubitak do iznosa koji ne premašuje objektivnu procjenu, uvećanoga samo za nepredvidive troškove. Ta je objektivna procjena dokazivoga gubitka procjena očekivanih gubitaka koju izrađuje neovisni stručnjak prije pružanja usluge. U skladu s člankom 19.b stavkom 3. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, čak i ako operator potražuje veću naknadu za gubitke nakon ispunjavanja ugovornih obveza, javna će se tijela pridržavati prethodno utvrđene granice iz procjene. Ako su, u suprotnom slučaju, stvarni gubici manji od objektivne procjene dokazivog gubitka, nadoknađuju se samo stvarni gubici. Mogu se nadoknaditi i nepredvidljivi troškovi nastali tijekom ispunjavanja ugovornih obveza, koje u trenutku sklapanja ugovora nije bilo moguće predvidjeti.

(⁷) Neke su odluke Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, posebno u pogledu obveze pružanja javne usluge, stavljene izvan snage od srpnja 2010. Zakonom br. 194/2010 Coll. o javnim uslugama u prijevozu putnika i zamijenjene posebnim odredbama potonjeg zakona. Međutim, pravni se okvir opisan u ovom odjeljku odnosi na stanje u razdoblju relevantnom za procjenu navodnih mjera državne potpore, odnosno od 2004. do 2007.

(⁸) Prije pristupanja Republike Češke Uniji naknada je za gubitke od obveza pružanja usluga javnog prijevoza bila osigurana ugovorima između općine i glavnog pružatelja usluga javnog prijevoza. Ti su ugovori, iako nisu službeno bili ugovori o obvezama pružanja javne usluge s obzirom na svoj oblik, zadovoljavali temeljna obilježja takvih ugovora. Osnova je za izračun naknade bilo stručno mišljenje o predviđenim gubicima od pružanja usluga javnog prijevoza na određenoj liniji kako je utvrđeno obvezom pružanja javne usluge. Ako se stvarni gubitak znatno razlikovao od gubitka predviđenog stručnim mišljenjem, konačni se obračun izvršio na kraju kalendarske godine. Isto se načelo primjenjivalo u slučajevima mogućih prekomjernih naknada.

(⁹) Uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 od 26. lipnja 1969. o aktivnostima država članica u vezi s obvezama koje su svojstvene javnim uslugama u željezničkom, cestovnom i riječnom prijevozu (SL L 156, 28.6.1969., str. 1.).

(⁹) Na temelju češkog prava naknada za ugovore o pružanju javne usluge jednaka je pojmu dokazivoga gubitka. Za sličan predmet vidjeti i Odluku Komisije C 3/08 (ex NN 102/05) od 26. studenoga 2008. – Češka Republika – Naknade za pružanje javne usluge društvima koja se bave autobusnim prijevozom u Južnoj Moravskoj (SL L 97, 16.4.2009., str. 14.) ili Odluku Komisije C(2008) 1627 završna verzija N 495/07 od 30. travnja 2008. – Češka Republika – Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel (SL C 152, 18.6.2008., str. 21.).

(⁹) Razumna se dobit smatra zbrojem koji, nakon oporezivanja [...] ne premašuje 1/8 cijene autobusa koji se obično upotrebljavaju za ispunjavanje obveze pružanja usluge javnog linijskog prijevoza putnika, umanjenim za zbroj ukupnog iznosa stvarne amortizacije tih autobusa i zbroj iznosa ulaganja u pružanje usluga javnog linijskog prijevoza putnika, uz uvjet da je mjerodavno tijelo odobrilo ulaganje za potrebe njegova uključivanja u izračun dokazivog gubitka.

- (18) Utvrđivanje dokazivoga gubitka, način izračuna objektivne procjene dokazivoga gubitka, pravila za raspodjelu sredstava iz relevantnih proračuna, dokumenti kojima se potvrđuje dokazivi gubitak i način na koji država treba nadzirati financiranje usluga prijevoza utvrđuju se provedbenom uredbom <sup>(10)</sup>.
- (19) Od 1. siječnja 2003. regionalna su tijela, uključujući tijela regije Ústí, postala odgovorna za sklapanje ugovora s operatorima prijevoza o pružanju usluga regionalnog javnog prijevoza u Češkoj Republici. Pružanje usluga općeg autobusnog prijevoza u Češkoj Republici osigurano je na dva načina. Kao prvo, osnovnim uslugama prijevoza, koje se, u skladu s člancima 19.a i 19.b Zakona o prijevozu u cestovnom prometu smatraju uslugama kojima se osigurava regionalni prijevoz, upravljaju mjerodavna regionalna tijela. Dokazivi gubitak podmiruju regije iz vlastitih proračuna. Kao drugo, ostalim uslugama prijevoza, koje se, u skladu s člankom 19.c Zakona o prijevozu u cestovnom prometu smatraju uslugama kojima se osigurava zadovoljavanje potreba općina u pogledu prijevoza koje nadilaze osnovne usluge prijevoza na razini regije, upravljaju općine. Kad je riječ o ostalim uslugama prijevoza, općina sklapa ugovor o pružanju javne usluge s operatorom i iz svojega proračuna podmiruje dokazivi gubitak nastao pri ispunjavanju obveze pružanja javne usluge. Naknade za osnovne i ostale usluge prijevoza ne mogu se preklapati. Ako gubitak od određene linije podmiruje regionalno tijelo, općina ne može nadoknaditi isti gubitak i obrnuto, zbog čega dvostruka naknada nije moguća.

## 2.2. NAKNADE ZA ISPUNJAVANJE OBVEZA PRUŽANJA JAVNE USLUGE U 2005. I 2006.

- (20) Prema češkim tijelima, regija Ústí pokušala je zamijeniti postojeće višegodišnje ugovore o pružanju usluga regionalnog autobusnog prijevoza novim, moguće jeftinijim ugovorima u jesen 2004. U tu je svrhu regija Ústí objavila otvaranje postupka za prikupljanje informacija kako bi prikupila dovoljno saznanja o očekivanim tržišnim cijenama pružanja tih usluga. Rezultati tog postupka nisu na kraju doveli do sklapanja novih ugovora.
- (21) Umjesto toga, tijela regije Ústí odlučila su produljiti postojeće ugovore do 30. travnja 2005. sklapanjem dodatka ugovoru sa sljedećim operatorima: ČSAD BUS Ústí nad Labem a.s. (dalje u tekstu: „ČSAD”) <sup>(11)</sup>, Dopravni podnik města Ústí nad Labem a.s. (dalje u tekstu: „DP Ústí”), Dopravni podnik Teplice, s.r.o. (dalje u tekstu: „DP Teplice”), Dopravni podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. (dalje u tekstu: „DP Chomutov”), Dopravni podnik města Děčín, a.s. (dalje u tekstu: „DP Děčín”), Dopravni podnik měst Mostu a Litvínova a.s. (dalje u tekstu: „DP Most”), Autobusová doprava, s.r.o., Podbořany (dalje u tekstu: „Podbořany”), Miroslav Ohem – SADO (dalje u tekstu: „Miroslav Ohem”), Petr Frommel – FOBUS (dalje u tekstu: „Petr Frommel”) i Petr Stejskal – SPORTBUS (dalje u tekstu: „Petr Stejskal”).
- (22) U proljeće 2005. sklopljeni su dodatni dodaci ugovorima kojima je valjanost ugovora produljena do 31. prosinca 2005. Ti su dodaci sklopljeni s operatorima navedenima u prethodnoj uvodnoj izjavi, uz iznimku Petra Frommela, koji više nije bio zainteresiran za pružanje usluga prijevoza u regiji. Umjesto toga, sklopljen je novi ugovor s društvom Vilém Graupner, stroj. a stav. údržba (dalje u tekstu: „Vilém Graupner”).
- (23) U tablici 1. navedeni su parametri navedeni u dodacima koji su bili osnova za objektivnu procjenu dokazivoga gubitka za svakoga od navedenih operatora za 2005.

Tablica 1. <sup>(1)</sup>

### Pregled ugovora u 2005.

(Ispravljene iznosi koje je dostavila Češka Republika nakon Odluke o pokretanju postupka)

| 2005.   | Broj kilometara | Očekivana cijena usluga prijevoza <sup>(2)</sup> u CZK/km | Očekivana ukupna cijena usluga prijevoza u CZK | Predviđeni prihodi <sup>(3)</sup> u CZK/km | Predviđeni ukupni prihodi u CZK | Dokazivi gubitak u CZK/km | Ukupni dokazivi gubitak u CZK |
|---------|-----------------|---|--|--|---------------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| ČSAD    | 11 279 177,68   | 30,59   | 345 071 757,00                                 | 14,47                                      | 163 224 589,00                  | 16,12                     | 181 847 168,00                |
| DP Ústí | 150 696,60      | 37,16   | 5 599 878,00                                   | 20,01                                      | 3 015 435,00                    | 17,15                     | 2 584 443,00                  |

<sup>(10)</sup> Dekret Ministarstva prometa i komunikacija br. 50/1998 Coll. o dokazivom gubitku u javnom linijskom prijevozu putnika zamijenjen je Uredbom br. 493/2004 Coll. od 21. rujna 2004. Uredba br. 493/2004 Coll. ostala je na snazi do 1. srpnja 2010., odnosno tijekom razdoblja u kojem su odobrene naknade koje su predmet istražnog postupka.

<sup>(11)</sup> Pozicionirani pružatelj usluge regionalnog autobusnog prijevoza ranije u vlasništvu države za regije Ústí i Liberec u 2004. DPÚK jedan je od pravnih slijednika društva ČSAD nakon podjele na dva regionalna društva koja se bave autobusnim prijevozom: jedno za regiju Ústí (DPÚK) i drugo za regiju Liberec.

| 2005.          | Broj kilometara | Očekivana cijena usluga prijevoza <sup>(2)</sup> u CZK/km | Očekivana ukupna cijena usluga prijevoza u CZK | Predviđeni prihodi <sup>(3)</sup> u CZK/km | Predviđeni ukupni prihodi u CZK | Dokazivi gubitak u CZK/km | Ukupni dokazivi gubitak u CZK |
|----------------|-----------------|---|--|--|---------------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| DP Teplice     | 409 412,40      | 33,35   | 13 653 903,00                                  | 17,56                                      | 7 191 006,00                    | 15,79                     | 6 462 897,00                  |
| DP Chomutov    | 1 155 060,00    | 30,40   | 35 113 824,00                                  | 11,55                                      | 13 340 905,00                   | 18,85                     | 21 772 919,00                 |
| DP Děčín       | 636 830,00      | 29,24   | 18 619 839,30                                  | 13,71                                      | 8 729 066,00                    | 15,53                     | 9 890 772,00                  |
| DP Most        | 229 878,90      | 34,51   | 7 933 109,00                                   | 14,25                                      | 3 275 769,00                    | 20,26                     | 4 657 340,00                  |
| Podbořany      | 395 081,00      | 27,06   | 10 689 652,00                                  | 13,65                                      | 5 392 773,00                    | 13,41                     | 5 296 879,00                  |
| Miroslav Ohem  | 68 936,00       | 29,00   | 1 999 144,00                                   | 11,54                                      | 795 642,00                      | 17,46                     | 1 203 502,00                  |
| Petr Frommel   | 14 868,00       | 24,00   | 356 832,00                                     | 7,27                                       | 108 125,00                      | 16,73                     | 248 707,00                    |
| Petr Stejskal  | 11 144,00       | 21,70   | 241 825,00                                     | 6,92                                       | 77 105,00                       | 14,78                     | 164 720,00                    |
| Vilém Graupner | 20 492,00       | 21,50   | 440 578,00                                     | 4,63                                       | 94 878,00                       | 16,87                     | 345 700,00                    |

(1) Bez obzira na iznose prema ispravicima čeških tijela, iznosi navedeni u tablici u nekim se slučajevima ne podudaraju u potpunosti sa zadanom formulom (dokazivi gubitak u CZK/km pomnožen s brojem kilometara ne podudara se u potpunosti s ukupnim dokazivim gubitkom u CZK). Međutim, razlike su zanemarive te su u svim slučajevima iznosi navedeni u tablici 2. (stvarno isplaćene naknade) manji od rezultata logičkih formula.

(2) Očekivana je cijena usluga prijevoza zbroj ekonomski prihvatljivih troškova koje bi operator trebao imati pri ispunjavanju obveza pružanja javne usluge prijevoza i razumne dobiti koja se odnosi na takve izdatke.

(3) Predviđeni su prihodi primici i prihodi koje bi operator trebao ostvariti pri ispunjavanju obveza pružanja javne usluge prijevoza, uključujući prihode od prodaje karata.

(24) Očekivana ukupna cijena usluga prijevoza smanjuje se za očekivane prihode društva uglavnom na temelju prihoda od prodaje karata i ostalih prihoda. Posljedični je dokazivi gubitak, koji uključuje razumnu dobit, objektivna procjena dokazivog gubitka, obveznog i obvezujućeg graničnog iznosa naknade za pružanje javne usluge koju regija Ústí može isplatiti operatoru, kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 17.

(25) Prema češkim tijelima, stvarno je isplaćena naknada u 2005. iznosila kako slijedi:

Tablica 2.

**Stvarne naknade gubitaka u 2005.**

| Operator    | 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   |

| Operator       | CZK          |
|----------------|--------------|
| 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   |

- (26) Prema informacijama koje su dostavila češka tijela, društvu DP Ústí isplaćene su naknade za dodatnu javnu uslugu za 2005. u iznosu od 7 335 000 CZK i 4 591 200 CZK. Međutim, kako su češka tijela obrazložila u odgovoru na Odluku o pokretanju postupka, te je naknade osigurala općina Ústí nad Labem, a one su se odnosile isključivo na općinski javni prijevoz unutar te općine. Stoga te naknade nisu povezane s naknadama za javnu uslugu koje je osigurala regija Ústí za usluge regionalnog autobusnog prijevoza i bile su jasno odvojene od njih te se one, zato, ne odnose na mjere koje su predmet istražnog postupka na temelju ove Odluke.
- (27) Prema informacijama koje su dostavila češka tijela, društvu DP Teplice isto su isplaćene naknade za dodatnu javnu uslugu za 2005. u iznosu od 34 500 000 CZK. Osim toga, u 2003. sklopljena su dva ugovora između općine Teplice i društva DP Teplice, a dva dodatka tim ugovorima potpisana su 5. svibnja 2006., odnosno 18. listopada 2006., o najmu novih trolejbusa za ispunjavanje obveza pružanja usluga javnog prijevoza. Međutim, kako su češka tijela obrazložila u odgovoru na Odluku o pokretanju postupka, ta se naknada za javnu uslugu i ti su se najmovi trolejbusa odnosili isključivo na općinski javni prijevoz unutar općine Teplice. Te mjere nisu povezane s naknadama za javnu uslugu koje je osigurala regija Ústí za usluge regionalnog autobusnog prijevoza i bile su jasno odvojene od njih te se one, zato, ne odnose na mjere koje su predmet istražnog postupka na temelju ove Odluke.
- (28) Tijela regije Ústí su 2006. sklopile dodatne dodatke ugovoru sa svim operatorima koji su pružali usluge prijevoza od svibnja do prosinca 2005., uz iznimku društva DPÚK. Tijekom pregovora čija je posljedica bilo potpisivanje tih dodataka, društvo DPÚK zatražilo je povećanje naknade, što su tijela regije Ústí odbila. Posljedično, regija Ústí raskinula je ugovor s društvom DPÚK 31. siječnja 2006. Tromjesečni otkazni rok utvrđen tim ugovorom istekao je 1. svibnja 2006. U tom je razdoblju društvo DPÚK pružalo usluge prijevoza za koje je primilo naknadu.
- (29) Češka su tijela dostavila Komisiji parametre navedene u dodacima koji su uzeti u obzir pri procjeni dokazivog gubitka u pogledu sljedećih operatora u 2006.:

Tablica 3. (1)

**Pregled ugovora u 2006.**

(Ispravljeni iznosi koje je dostavila Češka Republika nakon Odluke o pokretanju postupka)

| 2006.      | Broj kilometara | Očekivana cijena usluga prijevoza u CZK/km | Očekivana ukupna cijena usluga prijevoza u CZK | Predviđeni prihodi u CZK/km | Predviđeni ukupni prihodi u CZK | Dokazivi gubitak u CZK/km | Ukupni dokazivi gubitak u CZK |
|------------|-----------------|--|--|-----------------------------|---------------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| DP Ústí    | 151 905,00      | 40,49                                      | 6 150 388,18                                   | 20,39                       | 3 097 230,55                    | 17,49                     | 2 657 274,00                  |
| DP Teplice | 407 085,00      | 34,54                                      | 14 060 716,00                                  | 18,43                       | 7 502 577,00                    | 16,11                     | 6 558 140,00                  |

| 2006.          | Broj kilometara | Očekivana cijena usluga prijevoza u CZK/km | Očekivana ukupna cijena usluga prijevoza u CZK | Predviđeni prihodi u CZK/km | Predviđeni ukupni prihodi u CZK | Dokazivi gubitak u CZK/km | Ukupni dokazivi gubitak u CZK |
|----------------|-----------------|--|--|-----------------------------|---------------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| DP Chomutov    | 1 114 320,00    | 31,34                                      | 34 922 789,00                                  | 12,09                       | 13 467 600,00                   | 19,25                     | 21 455 189,00                 |
| DP Děčín       | 648 974,00      | 32,90                                      | 21 351 245,00                                  | 14,77                       | 9 582 505,00                    | 16,40                     | 10 640 675,00                 |
| DP Most        | 233 195,00      | 37,89                                      | 8 835 760,00                                   | 15,60                       | 3 637 843,00                    | 20,67                     | 4 819 011,00                  |
| Podbořany      | 410 802,00      | 28,03                                      | 11 515 089,00                                  | 15,44                       | 6 343 433,00                    | 12,59                     | 5 171 656,00                  |
| Miroslav Ohem  | 68 322,00       | 29,00                                      | 1 981 338,00                                   | 11,50                       | 785 703,00                      | 17,50                     | 1 195 635,00                  |
| Petr Stejskal  | 11 032,00       | 30,30                                      | 334 270,00                                     | 12,69                       | 139 996,00                      | 17,34                     | 191 295,00                    |
| Vilém Graupner | 35 556,00       | 21,50                                      | 764 454,00                                     | 4,63                        | 164 624,00                      | 16,87                     | 599 830,00                    |

(<sup>1</sup>) U nekim se slučajevima iznosi navedeni u tablici ne podudaraju u potpunosti s matematičkim formulama (očekivana ukupna cijena usluga prijevoza izračunava se kao broj kilometara pomnožen s očekivanom ukupnom cijenom usluga prijevoza; predviđeni ukupni prihodi izračunavaju se kao broj kilometara pomnožen s predviđenim prihodima u CZK/km; dokazivi gubitak u CZK/km izračunava se kao očekivana cijena usluga prijevoza u CZK/km umanjena za predviđene prihode u CZK/km itd.). Prema českim tijelima, s nekim je pružateljima usluga prijevoza dogovoreno da dokazivi gubitak bude manji od razlike između očekivane cijene usluga prijevoza i predviđenih prihoda.

(30) Stvarna je naknada isplaćena tim operatorima za pružanje usluga u 2006. iznosila:

Tablica 4.

**Stvarne naknade gubitaka u 2006.**

| Operator       | 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    |

(31) Prema informacijama koje su dostavila češka tijela, općina Teplice isplatila je društvu DP Teplice naknade za dodatnu javnu uslugu za 2006. u iznosu od 35 514 000 CZK. Međutim, kako su češka tijela obrazložila u odgovoru na Odluku o pokretanju postupka, ta se naknada odnosila isključivo na općinski javni prijevoz unutar te općine. Stoga ta naknada nije povezana s naknadama za javnu uslugu koje je osigurala regija Ústí za usluge regionalnog autobusnog prijevoza i bila je jasno odvojene od njih te se ona, zato, ne odnosi na mjere koje su predmet istražnog postupka na temelju ove Odluke.

- (32) Prema obrazloženju iz uvodne izjave 28., društvu DPÚK isplaćena je naknada za javnu uslugu koju je ono pružalo od siječnja do travnja 2006. Prema češkim tijelima ta je naknada iznosila CZK 92 172 509,24. Taj je iznos izračunan na temelju sljedećih parametara utvrđenih dodatkom ugovoru:

Tablica 5.

**Naknade isplaćene društvu DPÚK za razdoblje od siječnja do travnja 2006.**

| Siječanj–travanj 2006. | Broj kilometara | Očekivana cijena u CZK/km | Očekivana ukupna cijena u CZK | Predviđeni prihodi u CZK/km | Predviđeni ukupni prihodi u CZK | Dokazivi gubitak u CZK/km | Ukupni dokazivi gubitak u CZK |
|------------------------|-----------------|---------------------------|-------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| DPÚK                   | 3 828 910,45    | 39,63                     | 151 744 748,24                | 15,56                       | 59 572 239,00                   | 24,07                     | 92 172 509,24                 |

- (33) Zbog povlačenja društva DPÚK iz ugovora tijela regije Ústí pokrenula su natječajni postupak u cilju odabira operatora koji je spreman pružati usluge regionalnog autobusnog prijevoza na linijama kojima je ranije prometovalo društvo DPÚK. Kao rezultat tog postupka, društvo ČSAD Česká Lípa odabrano je za pružanje usluga na tim linijama. U međuvremenu je društvo DPÚK i dalje pružalo usluge prijevoza, ali za to razdoblje naknada nije isplaćena pa je društvo DPÚK obustavilo pružanje usluga u regiji Ústí 1. kolovoza 2006. S obzirom na to da društvo ČSAD Česká Lípa nije moglo početi s pružanjem usluga na tim linijama odmah od tog datuma, tijela su jednostrano obvezale društvo DPÚK na daljnje pružanje usluga prijevoza od 8. kolovoza 2006. do 8. rujna 2006. na temelju Uredbe (EEZ) br. 1191/69. Društvu DPÚK uplaćen je predujam za gubitke nastale pri ispunjavanju obveze koja je posljedica njezinog uvođenja.

2.3. NAKNADE ZA ISPUNJAVANJE OBVEZA PRUŽANJA JAVNE USLUGE U RAZDOBLJU OD 9. RUJNA 2006. DO 2. LIPNJA 2007.

- (34) Društvo DPÚK konačno je obustavilo pružanje usluga prijevoza u regiji Ústí 8. rujna 2006. Društvo ČSAD Česká Lípa trebalo je 9. rujna 2006. započeti s pružanjem usluga na linijama na kojima je usluge ranije pružalo društvo DPÚK, ali to opet nije učinilo pa su tijela regije Ústí odlučila sklopiti ugovore o pružanju tih usluga s onim operatorima čije ponude nisu bile odabrane u postupku pokrenutom kako bi se pronašla zamjena za usluge društva DPÚK. Ti su operatori odabrani na temelju sljedeće najpovoljnije ponude u odnosu na ponudu koju je dostavilo društvo ČSAD Česká Lípa, odnosno druge najbolje ponude. To je bilo moguće u devet od ukupno 15 područja u kojima je regija Ústí prvotno odabrala društvo ČSAD Česká Lípa da zamijeni društvo DPÚK.
- (35) U tablici 6. navedeni su operatori s kojima je regija Ústí sklopila ugovore o pružanju javne usluge kako bi osigurala pružanje usluga regionalnog autobusnog prijevoza na linijama kojima je ranije prometovalo društvo DPÚK, te parametri koji su uzeti u obzir pri utvrđivanju iznosa naknade na temelju objektivne procjene dokazivog gubitka pri pružanju tih usluga od 9. rujna 2006. do 2. lipnja 2007.

Tablica 6.

**Pregled ugovora u razdoblju od rujna 2006. do lipnja 2007. (1)**

(Ispravljene iznosi koje je dostavila Češka Republika nakon Odluke o pokretanju postupka)

| Od 9. rujna 2006. do 2. lipnja 2007. | Broj kilometara | Očekivana cijena usluga prijevoza u CZK/km | Očekivana ukupna cijena usluga prijevoza u CZK | Predviđeni prihodi u CZK/km | Predviđeni ukupni prihodi u CZK | Dokazivi gubitak u CZK/km | Ukupni dokazivi gubitak u CZK |
|--------------------------------------|-----------------|--|--|-----------------------------|---------------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| ZDAR, a.s.                           | 391 462,00      | 31,50                                      | 12 331 053,00                                  | 16,10                       | 6 300 903,59                    | 15,40                     | 6 030 149,41                  |
| DP Most                              | 453 962,00      | 29,80                                      | 13 528 067,60                                  | 9,40                        | 4 269 395,10                    | 20,40                     | 9 258 672,50                  |



| Od 9. rujna 2006. do 2. lipnja 2007. | Broj kilometara | Očekivana cijena usluga prijevoza u CZK/km | Očekivana ukupna cijena usluga prijevoza u CZK | Predviđeni prihodi u CZK/km | Predviđeni ukupni prihodi u CZK | Dokazivi gubitak u CZK/km | Ukupni dokazivi gubitak u CZK |
|--------------------------------------|-----------------|--|--|-----------------------------|---------------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| DP Most                              | 646 065,00      | 29,80                                      | 19 252 737,00                                  | 11,13                       | 7 192 416,86                    | 18,67                     | 12 060 320,14                 |
| Autobusy Kavka, a.s.                 | 569 514,00      | 27,85                                      | 15 860 964,90                                  | 13,62                       | 7 755 780,81                    | 14,23                     | 8 105 184,09                  |
| Autobusy Karlovy Vary, a.s.          | 334 582,00      | 32,30                                      | 10 806 998,60                                  | 14,68                       | 4 911 462,09                    | 17,62                     | 5 895 536,51                  |
| Autobusy Karlovy Vary, a.s.          | 199 218,50      | 32,70                                      | 6 514 444,95                                   | 12,44                       | 2 479 272,62                    | 20,26                     | 4 035 172,33                  |
| Autobusy Karlovy Vary, a.s.          | 740 074,00      | 31,50                                      | 23 312 331,00                                  | 13,94                       | 10 319 904,50                   | 17,56                     | 12 992 426,50                 |
| ČSAD Slaný a.s.                      | 374 460,00      | 27,90                                      | 10 447 434,00                                  | 12,36                       | 4 628 845,79                    | 15,54                     | 5 818 588,21                  |
| ČSAD Slaný a.s.                      | 798 764,50      | 28,40                                      | 22 684 911,80                                  | 13,77                       | 11 002 327,62                   | 14,63                     | 11 682 584,18                 |
| ZDAR, a.s.                           | 536 733,00      | 31,50                                      | 16 907 089,50                                  | 13,70                       | 7 352 493,40                    | 17,80                     | 9 554 596,10                  |

(<sup>1</sup>) Razlog je za višekratnu pojavu nekih imena više ugovora koji uključuju istog pružatelja usluga. Iznosi navedeni u tablici u nekim se slučajevima ne podudaraju u potpunosti sa zadanom formulom (dokazivi gubitak u CZK/km pomnožen s brojem kilometara ne podudara se u potpunosti s ukupnim dokazivim gubitkom u CZK). Međutim, razlike su zanemarive te su u svim slučajevima iznosi navedeni u tablici 7. (stvarno isplaćene naknade) manji od rezultata matematičkih formula.

- (36) Iz tablice 7. vidljivo je da stvarne isplate tim operatorima nisu premašivale iznose utvrđene u objektivnoj procjeni kao dokazivi gubitak.

Tablica 7.

**Stvarne naknade za gubitke isplaćene na temelju ugovora za razdoblje od 9.9.2006. do 2.6.2007.**

| Operator                    | CZK          |
|-----------------------------|--------------|
| ZDAR, a.s.                  | 3 485 619,00 |
| DP Most                     | 4 300 909,19 |
| DP Most                     | 5 802 759,25 |
| Autobusy Kavka, a.s.        | 4 893 192,50 |
| Autobusy Karlovy Vary, a.s. | 2 857 950,00 |
| Autobusy Karlovy Vary, a.s. | 2 042 809,00 |
| Autobusy Karlovy Vary, a.s. | 6 653 077,00 |
| ČSAD Slaný a.s.             | 2 443 620,50 |
| ČSAD Slaný a.s.             | 5 059 228,25 |
| ZDAR, a.s.                  | 2 613 935,34 |

## 2.4. NAKNADE ZA ISPUNJAVANJE OBVEZA PRUŽANJA JAVNE USLUGE U RAZDOBLJU OD 9. RUJNA 2006. DO 31. PROSINCA 2006.

- (37) U šest od 15 područja u kojima je društvo ČSAD Česká Lípa prvotno pristalo preuzeti pružanje usluga od društva DPÚK nije bilo drugog ponuditelja s kojim bi regija Ústí mogla sklopiti ugovor o pružanju javne usluge. Za ta je područja regija Ústí otvorila drugi krug dodjele koncesija, ali je sudjelovao samo jedan ponuditelj. Posljedično, operatori su odabrani za prijevoz na tim linijama na temelju pregovaračkog postupka i s njima su sklopljeni ugovori samo i isključivo za razdoblje nakon obustave pružanja usluga društva DPÚK i naknadnog neuspjeha društva ČSAD Česká Lípa da osigura neometani nastavak pružanja usluga <sup>(12)</sup>, odnosno do kraja 2006., kako bi se osigurala dostatna razina usluga prijevoza za stanovnike te regije <sup>(13)</sup>.
- (38) U tablici 8. navedeni su dodatni operatori s kojima je regija Ústí sklopila ugovore i parametri koji su uzeti u obzir za procjenu razine dokazivoga gubitka:

Tablica 8.

**Pregled ugovora u razdoblju od 9. rujna 2006. do 31. prosinca 2006. <sup>(1)</sup>**

(Ispravljeni iznosi koje je dostavila Češka Republika nakon Odluke o pokretanju postupka)

| Od 9. rujna do 31. prosinca 2006.      | Broj kilometara | Očekivana cijena usluga prijevoza u CZK/km | Očekivana ukupna cijena usluga prijevoza u CZK | Predviđeni prihodi u CZK/km | Predviđeni ukupni prihodi u CZK | Dokazivi gubitak u CZK/km | Ukupni dokazivi gubitak u CZK |
|--|-----------------|--|--|-----------------------------|---------------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| ČSAD Semily, a.s.                      | 359 299,00      | 32,00                                      | 11 497 568,00                                  | 12,58                       | 4 518 992,15                    | 19,42                     | 6 978 575,85                  |
| DP Děčín                               | 20 572,00       | 32,90                                      | 676 818,80                                     | 8,87                        | 182 496,40                      | 24,03                     | 494 322,40                    |
| ČSAD Střední Čechy, spol. sr.o.        | 82 189,00       | 32,00                                      | 2 630 048,00                                   | 7,18                        | 590 203,09                      | 24,82                     | 2 039 844,91                  |
| DP Teplice                             | 70 240,60       | 34,54                                      | 2 426 110,32                                   | 16,11                       | 1 131 576,06                    | 18,43                     | 1 294 534,26                  |
| DP Ústí                                | 22 654,00       | 38,17                                      | 864 703,18                                     | 16,72                       | 378 774,88                      | 21,45                     | 485 928,30                    |
| DP Chomutov                            | 35 443,00       | 31,34                                      | 1 110 783,62                                   | 6,10                        | 216 070,92                      | 25,24                     | 894 712,70                    |
| Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o. | 86 360,00       | 33,00                                      | 2 849 880,00                                   | 7,20                        | 622 061,90                      | 25,80                     | 2 227 818,10                  |

<sup>(1)</sup> Iznosi navedeni u tablici u nekim se slučajevima ne podudaraju u potpunosti sa zadanom formulom (dokazivi gubitak u CZK/km pomnožen s brojem kilometara ne podudara se u potpunosti s ukupnim dokazivim gubitkom u CZK). Međutim, razlike su zanemarive te su u svim slučajevima iznosi navedeni u tablici 9. (stvarno isplaćene naknade) manji od rezultata logičkih formula.

- (39) Iz tablice 9. vidljivo je da je stvarna naknada koja je isplaćena tim operatorima bila niža od objektivne procjene dokazivoga gubitka.

<sup>(12)</sup> Nakon što je društvo DPÚK obustavilo pružanje usluga 8. rujna 2006. i kao posljedica činjenice da operator koji je odabran kao zamjena u natječajnom postupku nije uspio osigurati pružanje usluge.

<sup>(13)</sup> Naknadni ugovori za te linije, koji nisu predmet ove Odluke, sklopljeni su nakon otvorenog, transparentnog i bezuvjetnog natječajnog postupka u kojem je jedini kriterij bila cijena ponuđene usluge. Ti su ugovori sklopljeni za razdoblje od osam godina.

Tablica 9.

**Stvarne naknade za gubitke isplaćene na temelju ugovora za razdoblje od 9. rujna 2006. do 31. prosinca 2006.**

| Operator                               | CZK          |
|--|--------------|
| ČSAD Semily, a.s.                      | 5 253 038,00 |
| DP Děčín                               | 484 084,00   |
| ČSAD Střední Čechy, spol. sr.o.        | 1 726 387,00 |
| DP Teplice                             | 921 868,68   |
| DP Ústí                                | 437 498,00   |
| DP Chomutov                            | 823 855,10   |
| Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o. | 2 227 818,00 |

2.5. JAMSTVA I DOKAPITALIZACIJA U KORIST DRUŠTVA DP ÚSTÍ

- (40) Općina Ústí nad Labem osigurala je 23. srpnja 2004. i 11. travnja 2005. dva jamstva u korist društva DP Ústí za osiguranje bankovnih kredita u iznosu od 35 000 000 CZK, odnosno 5 000 000 CZK. Te je kredite odobrila Komerční banka, a.s. <sup>(14)</sup>. Češka su tijela obavijestila Komisiju da su ta jamstva, kojima je pokriveno 100 % kredita, dodijeljena za kredite koji su namijenjeni isključivo izgradnji linije trolejbusa radi zamjene jeftinijih, ali po okoliš štetnijih usluga autobusnog prijevoza u općini Ústí nad Labem.
- (41) Općina Ústí nad Labem povećala je vlasnički kapital društva DP Ústí za 160 000 000 CZK u 2006. Dokapitalizacija je osigurana isključivo radi financiranja izgradnje rute trolejbusa (Ústí nad Labem – Střekov) društva DP Ústí u skladu s dugoročnim strateškim ciljem općine Ústí nad Labem u pogledu elektrifikacije prijevoza. Sredstva od dokapitalizacije čuvala su se na zasebnom računu.

3. ODLUKA O POKRETANJU POSTUPKA

- (42) Komisija je u Odluci o pokretanju postupka procijenila sljedeće mjere na koje je ukazao podnositelj prigovora:
- (a) naknade za pružanje javne usluge dodijeljene određenim prijevoznim poduzećima za pružanje usluge regionalnoga autobusnog prijevoza za razdoblje od 2005. do 2006.;
  - (b) naknade za pružanje javne usluge dodijeljene određenim prijevoznim poduzećima za pružanje usluge regionalnoga autobusnog prijevoza za razdoblje od 9. rujna 2006. do 2. lipnja 2007.;
  - (c) naknade za pružanje javne usluge dodijeljene određenim prijevoznim poduzećima za pružanje usluge regionalnoga autobusnog prijevoza za razdoblje od 9. rujna 2006. do 31. prosinca 2006.;
  - (d) dva jamstva za osiguranje kredita u vrijednosti od 35 milijuna CZK i 5 milijuna CZK u korist društva DP Ústí;
  - (e) dokapitalizaciju u iznosu od 160 milijuna CZK u korist društva DP Ústí;
  - (f) kredit u iznosu od 3,5 milijuna CZK u korist društva DP Chomutov;
  - (g) povjeravanje upravljanja funkcioniranjem uređaja za naplatu parkiranja društvu DP Děčín;

<sup>(14)</sup> Banka koja je dio grupacije Sociéte Générale Group.

- (h) najam vozila u korist društva DP Teplice (dodatna vozila od 2006.);
  - (i) naknade za pružanje javne usluge dodijeljene određenim prijevoznim poduzećima za pružanje usluge regionalnoga autobusnog prijevoza za 2004.;
  - (j) jamstvo u iznosu od 30 milijuna CZK korist društva DP Ústí;
  - (k) jamstvo u iznosu od 5,2 milijuna CZK korist društva DP Chomutov;
  - (l) subvenciju u iznosu od 245 000 CZK u korist društva DP Most;
  - (m) najam autobusne stanice u korist društva DP Děčín;
  - (n) subvenciju u iznosu od 13,7 milijuna CZK u korist društva DP Teplice;
  - (o) najam vozila u korist društva DP Teplice od 2003.;
  - (p) subvenciju u iznosu od 455 000 CZK u korist društva DP Most.
- (43) Kad je riječ o mjerama iz uvodne izjave 42. točaka (i) do (o), Komisija je u Odluci o pokretanju postupka utvrdila da se te mjere temelje na ugovorima sklopljenima prije 1. svibnja 2004., odnosno prije pristupanja Češke Republike Uniji. Stoga je Komisija zaključila da nije nadležna za procjenu tih mjera. Komisija je, osim toga, utvrdila da je mjera iz uvodne izjave 42. točke (p) odobrena u okviru postojećeg programa potpora.
- (44) Kad je riječ o mjeri iz uvodne izjave 42. točke (f), Komisija je zaključila da kredit u iznosu od 3,5 milijuna CZK u korist društva DP Chomutov ne predstavlja državnu potporu.
- (45) Slično tome, kad je riječ o mjeri iz uvodne izjave 42. točke (g), Komisija je zaključila da sve potencijalne prednosti od upravljanja funkcioniranjem uređaja za naplatu parkiranja društva DP Děčín ne mogu predstavljati narušavanje tržišnog natjecanja i utjecati na trgovinu među državama članicama jer ta mjera ispunjava uvjete za potporu *de minimis* u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 69/2001 <sup>(15)</sup>.
- (46) Kad je riječ o mjeri iz uvodne izjave 42. točke (h), Komisija je zaključila da nije nadležna za procjenu najma trolejbusa koji je općina Teplice odobrila društvu DP Teplice na temelju izvornog ugovora od 10. prosinca 2003. Međutim, s obzirom na to da je ugovor o najmu dvaput izmijenjen – 5. svibnja 2006. i 18. listopada 2006. – kako bi uključivao najam dodatnih trolejbusa, Komisija je mogla procijeniti najam koji je predmet tih izmjena. Komisija je u Odluci o pokretanju postupka objasnila da je, s obzirom na to da su se ta vozila upotrebljavala samo za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge, sve troškove koji proizlaze iz ugovora o najmu potrebno smatrati dijelom naknade za pružanje javne usluge. Međutim, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 27., ti su se najmovi trolejbusa odnosili isključivo na općinski javni prijevoz unutar općine Teplice pa te mjere nisu povezane s naknadama za javnu uslugu koje je osigurala regija Ústí za usluge regionalnoga autobusnog prijevoza i bile su jasno odvojene od njih te se one zato ne odnose na mjere koje se analiziraju na temelju ove Odluke.
- (47) Kad je riječ o naknadama za pružanje javne usluge dodijeljenima određenim operatorima za različita razdoblja navedena u uvodnoj izjavi 42. točkama (a), (b) i (c), Komisija je u Odluci o pokretanju postupka ispitivala predstavljaju li te mjere državnu potporu na temelju uvjeta koje je utvrdio Sud u presudi u predmetu *Altmark* <sup>(16)</sup>. Budući da je Komisija izrazila sumnju o tome jesu li ispunjeni drugi, treći i četvrti uvjet iz predmeta *Altmark*, zaključila je da se ne može isključiti da naknade predstavljaju državnu potporu u smislu Ugovora.
- (48) Kad je riječ o mjerama iz uvodne izjave 42. točaka (d) i (e), Komisija je analizirala predstavljaju li jamstva i dokapitalizacija u korist društva DP Ústí državnu potporu i, posebno, je li moguće smatrati da su oni u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu (en. *market economy investor principle*, MEIP). Komisija je u Odluci o pokretanju postupka zaključila da se ne može isključiti da te mjere nisu u skladu s MEIP-om te da bi one, stoga, mogle predstavljati državnu potporu u smislu Ugovora.
- (49) Komisija je potom ispitivala može li se smatrati da su mjere iz uvodne izjave 42. točaka (a) do (e) u skladu s unutarnjim tržištem.

<sup>(15)</sup> Uredba Komisije (EZ) br. 69/2001 od 12. siječnja 2001. o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora o EZ-u na potporu *de minimis* (SL L 10, 13.1.2001., str. 30.).

<sup>(16)</sup> Predmet C-280/00 *Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* [2003] ECR I-7747. Za četiri uvjeta iz predmeta *Altmark*, vidjeti uvodnu izjavu (98).

- (50) Kad je riječ o naknadama za pružanje javne usluge iz uvodne izjave 42. točaka (a), (b) i (c), Komisija je navela da u fazi Odluke o pokretanju postupka ne može zaključiti da iznos naknade ne premašuje ono što je nužno za podmirivanje troškova nastalih pri ispunjavanju obveza pružanja javne usluge, uzimajući u obzir relevantne primitke i razumnu dobit od ispunjavanja tih obveza.
- (51) Točnije, Komisija je izrazila sumnju u pogledu pojma nepredvidivih troškova i metodologije njihova izračuna, posebno zato što je njihova posljedica bilo premašivanje očekivanog ograničenja naknade za društva DP Teplice i DP Ústí u 2005. i 2006. Komisija je, osim toga, izrazila sumnju u pogledu metodologije za provjeru podudara li se razina cijena koju su očekivali operatori sa specifičnostima pruženih usluga. U tom je pogledu Komisija izrazila sumnju i o tome uključuju li cijene dobit koja se može smatrati razumno.
- (52) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija je zaključila da postoji sumnja u pogledu usklađenosti naknada za pružanje javne usluge s Ugovorom. Komisija je zatražila dodatne informacije, posebno o metodologiji izračuna naknada (u pogledu utvrđivanja razine očekivanih cijena, izračuna razumne dobiti i pojma „nepredvidljivih troškova“).
- (53) Kad je riječ o mjerama iz uvodne izjave 42. točaka (d) i (e), Komisija je u Odluci o pokretanju postupka objasnila da joj češka tijela nisu dostavila dovoljno informacija za zaključak o tome jesu li dokapitalizacija i dva jamstva bili potrebni i razmjerni za postizanje cilja u zajedničkom interesu te oni, kao takvi, ne predstavljaju neopravdano narušavanje tržišnog natjecanja. Komisija je stoga izrazila sumnju o tome može li se smatrati da su te mjere u skladu s Ugovorom.

#### 4. PRIMJEDBE ČEŠKE REPUBLIKE

- (54) Uz odgovor na Odluku o pokretanju postupka češka su tijela dostavila sljedeća tri dokumenta: izjavu regije Ústí, izjavu općine Teplice i izjavu društva DP Ústí (jednog od navodnih korisnika potpore). Iskoristila su i priliku za ispravak informacija navedenih u tablicama 1., 3., 6. i 7. Odluke o pokretanju postupka. Razlozi su za pogreške u tim tablicama bili izostavljanje određenih usluga prijevoza i netočan prijepis podataka. Točni su podaci sad navedeni u prethodnim tablicama 1., 3., 6. i 8.

##### 4.1. PRIMJEDBE O POSTOJANJU POTPORE U POGLEDU NAKNADA ZA PRUŽANJE JAVNE USLUGE

- (55) Prema češkim tijelima, naknade za pružanje javne usluge koje je regija Ústí dodijelila operatorima regionalnog prijevoza navedenima u uvodnoj izjavi 42. točkama (a), (b) i (c) u skladu su s četiri kriterija iz predmeta *Altmark* te, stoga, ne predstavljaju državnu potporu.
- (56) Kad je riječ o prvom uvjetu iz predmeta *Altmark*, češka su tijela tvrdila da je Komisija već u Odluci o pokretanju postupka zaključila da je taj uvjet ispunjen za sve ugovore o pružanju javne usluge koji se ispituju.
- (57) Kad je riječ o drugom uvjetu iz predmeta *Altmark*, češka su tijela objasnila da je regija Ústí, na temelju svih ugovora o pružanju javne usluge koji se ispituju, podmirila dokazivi gubitak operatora izračunan kao razlika između (a) troška usluge prijevoza koji proizlazi iz ugovora o pružanju javne usluge i (b) prihoda koje je ostvario pružatelj usluga prijevoza. Trošak je usluga prijevoza uključivao i troškove pružatelja usluga prijevoza u skladu s troškovima tipičnog poduzeća; te ii. razumnu dobit. Ti su kriteriji unaprijed utvrđeni transparentno i objektivno, pri čemu je najviša razina naknade na početku ograničena stručnim mišljenjem. Regionalna tijela imala su i ovlasti za provjeru točnosti podataka uporabljenih za te procjene i njihovog podudaranja s okolnostima u kojima se nalazi određeni operator.
- (58) Kad je riječ o različitim cijenama po kilometru za svakog operatera, u pogledu čega je Komisija izrazila sumnju u Odluci o pokretanju postupka, češka su tijela odgovorila da su te cijene povezane s troškovima različitih pružatelja usluga autobusnog prijevoza, odgovarajućom linijom i vremenom prometovanja te ostalim specifičnostima pojedinačne linije. Kao dodatni su argument češka tijela predočila rezultate standardnih dugoročnih koncesija kod kojih se ponuđena cijena kreće od 25,48 CZK/km u ruralnim područjima do 45,79 CZK/km u prigradskim područjima.
- (59) Češka tijela stoga smatraju da je ispunjen drugi uvjet iz predmeta *Altmark* u pogledu svih ugovorima o pružanju javne usluge.

- (60) Kad je riječ o trećem uvjetu iz predmeta *Altmark*, češka su tijela podsjetila da je ugovorima o pružanju javne usluge koje je sklopila regija Ústí predviđena privremena objektivna procjena dokazivoga gubitka. U skladu s člankom 19.b stavkom 3. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, regija mora nadoknaditi dokazivi gubitak do iznosa koji ne premašuje tu procjenu, uvećanog samo za nepredvidive troškove. Stoga, ako je iznos stvarnih gubitaka za predmetno razdoblje veći od privremene procjene, regija Ústí nadoknađuje gubitke samo do iznosa te procjene, uz iznimku nepredvidljivih troškova.
- (61) U tom su pogledu češka tijela naglasila da nijedan pružatelj usluga prijevoza nije primio naknadu za osnovne usluge prijevoza veću od razine privremene objektivne procjene dokazivoga gubitka obuhvaćenog ugovorima o pružanju javne usluge u 2005. i 2006. Osim toga, u 2006. tri pružatelja usluga prijevoza koji posluju u pet područja regije Ústí ostvarili su ekonomski gubitak. Iz dokumenata koje su dostavila češka tijela vidljivo je da su ta tri pružatelja usluga pokušala ostvariti dodatne naknade od regije Ústí. Regija Ústí, međutim, nije osigurala nikakve dodatne naknade te je na taj način primorala te pružatelje usluga da sami snose vlastite poslovne rizike. Češka su tijela dodatno naglasila da pružatelj usluge prijevoza ne može jednostrano odlučiti o prekidu pružanja usluga prijevoza na određenim linijama niti utjecati na opseg i učestalost ponuđene usluge. Ako pružatelj usluge prijevoza ne osigura osnovnu uslugu prijevoza utvrđenu njegovim ugovorom, regija Ústí ima pravo primijeniti ugovorne kazne.
- (62) Češka su tijela, međutim, potvrdila da Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu nije predviđena detaljnija definicija „nepredvidljivih troškova” te da je definicija tog pojma prepuštena pojedinačnim kupcima usluga prijevoza. Pojam nepredvidivih troškova detaljnije je utvrđen ugovorima o pružanju javne usluge koje je regija Ústí sklopila s pojedinačnim operatorima prijevoza. Nepredvidivi se troškovi odnose na okolnosti koje ne ovise o upravljanju društvima, poput prirodnih katastrofa, državnih intervencija u cijene, promjena trošarina, PDV-a itd. Češka su tijela dostavila Komisija odgovarajuće dijelove ugovora o pružanju javne usluge.
- (63) Konačno, kad je riječ o četvrtom uvjetu iz predmeta *Altmark*, zaključak čeških tijela o svakoj od tri mjere naknade za pružanje javne usluge neznatno se razlikovao te će biti zasebno obrazložen.
- (64) Kad je riječ o ugovorima o pružanju javne usluge za 2005. i 2006. (mjera iz uvodne izjave 42. točke (a)), češka su tijela tvrdila da bi te ugovore trebalo smatrati usklađenima s tim uvjetom na temelju usporedbe cijene usluga prijevoza u regiji Ústí u 2005. i cijena ponuđenih na temelju natječaja za dodjelu koncesija u 2007. i poslije. S obzirom na to da su natječaji za koncesije u 2007. bili transparentni, otvoreni i nediskriminirajući, cijene koje su ponuđene na tim natjecajima bile su tržišne cijene kad cijena usluge prijevoza uključuje samo troškove tipičnog razumnog operatora i razumnju dobit. Iz analize razlika u cijenama vidljivo je da je prosječna cijena usluga prijevoza iznosila 30,60 CZK/km u 2005., odnosno 30,24 CZK/km u 2007. U 2005. cijena usluga regionalnog prijevoza kretala se između 21,50 CZK/km i 37,16 CZK/km. U 2007., nakon dovršetka postupaka odabira dugoročnih koncesija, cijene su se kretale između 25,48 CZK/km i 45,79 CZK/km. Češka tijela tvrde da iz te usporedbe slijedi da se cijena nije znatno razlikovala te da su razlike u cijenama među različitim područjima čak bile veće u 2007. nego u 2005. Iz iste je analize vidljivo i da se dobit nije znatno razlikovala između ugovora iz 2005. i 2007. Stoga treba smatrati da je dobit koju su ostvarili pružatelji usluge prijevoza u razdoblju koje se ispituje u skladu s četvrtim uvjetom iz predmeta *Altmark*.
- (65) Osim toga, češka su tijela dostavila stručno mišljenje profesora Tehničkog sveučilišta u Pragu (*České vysoké učení technické v Praze*) iz kojeg je vidljivo da su troškovi pružatelja usluga troškovi *razboritih* operatora. Jedina su iznimka bili podnositelj prigovora društvo DPÚK, čija je cijena usluga regionalnog prijevoza bila neodgovarajuće visoka te dva lokalna operatora čija je cijena bila preniska.
- (66) Kad je riječ o ugovorima za razdoblje od 9. rujna 2006. do 2. lipnja 2007. (mjera iz uvodne izjave 42. točke (b)) te od 9. rujna 2006. do 31. prosinca 2006. (mjera iz uvodne izjave 42. točke (c)), češka su tijela tvrdila da je regija Ústí precizno definirala opseg zahtijevanih usluga te osigurala zainteresiranim pružateljima usluge prijevoza relevantne procjene prihoda na temelju povijesnih podataka. Stručno je mišljenje trebao osigurati pružatelj usluge prijevoza. Stručno je mišljenje odabranog pružatelja usluge prijevoza potom obvezujuće tijekom cijelog ugovornog razdoblja. Posljedično, jedini je kriterij pri odlučivanju bila cijena koji su ponudili zainteresirani pružatelji usluge prijevoza.

- (67) Kad je riječ o naknadama za pružanje javne usluge autobusnog prijevoza od 9. rujna 2006. do 2. lipnja 2007. (mjera iz uvodne izjave 42. točke (b)), češka su tijela tvrdila da su ugovori o pružanju javne usluge na temelju kojih su naknade isplaćene sklopljeni nakon otvorenoga, transparentnog i nediskriminirajućeg natječajnog postupka. Činjenica da je drugi najbolji ponuditelj morao na kraju biti odabran jer je najbolji ponuditelj odbio pružanje zahtijevanih usluga, ne umanjuje otvorena, transparentna i bezuvjetna obilježja natječajnog postupka.
- (68) Cijena ponuđena u prvom krugu odabira bila je objektivna cijena postignuta u postupku odabira te ona, stoga, ispunjava treći i četvrti uvjet iz predmeta *Altmarkt* jer se na taj način osigurava da pružatelj usluge neće ostvariti neopravdanu dobit od pružanja usluge. Ugovori na temelju mjere iz uvodne izjave 42. točke (b) sklopljeni su za prijelazno razdoblje od devet mjeseci za devet od 15 područja regije Ústí.
- (69) Ako Komisija smatra da prvi dio četvrtog uvjeta iz predmeta *Altmark* nije ispunjen u pogledu mjere iz uvodne izjave 42. točke (b), češka tijela tvrdila su da se drugi dio uvjeta iz predmeta *Altmark* treba smatrati ispunjenim jer je odabir pružatelja usluge proveden u skladu s analizom troškova tipičnog pružatelja usluge koji posluje s razumnom dobiti.
- (70) Konačno, kad je riječ o naknadama za pružanje javne usluge koje je dodijelila regija Ústí za usluge autobusnog prijevoza u razdoblju od 9. rujna 2006. do 31. prosinca 2006. u izravnim pregovorima (mjera iz uvodne izjave 42. točke (c)), češka su tijela objasnila da je regija Ústí u najvećoj mogućoj mjeri osigurala da su usluge javnog prijevoza u pet područja u kojima nije bilo drugog najpovoljnijeg ponuditelja ponuđene po najnižoj mogućoj cijeni. Drugi krug dodjele koncesija organiziran je radi osiguranja osnovnih usluga javnog prijevoza do organizacije standardnoga (redovnog) postupka dodjele koncesija. Obavijest o drugom krugu dodjele koncesija objavljena je u nekoliko važnih čeških dnevnih novina 16. kolovoza 2006. <sup>(17)</sup> Češka su tijela dostavila dokumentaciju o drugom krugu dodjele koncesija. S obzirom na to da su ti ugovori trebali biti sklopljeni u roku od dva tjedna zbog neočekivanog povlačenja društva ČSAD Česká Lípa, te uzimajući u obzir da bi sve koncesije bile dodijeljene privremeno za razdoblje kraće od četiri mjeseca, regija je Ústí u postupak dodjele koncesija uključila kriterij za odabir da odabrani pružatelj usluge prijevoza mora osigurati početak pružanja usluge prijevoza od 9. rujna 2006., odnosno u roku od dva tjedna od objave postupka za dodjelu koncesija.
- (71) Međutim, s obzirom na to da se ugovori nisu mogli sklopiti na temelju drugog kruga dodjele koncesija jer je zaprimljena samo jedna ponuda za šest područja <sup>(18)</sup>, regija Ústí sklopila je ugovore izravno s raspoloživim pružateljima usluge prijevoza. Prema češkim tijelima, nije bilo vremena za organizaciju trećeg kruga dodjele koncesija zbog izvanrednih okolnosti sklapanja tih ugovora, a zbog jednakih vremenskih ograničenja dostava stručnog mišljenja nije bila moguća. Češka tijela dodatno su naglasila da se cijena usluge prijevoza u svakom slučaju znatno ne razlikuje od cijene postignute u prvom i drugom krugu dodjele koncesija. Razliku u iznosu od približno 7 % može se smatrati standardnom s obzirom na činjenicu da je privremena raspodjela ljudskih i financijskih resursa za četveromjesečno razdoblje skuplja nego za dulje razdoblje.

#### 4.2. PRIMJEDBE O POSTOJANJU DRŽAVNE POTPORE U POGLEDU JAMSTAVA I DOKAPITALIZACIJE U KORIST DRUŠTVA DP ÚSTÍ

##### 4.2.1. Jamstva

- (72) Kad je riječ o jamstvima u iznosu od 5 milijuna CZK i 35 milijuna CZK koje je dala općina Ústí nad Labem za osiguranje bankovnih kredita odobrenih društvu DP Ústí, češka su tijela tvrdila da bi ti krediti bili odobreni društvu DP Ústí i bez tih jamstava. Češka tijela naglašavaju da je društvu DP Ústí u 2007. odobren kredit od 40 milijuna CZK za dovršetak izgradnje linije trolejbusa Ústí nad Labem – Střekov te za nabavu dva autobusa. Taj je kredit odobrila Komerční banka, a.s., odnosno ista financijska institucija koja je u 2004. i 2005. odobrila dva kredita društvu DP Ústí za koje je općina Ústí nad Labem dala sporna jamstva. Instrument osiguranja tog kredita

<sup>(17)</sup> Češka su tijela dodatno naglasila da je činjenica da je regija Ústí objavila drugi krug dodjele koncesija dokaz njezinog otvorenog i transparentnog pristupa jer bi u predmetnom slučaju bili ispunjeni uvjeti za javnu nabavu prema zatvorenom postupku (u skladu s člankom 31. stavkom 1. točkom (c) Direktive 2004/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 134, 30.4.2004., str. 114.).

<sup>(18)</sup> Društvo Zdar, a.s. osiguralo je osnovnu uslugu javnog prijevoza na jednom području regije Ústí.

od 40 milijuna CZK bila je imovina društva DP Ústí. Zajmodavac tog kredita odabran je u otvorenom natječajnom postupku zbog čega je odabrana najbolja ponuda bez obzira na različite opcije osiguranja kredita, odnosno jamstvo koje je dala općina Ústí nad Labem ili jamstvo u obliku imovine društva. To je, prema češkim tijelima, dokaz da uvjeti kredita u 2007. nisu ovisili o obliku osiguranja te da je društvo DP Ústí moglo dobiti kredit po istim uvjetima i bez jamstva. Češka tijela tvrde da je tako bilo i u slučaju dva kredita u 2004. i 2005. te da jamstvom, stoga, nije osigurana nikakva ekonomska prednost za društvo DP Ústí.

- (73) U svakom slučaju, sredstva dobivena kreditima nisu se mogla upotrijebiti za druge namjene osim izgradnje linije trolejbusa. Regija je Ústí područje niske kvalitete okoliša te je cilj projekta bilo poboljšanje tog stanja u regiji. Da društvu DP Ústí nije odobren kredit, ono bi bilo obvezno nastaviti pružati uslugu prijevoza. Prema češkim tijelima mjerom je učinkovito stavljen naglasak na zaštitu okoliša u odnosu na veće troškove izgradnje linije trolejbusa te, stoga, treba smatrati da je mjera u skladu s Ugovorom.

#### 4.2.2. Dokapitalizacija društva DP Ústí

- (74) Češka su tijela objasnila da su sredstva od dokapitalizacije u iznosu od 160 milijuna CZK namijenjena samo financiranju izgradnje linije trolejbusa Ústí nad Labem – Střekov. Ona su se nalazila na zasebnom računu društva DP Ústí s kojeg su se obavljala plaćanja za izgradnju linije trolejbusa Ústí nad Labem – Střekov.
- (75) Ta je linija sastavni dio okosnice javnog gradskog prijevoza u općini Ústí nad Labem, koji se sastoji od ekološkog prijevoza trolejbusima velikog kapaciteta, koja je u općini u izgradnji od 1984. i koja se postupno pušta u promet od 1988. Izgradnja je linije posljednja faza izgradnje sustava, čijim će se dovršetkom glavni dio desne obale općine spojiti s okosnicom prijevoza trolejbusima. To je proširenje sustava u planu od 1996.
- (76) Prema češkim tijelima, posljedice će tog ulaganja biti znatno poboljšanje okolišnih uvjeta u općini, posebno smanjenje zagađenja zraka u području grada na desnoj obali, smanjenje razina buke od prometa na pogođenim linijama zbog upotrebe trolejbusa umjesto autobusa (prije svega, u noćnom prometu), smanjenje emisija na pogođenim linijama i smanjenje rizika fotokemijskog smoga u području Střekov.
- (77) Češka su tijela u skladu s tim tvrdila da je dokapitalizacija obuhvaćena iznimkom predviđenom člankom 3. stavkom 1. točkom (b) Uredbe Vijeća (EEZ) br. 1107/70<sup>(19)</sup>. Češka tijela tvrde da su ispunjeni uvjeti za primjenu članka 3. stavka 1. točke (b) jer i. je cilj izgradnje mreže trolejbusa koordinacija i optimizacija prijevoza; ii. ona uključuje infrastrukturne troškove koje ostali operatori u drugim vrstama cestovnog prijevoza nemaju; te iii. jer ne postoji druga, financijski manje zahtjevna mogućnost za ostvarivanje zajedničkog cilja politike (odnosno, usklađivanje prijevoza i smanjenja emisija CO<sub>2</sub>).

#### 4.3. PRIMJEDBE O DODATNIM MJERAMA DODIJELJENIMA DRUŠTVIMA DP ÚSTÍ I DP TEPLICE

- (78) Društvo DP Ústí primilo je u 2005. dvije dodatne naknade u iznosu od 4 591 200 CZK i 7 335 000 CZK u pogledu svojih obveza pružanja javne usluge. Međutim, češka su tijela pojasnila da su se te naknade koje je dodijelila općina Ústí nad Labem, isključivo odnosile na općinski prijevoz unutar općine te da one nisu bile povezane s naknadama za regionalni prijevoz koje je dodijelila regija Ústí, a koje su predmet Odluke o pokretanju postupka.
- (79) Kad je riječ o mjerama dodijeljenima društvu DP Teplice, češka su tijela pojasnila da su se naknade koje je dodijelila općina Teplice i najam vozila odnosili isključivo na obveze pružanja javne usluge prijevoza unutar te općine. One, stoga, nisu bile povezane s naknadama za regionalni prijevoz koje je dodijelila regija Ústí, a koje su predmet Odluke o pokretanju postupka. U svakom slučaju, zbog odvajanja računa koje je primijenilo društvo DP Teplice, nije postojao rizik da bi te naknade na bilo koji način predstavljale unakrsne subvencije djelatnosti regionalnog prijevoza društva DP Teplice. Konačno, trolejbusi se, zbog svojih obilježja, ne mogu upotrebljavati za pružanje usluga regionalnog prijevoza izvan linija trolejbusa unutar općine Teplice.

<sup>(19)</sup> Uredba Vijeća (EEZ) br. 1107/70 od 4. lipnja 1970. o odobravanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnicama (SL L 130, 15.6.1970., str. 1.). Iako je stavljena izvan snage 3. prosinca 2009., ta se Uredba primjenjivala u trenutku dokapitalizacije u 2006.



## 5. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

- (80) Društvo DPÚK bilo je jedina zainteresirana strana koja je dostavila primjedbe u odgovoru na Odluku o pokretanju postupka.
- (81) Društvo DPÚK dostavilo je općenite primjedbe o pravnom okviru za naknade za obveze pružanja javne usluge u sektoru usluga regionalnog autobusnog prijevoza u Češkoj Republici. Društvo DPÚK tvrdilo je da u Češkoj Republici nije došlo do liberalizacije sektora javnog prijevoza. Prema društvu DPÚK, to je značilo da su obveze operatora jasno utvrđene administrativnim odlukama o dodjeli licenci operatorima jer je češko zakonodavstvo utemeljeno na sustavu „obveza pružanja javne usluge” u smislu članka 2. Uredbe (EEZ) br. 1191/69, a ne na „ugovorima o pružanju javne usluge” u smislu članka 14. iste Uredbe. Društvo DPÚK tvrdi da na procjenu naknada za pružanje javne usluge iz Odluke o pokretanju postupka utječe netočno tumačenje relevantnog pravnog okvira. Ono dalje tvrdi da se u ovom slučaju presuda u predmetu *Altmark* ne može primijeniti jer se ona odnosi na sustav utemeljen na ugovorima o pružanju javne usluge, a ne na obvezama pružanja javne usluge kao u ovom slučaju.
- (82) Na temelju toga je društvo DPÚK tvrdilo da obveze pružanja javne usluge i razina naknade ne mogu biti predmet pregovora između regionalnih tijela i operatora. One ne mogu podlijegati tržišnom natjecanju operatora jer je to nemoguće u sustavu utemeljenom na obvezama pružanja javne usluge, a naknada nije predstavljala ugovornu cijenu pruženih usluga prijevoza, već gubitak zbog ispunjavanja relevantnih obveza zbog primjene pravnih odredbi, nije ovisila o volji operatora i tijela te stoga o njoj nije bilo moguće pregovarati. Društvo DPÚK dalje je tvrdilo da je regija Ústí sklapanjem ugovora o pružanju javne usluge s operatorima odabranima na temelju tobožnjih natječajnih postupaka prekršila postojeće zakonodavstvo. Društvo DPÚK tvrdilo je da su takvi pokušaji primjene načela tržišnog natjecanja u suprotnosti sa sustavom utemeljenim na obvezama pružanja javne usluge, a stoga i nezakoniti. Društvo DPÚK tvrdilo je da su novoizabranim operatorima nezakonito dodijeljene licence i isplaćene naknade za pružanje javne usluge jer je ono nositelj prvotnih licenci za iste autobusne linije. Motiv je pristupa tijela regije Ústí njihova nespремnost da pozicioniranim operatorima isplate naknade na koje imaju pravo na temelju prava, a pozicionirani se operatori koji nisu spremni prihvatiti niže subvencije za poslovanje izlažu pritisku i zamjenjuju novim operatorima s pomoću nezakonitih tobožnjih natječajnih postupaka. Društvo DPÚK zahtijevalo je popravak stanja i dopuštenje za preuzimanje autobusa i zaposlenika trenutačnih nezakonito odabranih operatora te povratak ispunjavanju izvorno uvedenih obveza pružanja javne usluge koje su trebale prestati tek 2011. Osim toga, društvo DPÚK tvrdilo je da su podaci za razdoblje od 2006. do 2008. dokaz njegove tvrdnje da će konačni troškovi pružanja usluga regionalnog autobusnog prijevoza novih operatora biti veći.
- (83) Konačno, društvo DPÚK naglasilo je da su novoizabrani operatori u brojnim slučajevima operatori općinskog autobusnog prijevoza, u vlasništvu relevantnih općina koje ih subvencioniraju, pa među tim operatorima i operatorima regionalnog putničkog prijevoza postoji nelojalna konkurencija. Društvo DPÚK tvrdilo je da je neprihvatljivo da je operatorima lokalnog autobusnog prijevoza dopušteno prometovanje na regionalnim linijama izvan područja njihove općine.
- (84) Kad je riječ o jamstvu i dokapitalizaciji općine Ústí nad Labem, društvo DPÚK tvrdilo je da je ono tijelima predložilo znatno jeftiniju alternativu za ekološki prihvatljivu uslugu lokalnog prijevoza na liniji Ústí nad Labem – Střekov (uz upotrebu autobusa na komprimirani prirodni plin umjesto trolejbusa društva DP Ústí), koja je odbaćena.
- (85) Kad je riječ o mjerama koje su prema Odluci o pokretanju postupka dodijeljene prije pristupanja Češke Republike Uniji, društvo DPÚK tvrdilo je da sve te mjere imaju dugoročni učinak koji u velikoj mjeri nadilazi datum pristupanja.
- (86) Kad je riječ o procjeni Komisije prijenosa upravljanja funkcioniranjem uređaja za naplatu parkiranja u korist društva DP Děčín, društvo DP Ústí tvrdilo je da je analiza iz Odluke o pokretanju postupka netočna jer se prag *de minimis* ne primjenjuje u sektoru javnog prijevoza.
- (87) Društvo DPÚK nije imalo primjedbi na pojam nepredvidivih troškova ni na činjenicu da se zahvaljujući prethodnom utvrđivanju najviše cijene za naknadu na temelju nacionalne statističke analize može jamčiti izostanak prekomjernih naknada operatorima.

## 6. PRIMJEDBE ČEŠKE REPUBLIKE O PRIMJEDBAMA ZAINTERESIRANE STRANE

- (88) Češka se tijela nisu složila s tumačenjem pravnog okvira za naknade za obveze pružanja javne usluge u sektoru usluga regionalnog autobusnog prijevoza u Češkoj Republici koje je navelo društvo DPÚK u svojim podnescima. Češka se tijela nisu složila ni s tvrdnjom društva DPÚK da usluge javnog prijevoza u Češkoj Republici još uvijek nisu liberalizirane.
- (89) Češka su tijela tvrdila da nacionalni zakonodavni okvir uključuje dvije mogućnosti za organiziranje javnog autobusnog prijevoza na temelju sustava obveza pružanja javne usluge: i. na temelju ugovora o pružanju javne usluge na temelju članka 19. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu i članka 14. Uredbe (EEZ) br. 1191/69; te ii. na temelju odluke kojom se jednostrano nameće obveza pružanja javne usluge. Druga se vrsta, međutim, upotrebljava vrlo ograničeno. U regiji se Ústí sve usluge regionalnoga autobusnog prijevoza trenutačno temelje na ugovorima sklopljenima nakon otvorenih, transparentnih i nediskriminirajućih natječajnih postupaka. Češka su tijela tvrdila da, unatoč određenim razlikama u upotrijebljenim pojmovima, ugovori o pružanju javne usluge odgovaraju ugovorima o pružanju javne usluge u smislu Uredbe (EEZ) br. 1191/69. To je vidljivo iz tumačenja Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, kao i iz tumačenja iz različitih odluka mjerodavnih tijela.
- (90) Češka su tijela pojasnila i da je licenca za pružanje usluga autobusnog prijevoza dozvola izdana operatoru za pružanje usluga autobusnog prijevoza na pojedinačnim linijama, ali da ona ne predstavlja povjeravanje obveza pružanja javne usluge. Te se obveze povjeravaju operatorima putem ugovora o pružanju javne usluge između operatora i mjerodavnog tijela (u ovom slučaju, regije Ústí). Dozvolu za određenu autobusnu liniju može dobiti više operatora, ali se naknada za pružanje javne usluge dodjeljuje samo operatoru koji je s regionalnim tijelima sklopio ugovor za tu liniju ili kojem je obveza uvedena odlukom tijela. Osim toga, licenca nije mogla predstavljati odluku o uvođenju obveza pružanja javne usluge u smislu članka 1. Uredbe (EEZ) br. 1191/69 jer njome nije predviđena dodjela naknade za financijsko opterećenje koje je posljedica obveze kako je propisano člankom 6. iste Uredbe.
- (91) Češka su tijela dalje smatrala da su naknade isplaćene na temelju ugovora o pružanju javne usluge u skladu s kriterijima iz predmeta *Altmark* te zbog toga nisu o njima obavijestila Komisiju.
- (92) Češka su tijela tvrdila da su se, zbog otvorenih, transparentnih i nediskriminirajućih postupaka odabira, usluge autobusnog prijevoza u okviru obveze pružanja javne usluge u regiji Ústí pružale po povoljnijim cijenama u odnosu na ranije. Posljedica je toga činjenica da se regija Ústí učinkovitije koristi svojim resursima nego da je trebala isplatiti naknadu za gubitke koju je jednostrano zahtijevalo društvo DPÚK.
- (93) Kad je riječ o tvrdnjama društva DPÚK o jamstvu i dokapitalizaciji općine Ústí nad Labem, češka su tijela pojasnila da je u toj općini mreža trolejbusa već postojala te da su te mjere upotrijebljene za međusobno povezivanje dvije postojeće mreže trolejbusa. Stoga su nove linije trolejbusa bile samo dopuna postojeće mreže trolejbusa koja je u postupnoj izgradnji od 1988. Konačno, češka su tijela tvrdila da ne postoji službena evidencija o službenim podnescima društva DPÚK u pogledu alternativnog projekta za osiguranje ekološkog prijevoza u općini. Projekt u prilogu podnesku društva DPÚK datira iz lipnja 2001. te, stoga, nije bio relevantan u trenutku mjera koje se procjenjuju.

## 7. PROCJENA MJERA

- (94) U skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora, sve potpore koje dodjeljuje država članica ili koje se dodjeljuju državnim sredstvima u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili prodaje određene robe u povoljniji položaj, nije u skladu sa zajedničkim tržištem u mjeri u kojoj to utječe na trgovinu među državama članicama.
- (95) Kako bi se mjera smatrala potporom u smislu članka 107. stavka 1. ugovora moraju biti ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti: i. mjera mora biti pripisiva državi i mora se financirati iz državnih sredstava; ii. mora predstavljati prednost u korist primatelja; iii. ta prednost mora biti selektivna; te iv. mjera mora predstavljati narušavanje ili prijetnju narušavanjem tržišnog natjecanja te imati potencijalni utjecaj na trgovinu među državama članicama

- (96) Komisija će ispitati jesu li svi navedeni uvjeti ispunjeni u pogledu sljedećih pet mjera:
- (a) naknada za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge koje je regija Ústí dodijelila društvima ČSAD, DP Ústí, DP Teplice, DP Chomutov, DP Děčín, DP Most, Podbořany, Miroslavu Ohemu, Petru Frommelu, Petru Stejskalu i Vilému Graupneru za pružanje usluga regionalnog prijevoza u 2005. i 2006.;
  - (b) naknada za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge koje je regija Ústí dodijelila društvima Autobusy Karlovy Vary, a.s, Autobusy Kavka, a.s., ČSAD Slaný a.s., DP Most i ZDAR, a.s. za pružanje usluga regionalnog prijevoza u razdoblju od 9. rujna 2006. do 2. lipnja 2007.;
  - (c) naknada za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge koje je regija Ústí dodijelila društvima ČSAD Semily, DP Děčín, ČSAD Střední Čechy, DP Teplice, DP Ústí, DP Chomutov i DP Mladá Boleslav za pružanje usluga regionalnog prijevoza u razdoblju od 9. rujna 2006. do 31. prosinca 2006.;
  - (d) jamstava od 23. srpnja 2004., odnosno 11. travnja 2005. koje je općina Ústí nad Labem dala u korist društva DP Ústí za osiguranje kredita u iznosu od 35 milijuna CZK, odnosno 5 milijuna CZK;
  - (e) dokapitalizacije društva DP Ústí u iznosu od 160 milijuna CZK koje je provela općina Ústí nad Labem u 2006.

#### 7.1. POSTOJANJE DRŽAVNE POTPORE

##### 7.1.1. Naknade za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge (mjere iz uvodne izjave 96. točaka (a), (b) i (c))

###### 7.1.1.1. Državna sredstva

- (97) Naknade za pružanje javne usluge autobusnog prijevoza isplaćene su na temelju ugovora sklopljenih između regije Ústí i operatora navedenih u uvodnoj izjavi 96. točkama (a), (b) i (c) iz javnog proračuna tih tijela. Te su naknade, stoga, pripisive državi i dodijeljene iz državnih sredstava.

###### 7.1.1.2. Ekonomska prednost

- (98) Iz presude u predmetu *Altmark* slijedi da naknada koju poduzećima dodjeljuje država ili koja im se dodjeljuje iz državnih sredstava kao protunaknada za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge ne predstavlja prednost u korist predmetnih poduzeća te, stoga, ne predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, uz uvjet da su ispunjena sljedeća četiri kumulativna uvjeta:
- (a) poduzeću primatelju moraju zaista biti povjerene obveze pružanja javnih usluga i te obveze moraju biti jasno određene;
  - (b) parametri na temelju kojih se izračunava naknada moraju prethodno biti objektivno i transparentno utvrđeni;
  - (c) naknada ne smije premašiti iznos neophodan za pokrivanje svih ili dijela troškova koji su nastali pri ispunjavanju obveza javne usluge, uzimajući u obzir relevantne primitke i razumnu dobit od pružanja tih usluga;
  - (d) u posebnom slučaju, ako poduzeće kojem su povjerene obveze pružanja javne usluge nije odabrano u postupku javne nabave kojim bi se omogućio odabir ponuditelja sposobnog za pružanje tih usluga po najmanjem trošku za zajednicu, razina potrebne naknade mora biti utvrđena na temelju analize troškova koje bi tipično poduzeće, kojim se primjereno upravlja i koje ima odgovarajuća prijevozna sredstva za ispunjavanje zahtjeva javnih usluga, snosilo pri ispunjenju tih obveza, uzimajući u obzir relevantne prihode i razumnu dobit od ispunjavanja tih obveza.
- (99) Kako bi se isključilo postojanje ekonomske prednosti u slučaju dodjele naknade poduzećima kao protunaknade za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge, presudom u predmetu *Altmark* zahtijeva se kumulativno ispunjavanje sva četiri uvjeta.

- (100) Kad je riječ o prvom uvjetu, obveza je pružanja javne usluge prijevoza u kopnenom prometu zahtjev za osiguranje usluga prijevoza u općem interesu koje operator, kad bi razmatrao vlastite poslovne interese, ne bi pružao ili ne bi pružao u istom opsegu ili po istim uvjetima bez naknade <sup>(20)</sup>. Bez tih ograničenja države članice imaju široko diskrecijsko pravo pri utvrđivanju obveza pružanja javne usluge u skladu s potrebama krajnjih korisnika. U takvim je slučajevima zadatak Komisije osigurati da se to diskrecijsko pravo primjenjuje bez očitih grešaka u pogledu definicije obveze pružanja javne usluge.
- (101) Komisija je u Odluci o pokretanju postupka već naglasila da su joj češka tijela dostavila ugovore na temelju kojih su tijela regije Ústí s operatorima organizirala ispunjavanje obveza pružanja javne usluge. Tim je ugovorima definirano područje primjene obveze pružanja usluga prijevoza. Točnije, tim su ugovorima utvrđene linije na kojima prometuju pružatelji usluge autobusnog prijevoza, redovi vožnje i objektivna procjena dokazivog gubitka. Dokaz je za činjenicu da se tim linijama ne može prometovati na komercijalnoj osnovi usporedba očekivanog dokazivog gubitka i stvarnog gubitka na tim linijama kako je navedeno u prethodnim tablicama 1. do 9. Osim toga, operatori ne mogu jednostrano odlučiti o prekidu prometovanja na neprofitabilnim linijama niti mogu utjecati na opseg i učestalost usluga na linijama kojima prometuju. Oni, stoga, snose određeni stupanj poslovnog rizika koji proizlazi iz činjenice da se mogu suočiti s ekonomskim gubitkom ako su njihovi operativni gubici veći od iznosa koji je prethodno utvrđen objektivnom procjenom dokazivoga gubitka. Komisija, prema tome, zaključuje da, kad je riječ o mjerama iz uvodne izjave 96. točaka (a), (b) i (c), postoje stvarne obveze pružanja javne usluge koje su unaprijed jasno utvrđene. Stoga je prvi uvjet iz predmeta *Altmark* ispunjen.
- (102) Kad je riječ o drugom uvjetu iz predmeta *Altmark*, parametri koji služe kao osnova za izračun naknade moraju biti unaprijed objektivno i transparentno utvrđeni kako bi se osiguralo da ne predstavljaju ekonomsku prednost koja bi stavila poduzeće primatelja u povoljniji položaj u odnosu na konkurentna poduzeća. Potreba da se unaprijed utvrde parametri za naknadu ne znači da ta naknada mora biti izračunana temeljem točno određene formule. Umjesto toga, važno je da je od samoga početka jasno kako će naknada biti utvrđena.
- (103) Komisija je u Odluci o pokretanju postupka naglasila da je naknada za pružanje javne usluge izračunana u skladu s ugovorima na temelju očekivane cijene po kilometru i predviđenih prihoda. Komisija je potvrdila da se tom metodologijom može osigurati *ex ante* izračun naknade objektivno i transparentno. Međutim, Komisija u ovom slučaju nije primila dovoljno informacija o metodologiji utvrđivanja razine očekivanih cijena po kilometru i zato nije mogla zaključiti je li ispunjen drugi uvjet iz predmeta *Altmark*.
- (104) Češka su tijela objasnili da su važećim češkim zakonodavstvom utvrđeni parametri za izračun isplata naknade, posebno troškovi usluga, prihodi i razumna dobit. Posljedično, u svakom su ugovoru koji je s operatorima sklopila regija Ústí bili navedeni relevantni parametri za izračun objektivne procjene dokazivoga gubitka. Ta se procjena temelji na razlici između (a) ugovorene cijene po kilometru iz ugovora; te (b) prihoda operatora odgovarajuće usluge. Cijena je po kilometru uključivala i. troškove poslovanja; i ii. razumnu dobit.
- (105) Kad je riječ o razlikama po kilometru svakog operatora, češka su tijela objasnili da su one odraz različitih okolnosti svakog operatora (primjerice, troškovi po kilometru prirodno se razlikuju u ruralnim i prigradskim područjima). U svakom slučaju, svi parametri za izračun cijena svakog operatora jasno su unaprijed utvrđeni pojedinačnim ugovorima. Regionalna su tijela imala i ovlasti za provjeru točnosti podataka uporabljenih za te procjene i njihovog podudaranja s okolnostima u kojima se nalazi određeni operator.
- (106) Komisija, stoga, smatra da su parametri za izračun naknade za svakog operatora unaprijed utvrđeni objektivno i transparentno. Stoga je drugi uvjet iz predmeta *Altmark* ispunjen u pogledu mjera iz uvodne izjave 96. točaka (a), (b) i (c).

<sup>(20)</sup> Taj je pristup u skladu s općim pristupom Komisije uslugama od općeg gospodarskog interesa u ostalim sektorima. Vidjeti posebno točku 48. Komunikacije Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu koja se dodjeljuje za obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.).

- (107) Kad je riječ o trećem uvjetu iz predmeta *Altmark*, Komisija napominje da se konačna namira i isplata naknade odvija tek nakon što određeni operator dostavi dokumentirani dokaz stvarnih gubitaka nastalih pri pružanju usluge. Istodobno, najveći je iznos naknade unaprijed ograničen objektivnom procjenom dokazivog gubitka, koja je obuhvaćena ugovorom.
- (108) U skladu s člankom 19.b stavkom 3. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, objektivna je procjena dokazivoga gubitka prethodno utvrđena gornja granica iznad koje nadležno tijelo ne može nadoknaditi stvarne gubitke <sup>(21)</sup>. Stoga, ako, nakon ispunjavanja ugovornih obveza, operator zatraži veću naknadu gubitaka, javna tijela ne mogu podmiriti te gubitke. Ako su, u suprotnom slučaju, stvarni gubici manji od očekivanih procijenjenih gubitaka, nadoknađuju se samo stvarni gubici.
- (109) Dokaz je tome činjenica da je naknada koja je stvarno isplaćena operatorima navedena u tablicama 2., 4., 7. i 9., u brojnim slučajevima manja od predviđenih gubitaka utvrđenih ugovorom, navedenih u naslovu „ukupni dokazivi gubitak” u tablicama 1., 3., 6. i 8.
- (110) Povećanje je tih gornjih granica moguće samo u slučaju nepredvidivih troškova, što, međutim, nije bio slučaj ni jednom ugovoru o pružanju usluge regionalnog prijevoza koji se ispituje u ovoj Odluci. Kad je riječ o pojmu „nepredvidljivih troškova”, u pogledu kojeg je Komisija izrazila sumnju u Odluci o pokretanju postupka, on se odnosi na troškove koji ne ovise o upravljačkim odlukama društava, već troškove koji su posljedica prirodnih katastrofa, državnih intervencija u cijene, promjena trošarina, PDV-a itd. Kako bi zatražili naknadu, operatori moraju dokazati da su ti troškovi doista nastali pri ispunjavanju obveza pružanja javne usluge. Postojanjem te iznimke od najvećeg iznosa naknade, međutim, ne narušava se sposobnost mehanizma naknada za osiguranje da konačna naknada isplaćena operatoru ne premašuje stvarne gubitke.
- (111) Kad je riječ o utvrđivanju razumne dobiti, koje je dio izračuna troškova i u pogledu kojeg je Komisija izrazila sumnju u Odluci o pokretanju postupka, češka su tijela navela da je prosječna dobit u 2005. iznosila 1,53 CZK po kilometru. Uz prosječnu cijenu po kilometru koja je u 2005. iznosila 30,60 CZK/km, prosječna je profitna marža iznosila približno 5 %, što Komisija smatra objektivnim. U 2007. prosječna je dobit iznosila 0,97 CZK/km, a prosječna cijena po kilometru 30,24 CZK/km. Stoga je prosječna profitna marža iznosila približno 3,2 %. Češka tijela nisu dostavila iznose prosječne dobiti za 2006. Međutim, vjerojatno je da je prosječna profitna marža za 2006. na istoj razini kao i za 2005. i 2007. jer su se ostali relevantni iznosi (poput prosječne cijene po kilometru, koja je u 2007. iznosila 31,72 CZK/km, i prosječnog dokazivog gubitka po kilometru, koji je iznosio 17,49 CZK) zadržali na istoj razini, a metodologija izračuna razumne dobiti bila je ista (vidjeti bilješku 9.).
- (112) Stoga, Komisija zaključuje da ispunjen treći uvjet iz predmeta *Altmark* u pogledu mjera iz uvodne izjave 96. točaka (a), (b) i (c).
- (113) Konačno, prema zahtjevu četvrtog uvjeta iz predmeta *Altmark* pružatelj javne usluge bira se u postupku javne nabave ili su troškovi pružanja te usluge ograničeni na troškove tipičnog poduzeća kojim se primjereno upravlja zahvaljujući uspoređivanju.
- (114) Prema informacijama koje su dostavila češka tijela o mjerama iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c), ugovorni su odnosi između regije Ústí i operatora za 2005. i 2006. utvrđeni samo produljenjem postojećih ugovora, dok su ugovori za razdoblje od 9. rujna 2006. do 31. prosinca 2006. sklopljeni nakon pregovaračkog postupka. U oba su postupka ostali operatori spriječeni u podnošenju svojih ponuda za pružanje usluga prijevoza za predmetno razdoblje pa nijedan postupak ne predstavlja postupak javne nabave u kojem je moguć odabir ponuda koje su odraz tržišnih uvjeta, što je zahtjev iz prvog dijela četvrtog uvjeta iz predmeta *Altmark* <sup>(22)</sup>.

<sup>(21)</sup> Vidjeti uvodnu izjavu (17).

<sup>(22)</sup> Tim se zaključkom ne dovodi u pitanje ocjena Komisije u vezi s primjenom prava Unije u pogledu javne nabave.

- (115) Posljedično, Komisija mora ispitati je li u pogledu predmetnih ugovora ispunjen drugi dio alternative utvrđene četvrtim uvjetom iz predmeta *Altmark*. Prema toj alternativni, razina naknade mora biti utvrđena na temelju analize troškova tipičnog, odgovarajuće opremljenog poduzeća kojim se primjereno upravlja (uspoređivanje).
- (116) Češka tijela tvrde da razina naknade operatorima u 2005. i 2006. odgovara troškovima tipičnog, odgovarajuće opremljenog poduzeća kojim se primjereno upravlja. Ona tvrde da je dokaz tome usporedba cijena u 2005. i 2006. s cijenama postignutima u otvorenim i transparentnim natječajnim postupcima za usluge od 2007. Dok je u 2005. prosječna cijena iznosila 30,60 CZK po kilometru (uz prosječne troškove od 29,06 CZK po kilometru), prosječna je cijena postignuta u natječajima u 2007. iznosila 30,24 CZK po kilometru (uz prosječne troškove od 29,22 CZK po kilometru). Osim toga, dok su se u 2005. cijene različitih operatora kretale od 21,50 CZK do 37,16 CZK po kilometru, u 2007. kretale su se od 25,48 CZK do 45,79 CZK po kilometru. Češka tijela tvrde da, s obzirom na to da se prosječna razina cijene po kilometru i raspon pojedinačnih cijena nisu bitno promijenili između 2005. i 2007., treba smatrati da se cijene u 2005. podudaraju s troškovima tipičnog poduzeća, kojim se primjereno upravlja i koje ima odgovarajuća prijevozna sredstva. Osim toga, češka su tijela dostavila stručno mišljenje u kojem se navodi da se, uz iznimku iznimno visokih troškova podnositelja prigovora, troškovi svih ostalih operatora podudaraju s troškovima tipičnog poduzeća, kojim se primjereno upravlja i koje ima odgovarajuća prijevozna sredstva.
- (117) Komisija napominje da je cilj upotrebe statističkih podataka navedenih u prethodnoj uvodnoj izjavi utvrđivanje da je cijena određena uzimajući u obzir troškove tipičnog poduzeća. Međutim, kako je već naglašeno u Odluci o pokretanju postupka, upotreba statističkih povijesnih podataka ne dovodi do zaključka da bi operatore koji su prihvatili pružanje usluga na razini troškova iz 2005. trebalo smatrati operatorima kojim se primjereno upravlja. Doista, fiksiranje razine troškova u prošlosti nije poticaj za učinkovitost pri upravljanju troškovima operatora prijevoza. S druge strane, u slučaju izmjene bilo kojeg važnog troškovnog parametra (poput cijene goriva) povijesni podaci o troškovima odmah postaju zastarjeli. Osim toga, pri identifikaciji poduzeća za usporedbu češka tijela nisu primijenila nikakve objektivne kriterije koji su ekonomsko priznati kao pokazatelj zadovoljavajućeg upravljanja niti su temeljila svoju analizu na bilo kakvim analitičkim razlozima koji su pokazatelj produktivnosti ili koji se odnose na kvalitetu pružanja usluge <sup>(23)</sup>.
- (118) Kad je riječ o mjeri iz uvodne izjave 96. točke (c), češka tijela Komisiji nisu dostavila nikakve informacije o tome da je razina naknade za ugovore u razdoblju od 9. rujna 2006. do 31. prosinca 2006. utvrđena na temelju analize troškova tipičnoga, odgovarajuće opremljenog poduzeća kojim se primjereno upravlja.
- (119) Prema tome, s obzirom na to da nisu ispunjeni svi zahtjevi druge alternative četvrtog uvjeta iz predmeta *Altmark*, Komisija ne može zaključiti da je iznos naknade koji je posljedica mjera iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c) utvrđen na razini kojom se jamči da određenim operatorima nije omogućena nikakva prednost. Komisija, stoga, smatra da je naknadama za pružanje javne usluge koje su dodijeljene kao posljedica mjera iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c) omogućena ekonomska prednost operatorima regionalnoga autobusnog prijevoza iz iste uvodne izjave.
- (120) Kad je riječ o mjeri iz uvodne izjave 96. točke (b), ugovori o pružanju javne usluge za razdoblje od 9. rujna 2006. do 2. lipnja 2007. sklopljeni su nakon natječajnog postupka. Tim je natječajnim postupkom regija Ústí podijeljena na 15 područja za koja su operatori mogli podnositi zasebne ponude. Obavijest o natječajnom postupku objavljena je na internetskim stranicama, na javnoj oglasnoj ploči regije Ústí i u dvama dnevnim novinama koje izlaze u cijeloj Češkoj Republici. Natječajnu su dokumentaciju preuzele 23 zainteresirane strane. Kriteriji dodjele unaprijed su objavljeni: odabir se trebao izvršiti isključivo prema kriteriju cijene, nisu se vrednovali nikakvi parametri kvalitete, a odabran je operator koji je ponudio najnižu cijenu po kilometru. Natječajni je postupak, stoga, dovoljno dobro oglašen, otvoren i transparentan.
- (121) Prema češkim tijelima, ponuđena se cijena kretala od 27,57 CZK/km do 43,73 CZK/km. Ne uključujući ponudu društva DPÚK, ponuđena bi se cijena kretala od 27,57 CZK/km do 33,5 CZK/km. Operatori su ponudili cijene po kilometru za područja za koja su odlučili podnijeti ponude. Društvo ČSAD Česká Lípa pobijedilo je u svih 15 natječajnih postupaka. Budući da taj operator na kraju nije mogao pružati uslugu, regija Ústí sklopila je ugovore

<sup>(23)</sup> U pogledu toga vidjeti i Komunikaciju Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu dodijeljenu za pružanje usluga od općega gospodarskog interesa, navedenu u bilješci 32. odjeljku 3.6.2.

o pružanju javne usluge s drugim najpovoljnijim ponuditeljima u slučajevima u kojima je to bilo moguće (to je bio slučaj u devet područja). Zbog odabira drugoga najpovoljnijeg ponuditelja u slučaju kad najpovoljniji ponuditelj ne pruža usluge nije netočan nalaz da je konačni odabir ponude u tih devet područja proveden u skladu s dovoljno dobro oglašenim, otvorenim i transparentnim natječajnim postupkom u skladu s prvim dijelom četvrtog uvjeta iz predmeta *Altmark*.

- (122) Prema tome, Komisija smatra da naknadama za pružanje javne usluge koje je regija Ústí dodijelila kao posljedicu mjere iz uvodne izjave 96. točke (b) nije omogućena prednost operatorima iz iste uvodne izjave te da one, stoga, ne predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. S obzirom na to da je nalaz o državnoj potpori na temelju te odredbe rezultat prisutnosti samo sva četiri uvjeta navedena u uvodnoj izjavi 95., u izostanku prednosti nema potrebe za nastavkom ispitivanja mjere iz uvodne izjave 96. točke (b).

#### 7.1.1.3. *Selektivnost*

- (123) Prednost je koja je omogućena kao posljedica mjera iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c) selektivna jer samo određena poduzeća imaju koristi od tih naknada.

#### 7.1.1.4. *Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu među državama članicama*

- (124) Smatra se da mjera koju je dodijelila država narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje ako bi mogla poboljšati konkurentan položaj primatelja u odnosu na ostala poduzeća s kojima se natječe<sup>(24)</sup>. U praktičnu svrhu, narušavanje tržišnog natjecanja u smislu članka 107. Ugovora, stoga, se pretpostavlja čim država dodijeli financijsku prednost poduzeću u liberaliziranim sektoru u kojem je postoji, ili bi moglo postojati, tržišno natjecanje<sup>(25)</sup>.
- (125) Potpora dodijeljena operatorima na tržištu ili u sektoru koji još nisu liberalizirani zahvaljujući otvaranju tog tržišta konkurenciji izvana, ne smatra se državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. jer ona ne utječe na trgovinu među državama članicama. Kako se naglašava u presudi u predmetu *Altmark*, nekoliko je država članica od 1995. počelo s otvaranjem određenih tržišta usluga prijevoza tržišnom natjecanju s poduzećima osnovanim u drugim državama članicama, tako da već sada niz poduzeća nudi usluge gradskog, prigradskog i regionalnog prijevoza u državama članicama koje nisu njihove države podrijetla. Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 14., u skladu s češkim zakonodavstvom koje je na snazi od 2004. usluge regionalnog autobusnog prijevoza na temelju ugovora o pružanju javne usluge mogu pružati svi operatori koji imaju licencu za određenu liniju, koji su dobili opću dozvolu („koncese”) za djelatnosti javnog autobusnog prijevoza na temelju Zakona o izdavanju licenci trgovačkim društvima („živnostenský zákon”) i koji poštuju dogovoreni vozni red. Kako se dodatno naglašava u toj uvodnoj izjavi, usluge regionalnog autobusnog prijevoza u potpunosti su liberalizirane u regiji Ústí tijekom razdoblja obuhvaćenog istražnim postupkom jer je bilo koji operator iz druge države članice koji je ispunjavao uvjete za dobivanje licence mogao pružati usluge regionalnoga autobusnog prijevoza u Češkoj Republici tijekom istog razdoblja.
- (126) Prema tome, treba smatrati da bi sve naknade dodijeljene pružateljima usluga regionalnog autobusnog prijevoza mogle dovesti do narušavanja tržišnog natjecanja u pružanju usluga autobusnog prijevoza putnika.
- (127) Osim toga, u pravilu će se smatrati da prednost omogućena poduzeću koje posluje na tržištu koje je otvoreno tržišnom natjecanju, utječe na trgovinu među državama članicama. Uistinu, „kad financijska potpora koju je odobrila država ojača položaj poduzetnika u odnosu na ostale poduzetnike koji se natječu u trgovini unutar Zajednice, valja smatrati da ta potpora utječe na tu trgovinu”<sup>(26)</sup>. Stoga treba smatrati da bi mjere iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c) mogle utjecati na trgovinu među državama članicama u mjeri u kojoj one negativno utječu na sposobnost prijevoznih poduzeća s poslovnim nastanom u ostalim državama članicama da nude svoje usluge u Češkoj Republici i jačaju tržišni položaj primatelja naknade za pružanje javne usluge.

<sup>(24)</sup> Predmet 730/79 *Philip Morris* [1980] ECR 2671, stavak 11.; spojeni predmeti T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 do 607/97, T-1/98, T-3/98 do T-6/98 i T-23/98 *Alzetta* [2000] ECR II-2319, stavak 80.

<sup>(25)</sup> *Alzetta*, stavci 141. do 147.; *Altmark Trans*.

<sup>(26)</sup> Predmet T-288/97 *Friuli-Venezia Giulia* [2001] ECR II-1619, stavak 41.

**7.1.2. Jamstva u korist društva DP Ústí (mjera iz uvodne izjave 96. točke (d))**

- (128) Općina Ústí nad Labem dala je jamstva društvu DP Ústí za osiguranje bankovnih kredita u iznosu od 35 milijuna CZK, odnosno 5 milijuna CZK u 2004. i 2005. Ti su krediti zatraženi za dovršetak izgradnje linije trolejbusa Ústí nad Labem – Střekov.
- (129) Da bi se smatrala potporom, ta jamstva moraju predstavljati prednost u korist primatelja. U tom pogledu treba uputiti na Obavijest Komisije o primjeni članka 87. i 88. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku jamstava <sup>(27)</sup>.
- (130) U Obavijesti o primjeni članka 87. i 88. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku jamstava utvrđeno je da se u određenim okolnostima, koje moraju nastati kumulativno, jamstva koje je odobrila država ne mogu smatrati državnom potporom.
- (131) Kao prvo, zajmoprimac ne smije biti u financijskim poteškoćama. Komisija je analizirala financijske izvještaje društva DP Ústí i zaključila da ono u 2004. i 2005., odnosno u trenutku kad su mu jamstva odobrena, nije bilo u poteškoćama.
- (132) Kao drugo, opseg jamstva mora se valjano izmjeriti u trenutku odobravanja. To znači da jamstvo mora biti povezano s određenom financijskom transakcijom, za fiksni najveći iznos i na ograničeni rok. Komisija napominje da je u ovom slučaju jamstvo uistinu pravilno mjerljivo jer je izravno povezano s dva bankovna kredita u iznosu od 35 milijuna CZK, odnosno 5 milijuna CZK. osim toga, ti su krediti dobiveni isključivo za financiranje infrastrukture javnog prijevoza – izgradnju dodatne linije trolejbusa u općini Ústí nad Labem. Jamstva su imala ograničeni rok jer su odobrena za razdoblje otplate kredita (odnosno do 30. lipnja 2009. za kredit od 35 milijuna CZK i do 31. ožujka 2010. za kredit od 5 milijuna CZK).
- (133) Kao treće, jamstvom u pravilu ne bi trebalo biti pokriveno više od 80 % nedospjelog kredita. Iako neispunjavanje tog zahtjeva ne znači da se jamstvo automatski smatra državnom potporom (točka 4.4. Obavijesti o primjeni članka 87. i 88. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku jamstava), Komisija ipak mora ispitati sva jamstva kojima je u cijelosti ili gotovo u cijelosti pokrivena financijska transakcija, poput onoga koje je odobrila općina Ústí nad Labem.
- (134) Komisija naglašava da je društvo DP Ústí, podružnica u cijelosti u vlasništvu općine Ústí nad Labem, ostvarilo više od 95 % prihoda od pružanja javnih usluga u općinskom autobusnom i tramvajskom prijevozu. Te je javne usluge općina Ústí nad Labem povjerila društvu DP Ústí ugovorom o pružanju javnih usluga. Osim toga, dva su kredita pokrivena jamstvima rezervirana samo za financiranje izgradnje linije trolejbusa kojom se prometuje na temelju obveze pružanja javne usluge društva DP Ústí. Stoga su pokriveni krediti rezervirani isključivo za djelatnosti pružanja javne usluge društva DP Ústí. Osim toga, društvo DP Ústí društvo je čija se djelatnost gotovo isključivo sastoji od pravilno povjerenih obveza pružanja javne usluge.
- (135) Komisija zbog tih razloga smatra da je pokrivenost jamstava od 100 % u skladu s točkom 3.4. Odluke o primjeni članka 87. i 88. Ugovora o EZ-u o državnim potporama u obliku jamstava.
- (136) Kao četvrto, za jamstvo treba platiti tržišnu cijenu. Doista, preuzimanje rizika u pravilu treba nagraditi odgovarajućom premijom na zajamčeni iznos. Ako je cijena koja je plaćena za jamstvo visoka najmanje kako referentna vrijednost premije odgovarajućeg jamstva koja se može pronaći na financijskim tržištima, to jamstvo ne uključuje potporu.
- (137) U ovom je slučaju naknada za jamstvo iznosila 2,3 %. S obzirom na to da je korisnik potpore mali operator regionalnoga autobusnog prometa, nije moguće pronaći odgovarajuću referentnu vrijednost premije. Međutim, češka su tijela dostavila dokaz da je naknada za jamstvo u tom trenutku utvrđena na temelju neovisnog stručnog mišljenja te da je ona odraz standardnih tržišnih uvjeta.
- (138) Konačno, zajmoprimac mora, u pravilu, moći dobiti kredit po tržišnim uvjetima na financijskim tržištima bez intervencije države. U tom su pogledu češka tijela dostavila ponudu iste banke za drugi kredit iz kolovoza 2008. kojom banka društvu DP Ústí nudi kredit u iznosu od 40 milijuna CZK uz dva moguća druga kolaterala: jamstvo općine Ústí nad Labem ili založno pravo na imovini društva Ústí nad Labem. Uvjeti su kredita bili jednaki za obje mogućnosti, što je izričito potvrđeno i dopisom banke. To je dokaz da je društvo DP Ústí moglo dobiti kredit po jednakim uvjetima čak i bez jamstva.

<sup>(27)</sup> SL C 71, 11.3.2000., str. 14.



- (139) Iako je kredit odobren nakon kredita osiguranih jamstvima koja se procjenjuju u ovom slučaju, nema pokazatelja da se financijska situacija društva DP Ústí znatno razlikovala u ta dva razdoblja. Iz bilance društva DP Ústí od 31. prosinca 2004. vidljivo je da njegov vlastiti kapital iznosi 668 milijuna CZK, a ukupna dugovanja iznose samo 122 milijuna CZK (uključujući kredit u iznosu od 35 milijuna CZK osiguran jamstvom). Stoga, s obzirom na financijsku situaciju, društvo DP Ústí moglo je osigurati dodatni kolateral čak i u 2004./2005.
- (140) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija smatra da su, iako je jamstvom pokriveno 100 % kredita, češka tijela dostavila dovoljno dokaza da tim jamstvima društvu DP Ústí nije omogućena nikakva ekonomska prednost. Komisija, prema tome, zaključuje da jamstva u korist društva DP Ústí ne predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

### 7.1.3. Dokapitalizacija društva DP Ústí (mjera iz uvodne izjave 96. točke (e))

#### 7.1.3.1. Državna sredstva

- (141) Dokapitalizaciju društva DP Ústí provela je općina Ústí nad Labem. Stoga ta transakcija uključuje državna sredstva.

#### 7.1.3.2. Ekonomska prednost

- (142) Kad je riječ o dokapitalizaciji, češka tijela tvrde da je njezina svrha bila osiguranje financiranja posljednje faze izgradnje mreže trolejbusa koja je u izgradnji od 1984. Tim bi se dodatnim ulaganjem u elektrifikaciju prometne mreže općine Ústí nad Labem, prema češkim tijelima, poboljšali okolišni uvjeti u općini.
- (143) U izostanku dokaza da bi društvo DP Ústí moglo dobiti slično financiranje iz drugih izvora ili da bi i hipotetski privatni ulagač proveo takvu dokapitalizaciju, treba smatrati da se dokapitalizacijom društvu DP Ústí omogućava prednost.

#### 7.1.3.3. Selektivnost

- (144) Dokapitalizacija je selektivna jer je odobrena samo jednom društvu, društvu DP Ústí.

#### 7.1.3.4. Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu među državama članicama

- (145) Smatra se da mjera koju je dodijelila država narušava ili prijeto da će narušiti tržišno natjecanje ako bi mogla poboljšati konkurentan položaj primatelja u odnosu na ostala poduzeća s kojima se natječe. U praktičnu svrhu, narušavanje tržišnog natjecanja u smislu članka 107. Ugovora, stoga, se pretpostavlja čim država omogući financijsku prednost poduzeću u liberaliziranim sektoru u kojem je postoji, ili bi moglo postojati, tržišno natjecanje.
- (146) Osim toga, u pravilu će se smatrati da prednost omogućena poduzeću koje posluje na tržištu koje je otvoreno tržišnom natjecanju, utječe na trgovinu među državama članicama. Čak bi i javna subvencija dodijeljena poduzeću koje pruža samo lokalne ili regionalne usluge i ne pruža nikakve usluge izvan svoje države podrijetla mogla utjecati na trgovinu među državama članicama ako bi poduzeća iz ostalih država članica mogla pružati takve usluge. Stoga, ako državno tijelo odobri dokapitalizaciju poduzeću koje pruža usluge prijevoza, pružanje bi se tih usluga, zahvaljujući njoj, moglo održati ili povećati zbog čega poduzeća osnovana u drugim državama članicama imaju slabije šanse za pružanje svojih usluga prijevoza na tržištu te države članice <sup>(28)</sup>.
- (147) Komisija, stoga, zaključuje da dokapitalizacija može dovesti do narušavanja tržišnog natjecanja i utjecati na trgovinu među državama članicama.

#### 7.1.3.5. Zaključak

- (148) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija zaključuje da dokapitalizacija društva DP Ústí koju je provela općina Ústí nad Labem predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

<sup>(28)</sup> *Altmark Trans*, stavci 77. i 78.

#### 7.1.4. Dodatne naknade/ostale mjere dodijeljene društvima DP Ústí i DP Teplice u 2005. i 2006.

- (149) Kako je objašnjeno u uvodnim izjavama (26), (27) i (31), dodatne naknade koje je društvu DP Ústí dodijelila općina Ústí nad Labem i dodatne naknade i najmovi trolejbusa koje je društvu DP Teplice dodijelila općina Teplice odnose se isključivo na usluge općinskog javnog prijevoza unutar tih općina pa te mjere nisu povezane s naknadama za javnu uslugu koje je osigurala regija Ústí za usluge regionalnog autobusnog prijevoza, koje se ispituju na temelju ove Odluke, te su jasno odvojene od njih.

#### 7.1.5. Povjeravanje upravljanja funkcioniranjem uređaja za naplatu parkiranja društvu DP Děčín

- (150) Iako je Komisija u Odluci o pokretanju postupka izričito zaključila da sve potencijalne prednosti od upravljanja funkcioniranjem uređaja za naplatu parkiranja društva DP Děčín ne mogu predstavljati narušavanje tržišnog natjecanja i utjecati na trgovinu među državama članicama jer je ono ispunjava uvjete za potporu *de minimis* u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 69/2001, društvo DPÚK osporilo je taj nalaz tvrdeći da se prag *de minimis* ne primjenjuje u sektoru javnog prijevoza.
- (151) Komisija u odgovoru na tu tvrdnju napominje da se upravljanje funkcioniranjem uređaja za naplatu parkiranja ne može smatrati djelatnošću prijevoza. Iako je društvo DP Děčín pružatelj usluge autobusnog prijevoza putnika i posluje u sektoru prijevoza, činjenica da mu je druga djelatnost upravljanje funkcioniranjem uređaja za parkiranja ne znači da bi se ono trebala smatrati djelatnošću prijevoza koja je nije obuhvaćena pragom *de minimis*. Komisija, stoga, ostaje pri zaključku da su isplate koje je primilo društvo DP Děčín za upravljanje funkcioniranjem uređaja za naplatu parkiranja obuhvaćene područjem primjene Uredbe (EZ) br. 69/2001.

### 7.2. USKLAĐENOST POTPORE

- (152) Člankom 93. Ugovora predviđeno je da su „[p]otpore usklađene s ugovorima ako ispunjavaju potrebe koordinacije prijevoza ili ako predstavljaju naknadu za ispunjavanje određenih obveza koje su svojstvene konceptu pružanja javnih usluga.” Ovaj je članak *lex specialis* u odnosu na članke 106. i 107. Ugovora. Prema sudskoj praksi Suda <sup>(29)</sup>, potpora cestovnom prijevozu može se proglasiti usklađenom na temelju članka 93. Ugovora samo u dobro definiranim slučajevima koji ne ugrožavaju opće interese Unije.
- (153) Komisija je zaključila da mjere iz uvodne izjave 96. točaka (a), (c) i (e) predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Kad je riječ o usklađenosti tih mjera s unutarnjim tržištem, Komisija će zajednički ispitati mjere iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c) jer se obje odnose na naknadu koju je dodijelila regija Ústí za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge, dok se mjera iz točke (e) odnosi na dokapitalizaciju društva DP Ústí koju je provela općina Ústí nad Labem.

#### 7.2.1. Naknade za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge dodijeljene za pružanje usluga prijevoza (mjere iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c))

- (154) S obzirom na to da naknada za pružanje javne usluge u mjerama iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c) proizlazi iz sklapanja ugovora o pružanju javne usluge između regije Ústí i odabranih operatora, a ne iz jednostranog uvođenja obveza pružanja javne usluge, češka se tijela ne mogu osloniti na izuzeće od obveze prethodne prijave Komisiji predviđene člankom 17. stavkom 2. Uredbe (EEZ) br. 1191/69. Iz presude u predmetu *Combust* proizlazi da se pojam „naknade za pružanje javne usluge” u smislu ove odredbe mora tumačiti vrlo usko <sup>(30)</sup>. Izuzeće od obveze prethodne prijave predviđeno člankom 17. stavkom 2. uključuje samo naknadu za jednostrano uvedene obveze pružanja javne usluge nekom poduzeću, u skladu s člankom 2. te Uredbe, izračunane primjenom metode opisane u člancima 10. do 13. te Uredbe (zajednički postupak isplate naknade), a ne ugovore o pružanju javnih usluga prema definiciji iz članka 14. te Uredbe. Za razliku od toga, naknada isplaćena u skladu s ugovorom o pružanju javne usluge prema definiciji iz članka 14. Uredbe (EEZ) br. 1191/69 koja predstavlja državnu potporu mora biti prijavljena Komisiji prije nego što se počne primjenjivati. U suprotnom, naknada se smatra nezakonito provedenom potporom <sup>(31)</sup>.

<sup>(29)</sup> Predmet 156/77 *Komisija protiv Belgije* [1978] ECR I-1881, stavak 10.

<sup>(30)</sup> Predmet T-157/01 *Danske Busvognmænd* [2004] ECR II-917, stavci 77. do 79.

<sup>(31)</sup> Predmet C-504/07 *Antrop i ostali* [2009] ECR I-3867.

- (155) Komisija, prema tome, smatra da bi ispitivanje usklađenosti naknada za pružanje javne usluge trebalo provesti na temelju Uredbe (EZ) br. 1370/2007 <sup>(32)</sup>. Stalna je sudska praksa da se pravila, načela i kriteriji ocjene usklađenosti državne potpore koji su na snazi na datum donošenja odluke Komisije, mogu, u pravilu, smatrati bolje prilagođenima okolnostima tržišnog natjecanja <sup>(33)</sup>. Uredba (EEZ) br. 1191/69 više se ne primjenjuje na usluge cestovnog prijevoza putnika zbog toga što je stavljena izvan snage Uredbom (EZ) br. 1370/2007 3. prosinca 2009. Stoga se svaka ocjena usklađenosti mjere mora obaviti na temelju pravila koja su na snazi u trenutku donošenja odluke Komisije u pogledu potrebe za povratom potpore zbog njezine neusklađenosti s unutarnjim tržištem <sup>(34)</sup>, u ovom slučaju Uredbom (EZ) br. 1370/2007, kojom se uređuje dodjeljivanje ugovora o pružanju javne usluge u području javnog prijevoza putnika u cestovnom i željezničkom prometu.
- (156) U skladu s člankom 9. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 „[n]aknada za javnu uslugu obavljanja javnog prijevoza putnika ili za poštovanje tarifnih obveza ustanovljenih općim pravilima, koja je plaćena u skladu s ovom Uredbom, sukladna je s [unutarnjim] tržištem. Takva je naknada izuzeta od obveze prethodne prijave utvrđene u članku [108. stavku 3.] Ugovora”. Brojni uvjeti trebaju biti ispunjeni kako bi se naknada za pružanje javne usluge smatrala isplaćenom u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007. Člankom 6. stavkom 1. iste Uredbe predviđa se da u slučaju izravno sklopljenih ugovora o pružanju javne usluge naknada treba biti u skladu s odredbama članka 4. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 i u skladu s odredbama utvrđenima Prilogom toj Uredbi kako bi se osiguralo da naknada ne prijeđe iznos potreban za ispunjenje obveza pružanja javne usluge.
- (157) Kako je objašnjeno u odjeljcima 2.2. i 2.4., ugovori sklopljeni u pogledu mjera iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c), nisu dodijeljeni nakon natječaja <sup>(35)</sup>, već izravno predmetnim operatorima. Stoga, kako bi se naknada koje proizlazi iz tih ugovora smatrala usklađenom s Uredbom (EZ) br. 1370/2007, a time i s unutarnjim tržištem i bila izuzeta od obveze prethodne prijave Komisiji, ona mora biti u skladu s odredbama članka 4. te Uredbe i njezinim Prilogom.
- (158) Člankom 4. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 utvrđeni su obvezni sadržaj ugovora o pružanju javne usluge i opća pravila:
- (a) Člankom 4. stavkom 1. točkom (a) Uredbe (EZ) br. 1370/2007 zahtijeva se jasno određivanje obveze pružanja javne usluge. Osim toga, kako bi bile obuhvaćene područjem primjene Uredbe (EZ) br. 1370/2007, obveze pružanja javne usluge utvrđene tim ugovorima trebaju biti u skladu s definicijom utvrđenom člankom 2. točkom (e) iste Uredbe <sup>(36)</sup>. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 101., ugovorima na temelju koji su tijela regije Ústí organizirala ispunjavanje obveza pružanja javne usluge s operatorima prijevoza iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c), definiran je opseg obveze pružanja javne usluge prijevoza. Osim toga, kako je vidljivo iz usporedbe očekivanoga dokazivoga gubitka i stvarnoga gubitka u tim linijama navedenih u prethodnim tablicama 1. do 9., tim se linijama ne može prometovati na komercijalnoj osnovi tako da operator, uzimajući u obzir vlastite poslovne interese, ne bi preuzeo prometovanje na tim linijama ili ga ne bi preuzeo u jednakoj mjeri i po jednakim uvjetima bez naknade. Komisija, stoga, smatra da su mjere iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c) u skladu s člankom 4. stavkom 1. točkom (a) Uredbe (EZ) br. 1370/2007.

<sup>(32)</sup> Komisija se u ovome pogledu poziva i na argumente navedene u uvodnim izjavama (307) do (313) svoje Odluke C (2010) 975 završna verzija od 24. veljače 2010. u predmetu C 41/08 (bivši NN 35/08) o ugovorima o uslugama javnog prijevoza između danskog Ministarstva prometa i Danske Statsbaner (SL L 7, 11.1.2011., str. 1.). Opći sud tu je Odluku poništio u predmetu T-92/11 *Jørgen Andersen protiv Komisije* [2013] ECR II-0000. Ta je presuda trenutačno predmet žalbenog postupka pred Sudom u predmetu C-303/13 P.

<sup>(33)</sup> Predmet C-334/07 P *Commission protiv Freistaat Sachsen* [2008] ECR I-9465, stavak 51.

<sup>(34)</sup> Sjedinjeni predmeti C-465/09 P do C-470/09 P *Diputación Foral de Vizcaya i ostali protiv Komisije* [2011] ECR I-83, stavci 125. i 128. Nedavno, predmet T-570/08 RENV *Deutsche Post protiv Komisije* [2013] ECR II-0000, stavak 167.

<sup>(35)</sup> Člankom 5. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 utvrđuju se pravila za dodjelu ugovora o pružanju usluge javnog prijevoza. Međutim, u skladu s člankom 8. stavkom 2. „ne dovodeći u pitanje stavak 3., dodjela ugovora o javnim uslugama u željezničkom i cestovnom prijevozu u skladu je s člankom 5. od 3. prosinca 2019.” Na toj su se osnovi predmetni ugovori o pružanju usluge javnog prijevoza mogli izravno dodijeliti. U svakom slučaju, za ugovore sklopljene nakon 31. prosinca 2006. češka su tijela objasnila da su operatori odabrani u otvorenom, transparentnom i bezuvjetnom natjecajnom postupku, pri čemu je jedini kriterij bila cijena ponuđene usluge. Ti su ugovori sklopljeni za razdoblje od osam godina pa je regija Ústí već poduzela mjere za postupno usklađivanje s člankom 5. Uredbe.

<sup>(36)</sup> Člankom 2. točkom (e) Uredbe (EZ) br. 1370/2007 „obveza pružanja javne usluge” definirana je kao „zahtjev koji odredi ili utvrdi nadležno tijelo kako bi osiguralo usluge prijevoza u općem interesu koje operator, kad bi razmatrao vlastite poslovne interese, ne bi pružao ili ne bi pružao u istom opsegu ili po istim uvjetima bez naknade”.

- (b) Člankom 4. stavkom 1. točkom (b) Uredbe (EZ) br. 1370/2007 predviđeno je objektivno i transparentno prethodno utvrđivanje parametara za izračun naknade na način kojim se sprečava prekomjerna naknada. Komisija je, u svojoj ocjeni drugog uvjeta iz predmeta *Altmark* u uvodnim izjavama 102. do 106., naglasila da su svi parametri za izračun cijena svakog operatora jasno unaprijed utvrđeni pojedinačnim ugovorima. Osim toga, najviša je razina naknade utvrđena unaprijed i ograničena objektivnom procjenom dokazivog gubitka kako bi se izbjegla prekomjerna naknada. Mjere iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c), kao takve, u skladu su s člankom 4. stavkom 1. točkom (b) Uredbe.
- (c) U članku 4. stavku 1. točki (c) i članku 4. stavku 2. navedeni su mehanizmi za raspodjelu troškova i prihoda. Komisija naglašava da su ekonomski utemeljeni troškovi koje je operator prijavio, utvrđeni u skladu s člankom 4. stavkom 1. točkom (c) te da je ugovorima o pružanju javne usluge povezanim s mjerama iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c) predviđeno da operator zadržava prihode od prodaje karata. Stoga je zahtjev iz članka 4. stavka 2. isto ispunjen.
- (d) Člankom 4. stavkom 3. Uredbe zahtijeva se ograničavanje trajanja ugovora o pružanju javne usluge na deset godina za usluge gradskog i međugradskoga autobusnog prijevoza. Ugovorima o pružanju javne usluge koji se razmatraju obuhvaćena su razdoblja ne dulja od godine dana.
- (e) U članku 4. stavku 6. Uredbe naveden je zahtjev za usklađenje s određenim standardima kvalitete. Komisija, doista, naglašava da su zahtjevi za standarde kvalitete (primjerice, obveze pružanja usluga u skladu s odobrenim voznim redom, osiguranja određene razine sigurnosti putnika, objave voznih redova i označavanja autobusa nazivima linija itd.) utvrđeni važećim zakonodavstvom i valjano uključeni u natječajnu dokumentaciju te u ugovore o pružanju javne usluge. Stoga je ispunjen zahtjev iz članka 4. stavka 6.

S obzirom na ta zapažanja, Komisija zaključuje da su poštovane sve obvezne odredbe članka 4. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u pogledu ugovora o pružanju javne usluge sklopljenima u vezi s mjerama iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c).

- (159) Prilogom Uredbi (EZ) br. 1370/2007 predviđeno je da naknada ne smije premašiti iznos koji odgovara financijskom iznosu koji uključuje sljedeće faktore: troškove nastale u vezi s obvezom obavljanja javne usluge umanjene za prihod od karata, umanjene za sve pozitivne financijske učinke ostvarene u mreži kojom se upravlja u okviru obveze pružanja javnih usluga, uvećani za razumnu dobit (točka 2. Priloga). Točkom 6. Priloga razumna dobit definirana je kao „stopa povrata na kapital koja je uobičajena u tom sektoru u predmetnoj državi članici, a kojom se uzima u obzir rizik, ili izostanak rizika, koji snosi operater javne usluge intervencijom tijela javne vlasti”.
- (160) Kad je riječ o mjerama iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c), prekomjerna naknada spriječena je *ex post* provjerom stvarnih nastalih gubitaka i ostvarenih prihoda. U slučaju stvarnih gubitaka manjih od objektivne procjene dokazivog gubitka, operatorima je nadoknađen samo iznos stvarnih gubitaka. U slučaju većih stvarnih gubitaka, naknada je bila ograničena na iznos privremene objektivne procjene dokazivog gubitka, uz moguću naknadu za nepredvidive troškove. U svakom slučaju, naknada nije mogla biti veća od stvarnih gubitaka operatora.
- (161) Kad je riječ o „razumnoj dobiti”, njezin je izračun, prema Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu<sup>(37)</sup>, povezan s potrebom za ulaganjima operatora autobusnog prijevoza u njihov vozni park. Točnije, ona se definira kao „zbroj koji, nakon oporezivanja [...], ne premašuje 1/8 cijene autobusa koji se obično upotrebljavaju za ispunjavanje obveze pružanja usluge javnoga linijskog prijevoza putnika, umanjeno za zbroj ukupnog iznosa stvarne amortizacije tih autobusa i zbroj iznosa ulaganja u pružanje usluga javnog linijskog prijevoza putnika, uz uvjet da

<sup>(37)</sup> Dekret Ministarstva prometa i komunikacija br. 50/1998 Coll. o dokazivom gubitku u javnom linijskom prijevozu putnika zamijenjen je Uredbom br. 493/2004 Coll. od 21. rujna 2004. Uredba br. 493/2004 Coll. ostala je na snazi do 1. srpnja 2010., odnosno tijekom razdoblja u kojem su odobrene naknade koje su predmet istražnog postupka.

je mjerodavno tijelo odobrilo ulaganje za potrebe njegovog uključivanja u izračun dokazivog gubitka". Komisija naglašava da je u ovom slučaju razumna dobit uključena u izračune objektivne procjene dokazivog gubitka iznosa približno 5 % u razmatranim ugovorima te da se ta dobit smatra razumnom u sektoru regionalnog autobusnog prijevoza u Češkoj Republici <sup>(38)</sup>. Stoga je izračun razumne dobiti u razmatranim ugovorima u skladu sa zahtjevima iz točke 6. Priloga Uredbi (EZ) br. 1370/2007.

- (162) Točkom 4. Priloga Uredbi (EZ) br. 1370/2007 zahtijeva se da se troškovi i prihodi izračunavaju u skladu s važećim računovodstvenim i poreznim pravilima (točka 4. tog Priloga). Osim toga, za potrebe transparentnosti, potrebno je razdvajanje računa (točka 5. tog Priloga).
- (163) Češka su tijela potvrdila da je izračun troškova i prihoda izrađen u skladu s važećim poreznim i računovodstvenim pravilima te da se pravnim okvirom koji se primjenjuje na sve operatore u smislu računovodstvenih standarda i nacionalnih pravila o tržišnom natjecanju, od svih poduzeća zahtijevaju zasebni računi za različite djelatnosti pa je zahtjev za razdvajanje računa isto ispunjen. Češka su tijela potvrdila da su ugovorne isplate operatorima regionalnog autobusnog prijevoza u regiji Ústí na temelju ugovora o pružanju javne usluge knjižene zasebno u odnosu na ostale djelatnosti koje se obavljaju isključivo na komercijalnoj osnovi, čime se izbjegao svaki oblik unakrsnih subvencija.
- (164) Konačnom, točkom 7. Priloga Uredbi (EZ) br. 1370/2007 zahtijeva se način naknade za promicanje održavanja ili razvoja učinkovitog upravljanja koje obavlja operator javne usluge, što može biti predmetom objektivne ocjene. Zahtijeva se i pružanje usluga prijevoza putnika po zadovoljavajuće visokim standardima. Načinom naknade u razmatranim ugovorima promiče se održavanje učinkovitog upravljanja, kao i pružanje usluga prijevoza putnika po zadovoljavajuće visokim standardima, posebno jer naknade ne mogu premašivati objektivnu procjenu dokazivog gubitka. Operatori prijevoza, stoga, imaju poticaj za učinkovito upravljanje poslovanjem i pružanje usluge po zadovoljavajuće visokim standardima jer ako ostvare dodatne gubitke veće od objektivne procjene dokazivog gubitka, oni neće biti nadoknađeni. Standardi kvalitete pružanja usluge osigurani su zahtjevima za kvalitetu uključenima u ugovore o obvezi pružanja javne usluge s operatorima. Način je naknade, stoga, u skladu s točkom 7. Priloga Uredbi (EZ) br. 1370/2007.
- (165) Komisija, s obzirom na prethodno navedeno, zaključuje da su ispunjeni svi zahtjevi iz Priloga Uredbi (EZ) br. 1370/2007.
- (166) Posljedično, Komisija smatra da je naknada dodijeljena određenim operatorima regionalnog autobusnog prijevoza iz uvodne izjave 96. točaka (a) i (c), u skladu s odredbama Uredbe (EZ) br. 1370/2007 pa, u skladu s člankom 9. iste Uredbe, potporu treba smatrati usklađenom s unutarnjim tržištem i izuzetom od obveze prethodne prijave.

#### 7.2.2. Dokapitalizacija društva DP Ústí (mjera iz uvodne izjave 96. točke (e))

- (167) Prema češkim tijelima, dokapitalizacija društva DP Ústí u iznosu od 160 000 000 CZK koju je provela općina Ústí nad Labem u 2006. u skladu je s unutarnjim tržištem jer se mjerom ispunjavaju potrebe koordinacije prijevoza u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (b) Uredbe (EEZ) br. 1107/70 <sup>(39)</sup>. Prema toj iznimci, potpora za koordinaciju prijevoza u skladu je s unutarnjim tržištem ako se ta „potpora dodjeljuje poduzećima koja su dužna snositi troškove za infrastrukturu kojom se koriste, dok ostala poduzeća sličnom opterećenju ne podliježu. Pri određivanju iznosa tako dodijeljene potpore, uzimaju se u obzir troškovi infrastrukture koje konkurentni način prijevoza ne mora snositi”.

<sup>(38)</sup> Vidjeti, primjerice, Odluku Komisije C 3/08 (ex NN 102/05) od 26. studenoga 2008. – Češka Republika – Naknade za pružanje javne usluge društvima koja se bave autobusnim prijevozom u Južnoj Moravskoj (SL L 97, 16.4.2009., str. 14.), uvodna izjava 71.

<sup>(39)</sup> Iznimka iz članka 3. stavka 1. točke (b) u prošlosti se primjenjivala u brojnim odlukama Komisije o programima državnih potpora. Vidjeti, primjerice, Odluku Komisije C(2007) 3394 završna verzija od 18. srpnja 2007. u predmetu N 720/06 – Luka Bruxelles (SL C 307, 18.12.2007., str. 10.) i Odluku Komisije C(2002) 3248 završna verzija od 18. rujna 2002. u predmetu N 308/02 – Program za dodjelu potpore za ulaganje u željezničku infrastrukturu u pokrajini Saska-Anhalt (SL C 277, 14.11.2002., str. 2.). Kad je riječ o *ad hoc* mjerama, iznimka je primijenjena u slučaju potpore za ulaganje u korist društva *Stora Enso Langerbrugge*; vidjeti Odluku Komisije C(2004) 3351 od 8. rujna 2004. u predmetu C 73/03 – Potpora za ulaganje u korist društva *Stora Enso Langerbrugge* (SL L 53, 26.2.2005., str. 66.). Uvjeti za procjenu usklađenosti uporabljeni u toj Odluci uključuju: smatranje mjere koordinacijom prijevoza, veće troškove infrastrukture u usporedbi s konkurentnim načinima prijevoza, najveći intenzitet potpore od 50 % i postojanje poticajnog učinka.

- (168) Uredba (EEZ) br. 1170/70 stavljena je izvan snage Uredbom (EZ) br. 1370/2007 pa se sada usklađenost potpore za izgradnju prometne infrastrukture može ispitivati izravno na temelju članka 93. Ugovora. Komisija smatra da dokapitalizacija društva DP Ústí koju je provela općina Ústí nad Labem za financiranje izgradnje linije trolejbusa predstavlja aktivnost koordinacije u smislu te odredbe jer joj je cilj prebacivanje djelatnosti prijevoza iz jednog načina u drugi.
- (169) U skladu s praksom Komisije u donošenju odluka <sup>(40)</sup>, potpora dodijeljena poduzećima za koordinaciju prijevoza u skladu je s unutarnjim tržištem na temelju članka 93. UFEU-a, ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:
- (a) potpora je doprinos cilju od zajedničkog interesa;
  - (b) potpora je nužna i proporcionalna;
  - (c) pristup predmetnoj infrastrukturi otvoren je svim korisnicima na nediskriminirajućoj osnovi;
  - (d) posljedice potpore nisu narušavanja tržišnog natjecanja suprotna zajedničkom interesu.

#### 7.2.2.1. Cilj od općeg interesa

- (170) Unija već neko vrijeme primjenjuje politiku u cilju uravnoteženja različitih načina prijevoza, kao i jačanja tržišnog natjecanja intermodalnog prijevoza u odnosu na cestovni prijevoz. Glavna je svrha politike intermodalnog prijevoza Unije stvaranje modalnog prijelaza s cestovnog na ostale načine prijevoza. Bijelom knjigom o europskoj prometnoj politici <sup>(41)</sup> potiče se upotreba načina prijevoza koji su prihvatljivi za okoliš kako bi oni postali konkurentne alternative cestovnom prijevozu.
- (171) Komisija podsjeća da na sektor prijevoza utječu negativni vanjski učinci zbog činjenice da različiti načini prijevoza ne plaćaju stvarni trošak koji predstavljaju za društvo. Slijedi da je intermodalno tržišno natjecanje narušeno te da uključuje tržišne neuspjehe. Komisija, prema tome, smatra da bi država možda trebala intervenirati koordiniranjem mjera u sektoru prijevoza.
- (172) Predmetna je dokapitalizacija provedena isključivo radi financiranja izgradnje linije trolejbusa društva DP Ústí (Ústí nad Labem – Střekov) u cilju poboljšanja prometnih tokova između te dvije geografske točke i smanjenja zagađenja okoliša. Stoga su ciljevi potpore pomicanje intermodalnosti i poboljšanje okolišnih standarda prijevoza u regiji Ústí, što je u skladu s općim interesom Unije. Komisija, stoga, zaključuje da je mjera doprinos postizanju jasno određenog cilja od općeg interesa.

#### 7.2.2.2. Nužnost i proporcionalnost potpore

- (173) Komisija smatra da je mjera nužna za postizanje cilja prijenosa dijela aktivnosti prijevoza od standardne autobusne linije na liniju trolejbusa, čime se potiče intermodalnost i javni prijevoz koji je prihvatljiviji za okoliš. U izostanku potpore do tog prijelaza ne bi došlo te bi se prijevoz na predmetnoj liniji nastavio odvijati autobusima koji su manje prihvatljivi za okoliš.
- (174) Komisija naglašava da je društvo DPÚK u svojim primjedbama tvrdilo da je tijelima predložilo znatno jeftiniju alternativu za ekološki prihvatljiv oblik lokalnog prijevoza na liniji Ústí nad Labem – Střekov (uz uporabu autobusa na komprimirani prirodni plin umjesto trolejbusa društva DP Ústí), koja je odbačena. Međutim, češka tijela nemaju službenu evidenciju o službenim podnescima društva DPÚK u pogledu alternativnog projekta za osiguranje ekološki prihvatljivijeg prijevoza u općini. Projekt u prilogu podnesku društva DPÚK datira iz lipnja 2001. te, stoga, nije bio relevantan u trenutku dokapitalizacije koje se procjenjuje. Osim toga, češka su tijela tvrdila da je linija Ústí nad Labem – Střekov sastavni dio sustava trolejbusa koji je u postupnoj izgradnji od 1984., a u prometu od 1988.

<sup>(40)</sup> Vidjeti točku 52. Odluke Komisije od 9. studenoga 2011., SA.32632 (2011/N), Belgija, Intermodalni kontejnerski terminal Genk (SL C 82, 21.3.2012., str. 2.); Odluku Komisije od 15. lipnja 2011., SA.32224, Nizozemska, Izgradnja objekta Alblaserdam Container Transferium (SL C 215, 21.7.2011., str. 22.); Odluku Komisije od 20. srpnja 2010., C 17/10, Italija, Firmin srl (SL C 278, 15.10.2010., str. 28.); Odluku Komisije od 27. lipnja 2012., SA.34056 (12/N), Ujedinjena Kraljevina, Žičara za London (SL C 220, 25.7.2012., str. 6.); Odluku Komisije od 17. listopada 2012., SA.34501, Njemačka, Proširenje kopnene luke Königs Wusterhausen/Wildau (SL C 176, 21.6.2013., str. 1.); Odluku Komisije od 18. ožujka 2013., SA.37402 (2013/N), Mađarska, Intermodalni razvoj budimpeštanske luke (SL C 141, 9.5.2014., str. 5.).

<sup>(41)</sup> Bijela knjiga: Europska prometna politika za 2010. ([http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/tackling\\_climate\\_change/l24007\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_en.htm))

- (175) Stoga je linija Ústí nad Labem – Střekov izgrađena kao sastavni dio postojećeg sustava trolejbusa, u vlasništvu i pod upravom društva DP Ústí. Osim toga, nema jasnih dokaza o postojanju razumne i dostupne alternative u trenutku dokapitalizacije. Komisija, stoga, smatra da sva druga rješenja konkurentskih pružatelja usluge za taj dio mreže nisu bila razumna alternativa koju je općina Ústí nad Labem trebala razmotriti.
- (176) Kad je riječ o proporcionalnosti mjere, Komisija je u prošlosti odobravala potporu za ulaganje u prometnu infrastrukturu u intenzitetu do 50 % <sup>(42)</sup>. Komisija je u posljednje vrijeme, ako su države članice dokazale ekonomsku potrebu za većim intenzitetom potpore, spremna ih prihvatiti u opravdanim slučajevima <sup>(43)</sup>.
- (177) U ovom se slučaju mjerom iz uvodne izjave 96. točke (e) osigurava potpora intenziteta 89 % u korist društva DP Ústí: ukupni troškovi izgradnje linije trolejbusa iznosili su približno 179,3 milijuna CZK, od čega je 160 milijuna CZK financirano dokapitalizacijom. Komisija ipak smatra da je dokapitalizacija proporcionalna za postizanje navedenog cilja od općeg interesa zbog sljedećih razloga:
- Za razliku od potpore u obliku izravnih nepovratnih sredstava, predmetna je potpora dodijeljena putem dokapitalizacije. To znači da je stvarni iznos potpore uključen u operaciju znatno manji od vrijednosti dokapitalizacije jer je općina Ústí nad Labem jedini član društva DP Ústí prije i poslije dokapitalizacije. Kao jedini vlasnik društva DP Ústí, općina Ústí nad Labem zadržava neizravno vlasništvo nad linijom trolejbusa financiranom iz dokapitalizacije te će moći ubirati dobit i prometovanja njome ili eventualne prodaje jer će vrijednost društva DP Ústí narasti zbog tog ulaganja. Stoga se financiranjem u obliku dokapitalizacije osigurava manji intenzitet potpore slabiji od onoga koji proizlazi iz jednostavne usporedbe dokapitalizacije i ukupnih troškova projekta.
  - Kad je riječ o poticajnom učinku, zbog iznosa ulaganja u ovaj projekt ne čini se vjerojatnim da bi društvo DP Ústí moglo provesti ta ulaganja bez dodatnog kapitala. Komisija u tom pogledu naglašava da je izgradnja ostalih, manje značajnih dijelova sustava trolejbusa u općini Ústí nad Labem financirana drugim sredstvima (primjerice, bankovnim kreditima u iznosu od 5 milijuna CZK i 35 milijuna CZK u 2004. i 2005., odnosno 40 milijuna CZK u 2007. – vidjeti prethodni odjeljak 7.1.2.). Međutim, linija trolejbusa Ústí nad Labem – Střekov bila je posljednji preostali važni dio sustava mreže trolejbusa koja je u izgradnji u općini Ústí nad Labem od 1984.
  - Komisija, osim toga, naglašava da su sredstva od dokapitalizacije u iznosu od 160 milijuna CZK namijenjena samo financiranju izgradnje linije trolejbusa Ústí nad Labem – Střekov. Sredstva od dokapitalizacije nalaze se na zasebnom računu društva DP Ústí s kojeg su se obavljala plaćanja za izgradnju linije trolejbusa. Taj se novac, stoga, ne može upotrijebiti za moguće unakrsno subvencioniranje djelatnosti prijevoza društva DP Ústí.
  - Konačno, preostali iznos troškova izgradnje linije trolejbusa od 19,3 milijuna CZK financiralo je društvo DP Ústí iz vlastitih sredstava. Stoga je potpora ograničena na najniži iznos potreban za zatvaranje manjka financiranja projekta.

- (178) Komisija, prema tome, smatra da je potpora proporcionalna za postizanje navedenog cilja od općeg interesa zbog sljedećih razloga:

#### 7.2.2.3. Pristup predmetnoj infrastrukturi otvoren je svim korisnicima na nediskriminirajućoj osnovi

- (179) Svi će putnici slobodno, na nediskriminacijskoj osnovi moći upotrebljavati trolejbus kao dio sustava javnog prijevoza.

<sup>(42)</sup> Vidjeti Odluku Komisije od 31. siječnja 2001. u predmetu N 597/2000, Nizozemska – *Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen* (SL C 102, 31.3.2001., str. 8.), Odluku Komisije od 14. rujna 2001. u predmetu N 208/2000, Nizozemska – *SOIT* (SL C 315, 4.11.2000., str. 22.), Odluku Komisije od 15. studenoga 2000. u predmetu N 755/1999, Italija – *Bolzano* (SL C 71, 3.3.2001., str. 19.) i Odluku Komisije od 20. prosinca 2010. u predmetu N 490/10, Belgija – *Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest* (SL C 122, 20.4.2011., str. 2.).

<sup>(43)</sup> Vidjeti Odluku Komisije od 20. prosinca 2011. u predmetu SA.33434, France – *Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre* (SL C 53, 23.2.2012., str. 2.); Odluku Komisije od 17. listopada 2012. u predmetu SA.34501, Njemačka – *Proširenje kopnene luke Königs Wusterhausen/Wildau* (SL C 176, 21.6.2013., str. 1.); Odluku Komisije od 19. lipnja 2013. u predmetu SA.35738, Grčka – *Potpora za modernizaciju luke Katakolo* (SL C 204, 18.7.2013., str. 3.); Odluku Komisije od 2. srpnja 2013. u predmetu SA.35418, Grčka – *Proširenje luke Pirej* (SL C 256, 5.9.2013., str. 2.).

7.2.2.4. Mjera ne smije biti doprinos narušavanju tržišnog natjecanja suprotnom zajedničkom interesu

- (180) Za prijevoz trolejbusima potrebna je određena infrastruktura kako bi on bio održiva alternativa cestovnom prijevozu. S obzirom na to da je dokapitalizacija ograničena na dodatne troškove potrebne za izgradnju linije trolejbusa i nije namijenjena za podmirivanje operativnih troškova društva DP Ústí, posljedica mjere iz uvodne izjave 96. točke (e) neće biti narušavanje tržišnog natjecanja u odnosu na autobusni prijevoz u mjeri suprotnoj općem interesu.
- (181) Komisija, prema tome, zaključuje da se mjera koja slijedi iz te operacije može smatrati usklađenom s unutarnjim tržištem na temelju članka 93. Ugovora.

## 8. ZAKLJUČAK

- (182) Komisija, u skladu s prethodno navedenim, smatra da naknade koje je određenim operatorima regionalnoga autobusnog prijevoza dodijelila regija Ústí za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge u razdoblju od 9. rujna 2006. do 2. lipnja 2007. te jamstva koja je općina Ústí nad Labem dala u korist društva DP Ústí za osiguranje kredita u iznosu od 35 milijuna CZK, odnosno 5 milijuna CZK, ne predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.
- (183) Komisija dalje zaključuje da naknade koje je određenim operatorima regionalnog autobusnog prijevoza dodijelila regija Ústí za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge u razdoblju od 2005. do 2006. te naknade koje je određenim operatorima regionalnog autobusnog prijevoza dodijelila regija Ústí za ispunjavanje obveze pružanja javne usluge u razdoblju od 9. rujna 2006. do 31. prosinca 2006. predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora koja je u skladu s unutarnjim tržištem i izuzeta od zahtjeva za prethodnu prijavu utvrđenoga člankom 108. stavkom 3. Ugovora u skladu s člankom 9. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 1370/2007.
- (184) Komisija konačno zaključuje da dokapitalizacija u iznosu od 160 milijuna CZK koju je općina Ústí nad Labem provela u korist društva DP Ústí predstavlja državnu potporu koju je Češka Republika nezakonito primijenila i prekršila članak 108. stavak 3. Ugovora. Međutim, državna potpora koja slijedi iz te operacije može se smatrati usklađenom s unutarnjim tržištem na temelju članka 93. Ugovora.
- (185) Komisija je, prema tome,

DONIJELA OVU ODLUKU:

### Članak 1.

Državna potpora koju je provela Češka Republika u korist ČSAD BUS Ústí nad Labem a.s., Dopravni podnik města Ústí nad Labem a.s., Dopravni podnik Teplice, s.r.o., Dopravni podnik měst Chomutova a Jirkova a.s., Dopravni podnik města Děčín, a.s., Dopravni podnik měst Mostu a Litvínova a.s., Autobusová doprava, s.r.o., Podbořany, Miroslav Ohem – SADO, Petr Frommel – FOBUS, Petr Stejskal – SPORTBUS i Vilém Graupner, stroj. a stav. údržba u obliku naknada za uslugu prijevoza u razdoblju od 2005. do 2006. u skladu je s unutarnjim tržištem u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007, a time i člankom 93. Ugovora.

Državna potpora koju je provela Češka Republika u korist ČSAD Semily a.s., Dopravni podnik města Děčín, a.s., ČSAD Střední Čechy, spol. s r.o., Dopravni podnik Teplice, s.r.o., Dopravni podnik města Ústí nad Labem a.s., Dopravni podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. i Dopravni podnik Mladá Boleslav, s.r.o. u obliku naknada za uslugu prijevoza u razdoblju od 9. rujna 2006. do 31. prosinca 2006. u skladu je s unutarnjim tržištem u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007, a time i člankom 93. Ugovora.

Državna potpora koju je Češka Republika nezakonito provela i prekršila članak 108. stavak 3. Ugovora u korist društva Dopravni podnik města Ústí nad Labem a.s. u obliku dokapitalizacije u iznosu od 160 milijuna CZK u skladu je s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 93. Ugovora.



*Članak 2.*

Mjera koju je provela Češka Republika u korist Autobusy Karlovy Vary, a.s., Autobusy Kavka, a.s., ČSAD Slaný a.s., Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a.s. i ZDAR, a.s. u obliku naknada za uslugu prijevoza u razdoblju od 9. rujna 2006. do 2. srpnja 2007. i u korist društva Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. u obliku jamstava u iznosu od 35 milijuna CZK, odnosno 5 milijuna CZK, ne predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

*Članak 3.*

Ova je Odluka upućena Češkoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 25. lipnja 2014.

*Za Komisiju*  
Joaquín ALMUNIA  
*Potpredsjednik*

---