

II

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kurių skelbti neprivaloma)

SPRENDIMAI

KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2008 m. lapkričio 26 d.

dėl valstybės pagalbos C 3/08 (ex NN 102/05) – Čekija, susijusios su kompensacija Pietų Moravijos autobusų bendrovėms už viešąsias paslaugas

(pranešta dokumentu Nr. C(2008) 7032)

(Tekstas autentiškas tik čekų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2009/325/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

skundą. Skundas susijęs su valstybės pagalba, kurią 2003–2005 m. regioninės valdžios institucijos tariamai suteikė įvairiems skundo pateikėjo konkurentams.

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 88 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

(2) 2005 m. liepos 20 d., 2006 m. kovo 14 d. ir 2006 m. gruodžio 7 d. raštais Komisija paprašė Čekijos valdžios institucijų daugiau informacijos skundo pateikėjo iškeltais klausimais.

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

(3) Čekijos valdžios institucijos atsakė 2005 m. rugsėjo 14 d., 2006 m. birželio 2 d., 2007 m. vasario 6 d. ir 2007 m. spalio 18 d.

atsižvelgdama į 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles ⁽¹⁾, ypač į jo 6 straipsnio 1 dalį ir 14 straipsnį,

(4) 2008 m. sausio 15 d. raštu Komisija informavo Čekijos valdžios institucijas apie sprendimą pradėti procedūrą, nustatytą EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje, dėl pagalbos. Čekijos valdžios institucijos pateikė savo pastabas dėl pagalbos 2008 m. vasario 18 d. raštu.

paprašiusi suinteresuotųjų trečiųjų šalių pateikti savo pastabas pagal minėtus straipsnius ⁽²⁾,

kadangi:

(5) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą 2008 m. vasario 16 d. ⁽³⁾ paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Komisija paragino visas suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas dėl pagalbos.

1. PROCEDŪRA

(1) 2005 m. birželio 28 d. raštu Komisija gavo Čekijos bendrovės ČAS – SERVICE a. s. (toliau – skundo pateikėjas)

⁽¹⁾ OL L 83, 1999 3 27, p. 1.

⁽²⁾ OL C 43, 2008 2 16, p. 19.

⁽³⁾ Žr. 2 išnašą.

- (6) 2008 m. kovo 14 d. Komisija gavo pastabų iš skundo pateikėjo, kaip iš trečiosios šalies. 2008 m. balandžio 17 d. tos pastabos perduotos Čekijos valdžios institucijoms, kurios paragintos pakomentuoti trečiosios šalies požiūrį. 2008 m. gegužės 13 d. Čekijos valdžios institucijos paprašė pratęsti galutinį jų pastabų teikimo terminą ir Komisija su tuo sutiko. 2008 m. birželio 17 d. Čekijos valdžios institucijos pateikė savo pastebėjimus apie trečiųjų šalių pastabas.

2. IŠSAMUS APRAŠYMAS

- (7) Skundo pateikėjas – uždaroji akcinė bendrovė, veikianti reguliariojo susisiekimo autobusais, užsakomųjų autobusų, miesto autobusų Znoimo teritorijoje ir tarptautinio transporto srityje.
- (8) Iki 2004 m. rugsėjo mėn. regioninis susisiekimas viešaisiais autobusais Pietų Moravijoje buvo pagrindinė skundo pateikėjo veikla, pirmiausia pagal su regioninės valdžios institucijomis sudarytas sutartis. Paslaugos buvo teikiamos Pietų Moravijos regione (Znoimo ir Moravsky Krumlovo rajonuose).
- (9) Skundo pateikėjas teigia, kad Pietų Moravijos valdžios institucijos 2003–2005 m. bendrovėms *Bítešská Dopravní Společnost s.r.o.* (*Bítešská*), *BK Bus s.r.o.* (*BK Bus*), *Břežanská dopravní společnost s.r.o.* (*Břežanská společnost*), *Znojemská dopravní společnost - PSOTA s.r.o.* (*PSOTA*), *TREDOS, spol. s.r.o.* (*TREDOS*) suteikė neteisėtą valstybės pagalbą. Tai būtų suteiktų licencijų pasekmė, o tai nebūtų nei skaidru, nei objektyvu.
- (10) Pasak Čekijos valdžios institucijų, licencija – tai valdžios institucijų suteiktas leidimas teikti reguliariojo viešojo transporto paslaugas. Licencijos tikslas – užtikrinti, kad susisiekimas autobusais būtų vykdomas tik tų vežėjų, kurie atitinka tam tikrus kokybės reikalavimus. Šiuo atžvilgiu, pagal Įstatymo Nr. 111/1994 Rink. dėl kelių transporto (toliau – Kelių transporto įstatymas)⁽⁴⁾ 18 dalį šie reikalavimai visų pirma apima išpareigojimą teikti paslaugas pagal patvirtintą tvarkaraštį, užtikrinti tam tikrą keleivių saugumo lygį, paskelbti tvarkaraščius ir pažymėti autobusus maršrutų pavadinimais.
- (11) Kelių transporto įstatymo 19 dalies nuostata numatyta, kad viešųjų paslaugų teikimo išpareigojimas suprantamas kaip „vežėjo išpareigojimas paisyti viešojo intereso, su kuriuo vežėjas kitokiu atveju visiškai arba iš dalies nesu-

tiktų dėl ekonominės nenaudos. Dėl išpareigojimo teikti viešąsias paslaugas Vyriausybė susitaria su vežėju, Vyriausybė taip pat padengia vežėjui vykdant tokį išpareigojimą jo patiriamą įrodomą nuostolį. Išpareigojimą teikti viešąsias paslaugas sudaro išpareigojimas vykdyti veiklą (...), transporto išpareigojimas (...), tarifų išpareigojimas (...). Išpareigojimas teikti viešąsias paslaugas viešojo transporto maršrutu atsiranda iš pasirašytos sutarties“ (sudarytos tarp atitinkamų valdžios institucijų ir operatoriaus)⁽⁵⁾.

- (12) Papildomai Kelių transporto įstatymo 19b dalies 2 ir 4 punktuose nustatyta, kad „preliminari profesionali viso laikotarpio, kurį vykdomas išpareigojimas teikti viešąsias paslaugas, įrodyto nuostolio sąmata – privaloma neatskiriama išpareigojimo teikti viešąsias paslaugas dalis“. Atitinkamos valdžios institucijos „kompensuoja įrodytą nuostolį padengdamos visą preliminarią profesionalią sąmatą, padidėjusią tik dėl nenumatytų išlaidų. (...) Jei vežėjas taip pat teikia transporto paslaugas, kurios nesusijusios su išpareigojimais teikti viešąsias paslaugas, ar vykdo kitą veiklą, su išpareigojimu teikti viešąsias paslaugas susijusią veiklą jis apskaito atskirai.“
- (13) Pagal Kelių transporto įstatymo 19b dalies 5 punktą „įrodomo nuostolio nustatymas, įrodomo nuostolio preliminaros ir profesionalios sąmatos apskaičiavimo metodas, lėšų skyrimo iš tam tikro biudžeto taisyklės, dokumentai, kuriais turi būti pagrįstas įrodomo nuostolio apskaičiavimas, ir valdžios vykdomos profesionalios eismo paslaugų finansavimo kontrolės vykdymo metodas nustatomi įgyvendinimo nuostatuose“. Tuose nuostatuose – 1998 m. kovo 13 d. Transporto ir ryšių ministerijos nuostatai Nr. 50/1998 dėl įrodomo nuostolio viešojo keleivinio transporto maršrutų srityje (toliau – Nuostatai) – įrodomas nuostolis viešojo keleivinio transporto maršrutų srityje apibrėžiamas taip: „ekonomiškai pagrįstų išlaidų bei atitinkamo pelno ir uždirbtų pajamų bei įplaukų skirtumas“ (toliau – nuostolis).
- (14) Atitinkamas pelnas Nuostatuose suprantamas kaip „suma, kuri – po mokesčių (...) – yra ne didesnė kaip 1/8 autobusų, kurie paprastai naudojami viešojo keleivinio transporto maršrutais teikiant eismo paslaugas ir vykdant išpareigojimą teikti viešąsias paslaugas, kaina atėmus tokių autobusų viso realaus nusidėvėjimo sumą ir sumą, išleistą su viešojo keleivinio transporto maršrutų naudojimu susijusioms investicijoms, jei atitinkama valdžios institucija pritaria, kad investicijos būtų įtrauktos apskaičiuojant įrodomą nuostolį“.

(4) Šiame sprendime nuoroda daroma į įstatymo redakcijos, kuri taikoma šiam atvejui, nuostatas.

(5) Čekijos įstatyme kompensacija pagal viešųjų paslaugų teikimo sutartis prilygsta įrodomo nuostolio sąvokai. Panašų atvejį taip pat žr. Komisijos sprendime Nr. 495/07 – Čekija – „Programa pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel“ (OL C 152, 2008 6 18, p. 21).

- (15) Nuo 2003 m. sausio 1 d. regioninės valdžios institucijos, įskaitant Pietų Moravijos valdžios institucijas, Čekijoje tapo atsakingos už sutarčių su viešojo transporto paslaugas teikiančiais transporto operatoriais sudarymą. Pietų Moravijos valdžios institucijos palygino viešojo transporto paslaugų teikimo išlaidas, patirtas skundo pateikėjo, su vidutinėmis susisiekimo autobusais paslaugų teikimo Čekijoje išlaidomis, paimtomis iš statistinių tyrimų. Institucijos padarė išvadą, kad skundo pateikėjo išlaidos buvo didesnės už vidutines išlaidas.
- (16) 2003 m. kovo 24 d., atsižvelgusios į minėtą vertinimą ir po nesėkmingų derybų su skundo pateikėju, Pietų Moravijos regiono valdžios institucijos nusprendė dėl viešojo transporto paslaugų teikimo derėtis su kitais operatoriais. Institucijos kreipėsi į žinomus vežėjus, vykdančius veiklą Pietų Moravijos regione, prašydamos pateikti pasiūlymus teikti viešojo transporto paslaugas Znoimo teritorijoje. Kvietimas teikti pasiūlymus nusiųstas 41 vežėjui, įskaitant skundo pateikėją. Kvietime nurodyta, kad regioninės valdžios institucijos ketino operatoriams už paslaugų teikimą mokėti ne didesnę kaip 26 CZK už kilometrą kainą. Be to, nurodytas reikalavimas, kad operatoriai privalo turėti elektroninę duomenų apdorojimo sistemą, o jų administracinė padėtis turi būti gera.
- (17) Regioninės valdžios institucijos gavo atsakymus iš devynių vežėjų, kurie vėliau pakviesti į susitikimą su regionine valdžios institucija. Pasiūlymus vertino ir jiems balus skyrė Pietų Moravijos regioninės tarybos paskirtas atrankos komitetas. Komitetas rekomendavo, kad sutartys dėl transporto paslaugų būtų sudarytos su šešiais vežėjais, įskaitant skundo pateikėją, būtent: *Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS* ir skundo pateikėju (*ČAS-Service a.s.*).
- (18) Kriterijai, į kuriuos atsižvelgė atrankos komitetas vertindamas pasiūlymus, buvo aiškumas ir išsamumas. Be to, Pietų Moravijos valdžios institucijos, be visa kita, atsižvelgė į techninių veiklos kilometrų skaičiaus sumažinimą iki minimumo ir pasirinktos teritorijos darnumą.
- (19) Remiantis Čekijos valdžios institucijomis, skundo pateikėjas buvo laikomas tik sąlyginai atitinkantis atrankos kriterijus, nes aiškiai nenurodė savo transporto operacijų kainos. Vėlesniuose susitikimuose skundo pateikėjas pareiškė, kad jis negalėjo sutikti su Pietų Moravijos valdžios institucijų kvietime teikti pasiūlymus pasiūlytu kompensacijos dydžiu.
- (20) Todėl regioninės valdžios institucijos nustatė, kad skundo pateikėjas neįvykdė atrankos procedūros sąlygų ir kad su juo negali būti sudaryta sutartis dėl viešojo transporto paslaugų teikimo.
- (21) Sutartys sudarytos su tais operatoriais, kurie sutiko, kad didžiausia kaina, mokėtina už viešojo transporto paslaugų teikimą, būtų 26 CZK už kilometrą. Pasak Čekijos valdžios institucijų, tai reiškė, kad gerai valdoma ir gerą įrangą turinti bendrovė, kurios išlaidos 23 959 CZK už kilometrą, gautų pelno, kuris būtų 2 041 CZK už km. 23 959 CZK už km išlaidos gautos iš statistinių tyrimų, atliktų pagal Įstatymą Nr. 89/1995 Rink. dėl valstybinės statistikos tarnybos. Tokiuose tyrimuose nagrinėtos viešojo susisiekimo autobusais paslaugos Čekijos teritorijoje 2002 m.
- (22) Apskaičiuota kaina už kilometrą (ne daugiau kaip 26 CZK už kilometrą) nurodyta su kiekvienu operatoriumi sudarytoje sutartyje. Tai padėjo nustatyti bendrą pajamų sumą (kaina už kilometrą padauginta iš kilometrų skaičiaus), kuri būtų mokama operatoriumi už paslaugų teikimą. Siekiant nustatyti nuostolius, iš šios sumos išskaičiuotos faktinės pajamos⁽⁶⁾.
- (23) Operatorius turėjo pateikti valdžios institucijai dokumentinius faktinių pajamų, gautų teikiant paslaugas, įrodymus. Tik tada būtų nustatyta galutinė nuostolių suma ir būtų sumokėta kompensacija.
- (24) Be bendrųjų reikalavimų, numatytų Kelių transporto įstatyme vežėjams ir atsirandančių iš to, kad tokie operatoriai turėtų licencijas, kiekvienoje sutartyje nustatyti konkretni kiekvieno operatoriaus įsipareigojimai, būtent įsipareigojimas užtikrinti transportą konkrečiais maršrutais ir nustatytu laiku, taip pat sutarčių keitimo sąlygos ir nuobaudos tuo atveju, jei nesilaikoma sutarčių.
- (25) Čekijos valdžios institucijos informavo Komisiją, kad po 2003 m. Pietų Moravijos valdžios institucijos sutiko su tais pačiais operatoriais 2004 m. ir 2005 m. sudaryti tolesnes sutartis dėl transporto paslaugų teikimo.
- (26) Čekijos valdžios institucijos pripažino, kad atrenkant operatorius, kurie teiktų transporto paslaugas 2004 m. ir 2005 m., netaikyta jokia konkreti procedūra.

⁽⁶⁾ Pagal Čekijos teisės aktus, nuostolis yra ekonomiškai pagrįstų išlaidų bei atitinkamo pelno ir uždirbtų pajamų bei įplaukų skirtumas.

- (27) Toliau lentelėje pateikiami duomenys, susiję su 2004 m. sutartyse numatytais kompensacijos sumomis (1 lentelė).

Operatoriaus pavadinimas	Sutarties data	Didžiausia sutartyje numatyta kompensacijos suma
TREDOS	2004 01 21	7 364 733 CZK
	Pakeista 2004 08 31	7 399 733 CZK
BK Bus	2004 01 22	4 349 779 CZK
Bitešská	2004 01 21	4 780 000 CZK
PSOTA	2004 01 20	18 924 849 CZK
	Pakeista: 2004 08 31	18 956 769 CZK
	2004 09 17	18 979 733 CZK
Břežanská společnost	2004 01 26	10 615 611 CZK

- (28) Be to, 2004 m. sudarytos sutartys pratęstos ir 2005 m. (2 lentelė).

Operatoriaus pavadinimas	Sutarties data	Didžiausia sutartyje numatyta kompensacijos suma
TREDOS	2005 03 04	11 457 527 CZK
	Pakeista 2005 03 31	11 593 799 CZK
BK Bus	2005 03 04	5 244 124 CZK
Bitešská	2005 03 04	6 000 000 CZK
PSOTA	2005 03 04	20 999 640 CZK
Břežanská společnost	2005 03 04	11 953 423 CZK

- (29) Remiantis Čekijos valdžios institucijomis, Pietų Moravijos regione minėtos įmonės 2004–2005 m. iš valstybės ar per valstybės išteklius negavo jokio kito su transporto paslaugomis susijusio finansavimo.

3. PAGRINDAS PRADĖTI PROCEDŪRĄ

- (30) Komisija nusprendė pradėti procedūrą remdamasi tuo, kas nurodyta 31–38 konstatuojamosiose dalyse.

3.1. Pagalbos buvimas

- (31) Komisija abejojo, ar įvykdyta trečioji sąlyga, nustatyta *Altmark* sprendime⁽⁷⁾.

- (32) Kadangi kompensacija apskaičiuota pagal iš anksto nustatytą parametą (26 CZK už kilometrą), o galutinė kompensacija pagrįsta faktiškai patirtų nuostolių įrodymu, neviršijant to, kas iš anksto nustatyta sutartyse, Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad kompensacijos suma negalėjo būti didesnė už faktinius nuostolius. Be to, Komisija manė, kad į 26 CZK už kilometrą sumą įtrauktas pagrįstas pelnas.

- (33) Tačiau Komisija pareiškė abejonų dėl Čekijos teisės aktuose esančios nenumatytų išlaidų sąvokos, kuria būtų galima pasinaudoti siekiant pagrįsti kompensacijos viršutinės ribos ypatingą padidėjimą.

- (34) Be to, Komisija padarė išvadą, kad neįvykdyta ir ketvirtoji *Altmark* sprendimo sąlyga. Komisija manė, kad Čekijos valdžios institucijų taikyta procedūra negali būti laikoma viešųjų pirkimų procedūra arba procedūra, užtikrinančia, kad kompensacijos lygis nustatytas remiantis išlaidų, kurias patirtų tipinė, gerai valdoma ir tinkamai transporto priemonėmis aprūpinta įmonė, analize, kaip reikalaujama *Altmark* sprendime.

- (35) Todėl Komisija manė, kad nėra aiškių įrodymų, kurie patvirtintų, kad skiriant kompensaciją nesuteiktas išskirtinis pranašumas, ir, atsižvelgiant į tai, kad kitos EB sutarties 87 straipsnio 1 dalies sąlygos įvykdytos, valstybės pagalba pagal šią nuostatą.

3.2. Suderinamumas

- (36) Komisija pabrėžė, kad tokios valstybės pagalbos suderinamumas su bendrąja rinka turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į bendruosius principus, kylančius iš EB sutarties, Teisingumo Teismo jurisprudencijos ir Pirmosios instancijos teismo jurisprudencijos, taip pat Komisijos sprendimų praktikos kitose nei viešasis transportas srityse⁽⁸⁾.

⁽⁷⁾ 2003 m. liepos 24 d. Teismo sprendimo *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsident Magdeburg prieš Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ir Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht*, C-280/00, Rink. p. I-07747, 88–93 punktai.

⁽⁸⁾ Žr. Komisijos sprendimus: C 16/07 – Austrija – Valstybės parama Lienco apskrities įmonei *Postbus* (OL C 162, 2007 7 14, p. 19), C 31/07 – Airija – Valstybės pagalba *Córas Iompair Éireann* autobusų bendrovėms (*Dublin Bus* ir *Irish Bus*) (OL C 217, 2007 9 15, p. 44); C 47/07 – Vokietija – *DB Regio AG* – Viešųjų paslaugų sutartis (OL C 35, 2008 2 8, p. 13); C 41/08 – Danija – Transporto ministerijos ir *Danske Statsbaner* sutartis dėl viešųjų paslaugų (dar nepaskelbta).

(37) Išnagrinėjusi turimą informaciją Komisija manė, kad šiuo atveju laikytasi bendrųjų pagalbos suderinamumo vertinimo principų. Atrankos procedūroje remiantis nacionalinės statistikos analize iš anksto nustatytą didžiausią kompensacijos kainą buvo garantuota, kad operatoriams nebus išmokėta per didelė kompensacija.

(38) Tačiau šiuo atveju nebuvo viešųjų pirkimų procedūros ir skundo pateikėjas teigia, kad *Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS* gavo neteisėtą valstybės pagalbą, todėl Komisija manė, kad ji turi suteikti skundo pateikėjui ir trečiosioms šalims galimybę pakomentuoti metodiką, kurią Pietų Moravijos valdžios institucijos taikė nustatydamos kompensacijos sumą, kad Komisija galėtų užtikrintai daryti išvadą, kad pagalba suderinama su EB sutarties 73 straipsniu pagal Reglamento (EB) Nr. 659/1999 14 straipsnį.

4. ČEKIJOS VALDŽIOS INSTITUCIJŲ PASTABOS

(39) Čekija teigė, kad ekspertų parengtoje preliminarioje viso laikotarpio, dėl kurio sudaryta sutartis dėl išsipareigojimo teikti viešąsias paslaugas, įrodomų nuostolių sąmatoje nenumatytų išlaidų sąvoka reglamentuojama Kelių transporto įstatyme. Ši sąmata, kurią pateikia vežėjas, yra privaloma sutarties dėl viešųjų paslaugų teikimo dalis.

(40) To įstatymo 19b dalies 3 punkte nustatyta, kad regionas vėliau turi kompensuoti įrodomą nuostolį tiek, kad nebūtų viršyta ekspertų parengta sąmata, kuri gali padidėti tik dėl nenumatytų įrodomų išlaidų. Tačiau Kelių transporto įstatyme nenustatyta išsamesnė nenumatytų įrodomų išlaidų apibrėžtis; jos apibrėžti nustatyti palikta atskiriems transporto paslaugų pirkėjams.

(41) Čekija priminė, kad sutartyse dėl viešųjų paslaugų teikimo, kurias sudarė Pietų Moravijos regionas, numatyta preliminarini nuostolių sąmata. Kai faktinių įrodomų nuostolių suma per tą laikotarpį buvo didesnė už įrodomą nuostolį ekspertų parengtoje preliminarioje sąmatoje, Pietų Moravijos regionas kompensavo įrodomą nuostolį tik tiek, kiek nustatyta ekspertų parengtoje preliminarioje sąmatoje. Tokiomis aplinkybėmis rizika, kad faktinės išlaidos bus didesnės, o faktinės pajamos – mažesnės, nei nurodyta preliminarioje įrodomų nuostolių sąmatoje, tenka patiems operatoriams, išskyrus nenumatytas įrodomas išlaidas.

(42) Nenumatytų išlaidų sąvoka išsamiau nustatyta sutartyse dėl viešųjų paslaugų teikimo, Pietų Moravijos regiono sudarytose su atskirais transporto operatoriais. Nenumatytos išlaidos yra susijusios su aplinkybėmis, kurios nepriklauso nuo bendrovių valdymo, pvz., stichinėmis nelaimėmis, valstybės taikomomis kainų intervencijomis,

akcizų, PVM ir kt. nukreipimais ar pakeitimais. Čekija pateikė Komisijai atitinkamas ištraukas iš sutarčių dėl viešųjų paslaugų teikimo.

5. TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS IR ČEKIJOS VALDŽIOS INSTITUCIJŲ PASTEBĖJIMAI

(43) Skundo pateikėjas buvo vienintelė trečioji šalis, pateikusi pastabas dėl Komisijos sprendimo pradėti procedūrą.

(44) Skundų pateikėjo pastabos buvo dėl tokių aspektų:

— tvirtinimas, kad teikti minėtas transporto paslaugas įpareigota ne pagal sutartis dėl viešųjų paslaugų teikimo, bet pagal išsipareigojimo teikti viešąsias paslaugas sąvoką, nustatytą Kelių transporto įstatyme,

— tvirtinimas, kad šiuo atveju neturėjo būti taikomas *Altmark* sprendimas,

— nesutikimas laikyti 26 CZK už kilometrą kainos didžiausia kaina už transporto paslaugas nustatant kompensaciją; skundo pateikėjas iš tiesų manė, kad ši suma sudaro tik dalį ekspertų parengtos preliminarios sąmatos, pagal kurią įrodomas nuostolis turėtų būti kompensuojamas vežėjui pagal Kelių transporto įstatymą,

— tvirtinimas, kad nustatant 26 CZK už kilometrą kainą, mokamą už teikiamas transporto paslaugas, neatsižvelgta į viešojo transporto reguliariųjų paslaugų vietos sąlygas; jei būtų buvę atsižvelgta į tokias vietos sąlygas, suma būtų buvusi didesnė,

— viešųjų paslaugų kompensacija kitiems vežėjams buvo priemonė savo transporto priemonių parkui pakeisti,

— Komisija turėjo vertinti skundą ir dėl laikotarpio iki 2004 m. gegužės 1 d.,

— tvirtinimas, kad dėl sutarčių dėl viešųjų paslaugų teikimo susidarė padėtis, kai konkuruoja subsidijuojamas ir nesubsidijuojamas transportas, o tai iškreipia konkurenciją.

- (45) Tačiau skundo pateikėjas nekommentavo nenumatytų išlaidų sąvokos. Skundo pateikėjas nekommentavo ir to, kad remiantis nacionalinės statistikos analize iš anksto nustatytus didžiausią kompensacijos kainą, galėtų būti garantuota, jog operatoriams nebus sumokėta per didelė kompensacija. Priešingai, skundo pateikėjas teigė, kad Čekijos valdžios institucijos neturėjo tokios orientacinės 26 CZK už kilometrą sumos laikyti didžiausia kaina už transporto paslaugas.
- (46) Todėl skundo pateikėjo komentarai nebuvo konkrečiai susiję su abejonėmis, kurias Komisija pareiškė sprendime pradėti procedūrą. Be to, Čekija pateikė Komisijai savo pastebėjimus dėl skundų pateikėjo pastabų. Šiuose pastebėjimuose patvirtintas Komisijos atliktas kai kurių klaušimų, kuriuos išklė skundo pateikėjas, vertinimas.
- (47) Taigi skundo pateikėjo pastabos nekeičia Komisijos teisinio vertinimo, išdėstyto sprendime pradėti procedūrą.

6. TEISINIS VERTINIMAS

6.1. Komisijos kompetencija nagrinėti priemonės, šalių suteiktas prisijungiant prie Europos Sąjungos 2004 m. gegužės 1 d.

- (48) 2003 m. Stojimo akto IV priedo 3 skyriaus nuostatomis sukurta teisinė priemonių, kurios stojančiose valstybėse narėse įsigaliojo prieš įstojant į ES ir kurios po įstojimo ir toliau galioja, vertinimo sistema.
- (49) Konkrečiai darant nuorodą į transporto sektorių, IV priedo nuostatose teigiama, kad „pagalbos schemos ir individuali pagalba (...), pradėtos taikyti naujojoje valstybėje narėje iki įstojimo dienos ir toliau taikomos po tos dienos, laikomos esama pagalba, kaip numatyta EB sutarties 88 straipsnio 1 dalyje, atsižvelgiant į šią sąlygą: Komisijai pranešama apie pagalbos priemones per keturis mėnesius nuo įstojimo dienos“.
- (50) Remiantis įsigalėjusia sprendimų praktika⁽⁹⁾, „pagalbos priemonės, suteiktos iki įstojimo dienos ir nebetaikomos po tos dienos, nėra Komisijos tyrimo objektas nei pagal procedūras, nustatytas EB sutarties 88 straipsnyje, nei pagal procedūrą, vykdomą pagal pereinamąjį mechanizmą. Tik tokios priemonės, dėl kurių prisijungus gali vis tiek būti skiriama papildoma pagalba arba padidėti jau skirtos pagalbos suma, gali būti laikomos esama pagalba pagal pereinamąjį mechanizmą (jei jos atitinka tam tikras sąlygas) ir tas mechanizmas jai taikomas. Kita vertus,

pereinamasis mechanizmas nesusijęs su jokių tikslu pagalbos priemonių, kurios jau galutinai ir besąlygiškai skirtos prieš prisijungimą skiriant tam tikrą sumą, atžvilgiu. (...) Siekiant nustatyti, ar tai toks atvejis, taikomas kriterijus yra teisiškai privalomas aktas, kuriuo kompetentinga šalies valdžios institucija išpareigojo skirti pagalbą. Jei tokio akto nėra, priemonė nebuvo skirta prieš įstojimą ir yra nauja pagalba, kurios suderinamumą su bendrąja rinka vertina Komisija pagal EB sutarties 87 ir 88 straipsnius. Nauja priemonė turi būti vertinama tuo metu, kai skiriama pagalba; tai teisinis valstybės išpareigojimas, kuris sinonimiškas pagalbos skyrimui, bet ne jos išmokėjimui. Bet kuris išmokėjimas, esamas ar būsimas, pagal teisinį išpareigojimą yra paprasčiausio įgyvendinimo veiksmas ir negali būti laikomas nauja ar papildoma pagalba. Todėl Komisija mano, kad tam, jog priemonė būtų laikoma taikytina po įstojimo, turi būti parodyta, kad po įstojimo ji gali duoti papildomą naudą, kuri buvo nežinoma arba buvo netiksliai žinoma skiriant pagalbą.“

- (51) Komisija pirmiausia pabrėžia, kad Čekijos valdžios institucijos nepranešė Komisijai apie 1 lentelėje nurodytas sutartis (kurios visos įsigaliojo iki 2004 m. gegužės 1 d.) 2003 m. Stojimo akto IV priedo 3 dalyje nustatyta tvarka.

- (52) Be to, Komisija pabrėžia, kad, atsižvelgiant į nenumatytų išlaidų apibrėžtį, kaip paaiškinta priėmus sprendimą pradėti procedūrą, tos priemonės galėjo duoti papildomos naudos, apie kurią tiksliai nebuvo žinoma skiriant pagalbą.

- (53) Todėl visos 1 lentelėje nurodytos sutartys tiek, kiek jos susijusios su valstybės pagalba, yra susijusios su valstybės pagalba, taikytina po įstojimo, kuri nėra esama pagalba ir kuri patenka į Komisijos kompetencijos sritį.

- (54) Komisija yra kompetentinga atlikti 2 lentelėje nurodytų sutarčių, kurios visos sudarytos po 2004 m. gegužės 1 d., tyrimą.

6.2. Pagalbos buvimas

- (55) Pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrą prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

⁽⁹⁾ Komisijos sprendimas C 3/05 – Lenkija – Restruktūrizavimo pagalba DAEWOO-FSO (OL C 100, 2005 4 26, p. 2, 40–43 punktai).

- 6.2.1. *Valstybės ištekliai*
- (56) Komisija pabrėžia, kad Pietų Moravijos valdžios institucijos kompensacijas mokėjo iš valstybės biudžeto. Todėl jos buvo skirtos iš valstybės išteklių.
- 6.2.2. *Išskirtinis ekonominis pranašumas*
- (57) Turi būti nustatyta, ar priemone suteikiamas išskirtinis ekonominis pranašumas.
- (58) *Altmark* sprendimas rodo, kad „kai valstybės priemonė turi būti laikoma kompensacija už paslaugas, kurias teikia gaunančiosios įmonės, kad vykdytų įsipareigojimą teikti viešąsias paslaugas, kad tos įmonės nepatirtų realaus finansinio pranašumo ir kad priemonė neleistų joms užimti dar palankesnės konkurencinės padėties už su jomis konkuruojančias įmones, tokiai priemonei netaikoma Sutarties 92 straipsnio 1 dalis. Tačiau kad tokia kompensacija konkrečiu atveju nebūtų klasifikuojama kaip valstybės pagalba, turi būti įvykdytos kelios sąlygos.“⁽¹⁰⁾
- (59) Pirmiausia, remiantis minėtu sprendimu, turi būti nustatyta, ar „gaunančiajai įmonei iš tikrųjų reikia vykdyti įsipareigojimus teikti viešąsias paslaugas ir ar tie įsipareigojimai aiškiai apibrėžti“.
- (60) Komisijai priimant sprendimą pradėti procedūrą nekilo abejonių dėl šios sąlygos įvykdymo.
- (61) Dėl šio reikalavimo Komisija pabrėžia, kad Kelių transporto įstatyme pateikta įsipareigojimo teikti viešąsias paslaugas apibrėžtis ir nustatyta, kad įsipareigojimas teikti viešąsias paslaugas viešojo transporto maršrutų srityje atsiranda remiantis raštiška valdžios institucijų ir vežėjo sutartimi. Čekijos institucijos pateikė Komisijai su transporto operatoriais sudarytų sutarčių ir vėlesnių priedų kopijas.
- (62) Komisija taip pat pabrėžė, kad įsipareigojimas teikti viešąsias paslaugas sutartyse apibrėžtas aiškiai ir konkrečiai, t. y. konkrečioms operatoriams aiškiai nurodyti maršrutai ir laikotarpiai, kuriais turi būti teikiamos transporto paslaugos.
- (63) Antra, turi būti įrodyta, kad „parametrai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, nustatyti iš anksto objektyviai ir skaidriai“.
- (64) Komisijai priimant sprendimą pradėti procedūrą nekilo abejonių dėl šios sąlygos įvykdymo.
- (65) Komisija pastebėjo, kad didžiausią 26 CZK už kilometrą kainą už transporto paslaugas valdžios institucijos nustatė remdamosi kriterijais, nurodytais Kelių transporto įstatymo ir Nuostatų 19b dalyje. Ši kaina nurodyta kvietime teikti pasiūlymus, 2003 m. nusiųstame visiems potencialiai susidomėjusiems operatoriams. Komisija pažymėjo, kad kaina nustatyta remiantis statistiniais duomenimis.
- (66) Todėl kaina nustatyta iš anksto, t. y. prieš vykdant operatorių atranką, objektyviai ir skaidriai. Parametras nebuvo pakeistas prieduose, dėl kurių susitarta Čekijai įstojus į Europos Sąjungą.
- (67) Trečioji *Altmark* sprendime nurodyta sąlyga – „kompensacija nėra didesnė už tą sumą, kurios reikia visoms vykdant įsipareigojimus dėl viešųjų paslaugų teikimo patirtoms išlaidoms ar jų daliai padengti, atsižvelgiant į įplaukas ir pagrįstą pelną, gautą vykdant tuos įsipareigojimus“.
- (68) Savo sprendime pradėti procedūrą Komisija pabrėžė, kad regioninės valdžios institucijos nurodė kvietime teikti pasiūlymus, kad jos pasirengusios vežėjams už transporto paslaugų teikimą mokėti ne daugiau kaip 26 CZK už kilometrą.
- (69) Be to, Komisija pabrėžė ir tai, kad visose sutartyse yra nuostolių, kuriuos konkretus transporto operatorius patirs teikdamas transporto paslaugas, kaip numatyta sutartyje, sąmata. Nuostolių sąmata parengta toliau aprašytu būdu. Pirmiausia apskaičiuojami nuostoliai pagal scenarijų, kai bendrovė gauna 26 CZK už kilometrą ir pajamų iš keleivių bilietų. Tada nuostoliai apskaičiuojami atsižvelgiant tik į pajamas iš keleivių bilietų. 26 CZK už kilometrą kaina taip pat apima pagrįstą pelną, apskaičiuotą taikant objektyvius parametrus, nustatytus Nuostatuose atsižvelgiant į įmonių turto vertę. Galutinis atsiskaitymas ir kompensacijos išmokėjimas vyksta tik kai konkretus operatorius pateikia dokumentinius faktinių nuostolių įrodymus. Jei faktiniai nuostoliai mažesni už numatytus, kompensuojami tik faktiniai nuostoliai. Jei faktiniai nuostoliai didesni už numatytus, kompensuojama ne daugiau, nei nustatyta preliminarinioje sąmatoje. Viršutinė riba gali būti padidinta tik jei yra nenumatytų išlaidų.

⁽¹⁰⁾ Sprendimas *Altmark*, C-280/00, 87 ir 88 punktai.

- (70) Dėl šios sąvokos, dėl kurios Komisija pareiškė abejonių savo sprendime pradėti procedūrą, reikėtų paminėti, kad nenumatytų išlaidų sąvoka reglamentuojama Kelių transporto įstatyme. Ji išsamiau nustatyta sutartyse dėl viešųjų paslaugų teikimo, Pietų Moravijos regiono valdžios institucijų sudarytose su atskirais transporto operatoriais. Nenumatytos išlaidos yra susijusios su aplinkybėmis, kurios nepriklauso nuo bendrovių valdymo, pvz., stichinėmis nelaimėmis, valstybės taikomomis kainų intervencijomis, akcizų, PVM ir kt. nukreipimais ar pakeitimais. Operatoriai turi įrodyti, kad tos nenumatytos išlaidos tikrai patirtos. Dėl esančios šios didžiausios transporto paslaugų kainos išimties nekyla pavojus, kad taikant kompensacijos mechanizmą nebus užtikrinta, kad kompensacija nebūtų didesnė už faktinius nuostolius ⁽¹⁾.
- (71) Todėl kadangi kompensacija apskaičiuota taikant iš anksto nustatytą parametrą (26 CZK už kilometrą) ir kadangi galutinė išmokama kompensacija pagrįsta nuostolių įrodymu, taigi faktiškai patirtais nuostoliais, įskaitant nenumatytas išlaidas, Komisija mano, kad kompensacijos suma negali būti didesnė už faktinius nuostolius, todėl ir už faktines išlaidas. Be to, Komisija mano, kad 2 041 CZK už kilometrą pelnas, įtrauktas į 26 CZK už kilometrą sumą, yra pagrįstas ir sudaro 7,85 % maržą.
- (72) Todėl Komisija daro išvadą, kad trečioji *Altmark* sprendime nurodyta sąlyga įvykdyta.
- (73) Galiausiai *Altmark* sprendime nustatyta, kad jei „įmonė, kuri turi vykdyti įsipareigojimus teikti viešąsias paslaugas, neišrenkama taikant viešųjų pirkimų procedūrą, reikalingos kompensacijos lygis nustatytas iš anksto pagal išlaidų, kurias tipinė, gerai valdoma ir tinkamai transporto priemonėmis aprūpinta įmonė patirtų vykdydama privalomus viešųjų paslaugų teikimo reikalavimus, analizę, atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, gautą vykdant įsipareigojimą“.
- (74) Komisija pirmiausia turi išnagrinėti, ar Čekijos valdžios institucijų taikyta procedūra gali būti laikoma viešųjų pirkimų procedūra. Savo sprendime pradėti procedūrą Komisija pažymėjo, kad Pietų Moravijos regionas išsiuntė žinomiesiems regiono vežėjams (41 vežėjui) kvietimą teikti pasiūlymus dėl transporto paslaugų teikimo Znoimo rajone.
- (75) Todėl taikant tokią procedūrą nebuvo sudaryta galimybė, kad kitų regionų ar rajonų operatoriai būtų informuoti apie ją ir galėtų pateikti savo pasiūlymus. Be to, taikant šią procedūrą nesudaryta galimybė renkant paslaugas teikiančių operatorių svarstyti kitų valstybių narių vežėjus. Komisija taip pat pažymėjo, kad Čekijos valdžios institucijos nenumatė jokios procedūros rinktis vežėjus 2004–2005 m., bet paprasčiausiai pratęsė sutartis su vežėjais, kurie buvo atrinkti teikti paslaugas 2003 m.
- (76) Šie faktai lieka galioji. Todėl Komisija gali daryti išvadą, kad Čekijos valdžios institucijų taikyta procedūra negali būti laikoma viešųjų pirkimų procedūra pagal *Altmark* sprendimą.
- (77) Ši išvada nepažeidžia pozicijos, kurios Komisija gali laikytis dėl tam tikrų priemonių suderinamumo su viešųjų pirkimų taisyklėmis.
- (78) Taigi Komisija turi išnagrinėti antrąją galimybę, numatytą ketvirtojoje *Altmark* sprendime nurodytoje sąlygoje.
- (79) Kompensacijos lygis turi būti nustatomas remiantis tipinės, gerai valdomos ir tinkamai aprūpintos įmonės išlaidų analize ir tai turi būti alternatyva konkurso būdu nustatyto kompensacijos lygio analizei. Kaip minėta sprendime pradėti procedūrą, sutartinė paslaugų kaina, pasak Čekijos valdžios institucijų, buvo nustatyta remiantis statistinėmis išlaidoms, o tai reiškia, kad gerai valdoma ir aprūpinta bendrovė, patirianti 23 959 CZK (0,87 EUR) už kilometrą išlaidas, gautų 2 041 CZK (0,08 EUR) už kilometrą pelną.
- (80) Tokiomis aplinkybėmis Komisija pirmiausia pažymėjo, kad naudojantis statistiniais duomenimis siekiama užtikrinti, kad kaina būtų nustatyta atsižvelgiant į tipinės įmonės išlaidas.
- (81) Antra, atsižvelgiant į tai, kad visi procedūroje dalyvavę operatoriai turėjo gauti licencijas savo veiklai vykdyti ir kad jie turėjo įvykdyti tam tikrus reikalavimus, jiems nustatytus kvietime teikti pasiūlymus, jie turėjo būti tinkamai apsirūpinę transporto priemonėmis, kad atitiktų būtinus kokybės reikalavimus.
- (82) Tačiau kaip minėta sprendime pradėti procedūrą, dėl to, kad naudojamosi statistinėmis transporto išlaidomis, negali būti *per se* daroma išvada, kad operatoriai, kurie sutiko teikti paslaugas už 26 CZK už kilometrą, turėtų būti laikomi gerai valdomais vežėjais. Statistiniai duomenys, kuriais remtasi nustatant šią sumą, buvo susiję tik su faktinėmis transporto išlaidomis Čekijoje 2002 m. Todėl nėra įrodymų, kad tokios vidutinės išlaidos yra veiksmingai dirbančios įmonės išlaidos. Čekijos institucijos apie tai nesuteikė pakankamai informacijos, įskaitant ir laiką po sprendimo pradėti procedūrą.

⁽¹⁾ Reikėtų priminti, kad nuostoliai – tai ekonomiškai pagrįstų išlaidų bei atitinkamo pelno ir uždirbtų pajamų bei įplaukų skirtumas.

- (83) Taigi kadangi įvykdyti ne visi *Altmark* sprendime nurodytos ketvirtosios sąlygos antrosios alternatyvos reikalavimai, Komisija negali daryti išvados, kad regioninių valdžios institucijų taikyta procedūra gali būti laikoma procedūra, užtikrinančia, kad kompensacijos lygis būtų lygus atvirame viešajame konkurse nustatytam lygiui.
- (84) Kitaip tariant, Komisija negali paneigti, kad atvirame viešajame konkurse regioninės valdžios institucijos būtų galėjusios rasti operatorių, patiriančių mažesnes išlaidas, taigi ir siūlančių teikti paslaugas už mažesnę kompensaciją. Be to, Komisija negali daryti išvados, kad nustatyta tokia kompensacijos suma, kuri užtikrina, kad tam tikriems operatoriams nebūtų suteiktas pranašumas.
- (85) Todėl Komisija mano, kad kompensacija suteikė pranašumą tam tikriems viešojo transporto operatoriams. Taigi šiuo atveju įvykdyta antroji EB sutarties 87 straipsnio 1 dalies taikymo sąlyga.

6.2.3. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai

- (86) Dėl šios sąlygos reikia patikrinti, ar iš valstybės išteklių suteiktas pranašumas gali iškraipyti konkurenciją tiek, kad tai paveiktų prekybą tarp valstybių narių.
- (87) Savo sprendime pradėti procedūrą Komisija šiuo atžvilgiu pažymėjo, kad *Altmark* sprendime nustatyta, kad: „Visai įmanoma, jog valstybinė subsidija, skirta tik vietinio arba regioninio transporto paslaugų įmonei, neteikiančiai jokių transporto paslaugų už kilmės valstybės ribų, gali daryti poveikį prekybai tarp valstybių narių. Jeigu valstybė narė skiria įmonei valstybinę subsidiją, tokios įmonės teikiamų transporto paslaugų mastas gali išlikti nepasikeitęs arba padidėti, ir dėl to sumažėja kitose valstybėse narėse įsisteigusių įmonių galimybės teikti savo transporto paslaugas pirmosios valstybės narės rinkoje (žr. 1988 m. Sprendimo *Prancūzija prieš Komisiją*, 102/87, Rink. p. 4067,19 punktą; 1991 m. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-305/89, Rink. p. I-1603,26 punktą; ir Sprendimo *Ispanija prieš Komisiją* 40 punktą). Šiuo atveju, kadangi duomenys nėra vien hipotetiniai, nes, kaip visų pirma rodo Komisijos pastebėjimai, kelios valstybės narės nuo 1995 m. pradėjo atverti tam tikras transporto rinkas, kad galėtų konkuruoti kitose valstybėse įsisteigusios įmonės, ir nemažai įmonių jau siūlo savo miesto, priemiestinio ar regioninio transporto paslaugas valstybėse narėse, kurios nėra jų kilmės valstybės. Galiausiai, remiantis Teismo praktika, nėra nustatyta ribos ar procentinio dydžio, kurių nepasiekus galėtų būti laikoma, kad nėra poveikio prekybai tarp valstybių narių. Tai, kad pagalbos suma yra palyginti maža ar kad ją gaunanti įmonė yra palyginti maža, nepaneigia galimybės, kad prekyba tarp valstybių narių gali būti paveikta (žr. Sprendimo *Tubemeuse* 43

punktą ir Sprendimo *Ispanija prieš Komisiją* 42 punktą). Todėl antroji Sutarties 92 straipsnio 1 dalies taikymo sąlyga, būtent tai, kad pagalba turi daryti poveikį prekybai tarp valstybių narių, nepriklauso nuo teikiamo transporto paslaugų vietos ar regioninio pobūdžio ar vykdomos veiklos masto“⁽¹²⁾.

- (88) Taigi, Komisija daro išvadą, kad sąlyga, jog pagalba turi iškreipti konkurenciją ir daryti poveikį prekybai tarp valstybių narių, šiuo atveju įvykdyta.
- (89) Atsižvelgdama į minėtus svarstymus, Komisija taip pat daro išvadą, kad įgyvendintos priemonės yra valstybės pagalba pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį.

6.3. Pagalbos suderinamumas

- (90) EB sutarties 73 straipsnyje numatytos pagalbos, suteiktos transporto koordinavimo ir transporto viešosios paslaugos išpareigojimų srityje, suderinamumo su Sutartimi sąlygos. Tas straipsnis yra *lex specialis* EB sutarties 86 straipsnio 2 dalies ir 87 straipsnio 2 ir 3 dalių atžvilgiu.
- (91) Pagal *Altmark* sprendimą⁽¹³⁾ EB sutarties 73 straipsnio nuostatos negali būti taikomos tiesiogiai, o tik remiantis Tarybos reglamentais, visų pirma 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių su išpareigojimais, neatskiriama nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos⁽¹⁴⁾.
- (92) Pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 1 straipsnio 1 dalį jį galima taikyti tik valstybės pagalbai, suteiktai transporto operatoriams geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų srityje.
- (93) Tačiau valstybės narės gali netaikyti to reglamento įmonėms, kurių veikla apsiriboja išskirtinai miesto, priemiestinėmis ar regioninėmis paslaugomis.
- (94) Savo sprendime pradėti procedūrą Komisija jau pažymėjo, kad Čekijos valdžios institucijos tokios lengvatos netaikė. Todėl tam tikros Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 nuostatos yra taikytinos.

⁽¹²⁾ Sprendimas *Altmark*, C-280/00, 77–82 punktai.

⁽¹³⁾ Pirmiau cituotas Sprendimas *Altmark*, C-280/00.

⁽¹⁴⁾ OL L 156, 1969 6 28, p. 1.

- (95) Pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 1 straipsnio 4 dalį, siekiant užtikrinti tinkamas transporto paslaugas, valstybių narių kompetentingos institucijos gali sudaryti viešųjų paslaugų sutartis su transporto įmone.
- (96) Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnyje nustatyta, kad viešųjų paslaugų sutartis yra sutartis, sudaroma tarp valstybės narės kompetentingų institucijų ir transporto įmonės, kad visuomenei būtų teikiamos pakankamos transporto paslaugos.
- (97) Pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalį viešųjų paslaugų sutartis, *inter alia*, apima šiuos punktus:
- a) paslaugų, kurios turi būti teikiamos, pobūdį, ypač veiklos nenutrūkstamumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus;
 - b) aptariamą sutartyje numatytų paslaugų kainą, kuri turi būti arba pridedama prie tarifinių pajamų, arba įtraukta į pajamas ir finansinių santykių tarp abiejų detales;
 - c) nuostatas dėl sutarties keitimo ir patikslinimo, ypač atsižvelgiant į nenumatytus pasikeitimus;
 - d) sutarties galiojimo laikotarpį;
 - e) baudas tuo atveju, jeigu sutarties nesilaikoma.
- (98) Pirmiausia, kaip jau minėta sprendime pradėti procedūrą, Komisija pabrėžia, kad pagal Kelių transporto įstatymo 19 dalį „įsipareigojimas teikti viešąsias paslaugas viešojo transporto maršrutu atsiranda iš raštiškos sutarties“ tarp tam tikrų valdžios institucijų ir operatorių. Be to, Komisija pabrėžia, kad valdžios institucijos nenustatė transporto paslaugų teikimo sąlygų, bet derėjosi ir susitarė dėl jų su operatoriais ir regioninėmis institucijomis. Todėl Komisija daro išvadą, kad nepaisant Kelių transporto įstatymo formuluotės („įsipareigojimas teikti viešąsias paslaugas“) galima taikyti Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 V skirsnio „Viešųjų paslaugų sutartys“ nuostatas.
- (99) Antra, Komisija pabrėžia, kad paslaugų pobūdis buvo apibrėžtas sutartyse *expressis verbis* ir nurodant, kad operatoriai turi turėti licencijas teikti viešojo transporto paslaugas.
- (100) Trečia, į sutartis įtraukta kaina už kilometrą ir bendras už paslaugų teikimą mokamos kompensacijos dydis.
- (101) Ketvirta, sutartyse numatytos jų keitimo sąlygos ir procedūra, galiojimo laikotarpis ir baudos, jei nesilaikoma sutarties.
- (102) Todėl Komisija daro išvadą, kad į su *Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA* ir *TREDOS* sudarytas sutartis įtraukti pagrindiniai sutarties elementai, išvardyti Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalyje.
- (103) Be to, Komisija pirmiausia pabrėžia, kad teisės aktų leidėjo tikslas, priimant Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69, buvo apibrėžti, kokiomis sąlygomis EB sutarties 73 straipsnyje minima „valstybės pagalba [...] jei ji kompensuoja tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka“ yra suderinama su bendrąja rinka. Taikant Sutarties 73 straipsnį ir Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69, galima daryti prielaidą, kad pagalba egzistuoja pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį. Jei sutarčių turiniui gali būti taikoma 73 straipsnio sąvoka „įsipareigojimai, siejami su viešosios paslaugos sąvoka“, priemonės forma, t. y. sutartis ar vienašališkai taikomas įsipareigojimas, pats savaime neturėtų būti kliūtis pripažinti, kad galima valstybės pagalba, susijusi su sutarties kaina, yra suderinama su bendrąja rinka. Iš tikrųjų, lemiamas elementas nustatant, kad paslauga (nesvarbu, ar ją nustato valstybė narė, ar dėl jos susitariama sutartyje) yra įsipareigojimas teikti viešąsias paslaugas pagal 73 straipsnį, turi būti paslaugos esmė, bet ne jos organizavimo forma⁽¹⁵⁾.

⁽¹⁵⁾ Panašiai 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendime 2005/842/EB dėl EB sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas (OL L 312, 2005 11 29, p. 67), minima sąvoka „užduoties paskyrimo aktas“, dėl kurio formos nuspręsti paliekama pačioms valstybėms narėms. Taip pat žr. 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantį Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007 12 3, p. 1).

- (104) Atsižvelgdama į tokius svarstymus, Komisija daro išvadą, kad teisiniu požiūriu nėra priežasčių, kodėl valstybės pagalba, susijusi su sutarties dėl viešųjų paslaugų teikimo kaina, negalėtų būti suderinama su bendrąja rinka pagal 73 straipsnį. Komisija pabrėžia, kad teisės aktus priimančios institucijos pasirinko šį sprendimą Reglamente (EB) Nr. 1370/2007. Tačiau pagal 12 straipsnį šis reglamentas įsigalios tik 2009 m. gruodžio 3 d. Kadangi dabartinės sutartys pasirašytos iki tos dienos, Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 joms netaikytinas.
- (105) Kadangi Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnyje nėra tikslios sąlygos, leidžiančios teigti, kad valstybės pagalba, susijusi su kaina, mokama už sutartį teikti viešąsias paslaugas, yra suderinama su bendrąja rinka, Komisija mano, kad nustatant, ar tokia valstybės pagalba gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka, taikomi bendrieji Sutarties, Bendrijos teismų jurisprudencijos ir Komisijos sprendimų praktikos kitose, nei viešojo transporto, srityse ⁽¹⁶⁾, principai.
- (106) Tuos principus Komisija bendrai priminė Bendrijos bendrosiose nuostatose dėl valstybės pagalbos išipareigojimų teikti viešąsias paslaugas forma ⁽¹⁷⁾. Dėl valstybės pagalbos, susijusios su kaina, mokama už sutartį dėl viešųjų paslaugų teikimo, šių nuostatų 14 punkte numatyta: „Kompensacijos suma negali viršyti sumos, kurios reikia padengti sąnaudoms, susidariusioms vykdant viešosios paslaugos išipareigojimus, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir pagrįstą pelną, gautus vykdant šiuos išipareigojimus. Kompensacijos suma apima ir visą valstybės arba iš valstybinių išteklių bet kokia forma suteiktą pagalbą.“
- (107) Komisija pastebi, kad atrankos procedūroje, kaip aprašyta 12–20 konstatuojamosiose dalyse, iš anksto nustačius, kad kaina, kurią valdžios institucijos ketina mokėti, yra ne didesnė kaip 26 CZK už kilometrą, ir vėliau pagal šį parametą bei pridėdant nenumatytas išlaidas apskaičiuojant vežėjų pajamas, Pietų Moravijos valdžios institucijos užtikrino, kad kompensacija negalėtų būti didesnė už operatorių patirtas išlaidas.
- (108) Komisija pastebi, kad nors skundo pateikėjas nesutiko su kompensacijai apskaičiuoti taikomu parametru, jis nenu-
- rodė jokie elemento, kuris rodytų, kad kompensacija galėjo būti didesnė už operatorių patirtas išlaidas. Priešingai, skundo pateikėjas teigė, kad svarstoma suma sudarė tik dalį ekspertų parengtos preliminarios sąmatos, pagal kurią įrodomas nuostolis turėtų būti kompensuojamas vežėjui, ir net turėtų būti nustatyta didesnė.
- (109) Be to, dėl Pietų Moravijos regione teikiamų paslaugų Komisija nurodo, kad, be kompensacijos iš regioninių valdžios institucijų, 2004–2005 m. valstybė nesuteikė operatoriams jokio pranašumo, joks pranašumas nesuteiktas ir per valstybės išteklius.
- (110) Todėl Komisija mano, kad šiuo atveju laikytasi bendrųjų principų, reglamentuojančių pagalbos suderinamumo vertinimą, kaip aprašyta pirmiau.
- (111) Taigi, Komisija daro išvadą, kad pagalba yra suderinama su Sutarties 73 straipsniu.

7. IŠVADA

- (112) Atsižvelgdama į teisinį vertinimą, Komisija mano, kad Čekija veikė pažeisdama EB sutarties 88 straipsnio 3 dalį ir neteisėtai suteikė pagalbą pagal konkrečią pagalbos schemą.
- (113) Komisija mano, kad sutartimis teikti viešąsias kelių transporto paslaugas Pietų Moravijoje *Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA* ir *TREDOS* suteikta pagalba yra suderinama su Sutarties 73 straipsniu,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Valstybės pagalba, kurią Čekija įgyvendino sutartimis teikti viešąsias kelių transporto paslaugas Pietų Moravijoje su *Bítešská dopravní společnost spol. s r.o., BK BUS s.r.o., Břežanská dopravní společnost s.r.o., Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o.* ir *TREDOS, spol. s r.o.*, yra suderinama su bendrąja rinka.

⁽¹⁶⁾ Žr. Komisijos sprendimus: C 16/07 – Austrija – Valstybės parama Lienco apskrities įmonei *Postbus*, C 31/07 – Airija – Valstybės pagalba *Córas Iompair Éireann* autobusų bendrovėms (*Dublin Bus* ir *Irish Bus*); C 47/07 – Vokietija – *DB Regio AG* – Viešųjų paslaugų sutartis; C 41/08 – Danija – Transporto ministerijos ir *Danske Statsbaner* sutartis dėl viešųjų paslaugų.

⁽¹⁷⁾ OL C 297, 2005 11 29, p. 4.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Čekijai.

Priimta Briuselyje 2008 m. lapkričio 26 d.

Komisijos vardu
Antonio TAJANI
Pirmininko pavaduotojas
