

KOMISIJOS SPRENDIMAS**2014 m. birželio 25 d.****dėl valstybės pagalbos SA.20350 – (C 17/08) (ex NN 1/06) kurią Čekija suteikė keliems Ūščio regiono autobusų regioninio transporto paslaugų teikėjams***(pranešta dokumentu Nr. C(2014)4081)***(Tekstas autentiškas tik čekų kalba)****(Tekstas svarbus EEE)**

(2014/791/ES)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalį,

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

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtas nuostatas ⁽¹⁾ ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

- (1) 2005 m. vasario 14 d. raštu Komisija gavo *Dopravní podnik Ústeckého kraje a.s.* (toliau – DPÚK) skundą dėl valstybės pagalbos, tariamai suteiktos Čekijos Respublikos Ūščio regiono autobusų regioninio transporto paslaugų teikėjams. DPÚK yra akcinė bendrovė, teikianti regioninio autobusų transporto paslaugas Ūščio regione.
- (2) 2005 m. gegužės 11 d., 2006 m. sausio 23 d., 2006 m. spalio 5 d. ir 2007 m. liepos 19 d. Komisija paprašė Čekijos valdžios institucijų suteikti daugiau informacijos.
- (3) Čekijos valdžios institucijos atsakė 2005 m. lapkričio 22 d., 2006 m. balandžio 7 d., 2006 m. gruodžio 21 d., 2007 m. spalio 17 d. ir 2008 m. kovo 25 d.
- (4) DPÚK pateikė papildomos informacijos 2006 m. vasario 21 d. ir 2006 m. spalio 31 d. raštais.
- (5) Komisija 2007 m. liepos 26 d. susitiko su DPÚK atstovais ir 2007 m. rugpjūčio 28 d. – su Čekijos valdžios institucijomis.
- (6) 2008 m. balandžio 16 d. raštu Komisija pranešė Čekijai apie savo sprendimą pradėti Sutarties 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl tam tikrų priemonių, kurios, įtariama, yra valstybės pagalba (toliau – sprendimas pradėti procedūrą). Čekija 2008 m. rugpjūčio 21 d. pateikė savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą.
- (7) Paskelbusi sprendimą pradėti procedūrą *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽²⁾ Komisija pakvietė suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas dėl tariamai suteiktos valstybės pagalbos.

⁽¹⁾ 2008 m. balandžio 16 d. Komisijos sprendimas (OL C 187, 2008 7 24, p. 14).⁽²⁾ Žr. 1 išnašą.

- (8) 2008 m. rugpjūčio 22 d. Komisija gavo vienos suinteresuotosios šalies DPÚK pastabas. Šias pastabas Komisija perdavė Čekijai, kuriai suteikta galimybė į jas atsakyti; jos atsakymas gautas 2008 m. gruodžio 4 d. raštu.
- (9) 2010 m. liepos 15 d. Komisija paprašė Čekijos pateikti pastabų dėl Komisijos ketinimo ištirti tam tikrų priemonių, dėl kurių gautas skundas, atitiktų Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui (EB) Nr. 1370/2007 ⁽³⁾. Savo pastabas Čekija pateikė 2010 m. rugpjūčio 12 d.

2. PRIEMONIŲ APIBŪDINIMAS

- (10) Pasak DPÚK, Ūščio regiono valdžios institucijos kai kuriems regioninio autobusų transporto paslaugų teikėjams skyrė kompensaciją už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą 2004–2007 m. Be to, šiems vežėjams taikytos kelios įvairaus pobūdžio priemonės – lengvatinės paskolos, subsidijos, garantijos, įmonės nuosavo kapitalo padidinimas, transporto priemonių nuoma, autobusų stočių nuoma ir automobilių stovėjimo trukmės skaitiklių eksploatacija – kurios, kaip įtarta, galėjo būti valstybės pagalba.
- (11) Sprendime pradėti procedūrą Komisija padarė išvadą, kad negali įvertinti kai kurių priemonių atitikties Sutarčiais, nes tos priemonės įgyvendintos dar iki Čekijos įstojimo į Sąjungą. Dėl kitų priemonių Komisija sprendime pradėti procedūrą nusprendė, kad jos nėra valstybės pagalba.
- (12) Taigi, Komisija išreiškė abejones dėl šių priemonių:
- kai kuriems regioninio autobusų transporto paslaugų teikėjams Ūščio regiono valdžios institucijų skirtų kompensacijų už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą transporto paslaugų srityje 2005 ir 2006 m.;
 - kai kuriems regioninio autobusų transporto paslaugų teikėjams Ūščio regiono valdžios institucijų skirtų kompensacijų už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą 2006 m. rugsėjo 9 d.–2007 m. birželio 2 d. laikotarpiu;
 - kai kuriems regioninio autobusų transporto paslaugų teikėjams Ūščio regiono valdžios institucijų skirtų kompensacijų už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą 2006 m. rugsėjo 9 d.–2006 m. gruodžio 31 d. laikotarpiu;
 - 2004 m. liepos 23 d. ir 2005 m. balandžio 11 d. bendrovei *Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.* (toliau – DP Ústí) Ūščio prie Labės savivaldybės suteiktų garantijų atitinkamai 35 mln. CZK ir 5 mln. CZK vertės paskoloms gauti;
 - DP Ústí nuosavo kapitalo padidinimo 160 mln. CZK suma, kurią Ūščio prie Labės savivaldybė skyrė 2006 m.

2.1. 2004–2007 M. LAIKOTARPIU GALIOJUSI TEISINĖ SISTEMA

- (13) Čekijoje viešojo autobusų transporto paslaugas gali teikti tik licenciją turintys vežėjai. Viešojo autobusų transporto paslaugos Čekijoje teikiamos dvejopa tvarka: pirma, komercinės transporto paslaugos teikiamos pagal licencijas, išduodamas vežėjams, kuriems suteiktas bendrasis leidimas (ček. *koncese*) vykdyti viešojo autobusų transporto veiklą; antra, transporto paslaugos teikiamos vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimą eksploatuoti konkrečius maršrutus pagal licencijas, išduodamas vežėjams, turintiems bendrąjį leidimą (*koncese*) vykdyti viešojo autobusų transporto veiklą, ir: i) sudarius viešųjų paslaugų išpareigojimo sutartį arba ii) nustačius viešųjų paslaugų išpareigojimą atsakingos institucijos sprendimu ⁽⁴⁾.

⁽³⁾ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų (OL L 315, 2007 12 3, p. 1).

⁽⁴⁾ Pasak Čekijos valdžios institucijų, viešojo keleivinio autobusų transporto rinkoje veikla daugiausia vykdoma pagal viešųjų paslaugų išpareigojimų sutartis.

- (14) Viešojo autobusų transporto paslaugas Čekijoje gali teikti tik licenciją turintys vežėjai. Pasak Čekijos valdžios institucijų, ši licencija yra valdžios institucijų duodamas leidimas teikti reguliaraus viešojo transporto paslaugas. Licencijos išduodamos siekiant užtikrinti, kad autobusų transporto paslaugas teiktų tik tam tikrus kokybės reikalavimus atitinkantys vežėjai. Pagal įstatymo Nr. 111/1994 *Coll.* dėl kelių transporto (toliau – Kelių transporto įstatymas ^(?)) 18 skirsnį šie reikalavimai yra, visų pirma, teikiant paslaugas laikytis patvirtinto tvarkaraščio, užtikrinti pakankamą keleivių saugos lygį, paskelbti tvarkaraščius ir paženklinti autobusus, ant jų nurodant maršrutų pavadinimus. Tiriamu laikotarpiu regioninio autobusų transporto paslaugų teikimas Ūščio regione buvo visiškai liberalizuotas, nes regioninio autobusų transporto paslaugas Čekijoje tuo laikotarpiu galėjo teikti bet kuris vežėjas iš kitos valstybės narės, atitinkantis sąlygas licencijai gauti. Tokia dabartinė sistema taikoma nuo 2004 m.
- (15) Kelių transporto įstatymo 19 skirsnyje viešųjų paslaugų išpareigojimas išaiškintas kaip dėl viešojo intereso vežėjo vykdomas išpareigojimas, kurio tas vežėjas kitaip neprisiimtų arba prisiimtų tik iš dalies, nes dėl jo patektų į mažiau palankią ekonominę padėtį. Viešųjų paslaugų išpareigojimus vežėjas prisiima sudarydamas rašytinį susitarimą su atitinkamomis valdžios institucijomis ⁽⁶⁾. Viešųjų paslaugų išpareigojimo sąvoka apibrėžta darant tiesioginę nuorodą į Tarybos reglamento (EEB) Nr. 1191/69 ⁽⁷⁾ 14 straipsnį, kurio 1 dalyje nustatyta: „Viešųjų paslaugų sutartyje turi būti numatyta: – transporto paslaugos, kurios atitinka nustatytus veiklos nenutrūkstamumo, reguliarumo, masto ir kokybės reikalavimus; – papildomos transporto paslaugos; – transporto paslaugos nurodytais tarifais ir nurodytomis sąlygomis, ypač tam tikroms keleivių kategorijoms arba tam tikrais maršrutais; – paslaugų keitimas atsižvelgiant į besikeičiančius poreikius“.
- (16) Pagal Kelių transporto įstatymą atitinkama valdžios institucija privalo kompensuoti įrodomą nuostolį, vežėjo patirtą vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimą ⁽⁸⁾. Įrodomas nuostolis, patirtas vykdant viešojo maršrutinio keleivinio transporto veiklą, pagal šio įstatymo 19b skirsnį apibrėžiamas kaip „skirtumas tarp ekonomiškai pagrįstų išlaidų bei pagrįsto pelno sumos ⁽⁹⁾ ir vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimą vežėjo gautų įplaukų bei pajamų“.
- (17) Kelių transporto įstatymo 19b skirsnio 3 dalyje nustatyta, kad vežėjas pateikia objektyviai įvertintą įrodomo nuostolio dydį per visą laikotarpį, kuriuo galioja sudaryta viešųjų paslaugų išpareigojimo sutartis pagal privalomą reikalavimą dėl viešųjų paslaugų sutarties sudarymo. Regiono valdžios institucijų skiriama įrodomo nuostolio kompensacija neviršija šio objektyviai įvertinto dydžio, prie kurio leidžiama pridėti tik nenumatytas išlaidas. Šis objektyviai įvertintas įrodomo nuostolio dydis yra dar iki paslaugų teikimo pradžios nepriklausomo eksperto apskaičiuotas tikėtinų nuostolių įvertis. Pagal Kelių transporto įstatymo 19b skirsnio 3 dalį, net jeigu sutartį įvykdęs vežėjas prašo skirti didesnę sumą jo nuostoliams kompensuoti, valdžios institucijų skiriama kompensacija neturi viršyti šios iš anksto įvertintos ribos. Ir priešingai, jeigu faktiškai patirtų nuostolių suma nesiekia objektyviai įvertinto įrodomo nuostolio dydžio, kompensuojami tik faktiškai patirti nuostoliai. Taip pat gali būti kompensuojamos nenumatytos vykdant sutartį patirtos išlaidos, kurių nebūtų buvę įmanoma numatyti tuo metu, kai sudaryta sutartis.

⁽⁵⁾ Kai kurios Kelių transporto įstatymo nuostatos, ypač dėl viešųjų paslaugų išpareigojimo, nuo 2010 m. liepos mėn. panaikintos įstatymu Nr. 194/2010 *Coll.* dėl viešųjų keleivinio transporto paslaugų ir pakeistos konkrečiomis šio įstatymo nuostatomis. Tačiau šiame skirsnyje aprašyta teisinė sistema galiojo tuo laikotarpiu, kuris yra svarbus vertinant tariamai suteiktos valstybės pagalbos priemones, t. y. 2004–2007 m.

⁽⁶⁾ Iki Čekijos įstojimo į Sąjungą, vykdant viešojo transporto paslaugų išpareigojimus, patirtų nuostolių kompensavimas buvo užtikrinamas savivaldybės sudaromomis sutartimis su pagrindiniu viešojo transporto paslaugų teikėju. Nors šios sutartys oficialiai neatitiko viešųjų paslaugų išpareigojimo sutarties formos, jos iš esmės buvo tapachios tokioms sutartims. Kompensacijos suma buvo apskaičiuojama remiantis eksperto išreikšta nuomone apie prognozuojamus nuostolius, kurių bus patirta vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimą eksploatuoti viešojo transporto maršrutą. Jeigu iš tiesų patirtas nuostolis reikšmingai skyrėsi nuo eksperto nuomonėje prognozuoto nuostolio, dėl galutinės kompensacijos sumos buvo susitariama kalendorinių metų pabaigoje. Tokiu pačiu principu vadovautasi galimų kompensacijų permokų atvejais.

⁽⁷⁾ 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių išpareigojimais, neatskiriama nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos (OL L 156, 1969 6 28, p. 1).

⁽⁸⁾ Pagal Čekijos teisę įrodomas nuostolis prilygintas kompensacijai, mokamai pagal viešųjų paslaugų sutartis. Panašų atvejį taip pat žr. 2008 m. lapkričio 26 d. Komisijos sprendime dėl valstybės pagalbos C 3/08 (ex NN 102/05), Čekija, susijusios su kompensacija Pietų Moravijos autobusų bendrovėms už viešąsias paslaugas (OL L 97, 2009 4 16, p. 14), arba 2008 m. balandžio 30 d. Komisijos sprendime C(2008) 1627 final N 495/07, Čekija, *Programa pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel* (OL C 152, 2008 6 18, p. 21).

⁽⁹⁾ Pagrįstą pelną reikia suprasti kaip „sumą, kuri, atskaičius mokesčius <...>, neviršija 1/8 autobusų, įprastai naudojamų teikiant viešojo maršrutinio keleivinio transporto paslaugas pagal viešųjų paslaugų išpareigojimą, kainos, iš jos atėmus realaus tų autobusų nusidėvėjimo sumą ir vykdant viešojo maršrutinio keleivinio transporto veiklą padarytų investicijų sumą, jeigu atitinkama valdžios institucija pritarė toms investicijoms, leisdamas jas įtraukti skaičiuojant įrodomą nuostolį“.

- (18) Įrodomo nuostolio nustatymo tvarka, objektyviai įvertinto įrodomo nuostolio dydžio apskaičiavimo metodas, atitinkamų biudžetų lėšų skyrimo taisyklės, įrodomo nuostolio apskaičiavimo patvirtinamieji dokumentai ir valdžios institucijų vykdomos transporto paslaugų finansavimo priežiūros tvarka nustatyti įgyvendinimo reglamente ⁽¹⁰⁾.
- (19) Nuo 2003 m. sausio 1 d. regionų, įskaitant Ūščio regioną, valdžios institucijos yra kompetentingos sudaryti sutartis su vežėjais dėl regioninio viešojo transporto paslaugų teikimo Čekijoje. Visuomeninio autobusų transporto paslaugų teikimas Čekijoje užtikrinamas dviem galimais būdais. Pirma, pagrindinių transporto paslaugų, kurios pagal Kelių transporto įstatymo 19a ir 19b skirsnius apibrėžiamos kaip susisiekimui regione užtikrinti skirtos paslaugos, teikimą valdo atitinkamos regioninės institucijos. Įrodomas nuostolis, patirtas teikiant šias paslaugas, padengiamas iš regioninės valdžios institucijų biudžeto. Antra, kitų transporto paslaugų, kurios pagal Kelių transporto įstatymo 19c skirsnį apibrėžiamos kaip paslaugos, skirtos susisiekimo savivaldybėse (kurio neapima pagrindinės regiono transporto paslaugos) poreikiams tenkinti, teikimą valdo savivaldybės. Dėl šių kitų transporto paslaugų teikimo savivaldybė sudaro viešųjų paslaugų sutartį su vežėju ir iš savo biudžeto padengia įrodomą nuostolį, patirtą vykdant tą viešųjų paslaugų išpareigojimą. Kompensacijos už pagrindines ir kitas transporto paslaugas neturi sutapti: jeigu nuostolį, patirtą eksploatuojant konkretų maršrutą, padengia regioninės valdžios institucija, to paties nuostolio negali kompensuoti savivaldybė, ir atvirkščiai, taigi dvigubos kompensacijos gauti neįmanoma.

2.2. KOMPENSACIJOS UŽ VIEŠŲJŲ PASLAUGŲ ĮSIPAREIGOJIMŲ VYKDYMĄ 2005 IR 2006 M.

- (20) Pasak Čekijos valdžios institucijų, Ūščio regiono valdžios institucijos 2004 m. rudenį bandė pakeisti daugelį metų galiojusias regioninio autobusų transporto paslaugų teikimo sutartis naujomis sutartimis, galbūt už mažesnę kainą. Ūščio regiono valdžios institucijos pranešė pradedančios šiuo tikslu rinkti informaciją, kad įgytų pakankamai žinių apie tikėtinas tokių paslaugų rinkos kainas. Nepaisant šių pastangų rinkti informaciją, naujų sutarčių sudaryta nebuvo.
- (21) Ūščio valdžios institucijos nusprendė vietoj to pratęsti esamų sutarčių galiojimą iki 2005 m. balandžio 30 d., patvirtindamos sutarčių priedus su šiais vežėjais: ČSAD BUS Ústí nad Labem a.s. (toliau – ČSAD) ⁽¹¹⁾, Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. (toliau – DP Ústí), Dopravní podnik Teplice, s.r.o. (toliau – DP Teplice), Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. (toliau – DP Chomutov), Dopravní podnik města Děčín, a.s. (toliau – DP Děčín), Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s. (toliau – DP Most), Autobusová doprava, s.r.o., Podbořany (toliau – Podbořany), Miroslavo Ohemo įmone SADO (toliau – Miroslavas Ohemas), Petro Frommelio įmone FOBUS (toliau – Petras Frommelis) ir Petro Stejskalo įmone SPORTBUS (toliau – Petras Stejskalas).
- (22) 2005 m. pavasarį patvirtinus papildomus sutarčių priedus, tų sutarčių galiojimas buvo pratęstas iki 2005 m. gruodžio 31 d. Dėl šių priedų susitarta su tais pačiais pirmesnėje konstatuojamojoje dalyje išvardytais vežėjais, išskyrus Petrą Frommelį, kuris nebenorėjo teikti transporto paslaugų šiame regione. Vietoj jo nauja sutartis sudaryta su Vilemo Graupnerio įmone Vilém Graupner, stroj. a stav. údržba (toliau – Vilėmas Graupneris).
- (23) 1 lentelėje pateikti sutarčių prieduose nurodyti kriterijai, kuriais remiantis buvo objektyviai įvertintas kiekvieno vežėjo įrodomo nuostolio dydis 2005 m.

1 lentelė ⁽¹⁾

2005 m. sutarčių apžvalga

(Čekijos pateikti patikslinti duomenys po to, kai buvo priimtas sprendimas pradėti procedūrą)

2005 m.	Kilometrų skaičius	Tikėtina transporto paslaugų kaina ⁽²⁾ (CZK/km)	Tikėtina bendra transporto paslaugų kaina (CZK)	Numatytos pajamos ⁽³⁾ (CZK/km)	Numatytos bendros pajamos (CZK)	Įrodomas nuostolis (CZK/km)	Bendras įrodomas nuostolis (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

⁽¹⁰⁾ Susisiekimo ir ryšių ministerijos įsakymas Nr. 50/1998 Coll. dėl įrodomo nuostolio, patirto teikiant viešojo maršrutinio keleivinio transporto paslaugas, nuo 2004 m. rugsėjo 21 d. pakeistas Reglamentu Nr. 493/2004 Coll. Reglamentas Nr. 493/2004 Coll. galiojo iki 2010 m. liepos 1 d., t. y. tuo laikotarpiu, kuriuo skirtos tiriamos kompensacijos.

⁽¹¹⁾ 2004 m. buvęs pagrindinis regioninio autobusų transporto paslaugų teikėjas Ūščio ir Libereco regionuose (buvusi valstybės įmonė). DPÚK yra viena iš teisėtų ČSAD veiklos tęsėjų po to, kai pastaroji bendrovė buvo padalyta į dvi regioninio autobusų transporto bendroves: viena iš jų (DPÚK) vykdo veiklą Ūščio regione, kita – Libereco regione.

2005 m.	Kilometrų skaičius	Tikėtina transporto paslaugų kaina ⁽²⁾ (CZK/km)	Tikėtina bendra transporto paslaugų kaina (CZK)	Numatytos pajamos ⁽³⁾ (CZK/km)	Numatytos bendros pajamos (CZK)	Įrodomas nuostolis (CZK/km)	Bendras įrodomas nuostolis (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
Mirolavas Ohemas	68 936,00	29,00	1 999 144,00	11,54	795 642,00	17,46	1 203 502,00
Petras Frommelis	14 868,00	24,00	356 832,00	7,27	108 125,00	16,73	248 707,00
Petras Stejskalas	11 144,00	21,70	241 825,00	6,92	77 105,00	14,78	164 720,00
Vilėmas Graupneris	20 492,00	21,50	440 578,00	4,63	94 878,00	16,87	345 700,00

(1) NET ir gavus Čekijos valdžios institucijų patikslintus duomenis, lentelėje nurodytos sumos kai kuriais atvejais ne visiškai atitinka skaičiavimą pagal taikomą formulę – įrodomas nuostolis (CZK/km), padaugintas iš kilometrų skaičiaus, ne visiškai sutampa su bendra įrodomo nuostolio suma (CZK). Vis dėlto šie skirtumai tėra nežymūs, o 2 lentelėje pateiktos (faktiškai sumokėtų kompensacijų) sumos visais atvejais yra mažesnės už šiuos skaičiuojant pagal logines formules gautus rezultatus.

(2) Tikėtiną transporto paslaugų kainą sudaro ekonomiškai priimtinių išlaidų, kurias vežėjas turėtų patirti vykdydamas viešųjų transporto paslaugų įsipareigojimus, suma, prie jos pridėjus pagrįstą su tomis išlaidomis siejamą pelną.

(3) Numatomos pajamos – įplaukos ir pajamos, kurias vežėjas turėtų gauti vykdydamas viešųjų transporto paslaugų įsipareigojimą, įskaitant pajamas, gautas parduodant bilietus.

(24) Tikėtina bendra transporto paslaugų kaina sumažinta atėmus tikėtinas – daugiausia gautas iš bilietų pardavimo ir kitų šaltinių – bendrovės pajamas. Pridėjus pagrįstą pelną apskaičiuotas įrodomas nuostolis yra objektyviai įvertintas įrodomo nuostolio dydis – privaloma ir neviršytina kompensacijų, kurias Ūscio regiono valdžios institucijos gali mokėti vežėjams už jų teikiamas viešąsias paslaugas, riba, kaip paaiškinta 17 konstatuojamojoje dalyje.

(25) Pasak Čekijos valdžios institucijų, 2005 m. sumokėtos tokios faktinės kompensacijos:

2 lentelė

Faktinės nuostolių kompensacijos 2005 m.

Vežėjas	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

Vežėjas	CZK
DP Most	4 491 342,03
Podbořany	5 189 441,00
Mirolavas Ohemas	1 203 502,00
Petras Frommelis	248 707,00
Petras Stejskalas	95 823,00
Vilėmas Graupneris	338 807,50

- (26) Čekijos valdžios institucijų pateiktais duomenimis, DP Ústí už 2005 m. teiktas viešąsias paslaugas gavo papildomas kompensacijas, kurių sumos – 7 335 000 CZK ir 4 591 200 CZK. Tačiau, kaip Čekijos valdžios institucijos paaiškino savo atsakyme dėl sprendimo pradėti procedūrą, šias kompensacijas skyrė Ūščio prie Labės savivaldybė ir jos buvo skirtos tik dėl tos savivaldybės viešojo transporto paslaugų teikimo jos teritorijoje. Todėl šios kompensacijos nėra susijusios nuo viešųjų paslaugų kompensacijomis, Ūščio regiono valdžios institucijų skiriamomis už regioninio autobusų transporto paslaugas, ir yra aiškiai nuo jų atskirtos, taigi nesusijusios su šiame sprendime nagrinėjamomis priemonėmis.
- (27) Čekijos valdžios institucijų pateiktais duomenimis, DP Teplice už 2005 m. teiktas viešąsias paslaugas taip pat gavo papildomas kompensacijas, kurių suma – 34 500 000 CZK. Be to, 2003 m. Teplicės savivaldybė su DP Teplice sudarė dvi nuomos sutartis, o 2006 m. gegužės 5 d. ir 2006 m. spalio 18 d. pasirašyti šių sutarčių priedai, pagal kuriuos išnuomoti nauji troleibusai viešųjų paslaugų išpareigojimams vykdyti. Tačiau, kaip Čekijos valdžios institucijos paaiškino savo atsakyme į sprendimą pradėti procedūrą, ta kompensacija už viešąsias paslaugas ir tų troleibusų nuoma yra susijusios tik su Teplicės savivaldybės viešojo transporto paslaugų teikimu jos teritorijoje. Šios priemonės nėra susijusios su viešųjų paslaugų kompensacijomis, Ūščio regiono valdžios institucijų skiriamomis už regioninio autobusų transporto paslaugas, ir yra aiškiai nuo jų atskirtos, taigi nesusijusios su šiame sprendime nagrinėjamomis priemonėmis.
- (28) 2006 m. Ūščio regiono valdžios institucijos patvirtino papildomus sutarčių priedus su visais vežėjais, teikusiais transporto paslaugas 2005 m. gegužės–gruodžio mėn., išskyrus DPÚK. Per derybas, po kurių patvirtinti tie priedai, DPÚK reikalavo padidinti kompensaciją, o Ūščio regiono valdžios institucijos atsisakė tai daryti. Todėl 2006 m. sausio 31 d. Ūščio regiono valdžios institucijos nutraukė sutartį su DPÚK. Toje sutartyje nustatytas trijų mėnesių laikotarpis, kuriuo turėjo būti iš anksto žinoma apie sutarties nutraukimą, baigėsi 2006 m. gegužės 1 d. Tuo laikotarpiu DPÚK teikė transporto paslaugas ir gavo už jas kompensaciją.
- (29) Čekijos valdžios institucijos Komisijai pateikė sutarčių prieduose nustatytus kriterijus, kuriais remtasi vertinant įrodomus šių vežėjų nuostolius 2006 m.:

3 lentelė⁽¹⁾**2006 m. sutarčių apžvalga**

(Čekijos pateikti patikslinti duomenys po to, kai buvo priimtas sprendimas pradėti procedūrą)

2006 m.	Kilometrų skaičius	Tikėtina transporto paslaugų kaina (CZK/km)	Tikėtina bendra transporto paslaugų kaina (CZK)	Numatytos pajamos (CZK/km)	Numatytos bendros pajamos (CZK)	Įrodomas nuostolis (CZK/km)	Bendras įrodomas nuostolis (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 m.	Kilometrų skaičius	Tikėtina transporto paslaugų kaina (CZK/km)	Tikėtina bendra transporto paslaugų kaina (CZK)	Numatytos pajamos (CZK/km)	Numatytos bendros pajamos (CZK)	Įrodomas nuostolis (CZK/km)	Bendras įrodomas nuostolis (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
Mirolavas Ohemas	68 322,00	29,00	1 981 338,00	11,50	785 703,00	17,50	1 195 635,00
Petras Stejskalas	11 032,00	30,30	334 270,00	12,69	139 996,00	17,34	191 295,00
Vilėmas Graupneris	35 556,00	21,50	764 454,00	4,63	164 624,00	16,87	599 830,00

(1) Lentelėje pateiktos sumos kai kuriais atvejais ne visiškai atitinka skaičiavimus pagal matematinės formules (pagal kurias tikėtina bendra transporto paslaugų kaina apskaičiuojama dauginant tikėtiną transporto paslaugų kainą iš kilometrų skaičiaus; numatomos bendros pajamos apskaičiuojamos dauginant numatomas pajamas (CZK/km) iš kilometrų skaičiaus; įrodomas nuostolis (CZK/km) apskaičiuojamas iš tikėtinės transporto paslaugų kainos (CZK/km) atimant numatomas pajamas (CZK/km) ir t. t.). Pasak Čekijos valdžios institucijų, su kai kuriais transporto paslaugų teikėjais buvo suderėta, kad įrodomo nuostolio suma bus mažesnė nei skirtumas tarp tikėtinės transporto paslaugų kainos ir numatomų pajamų.

(30) Tiems vežėjams sumokėtos faktinės kompensacijos už 2006 m. teiktas paslaugas:

4 lentelė

Faktinės nuostolių kompensacijos 2006 m.

Vežėjas	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
Mirolavas Ohemas	1 195 635,00
Petras Stejskalas	191 294,80
Vilėmas Graupneris	599 830,00

(31) Čekijos valdžios institucijų pateiktais duomenimis, DP Teplice už 2006 m. teiktas viešąsias paslaugas taip pat gavo papildomas kompensacijas iš Teplicės savivaldybės, kurių suma – 35 514 000 CZK. Tačiau, kaip Čekijos valdžios institucijos paaiškino savo atsakyme dėl sprendimo pradėti procedūrą, ši kompensacija yra susijusi tik su Teplicės savivaldybės viešojo transporto paslaugų teikimu jos teritorijoje. Todėl ji nėra susijusi su viešųjų paslaugų kompensacijomis, Ušcio regiono valdžios institucijų skiriamomis už regioninio autobusų transporto paslaugas, ir yra aiškiai nuo jų atskirta, taigi nesusijusi su šiame sprendime nagrinėjamomis priemonėmis.

- (32) Kaip paaiškinta 28 konstatuojamojoje dalyje, DPÚK gavo kompensaciją už 2006 m. sausio–balandžio mėn. teiktas viešąsias paslaugas. Pasak Čekijos valdžios institucijų, šios kompensacijos suma buvo 92 172 509,24 CZK. Ši suma apskaičiuota remiantis sutarties priede nustatytais kriterijais:

5 lentelė

DPÚK sumokėtos kompensacijos už 2006 m. sausio–balandžio mėn. laikotarpį

2006 m. sausio–balandžio mėn.	Kilometrų skaičius	Tikėtina kaina (CZK/km)	Tikėtina bendra kaina (CZK)	Numatytos pajamos (CZK/km)	Numatytos bendros pajamos (CZK)	Įrodomas nuostolis (CZK/km)	Bendras įrodomas nuostolis (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) Kadangi DPÚK nutraukė sutartį, Ūščio regiono valdžios institucijos pradėjo konkurso procedūrą, siekdamas išrinkti vežėjus, norinčius teikti regioninio autobusų transporto paslaugas iki tol DPÚK eksploatuotais maršrutais. Per šią procedūrą išrinktai bendrovei ČSAD Česká Lípa pavesta teikti transporto paslaugas šiais maršrutais. Tuo metu DPÚK tebetiekė transporto paslaugas, tačiau, negavusi kompensacijos už šį laikotarpį, liovėsi teikti paslaugas Ūščio regione nuo 2006 m. rugpjūčio 1 d. Kadangi ČSAD Česká Lípa negalėjo iškart nuo tos dienos pradėti teikti transporto paslaugų tais maršrutais, valdžios institucijos pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 vienašališkai įpareigojo DPÚK toliau teikti transporto paslaugas nuo 2006 m. rugpjūčio 8 d. iki 2006 m. rugsėjo 8 d. ir skyrė DPÚK išankstinę išmoką vykdant šį įpareigojimą patirtiems nuostoliams padengti.

2.3. KOMPENSACIJOS UŽ VIEŠŲJŲ PASLAUGŲ ĮSIPAREIGOJIMŲ VYKDYMĄ 2006 M. RUGSĖJO 9 D.–2007 M. BIRŽELIO 2 D. LAIKOTARPIU

- (34) 2006 m. rugsėjo 8 d. DPÚK galutinai nutraukė transporto paslaugų teikimą Ūščio regione. Nuo 2006 m. rugsėjo 9 d. ČSAD Česká Lípa turėjo tęsti veiklą pirmiau DPÚK eksploatuotais maršrutais, tačiau ir vėl to nepadarė, todėl Ūščio regiono valdžios institucijos nusprendė sudaryti sutartis dėl šių paslaugų teikimo su kitais vežėjais, kurių pasiūlymai nebuvo išrinkti per konkursą ieškant, kas galėtų teikti paslaugas vietoj DPÚK. Siekta išrinkti tuos vežėjus, kurie pateikė naudingiausią pasiūlymą po ČSAD Česká Lípa, kitaip tariant, antrą geriausią pasiūlymą. Tai pavyko padaryti devyniose iš penkiolikos teritorijų, kuriose ČSAD Česká Lípa iš pradžių buvo Ūščio regiono valdžios institucijų išrinkta teikti paslaugas vietoj DPÚK.
- (35) 6 lentelėje išvardyti vežėjai, su kuriais Ūščio regiono valdžios institucijos sudarė viešųjų paslaugų sutartis dėl regioninio autobusų transporto paslaugų teikimo pirmiau DPÚK eksploatuotais maršrutais, ir pateikti kriterijai, kuriais remiantis nustatyta kompensacijos suma pagal objektyviai įvertintą įrodomo nuostolio, patirto teikiant tas paslaugas nuo 2006 m. rugsėjo 9 d. iki 2007 m. birželio 2 d., dydį.

6 lentelė

2006 m. rugsėjo–2007 m. birželio mėn. laikotarpio sutarčių apžvalga ⁽¹⁾

(Čekijos pateikti patikslinti duomenys po to, kai buvo priimtas sprendimas pradėti procedūrą)

2006 m. rugsėjo 9 d.–2007 m. birželio 2 d.	Kilometrų skaičius	Tikėtina transporto paslaugų kaina (CZK/km)	Tikėtina bendra transporto paslaugų kaina (CZK)	Numatytos pajamos (CZK/km)	Numatytos bendros pajamos (CZK)	Įrodomas nuostolis (CZK/km)	Bendras įrodomas nuostolis (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

2006 m. rugsėjo 9 d.–2007 m. birželio 2 d.	Kilometrų skaičius	Tikėtina transporto paslaugų kaina (CZK/km)	Tikėtina bendra transporto paslaugų kaina (CZK)	Numatytos pajamos (CZK/km)	Numatytos bendros pajamos (CZK)	Įrodomas nuostolis (CZK/km)	Bendras įrodomas nuostolis (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

(¹) Kai kurios įmonės lentelėje pateiktos kelis kartus todėl, kad su tuo pačiu paslaugų teikėju buvo sudarytos kelios sutartys. Lentelėje nurodytos sumos kai kuriais atvejais ne visiškai atitinka skaičiavimą pagal taikomą formulę – įrodomas nuostolis (CZK/km), padaugintas iš kilometrų skaičiaus, ne visiškai sutampa su bendra įrodomo nuostolio suma (CZK). Vis dėlto šie skirtumai tėra nežymūs, o 7 lentelėje pateiktos (faktiškai sumokėtų kompensacijų) sumos visais atvejais yra mažesnės už šiuos skaičiuojant pagal matematinės formules gautus rezultatus.

- (36) 7 lentelėje parodyta, kad šiems vežėjams faktiškai sumokėtos kompensacijos neviršijo sumų, kurios buvo nustatytos kaip objektyviai įvertintas įrodomo nuostolio dydis.

7 lentelė

Faktinės nuostolių kompensacijos pagal sutartis 2006 m. rugsėjo 9 d.–2007 m. birželio 2 d. laikotarpiu

Vežėjas	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. KOMPENSACIJOS UŽ VIEŠŲJŲ PASLAUGŲ ĮSIPAREIGOJIMŲ VYKDYMĄ 2006 M. RUGSĖJO 9 D.–2006 M. GRUODŽIO 31 D. LAIKOTARPIU

- (37) Šešiose iš penkiolikos teritorijų, kuriose bendrovė ČSAD *Česká Lípa* iš pradžių buvo sutikusi teikti paslaugas vietoj DPÚK, nebuvo antrą vietą užėmusio konkurso dalyvio, su kuriuo Ūsčio regiono valdžios institucijos būtų galėjusios sudaryti viešųjų paslaugų sutartį. Tose teritorijose Ūsčio regiono valdžios institucijos pradėjo antrą koncesijos konkurso etapą, tačiau jame dalyvavo tik vienas vežėjas. Todėl vežėjai teikti transporto paslaugas šiais maršrutais išrinkti derybų keliu ir sutartys sudarytos tik su tais vežėjais ir tik laikotarpiui po to, kai DPÚK nustojo teikti paslaugas ir vėliau ČSAD *Česká Lípa* neužtikrino sklandaus tolesnio paslaugų teikimo ⁽¹²⁾, t. y. iki 2006 m. pabaigos, siekiant, kad teikiamų transporto paslaugų pakaktų regiono gyventojų susisiekimui užtikrinti ⁽¹³⁾.
- (38) 8 lentelėje išvardyti papildomi vežėjai, su kuriais sudarė sutartis Ūsčio regiono valdžios institucijos, ir pateikti kriterijai, kuriais remiantis buvo įvertintas įrodomo nuostolio dydis:

8 lentelė

2006 m. rugsėjo 9–gruodžio 31 d. laikotarpio sutarčių apžvalga ⁽¹⁾

(Čekijos pateikti patikslinti duomenys po to, kai buvo priimtas sprendimas pradėti procedūrą)

2006 m. rugsėjo 9–gruodžio 31 d.	Kilometrų skaičius	Tikėtina transporto paslaugų kaina (CZK/km)	Tikėtina bendra transporto paslaugų kaina (CZK)	Numatytos pajamos (CZK/km)	Numatytos bendros pajamos (CZK)	Įrodomas nuostolis (CZK/km)	Bendras įrodomas nuostolis (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

⁽¹⁾ Lentelėje nurodytos sumos kai kuriais atvejais ne visiškai atitinka skaičiavimą pagal taikomą formulę – įrodomas nuostolis (CZK/km), padaugintas iš kilometrų skaičiaus, ne visiškai sutampa su bendra įrodomo nuostolio suma (CZK). Vis dėlto šie skirtumai tėra nežymūs, o 9 lentelėje pateiktos (faktiškai sumokėtų kompensacijų) sumos visais atvejais yra mažesnės už šiuos skaičiuojant pagal matematinės formules gautus rezultatus.

- (39) 9 lentelėje parodyta, kad tų vežėjų faktiškai gautos kompensacijos buvo mažesnės nei objektyviai įvertintas jų įrodomo nuostolio dydis.

⁽¹²⁾ Po to, kai DPÚK 2006 m. rugsėjo 8 d. nustojo teikti paslaugas, o konkurso tvarka išrinktas vežėjas, turėjęs pakeisti DPÚK, neužtikrino tolesnio paslaugų teikimo.

⁽¹³⁾ Vėlesnės, šiam sprendimui nesvarbios sutartys dėl transporto paslaugų teikimo šiais maršrutais sudarytos atvira, skaidria ir besąlygine konkurso tvarka, pagal kurią vienintelis kriterijus buvo siūlomų paslaugų kaina. Šios sutartys sudarytos aštuoneriems metams.

9 lentelė

Faktinės nuostolių kompensacijos pagal sutartis 2006 m. rugsėjo 9–gruodžio 31 d. laikotarpiu

Vežėjas	CZK
ČSAD Semily, a.s.	5 253 038,00
DP Děčín	484 084,00
ČSAD Střední Čechy, spol. s.r.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. DP ÚSTÍ SUTEIKTOS GARANTIJOS IR NUOSAVO KAPITALO PADIDINIMAS

- (40) 2004 m. liepos 23 d. ir 2005 m. balandžio 11 d. Ūščio prie Labės savivaldybė suteikė DP Ústí dvi garantijas 35 000 000 CZK ir 5 000 000 CZK vertės banko paskoloms gauti. Šias paskolas suteikė *Komerční banka, a.s.* ⁽¹⁴⁾ Čekijos valdžios institucijos pranešė Komisijai, kad šios garantijos, kuriomis užtikrintas 100 % paskolų sumų gražinimas, buvo suteiktos siekiant paskolų lėšomis finansuoti tik troleibusų linijos tiesimą, siekiant troleibusų transportu pakeisti pigesnę, tačiau labiau aplinką teršiantį susisiekimą autobusais Ūščio prie Labės savivaldybėje.
- (41) 2006 m. Ūščio prie Labės savivaldybė padidino DP Ústí nuosavą kapitalą 160 000 000 CZK suma. Šios bendrovės kapitalas padidintas siekiant vienintelio tikslo – finansuoti DP Ústí vykdomą naujos troleibusų linijos (Ústis prie Labės – Strekovas) tiesimą pagal ilgalaikį strateginį Ūščio prie Labės savivaldybės transporto elektrifikacijos uždavinį. Padidinus kapitalą gauti ištekliai buvo laikomi atskiroje sąskaitoje.

3. SPRENDIMAS PRADĖTI PROCEDŪRĄ

- (42) Sprendime pradėti procedūrą Komisija įvertino šias skundo pateikėjo nurodytas priemones:
- kai kurioms transporto įmonėms skirtas viešųjų paslaugų kompensacijas už 2005–2006 m. teiktas regioninio autobusų transporto paslaugas;
 - kai kurioms transporto įmonėms skirtas viešųjų paslaugų kompensacijas už regioninio autobusų transporto paslaugas, teiktas 2006 m. rugsėjo 9 d.–2007 m. birželio 2 d. laikotarpiu;
 - kai kurioms transporto įmonėms skirtas viešųjų paslaugų kompensacijas už regioninio autobusų transporto paslaugas, teiktas 2006 m. rugsėjo 9 d.–gruodžio 31 d. laikotarpiu;
 - dvi DP Ústí suteiktas garantijas 35 mln. CZK ir 5 mln. CZK paskoloms gauti;
 - DP Ústí kapitalo padidinimą 160 mln. CZK suma;
 - DP Chomutov suteiktą 3,5 mln. CZK paskolą;
 - pavedimą DP Děčín eksploatuoti automobilių stovėjimo trukmės skaitiklius;

⁽¹⁴⁾ *Société Générale* grupės bankas.

- h) transporto priemonių nuomą *DP Teplíce* (nuo 2006 m. išnuomota papildomų transporto priemonių);
 - i) kai kurioms transporto įmonėms skirtas viešųjų paslaugų kompensacijas už 2004 m. teiktas regioninio autobusų transporto paslaugas;
 - j) *DP Ústí* suteiktą 30 mln. CZK vertės garantiją;
 - k) *DP Chomutov* suteiktą 5,2 mln. CZK vertės garantiją;
 - l) *DP Most* suteiktą 245 000 CZK subsidiją;
 - m) *DP Děčín* išnuomotą autobusų stotį;
 - n) *DP Teplíce* suteiktą 13,7 mln. CZK subsidiją;
 - o) transporto priemonių nuomą *DP Teplíce* nuo 2003 m.;
 - p) *DP Most* suteiktą 455 000 CZK subsidiją.
- (43) Dėl 42 konstatuojamosios dalies i-o punktuose išvardytų priemonių Komisija sprendime pradėti procedūrą nustatė, kad tos priemonės taikytos pagal sutartis, sudarytas iki 2004 m. gegužės 1 d., t. y. dar iki Čekijos įstojimo į Sąjungą. Todėl Komisija padarė išvadą, kad ji nėra kompetentinga vertinti tas priemones. Komisija taip pat nustatė, kad 42 konstatuojamosios dalies p punkte nurodyta priemonė taikyta pagal esamą pagalbos schemą.
- (44) Dėl 42 konstatuojamosios dalies f punkte nurodytos priemonės Komisija padarė išvadą, kad *DP Chomutov* suteikta 3,5 mln. CZK paskola nėra valstybės pagalba.
- (45) Dėl 42 konstatuojamosios dalies g punkte nurodytos priemonės Komisija taip pat padarė išvadą, kad bet koks galimas pranašumas, susijęs su *DP Děčín* automobilių stovėjimo traukmės skaitiklių eksploatacija, negali iškreipti konkurencijos ir paveikti valstybių narių tarpusavio prekybos, nes ta priemonė atitinka *de minimis* pagalbos sąlygas pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 69/2001 ⁽¹⁵⁾.
- (46) Dėl 42 konstatuojamosios dalies h punkte nurodytos priemonės Komisija padarė išvadą, kad ji nėra kompetentinga vertinti *Teplíce*s savivaldybės troleibusų nuomos *DP Teplíce* pagal pradinę 2003 m. gruodžio 10 d. sudarytą sutartį. Tačiau kadangi ta nuomos sutartis vėliau buvo du kartus (2006 m. gegužės 5 d. ir 2006 m. spalio 18 d.) pakeista, išnuomojus daugiau troleibusų, Komisija gali vertinti nuomą pagal pakeistą sutartį. Sprendime pradėti procedūrą Komisija paaiškino, kad šios transporto priemonės buvo naudojamos tik vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, todėl į kompensaciją už viešąsias paslaugas reikėtų įskaityti visas dėl nuomos sutarties patirtas išlaidas. Tačiau, kaip pažymima 27 konstatuojamojoje dalyje, tų troleibusų nuoma yra susijusi tik su *Teplíce*s savivaldybės viešojo transporto paslaugų teikimu jos teritorijoje, todėl tos priemonės nėra susijusios su viešųjų paslaugų kompensacijomis, Užsčio regiono valdžios institucijų skirtomis už regioninio autobusų transporto paslaugas, ir yra aiškiai nuo jų atskirtos, taigi nesusijusios su šiame sprendime nagrinėjamosiomis priemonėmis.
- (47) Sprendime pradėti procedūrą Komisija ištyrė, ar 42 konstatuojamosios dalies a, b ir c punktuose nurodytos kompensacijos kai kuriems vežėjams už įvairiais laikotarpiais teiktas viešąsias paslaugas yra valstybės pagalba pagal Teisingumo Teismo *Altmark* bylos sprendime ⁽¹⁶⁾ nustatytas sąlygas. Komisija, suabejojusi, ar tenkinamos antra, trečia ir ketvirta *Altmark* sprendimo sąlygos, padarė išvadą, jog negalima atmesti prielaidos, kad tos kompensacijos gali būti Sutartyje apibrėžta valstybės pagalba.
- (48) Svarstydamą 42 konstatuojamosios dalies d ir e punktuose nurodytas priemones, Komisija ištyrė, ar *DP Ústí* suteiktos garantijos ir nuosavo kapitalo padidinimas yra valstybės pagalba ir, visų pirma, ar šias priemones galima laikyti atitinkančiomis rinkos ekonomikos investuotojo principą (toliau – REIP). Sprendime pradėti procedūrą Komisija padarė išvadą, jog negalima atmesti prielaidos, kad šios priemonės gali neatitikti REIP, taigi gali būti Sutartyje apibrėžta valstybės pagalba.
- (49) Tada Komisija ištyrė, ar 42 konstatuojamosios dalies a–e punktuose išvardytas priemones galima laikyti suderinamomis su vidaus rinka.

⁽¹⁵⁾ 2001 m. sausio 12 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 69/2001 dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo *de minimis* valstybės pagalbai (OL L 10, 2001 1 13, p. 30).

⁽¹⁶⁾ 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg prieš Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, Rink. p. I-7747. Keturios *Altmark* sprendimo sąlygos apibūdintos 98 konstatuojamojoje dalyje.

- (50) Dėl 42 konstatuojamosios dalies a, b ir c punktuose nurodytų kompensacijų už viešąsias paslaugas Komisija pareiškė, jog ji tuo metu, kai priimtas sprendimas pradėti procedūrą, negalėjo padaryti išvados, kad kompensacijos dydis neviršijo sumos, reikalingos padengti išlaidoms, patirtoms vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimus, atsižvelgus į susijusias įplaukas ir į vykdant tuos išpareigojimus gautą pagrįstą pelną.
- (51) Visų pirma Komisija suabejojo dėl nenumatytų išlaidų sampratos ir šių išlaidų apskaičiavimo metodikos, ypač kadangi pagal ją *DP Teplice* ir *DP Ústí* 2005 ir 2006 m. išmokėtos sumos viršijo nustatytą kompensacijos dydžio ribą. Komisija taip pat suabejojo dėl metodikos, pagal kurią tikrinta, ar vežėjų nurodytų kainų dydis atitiko jų teiktų paslaugų pobūdį. Svarstydamą šį klausimą Komisija taip pat išreiškė abejonas, ar į tas kainas įskaitytas pelnas, kurį galima laikyti pagrįstu.
- (52) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, jog abejotina, ar suteiktos kompensacijos už viešąsias paslaugas yra suderinamos su Sutartimi. Komisija paprašė pateikti papildomos informacijos, ypač apie metodiką, taikytą apskaičiuojant kompensacijas (nustatant tikėtinų kainų lygį, apskaičiuojant pagrįstą pelną ir apibrėžiant „nenumatytų išlaidų“ sąvoką).
- (53) Dėl 42 konstatuojamosios dalies d ir e punktuose nurodytų priemonių Komisija sprendime pradėti procedūrą paaiškino, jog Čekijos valdžios institucijos jai nepateikė pakankamai informacijos, kad būtų galima padaryti išvadą, ar bendrovės kapitalo padidinimas ir abi garantijos buvo reikalingos ir proporcingos priemonės bendrą interesą atitinkančiam tikslui pasiekti ir ar jomis nebuvo netinkamai iškraipyta konkurencija. Todėl Komisija suabejojo, ar šias priemones galima laikyti suderinamomis su Sutartimi.

4. ČEKIJOS PASTABOS

- (54) Čekijos valdžios institucijos kartu su atsakymu dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikė tris dokumentus: Ūščio regiono valdžios institucijų pareiškimą, Teplicės savivaldybės pareiškimą ir bendrovės *DP Ústí* (vienos iš tariamai suteiktos pagalbos gavėjų) pareiškimą. Jos taip pat pasinaudojo šia proga pataisyti sprendimo pradėti procedūrą 1, 3, 6 ir 7 lentelėse pateiktus duomenis. Tose lentelėse buvo padaryta klaidų – į jas neįtrauktos kai kurios transporto paslaugos ir netiksliai įrašyti duomenys. Pataisyti duomenys pateikiami šio sprendimo 1, 3, 6 ir 8 lentelėse.

4.1. PASTABOS DĖL TO, AR SUTEIKTOS KOMPENSACIJOS UŽ VIEŠĄSIAS PASLAUGAS YRA VALSTYBĖS PAGALBA

- (55) Pasak Čekijos valdžios institucijų, 42 konstatuojamosios dalies a, b ir c punktuose nurodytos Ūščio regiono valdžios institucijų kompensacijos regioninio transporto paslaugų teikėjams už jų teiktas viešąsias paslaugas atitinka keturis *Altmark* sprendimo kriterijus, todėl nėra valstybės pagalba.
- (56) Dėl pirmosios *Altmark* sprendime nustatytos sąlygos, Čekijos valdžios institucijų teigimu, Komisija jau sprendime pradėti procedūrą padarė išvadą, kad šią sąlygą atitinka visos tiriamos viešųjų paslaugų sutartys.
- (57) Dėl antrosios *Altmark* sprendime nustatytos sąlygos Čekijos valdžios institucijos paaiškino, kad pagal visas tiriamas viešųjų paslaugų sutartis Ūščio regiono valdžios institucijos padengė vežėjų įrodomą nuostolį, apskaičiuotą kaip skirtumas tarp: a) viešųjų paslaugų sutartyje nustatytos transporto paslaugų kainos ir b) vežėjo gautų pajamų. Į transporto paslaugų kainą įskaityta: i) vežėjo išlaidos – tokios, kurias patirtų įprasta įmonė, ir ii) pagrįstas pelnas. Šie kriterijai buvo skaidriai ir objektyviai nustatyti iš anksto, kai, remiantis eksperto nuomone, buvo iš pat pradžių nustatyta didžiausia leistina kompensacijos suma. Regioninės valdžios institucijos taip pat buvo įgaliosios tikrinti, ar atliekant šiuos skaičiavimus naudoti tikslūs, tikrąją vežėjo padėtį atitinkantys duomenys.
- (58) Dėl kiekvieno vežėjo nustatytų skirtingų kainų už kilometrą, dėl kurių Komisija išreiškė abejonas sprendime pradėti procedūrą, Čekijos valdžios institucijos atsakė, kad tos kainos priklausė nuo įvairių autobusų transporto paslaugų teikėjų patirtų išlaidų, nuo atitinkamo maršruto, transporto tvarkaraščio ir kitų su konkrečiu maršruto eksploatavimu susijusių dalykų. Kaip papildomą argumentą Čekijos valdžios institucijos pateikė rezultatus pagal standartines ilgalaikės koncesijos sutartis, pagal kurias pasiūlyta kaina buvo nuo 25,48 CZK/km kaimo vietovėse iki 45,79 CZK/km priemiesčiuose.
- (59) Todėl, Čekijos valdžios institucijų manymu, antrąją *Altmark* sprendimo sąlygą atitinka visos viešųjų paslaugų sutartys.

- (60) Dėl trečiosios *Altmark* sprendime nustatytos sąlygos Čekijos valdžios institucijos priminė, kad Ūščio regiono sudarytose viešųjų paslaugų sutartyse buvo preliminariai objektyviai įvertintas įrodomo nuostolio dydis. Pagal Kelių transporto įstatymo 19b skirsnio 3 dalį regiono valdžios institucijų skiriama įrodomo nuostolio kompensacija negali viršyti šio įvertinto dydžio, prie kurio leidžiama pridėti tik nenumatytas išlaidas. Tad jeigu tiriamu laikotarpiu faktiškai patirtų nuostolių suma viršijo preliminariai įvertintą nuostolio dydį, Ūščio regiono valdžios institucijos kompensavo nuostolius tik iki tos ribos, neskaitant nenumatytų išlaidų.
- (61) Čekijos valdžios institucijos šiuo klausimu pažymėjo, kad joks vežėjas už teiktas pagrindines transporto paslaugas negavo tokios kompensacijos, kuri būtų viršijusi preliminariai objektyviai įvertintą įrodomo nuostolio dydį, nustatytą 2005 ir 2006 m. viešųjų paslaugų sutartyse. Be to, penkiose Ūščio regiono teritorijose transporto paslaugas teikė trys vežėjai 2006 m. patyrė ekonominių nuostolių. Iš Čekijos valdžios institucijų pateiktų dokumentų matyti, kad tie trys paslaugų teikėjai bandė gauti papildomas kompensacijas iš Ūščio regiono valdžios institucijų, tačiau, jų negavę, buvo priversti rizikuoti savo verslu. Be to, Čekijos valdžios institucijos pažymėjo, kad transporto paslaugų teikėjas negali vienašališkai nuspręsti nebeteikti transporto paslaugų tam tikrais maršrutais, keisti tų paslaugų teikimo masto ar dažnio. Jeigu transporto paslaugų teikėjas neužtikrintų savo sudarytoje sutartyje nustatytų pagrindinių transporto paslaugų teikimo, Ūščio regiono valdžios institucijos turėtų teisę pagal sutartį jam skirti baudą.
- (62) Vis dėlto Čekijos valdžios institucijos pripažino, kad Kelių transporto įstatyme išsamiau neapibrėžta, kas yra „nenumatytos išlaidos“, taigi kiekvienas transporto paslaugų pirkėjas gali savo nuožiūra apibrėžti šią sąvoką. Nenumatytų išlaidų samprata išsamiau išdėstyta Ūščio regiono sudarytose sutartyse su kiekvienu vežėju. Nenumatytų išlaidų patiriama tais atvejais, kurių įmonių vadovybė negali kontroliuoti, pavyzdžiui, dėl gaivalinių nelaimių, valstybės kainų intervencijų, pakeistų akcizų, PVM ir t. t. Čekijos valdžios institucijos Komisijai pateikė atitinkamas viešųjų paslaugų sutarčių ištraukas.
- (63) Galiausiai dėl trijų kompensavimo už viešąsias paslaugas priemonių Čekijos valdžios institucijos pateikė šiek tiek skirtingus argumentus, kodėl kiekviena iš šių priemonių atitinka ketvirtąją *Altmark* sprendime nustatytą sąlygą. Šie argumentai toliau paaiškinti atskirai.
- (64) Dėl 2005 ir 2006 m. viešųjų paslaugų sutarčių (42 konstatuojamosios dalies a punkte nurodyta priemonė) Čekijos valdžios institucijos teigė, kad palyginus 2005 m. transporto paslaugų kainą Ūščio regione su kainomis, siūlytomis per 2007 m. ir vėlesnius konkursus dėl koncesijos sutarčių sudarymo, reikėtų pripažinti, kad tos sutartys atitinka minėtą sąlygą. Kadangi 2007 m. konkursai dėl koncesijos sutarčių vyko skaidriai, atvirai ir be diskriminacijos, per juos siūlytos kainos buvo rinkos kainos – transporto paslaugos kainą sudarė tik įprasto racionalaus vežėjo patiriamos išlaidos kartu su pagrįstu pelnu. Išanalizavus kainų skirtumus išaiškėjo, kad vidutinė transporto paslaugų kaina 2005 m. buvo 30,60 CZK/km, o 2007 m. – 30,24 CZK/km. Regioninio transporto paslaugų kainos 2005 m. buvo nuo 21,50 CZK/km iki 37,16 CZK/km. 2007 m., po dviejų atrankos procedūrų sudarius ilgalaikes koncesijos sutartis, kainos buvo nuo 25,48 CZK/km iki 45,79 CZK/km. Čekijos valdžios institucijų teigimu, iš šio palyginimo aišku, kad kaina keitėsi nedaug ir kad 2007 m. kainos įvairiose teritorijose skyrėsi dar labiau negu 2005 m. kainos. Ta pati analizė atskleidė, kad pagal 2005 ir 2007 m. sutartis gautas pelnas taip pat labai nesiskiria, todėl tiriamu laikotarpiu transporto paslaugų teikėjų gautą pelną reikėtų laikyti atitinkančiu ketvirtąją *Altmark* sprendimo sąlygą.
- (65) Be to, Čekijos valdžios institucijos pateikė Prahos technikos universiteto (ček. *České vysoké učení technické v Praze*) profesorių ekspertų nuomonę, kurioje įrodyta, kad paslaugų teikėjų išlaidos buvo tokios, kokias būtų patyręs racionalus vežėjas. Vienintelė išimtis buvo skundą pateikusi bendrovė DPŪK, nustačiusi nepagrįstai didelę savo teikiamų regioninio transporto paslaugų kainą, ir du per mažas kainas nustatę vietos lygmens vežėjai.
- (66) Dėl 2006 m. rugsėjo 9 d.–2007 m. birželio 2 d. laikotarpio sutarčių (42 konstatuojamosios dalies b punkte nurodyta priemonė) ir 2006 m. rugsėjo 9–gruodžio 31 d. sutarčių (42 konstatuojamosios dalies c punkte nurodyta priemonė) Čekijos valdžios institucijos pareiškė, kad Ūščio regiono valdžios institucijos tiksliai apibrėžė reikiamų paslaugų teikimo mastą ir pareiškusiems susidomėjimą vežėjams pateikė ankstesniais duomenimis pagrįstus pajamų dydžio vertinimus. Vežėjas privalėjo pateikti eksperto nuomonę. Išrinktas vežėjas privalėjo remtis ta eksperto nuomone visu sutarties laikotarpiu. Taigi, vienintelis kriterijus sprendžiant, kurį vežėją pasirinkti, buvo pareiškusių susidomėjimą vežėjų siūloma kaina.

- (67) Dėl viešųjų paslaugų kompensacijų, skirtų už autobusų transporto paslaugas 2006 m. rugsėjo 9 d.–2007 m. birželio 2 d. laikotarpiu (42 dalies b punkte nurodyta priemonė), Čekijos valdžios institucijos teigė, kad viešųjų paslaugų sutartys, pagal kurias išmokėtos tos kompensacijos, buvo sudarytos atviro, skaidraus ir besąlyginio konkurso tvarka. Tai, kad galiausiai teko pasirinkti antrąją vietą užėmusį konkurso dalyvį, nes konkursą laimėjęs vežėjas atsisakė teikti reikiamas paslaugas, nepaneigia pačios konkurso procedūros atvirumo, skaidrumo ir besąlygiškumo.
- (68) Pirmajame atrankos etape siūlyta kaina buvo per atrankos procedūrą objektyviai nustatyta kaina, taigi ji atitinka trečiąją ir ketvirtąją *Altmark* sprendimo sąlygas, nes nustačius tą kainą užtikrinta, kad paslaugų teikėjas už teikiamas paslaugas negautų nepagrįstai didelio pelno. Sutartys pagal 42 konstatuojamosios dalies b punkte nurodytą priemonę buvo sudarytos pereinamuoju devynių mėnesių laikotarpiu dėl paslaugų teikimo devyniose iš penkiolikos Ūščio regiono teritorijų.
- (69) Tuo atveju, jeigu Komisija manytų, kad 42 konstatuojamosios dalies b punkte nurodyta priemonė neatitinka ketvirtosios *Altmark* sprendimo sąlygos pirmosios dalies, Čekijos valdžios institucijų teigimu, reikėtų pripažinti, kad ta priemonė atitinka *Altmark* sąlygos antrąją dalį, nes paslaugų teikėjas buvo išrinktas remiantis atlikta įprasto paslaugų teikėjo, gaunančio pagrįstą pelną, išlaidų analize.
- (70) Galiausiai Čekijos valdžios institucijos dėl viešųjų paslaugų kompensacijų, Ūščio regiono valdžios institucijų skirtų už autobusų transporto paslaugas 2006 m. rugsėjo 9–gruodžio 31 d. laikotarpiu, nustatytų tiesioginių derybų keliu (42 konstatuojamosios dalies c punkte nurodyta priemonė), paaiškino, jog Ūščio regiono valdžios institucijos, kiek įmanoma, užtikrino, kad tose penkiose teritorijose, kuriose per konkursą joks dalyvis neužėmė antrosios vietos, viešojo transporto paslaugos būtų teikiamos už kuo mažesnę kainą. Siekiant užtikrinti pagrindinių viešojo transporto paslaugų teikimą iki tol, kol bus įmanoma atlikti koncesijos pasiūlymų atranką įprasta (ne skubos) tvarka, surengtas antras koncesijos konkurso etapas. Apie antrąjį koncesijos konkurso etapą 2006 m. rugpjūčio 16 d. paskelbta keliuose svarbiuose Čekijos dienraščiuose⁽¹⁷⁾. Čekijos valdžios institucijos pateikė antrojo koncesijos konkurso etapo dokumentus. Kadangi tas sutartis teko sudaryti per dvi savaites, netikėtai paaiškėjus, kad ČSAD *Česká Lípa* neteiks paslaugų, ir turint omenyje tai, kad bet kokios koncesijos sutartys būtų buvusios sudarytos tik laikinai, laikotarpiui iki keturių mėnesių, Ūščio regiono valdžios institucijos per koncesijos pasiūlymų atrankos procedūrą nustatė atrankos kriterijų, jog konkursą laimėjęs vežėjas privalo užtikrinti, kad transporto paslaugos būtų pradėtos teikti nuo 2006 m. rugsėjo 9 d., t. y. per dvi savaites nuo paskelbimo apie koncesijos pasiūlymų atrankos procedūrą.
- (71) Tačiau, kadangi nepavyko sudaryti sutarčių per antrąjį koncesijos konkurso etapą, nes buvo gautas tik vienas pasiūlymas dėl paslaugų teikimo šešiose teritorijose⁽¹⁸⁾, Ūščio regiono valdžios institucijos tiesiogiai sudarė sutartis su vežėjais, galinčiais teikti paslaugas. Pasak Čekijos valdžios institucijų, nebuvo laiko surengti trečią koncesijos pasiūlymų atrankos etapą, nes tas sutartis teko sudaryti išimtinėmis aplinkybėmis, ir kartu dėl laiko trūkumo nepavyko gauti eksperto nuomonės. Be to, Čekijos valdžios institucijos pabrėžė, kad bet koku atveju transporto paslaugų kaina nelabai skyrėsi nuo per pirmąjį ir antrąjį koncesijos konkurso etapus nustatytos kainos. Maždaug 7 % kainos skirtumą galima laikyti įprastu, turint omenyje tai, kad laikinas žmogiškųjų ir kapitalo išteklių skyrimas, numatant teikti paslaugas tik 4 mėnesius, kainavo brangiau negu išteklių skyrimas ilgesniam laikui.

4.2. PASTABOS DĖL TO, AR DP ÚSTÍ SUTEIKTOS GARANTIJOS IR NUOSAVO KAPITALO PADIDINIMAS YRA VALSTYBĖS PAGALBA

4.2.1. Garantijos

- (72) Dėl Ūščio prie Labės savivaldybės suteiktų 5 mln. CZK ir 35 mln. CZK vertės garantijų DP Ústí paskoloms gauti Čekijos valdžios institucijos tvirtino, kad DP Ústí būtų galėjusi gauti tas paskolas ir be garantijų. Čekijos valdžios institucijos pažymėjo, jog DP Ústí 2007 m. gavo 40 mln. CZK paskolą, kad galėtų baigti tiesti troleibusų liniją maršrutu Ústis prie Labės – Strekovas ir nupirkti du autobusus. Šią paskolą suteikė *Komerční banka, a.s.* – ta pati finansų įstaiga, 2004 ir 2005 m. suteikusi DP Ústí abi paskolas, kurioms gauti Ūščio prie Labės savivaldybė skyrė ginčijamas garantijas. Šiai 40 mln. CZK paskolai gauti reikalingas užstatas buvo sudarytas iš DP Ústí turto.

⁽¹⁷⁾ Čekijos valdžios institucijos taip pat pažymėjo, jog tai, kad Ūščio regiono valdžios institucijos paskelbė antrą koncesijos konkurso etapą, įrodo, kad jos siekė atvirumo ir skaidrumo, nes tuo konkrečiu atveju buvo tenkinamos sąlygos, kad būtų buvę įmanoma surengti viešuosius pirkimus apie juos neskelbiant viešai (pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/18/EB 31 straipsnio 1 dalies c punktą (OL L 134, 2004 4 30, p. 114).

⁽¹⁸⁾ *Zdar, a.s.* užtikrino pagrindinių viešojo transporto paslaugų teikimą vienoje iš Ūščio regiono teritorijų.

Paskolos teikėjas pasirinktas per atvirą konkursą, per kurį išrinktas geriausias pasiūlymas neatsižvelgiant į tai, ar tai paskolai užtikrinti būtų buvusi skirta Ūščio prie Labės savivaldybės garantija, ar pačios bendrovės turto užstatas. Pasak Čekijos valdžios institucijų, tai įrodo, kad 2007 m. paskolos suteikimo sąlygos nepriklausė nuo įkeičiamo turto rūšies ir kad DP Ústí galėjo tomis pačiomis sąlygomis gauti paskolą net ir be garantijos. Čekijos valdžios institucijų teigimu, tokios pačios buvo ir abi 2004 ir 2005 m. suteiktos paskolos, taigi gauta garantija nesuteikė DP Ústí jokio ekonominio pranašumo.

- (73) Bet kokiu atveju, šių paskolų lėšos buvo skirtos tik troleibusų linijai tiesti – jų nebuvo galima naudoti jokiems kitiems tikslams. Ūščio regiono aplinkos būklė yra prasta, taigi šiuo projektu siekta ją pagerinti. NET jeigu DP Ústí nebūtų gavusi banko paskolos, ji būtų privalėjusi toliau teikti transporto paslaugas. Pasak Čekijos valdžios institucijų, pagal šią priemonę pirmenybė iš tiesų teikta aplinkos apsaugai, nepaisant su troleibusų linijos tiesimu siejamų didesnių išlaidų, todėl ją reikėtų laikyti suderinama su Sutartimi.

4.2.2. DP Ústí nuosavo kapitalo padidinimas

- (74) Čekijos valdžios institucijos paaiškino, kad ištekliai, gauti padidinus DP Ústí nuosavą kapitalą 160 mln. CZK suma, buvo skirti vieninteliui tikslui – troleibusų linijos tiesimui maršrutu Ústis prie Labės – Strekovas finansuoti. Tos lėšos buvo laikomos atskiroje DP Ústí sąskaitoje, iš kurios atlikti mokėjimai tiesiant troleibusų liniją maršrutu Ústis prie Labės – Strekovas.
- (75) Ši troleibusų linija yra neatskiriama Ūščio prie Labės savivaldybės viešojo miesto transporto tinklo dalis. Šio didelio pajėgumo ir ekologiško troleibusų transporto tinklo infrastruktūra savivaldybėje pradėta kurti 1984 m. ir laipsniškai pradėta eksploatuoti nuo 1988 m. Šios troleibusų linijos tiesimas – galutinis transporto sistemos kūrimo etapas, kurį užbaigus prie pagrindinio troleibusų transporto tinklo bus prijungta didelė dešiniajame upės krante esanti savivaldybės teritorijos dalis. Ši transporto sistemos plėtra planuota nuo 1996 m.
- (76) Pasak Čekijos valdžios institucijų, ši investicija labai pagerins savivaldybės aplinkos būklę, visų pirma sumažės dešiniajame upės krante esančios miesto dalies oro tarša, taip pat sumažės transporto skleidžiamas triukšmas, nes tais maršrutais vietoj autobusų (ypač naktimis) pradės kursuoti troleibusai, užtikrinant susisiekimą tais maršrutais bus išmetama mažiau teršalų, Strekovo teritorijoje sumažės fotocheminio smogo susidarymo rizika.
- (77) Todėl, Čekijos valdžios institucijų teigimu, DP Ústí kapitalo padidinimui taikoma Tarybos reglamento (EEB) Nr. 1107/70⁽¹⁹⁾ 3 straipsnio 1 dalies b punkte nustatyta išimtis. Čekijos valdžios institucijos tvirtina, kad 3 straipsnio 1 dalies b punkto sąlygos tenkinamos, nes: i) troleibusų transporto tinklas kuriamas siekiant koordinuoti ir gerinti susisiekimą, ii) atitinkamų infrastruktūros sąnaudų nereikės patirti kitų rūšių kelių transporto priemonės naudojančioms vežėjams ir iii) nėra jokio kito pigesnio būdo pasiekti šį bendrąjį politikos tikslą (t. y. koordinuoti susisiekimą ir mažinti išmetamą CO₂ kiekį).

4.3. PASTABOS DĖL DP ÚSTÍ IR DP TEPLICE TAIKYTŲ PAPILDOMŲ PRIEMONIŲ

- (78) 2005 m. DP Ústí gavo dvi papildomas 4 591 200 CZK ir 7 335 000 CZK kompensacijas už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą. Tačiau Čekijos valdžios institucijos paaiškino, kad šios Ūščio prie Labės savivaldybės kompensacijos buvo skirtos tik dėl tos savivaldybės viešojo transporto paslaugų teikimo jos teritorijoje ir nebuvo susijusios su tomis Ūščio regiono valdžios institucijų skirtomis kompensacijomis už regioninio transporto paslaugas, dėl kurių priimtas sprendimas pradėti procedūrą.
- (79) Dėl DP Teplíce skirtų priemonių Čekijos valdžios institucijos paaiškino, kad Teplícės savivaldybės skirtos kompensacijos ir transporto priemonių nuoma buvo susijusios tik su viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu užtikrinant susisiekimą toje savivaldybėje. Taigi jos nebuvo susijusios su Ūščio regiono valdžios institucijų skirtomis kompensacijomis už regioninio transporto paslaugas, dėl kurių priimtas sprendimas pradėti procedūrą. Bet kokiu atveju, kadangi DP Teplíce atskirai tvarkė gautų kompensacijų apskaitą, nebuvo pavojaus, kad jų lėšomis galėtų būti kaip nors finansuojama DP Teplíce regioninio transporto paslaugų teikimo veikla. Galiausiai, troleibusų iš esmės nebūtų įmanoma naudoti ten, kur nėra troleibusų linijų, teikiant regioninio transporto paslaugas Teplícės savivaldybėje.

⁽¹⁹⁾ 1970 m. birželio 4 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1107/70 dėl pagalbos teikimo geležinkelio, kelių ir vidaus vandenių transportui (OL L 130, 1970 6 15, p. 1). Nors šis reglamentas panaikintas nuo 2009 m. gruodžio 3 d., jis tebebuvo taikomas 2006 m., tuo metu, kai padidintas bendrovės kapitalas.

5. SUINTERESUOTŪJŲ ŠALIŲ PASTABOS

- (80) DPÚK yra vienintelė suinteresuotoji šalis, pateikusi pastabų dėl sprendimo pradėti procedūrą.
- (81) DPÚK pateikė bendro pobūdžio pastabų apie Čekijos teisinę sistemą, taikomą kompensacijoms už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą regioninio autobusų transporto paslaugų sektoriuje. DPÚK teigimu, Čekijos viešojo transporto sektorius nebuvo liberalizuotas. Pasak DPÚK, tai reiškia, kad vežėjų išpareigojimais buvo aiškiai nustatyti administraciniais sprendimais, kuriais vežėjams suteiktos licencijos, nes Čekijos teisės aktai yra pagrįsti „viešųjų paslaugų išpareigojimų“ sistema, kaip apibrėžta Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 2 straipsnyje, o ne „viešųjų paslaugų sutartimis“ pagal to reglamento 14 straipsnį. DPÚK teigė, kad klaidingas taikomos teisinės sistemos aiškinimas paveikė kompensacijų už viešąsias paslaugas vertinimą sprendime pradėti procedūrą. Ji taip pat teigė, kad šiuo atveju negalima remtis *Altmark* bylos sprendimu, nes tas sprendimas priimtas dėl viešųjų paslaugų sutartimis pagrįstos sistemos, o ne viešųjų paslaugų išpareigojimais pagrįstos sistemos, kuri taikoma tiriamu atveju.
- (82) Tuo remdamasi DPÚK teigė, kad viešųjų paslaugų išpareigojimais ir kompensacijų dydžiai negalėjo būti nustatyti regioninės valdžios institucijų ir vežėjų derybomis. Dėl jų negalėjo būti jokios konkurencijos tarp vežėjų, nes tai neįmanoma viešųjų paslaugų išpareigojimais pagrįstoje sistemoje, ir kompensacija nereiškė teikiamų transporto paslaugų kainos pagal sutartį – ji buvo skiriama padengti nuostoliui, patirtam vykdam atitinkamus išpareigojimus pagal taikomas teisės aktų nuostatas, jos skyrimas nepriklausė nuo vežėjo ir valdžios institucijų norų, taigi dėl to nebuvo galima derėtis. DPÚK taip pat teigė, kad Ūščio regiono valdžios institucijos pažeidė taikomus teisės aktus, sudarydamos viešųjų paslaugų sutartis su vežėjais, išrinktais neva konkurso tvarka. DPÚK tvirtino, kad tokie bandymai taikyti konkurencijos principus prieštarauja viešųjų paslaugų išpareigojimais pagrįstai sistemai, todėl yra neteisėti. DPÚK teigė, kad licencijos ir kompensacijos už viešąsias paslaugas naujai išrinktiems vežėjams buvo suteiktos neteisėtai, nes DPÚK turi pagrindines licencijas teikti transporto paslaugas tais pačiais autobusų maršrutais. Ūščio regiono valdžios institucijos vadovaujasi tokiu požiūriu, nes nenori mokėti išpareigojusiems vežėjams kompensacijų, kurias jie turi teisę gauti pagal įstatymus, o išpareigoję vežėjai, kurie nesutinka gauti mažesnių subsidijų už savo vykdomą veiklą, yra bauginami ir neteisėtai, neva konkurso tvarka, pakeičiami naujais vežėjais. DPÚK reikalavo ištaisyti šią padėtį ir leisti jai perimti autobusus ir darbuotojus iš tuo metu neteisėtai išrinktų vežėjų bei toliau vykdyti jos iš pradžių prisiimtus viešųjų paslaugų išpareigojimus, kuriuos ji privalėjo vykdyti iki pat 2011 m. Be to, pasak DPÚK, 2006–2008 m. duomenys patvirtina jos teiginį, jog galiausiai bus patirta daugiau išlaidų užtikrinant, kad regioninio autobusų transporto paslaugas teiktų naujieji vežėjai.
- (83) Galiausiai DPÚK pažymėjo, kad daugelis iš naujai išrinktų vežėjų yra savivaldybės autobusų transporto paslaugų teikėjai, priklausantys toms savivaldybėms ir jų subsidijuojami, todėl yra nesąžininga konkurencija tarp tų vežėjų ir kitų vežėjų regioninio keleivinio transporto paslaugų rinkoje. DPÚK teigimu, nepriimtina tai, kad vietos autobusų transporto paslaugų teikėjams leidžiama teikti paslaugas regioniniais maršrutais už jų savivaldybės ribų.
- (84) Dėl Ūščio prie Labės savivaldybės suteiktos garantijos ir nuosavo kapitalo padidinimo DPÚK teigė, kad ji valdžios institucijoms pasiūlė kur kas pigesnę būdą teikti ekologiško vietos transporto paslaugas maršrutu Ūstis prie Labės – Strekovas (vietoj DP Ūstí troleibusų naudojant suslėgtosiomis gamtinėmis dujomis varomus autobusus), tačiau jos pasiūlymas buvo atmestas.
- (85) Dėl priemonių, kurios, kaip nurodyta sprendime pradėti procedūrą, taikytos iki Čekijos įstojimo į Sąjungą, DPÚK teigė, kad visos šios priemonės turi ilgalaikį poveikį, kuris tebesitęsia ir Čekijai įstojus į ES.
- (86) Dėl Komisijos atlikto automobilių stovėjimo trukmės skaitiklių eksploatacijos perdavimo DP *Děčín* vertinimo DPÚK teigė, kad sprendime pradėti procedūrą pateikta analizė yra klaidinga, nes *de minimis* pagalbos riba netaikytina viešojo transporto sektoriui.
- (87) DPÚK nepateikė pastabų dėl nenumatytų išlaidų sąvokos. Ji nekommentavo ir to, kad iš anksto nustačius didžiausią leidžiamą kompensuoti kainą, remiantis nacionaliniu lygmeniu atlikta statistine analize, buvo galima užtikrinti, kad vežėjams nebūtų mokamos per didelės kompensacijos.

6. ČEKIJOS PASTABOS DĖL SUINTERESUOTOSIOS ŠALIES PASTABŲ

- (88) Čekijos valdžios institucijos nesutiko su tuo, kaip DPŪK savo pastabose išaiškino teisinę sistemą, pagal kurią Čekijoje skiriamos kompensacijos už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą regioninio autobusų transporto paslaugų sektoriuje. Čekijos valdžios institucijos taip pat nesutiko su DPŪK teiginiu, kad viešojo transporto paslaugų teikimas Čekijoje dar nebuvo liberalizuotas.
- (89) Čekijos valdžios institucijų teigimu, nacionalinės teisės aktų sistemoje numatytos dvi galimybės organizuoti viešąjį autobusų transportą taikant viešųjų paslaugų išpareigojimus: i) sudarant viešųjų paslaugų sutartį pagal Kelių transporto įstatymo 19 skirsnį ir Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnį ir ii) pagal sprendimą, kuriuo vienašališkai nustatomas viešųjų paslaugų išpareigojimas. Tačiau antrasis variantas pasirenkamas retai. Visa regioninio viešojo autobusų transporto veikla Ūščio regione šiuo metu vykdoma pagal atvirų, skaidrių ir nediskriminacinių konkursų tvarka sudarytas sutartis. Čekijos valdžios institucijų teigimu, nepaisant tam tikrų vartojamų sąvokų skirtumų, sudaromos viešųjų paslaugų sutartys atitinka viešųjų paslaugų sutarčių sampratą Reglamente (EEB) Nr. 1191/69. Tai akivaizdu ir iš Kelių transporto įstatymo teksto, ir iš to, kaip jį įvairiuose sprendimuose aiškina atitinkamos valdžios institucijos.
- (90) Čekijos valdžios institucijos taip pat paaiškino, kad licencija teikti autobusų transporto paslaugas yra leidimas vežėjui teikti autobusų transporto paslaugas konkrečiais maršrutais, tačiau ja nenustatomi viešųjų paslaugų išpareigojimai. Šie vežėjų išpareigojimai nustatyti viešųjų paslaugų sutartimis, kurias konkretus vežėjas sudarė su atitinkama (šiuo atveju Ūščio regiono) valdžios institucija. Licenciją teikti autobusų transporto paslaugas tam tikru maršrutu galėjo turėti ir daugiau vežėjų, tačiau kompensacija už viešąsias paslaugas buvo skiriama tik tam vežėjui, kuris sudarė sutartį dėl to maršruto su regioninės valdžios institucijomis arba tų institucijų sprendimu prisiėmė išpareigojimą teikti paslaugas. Be to, suteiktos licencijos negalima laikyti sprendimu nustatyti viešųjų paslaugų išpareigojimus, kaip tai apibrėžta Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 1 straipsnyje, nes pagal ją nenumatyta skirti kompensacijos su tuo išpareigojimu siejamai finansinei naštai palengvinti, kaip tai privaloma pagal minėto reglamento 6 straipsnį.
- (91) Be to, Čekijos valdžios institucijos manė, kad pagal viešųjų paslaugų sutartis sumokėtos kompensacijos atitiko *Altmark* sprendimo kriterijus, todėl apie jas nebuvo pranešta Komisijai.
- (92) Čekijos valdžios institucijų teigimu, dėl atvirų, skaidrių ir nediskriminacinių atrankos procedūrų autobusų transporto paslaugas Ūščio regione, vykdančias viešųjų paslaugų išpareigojimą, imta teikti už kur kas palankesnes kainas negu iki tol. Todėl Ūščio regiono ištekliai naudoti kur kas efektyviau negu tuo atveju, jeigu būtų tekę mokėti kompensaciją už nuostolius, vienašališkai reikalaujamą sumokėti DPŪK.
- (93) Atsakydamos į DPŪK argumentus dėl Ūščio prie Labės savivaldybės suteiktos garantijos ir nuosavo kapitalo padidinimo, Čekijos valdžios institucijos paaiškino, kad toje savivaldybėje iki tol jau buvo sukurtas troleibusų transporto tinklas ir kad šios priemonės panaudotos dviem esamiems pagrindiniams troleibusų transporto tinklams sujungti. Taigi, naujosiomis troleibusų linijomis tik papildytas esamas troleibusų transporto tinklas, kuris buvo laipsniškai pradėtas eksploatuoti nuo 1988 m. Galiausiai, Čekijos valdžios institucijų teigimu, nėra jokių oficialių dokumentų, patvirtinančių, kad DPŪK oficialiai pasiūlė alternatyvų projektą ekologiškam susisiekimui savivaldybėje užtikrinti. Projekto, kurį DPŪK pateikė kartu su savo pastabomis, data yra 2001 m. birželio mėn., taigi jis nebuvo svarbus tuo metu, kai taikytos vertinamos priemonės.

7. PRIEMONIŲ VERTINIMAS

- (94) Pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių tiekimą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškreipti, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (95) Taigi, priemonė laikoma valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, jeigu ji atitinka visas šias sąlygas: i) yra priskiriama valstybei ir finansuojama iš valstybinių išteklių; ii) ja suteikiamas pranašumas pagalbos gavėjui; iii) tas pranašumas yra atrankus; ir iv) ta priemonė iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija ir ji gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą.

- (96) Toliau Komisija nagrinėja, ar kurias nors iš šių sąlygų atitinka penkios priemonės:
- a) kompensacijos už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą, Ūsčio regiono valdžios institucijų skirtos ČSAD, DP Ústí, DP Teplice, DP Chomutov, DP Děčín, DP Most, Podbořany, Miroslavui Ohemui, Petrui Frommeliui, Petrui Stejskalui ir Vilémui Graupneriui už 2005 ir 2006 m. teiktas regioninio transporto paslaugas;
 - b) kompensacijos už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą, Ūsčio regiono valdžios institucijų skirtos *Autobusy Karlovy Vary, a.s., Autobusy Kavka, a.s., ČSAD Slaný a.s., DP Most ir ZDAR, a.s.* už 2006 m. rugsėjo 9 d.–2007 m. birželio 2 d. laikotarpiu teiktas regioninio transporto paslaugas;
 - c) kompensacijos už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą, Ūsčio regiono valdžios institucijų skirtos ČSAD *Semily, DP Děčín, ČSAD Střední Čechy, DP Teplice, DP Ústí, DP Chomutov ir DP Mladá Boleslav* už 2006 m. rugsėjo 9–gruodžio 31 d. laikotarpiu teiktas regioninio transporto paslaugas;
 - d) 2004 m. liepos 23 d. ir 2005 m. balandžio 11 d. Ūsčio prie Labės savivaldybės suteiktos garantijos DP Ústí atitinkamai 35 mln. CZK ir 5 mln. CZK paskoloms gauti;
 - e) DP Ústí nuosavo kapitalo padidinimas 160 mln. CZK suma, kurią Ūsčio prie Labės savivaldybė skyrė 2006 m.

7.1. VALSTYBĖS PAGALBOS BUVIMAS

7.1.1. **Kompensacijos už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą (96 konstatuojamosios dalies a, b ir c punktuose nurodytos priemonės)**

7.1.1.1. Valstybiniai ištekliai

- (97) Kompensacijos už suteiktas viešąsias transporto paslaugas skirtos pagal Ūsčio regiono valdžios institucijų sudarytas sutartis su 96 konstatuojamosios dalies a, b ir c punktuose išvardytais vežėjais ir išmokėtos iš viešojo tų institucijų biudžeto. Todėl šios kompensacijos priskirtinos valstybei ir joms naudoti valstybiniai ištekliai.

7.1.1.2. Ekonominis pranašumas

- (98) *Altmark* bylos sprendimu nustatyta, kad valstybės arba iš valstybinių išteklių įmonėms skiriama kompensacija už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą toms įmonėms nesuteikiama pranašumo, todėl tai nėra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, jeigu tenkinamos visos keturios toliau išvardytos sąlygos:

- a) įmonei gavėjai turi būti faktiškai privaloma vykdyti viešųjų paslaugų išpareigojimus, o tie išpareigojimai turi būti aiškiai nustatyti;
 - b) kriterijai, pagal kuriuos apskaičiuojama kompensacija, turi būti iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti;
 - c) kompensacija negali viršyti sumos, būtinos padengti visoms arba daliai išlaidų, patirtų vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimus, atsižvelgus į susijusias įplaukas ir į vykdant tuos išpareigojimus gautą pagrįstą pelną;
 - d) jeigu konkrečiu atveju viešųjų paslaugų išpareigojimus vykdanči įmonė nėra išrenkama per viešųjų pirkimų procedūrą, per kurią būtų galima išrinkti tą konkurso dalyvį, kuris galėtų teikti šias paslaugas mažiausiomis visuomenei išlaidomis, reikiamos kompensacijos dydis turi būti nustatytas išanalizavus išlaidas, kurias patirtų įprasta gerai valdoma ir pakankamai transporto priemonių turinti įmonė, tenkindama būtino viešųjų paslaugų teikimo poreikius, atsižvelgus į susijusias pajamas ir į vykdant tuos išpareigojimus gautą pagrįstą pelną.
- (99) Kad nebūtų suteikta ekonominio pranašumo įmonėms, kurioms skiriama kompensacija už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą, pagal *Altmark* sprendimą turi būti tenkinamos visos keturios minėtos sąlygos.

- (100) Pagal pirmąją sąlygą sausumos transporto srities viešųjų paslaugų išsipareigojimas – tai reikalavimas užtikrinti, kad būtų teikiamos bendrąjį interesą atitinkančios transporto paslaugos, kurių vežėjas, atsižvelgdamas į savo komercinius interesus, nesimutų teikti tokiu pačiu mastu ar tokiais pačiomis sąlygomis negaudamas atlygio⁽²⁰⁾. Vals-tybės narės, nenukrypdomos nuo šios apibrėžties, turi didelę laisvę nustatyti viešųjų paslaugų išsipareigojimus pagal galutinių vartotojų poreikius. Komisijos užduotis tokiais atvejais yra užtikrinti, kad naudojantis ta laisve nebūtų reikšmingai iškraipyta viešųjų paslaugų išsipareigojimo samprata.
- (101) Komisija jau sprendime pradėti procedūrą pažymėjo, kad Čekijos valdžios institucijos jai pateikė sutartis, pagal kurias Ūsčio regiono valdžios institucijos vežėjams patikėjo vykdyti viešųjų paslaugų išsipareigojimus. Tose sutartyse apibrėžta viešųjų paslaugų išsipareigojimo, pagal kurį privaloma teikti transporto paslaugas, taikymo sritis. Konkrečiau kalbant, tose sutartyse nustatyti autobusų transporto veiklos vykdymo maršrutai, tvarkaraščiai ir objektyviai įvertintas įrodomo nuostolio dydis. Tai, kad neįmanoma teikti komercinio transporto paslaugų tais maršrutais, įrodyta palyginus tikėtiną įrodomą nuostolį su tikruoju nuostoliu, kuris būtų patirtas teikiant paslaugas tais maršrutais, kaip parodyta 1–9 lentelėse. Be to, vežėjai negali vienašališkai nuspręsti nebeteikti transporto paslaugų nepelningais maršrutais, jie taip pat negali keisti paslaugų teikimo tais maršrutais masto ar dažnio. Taigi jie patiria tam tikrą verslo riziką, nes jiems gresia patirti ekonominį nuostolį, jeigu jų veiklos nuostoliai viršytų iš anksto objektyviai įvertintą įrodomo nuostolio dydį. Todėl Komisija daro išvadą, kad pagal 96 konstatuojamosios dalies a, b ir c punktuose nurodytas priemones buvo priimti tikri ir iš anksto aiškiai nustatyti viešųjų paslaugų išsipareigojimai. Taigi pirmoji *Altmark* sprendimo sąlyga tenkinama.
- (102) Pagal antrąją *Altmark* sprendime nustatytą sąlygą turi būti iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti kriterijai, pagal kuriuos apskaičiuojama kompensacija, siekiant užtikrinti, kad kompensaciją gaunanti įmonė neįgytų ekonominio pranašumo prieš kitas įmones konkurentes. Nors kompensacijos skyrimo kriterijai turi būti nustatyti iš anksto, tai nereiškia, kad kompensaciją reikia apskaičiuoti pagal konkrečią formulę – vietoj to svarbu iš pat pradžių žinoti, kaip bus nustatomas kompensacijos dydis.
- (103) Sprendime pradėti procedūrą Komisija pažymėjo, kad kompensacijos už viešąsias paslaugas pagal sutartis buvo apskaičiuojamos remiantis tikėtina kaina už kilometrą ir numatytomis pajamomis. Komisija pripažino, jog pagal tokią metodiką galima užtikrinti, kad kompensacija būtų iš anksto objektyviai ir skaidriai apskaičiuota. Tačiau Komisija negavo pakankamai informacijos, pagal kokią metodiką šiuo atveju nustatytas tikėtinų kainų už kilometrą dydis, taigi dar negalėjo padaryti išvados, ar antroji *Altmark* sprendimo sąlyga tenkinama.
- (104) Čekijos valdžios institucijos vėliau paaiškino, kad taikomuose Čekijos teisės aktuose nustatyti visi kriterijai, pagal kuriuos reikia apskaičiuoti kompensacines išmokas, visų pirma paslaugų teikimo išlaidos, pajamos ir pagrįstas pelnas. Vėliau kiekvienoje Ūsčio regiono valdžios institucijų sudarytoje sutartyje su vežėju buvo nustatyti atitinkami kriterijai, taikomi apskaičiuojant objektyviai įvertintą įrodomo nuostolio dydį. Nuostolio dydis įvertintas kaip skirtumas tarp: a) sutartyje nustatytos kainos už kilometrą ir b) teikiant tas paslaugas vežėjo gautų pajamų. Skaičiuojant kainą už kilometrą įskaitytos: i) vežėjo išlaidos ir ii) pagrįstas pelnas.
- (105) Dėl skirtingai apskaičiuotos kiekvieno vežėjo kainos už kilometrą Čekijos valdžios institucijos paaiškino, kad šiuos skirtumus lėmė skirtinga kiekvieno vežėjo padėtis (pavyzdžiui, savaime suprantama, kad kaimo vietovėse ir priemiesčiuose kainos už kilometrą skiriasi). Bet kokių atveju, visi kriterijai, pagal kuriuos apskaičiuotos kiekvieno vežėjo paslaugų kainos, buvo iš anksto aiškiai nustatyti kiekvienoje sutartyje. Be to, regioninės valdžios institucijos buvo įgaliotos tikrinti, ar atliekant šiuos skaičiavimus naudoti tikslūs, tikrąją vežėjo padėtį atitinkantys duomenys.
- (106) Todėl Komisija mano, kad kriterijai, pagal kuriuos apskaičiuota kompensacija kiekvienam vežėjui, buvo iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti. Taigi 96 konstatuojamosios dalies a, b ir c punktuose išvardytos priemonės atitinka antrąją *Altmark* sprendime nustatytą sąlygą.

⁽²⁰⁾ Šis požiūris atitinka bendrą Komisijos požiūrį į visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą kituose sektoriuose. Žr. visų pirma Komisijos komunikato dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugas (OL C 8, 2012 1 11, p. 4) 48 punktą.

- (107) Dėl trečiosios *Altmark* sprendimo sąlygos Komisija pažymi, kad kompensacija galutinai nustatoma ir sumokama tik tada, kai konkretus vežėjas pateikia dokumentus, įrodančius teikiant paslaugas faktiškai patirtus nuostolius. Taip pat, iš anksto objektyviai įvertinus įrodomo nuostolio dydį ir nustačius jį sutartyje, apribojama didžiausia kompensacijos suma.
- (108) Pagal Kelių transporto įstatymo 19b skirsnio 3 dalį objektyviai įvertintas įrodomo nuostolio dydis yra iš anksto nustatyta riba, kurią viršijančių faktiškai patirtų nuostolių kompetentinga institucija negali kompensuoti ⁽²¹⁾. Taigi, jeigu sutartį įvykdęs vežėjas prašo kompensuoti didesnę nuostolių sumą, valdžios institucijos tų nuostolių kompensuoti negali. Priešingu atveju, jeigu faktiškai patirti nuostoliai yra mažesni už įvertintą tikėtinų nuostolių dydį, kompensuojami tik faktiškai patirti nuostoliai.
- (109) Tai patvirtina faktas, kad vežėjams faktiškai sumokėtos kompensacijos, kaip parodyta 2, 4, 7 ir 9 lentelėse, daugeliu atvejų yra mažesnės negu sutartyje nustatyti prognozuoti nuostoliai, kaip parodyta 1, 3, 6 ir 8 lentelių skiltyje „Bendras įrodomas nuostolis“.
- (110) Nustatytas kompensacijų ribas leidžiama viršyti tik tuo atveju, jeigu yra nenumatytų išlaidų, tačiau jų nepatirta pagal jokią šiam sprendime nagrinėjamą regioninio transporto paslaugų sutartį. Dėl „nenumatytų išlaidų“ sampratos, dėl kurios Komisija išreiškė abejones sprendime pradėti procedūrą, pažymėtina, kad ši sąvoka reiškia išlaidas, kurios patiriamos nepriklausomai nuo bendrovių vadovybės sprendimų, pavyzdžiui, dėl gaivalinių nelaimių, valstybės kainų intervencijų, pakeistų akcizų, PVM ir t. t. Kad gautų kompensaciją, vežėjai privalo įrodyti, kad tos išlaidos iš tiesų buvo patirtos vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Tačiau šis leidimas išimtinu atveju viršyti kompensacijos dydžio ribą netrukdo pagal kompensacijų skyrimo procedūrą užtikrinti, kad vežėjo galiausiai gauta kompensacija neviršytų jo faktiškai patirtų nuostolių.
- (111) Dėl pagrįsto pelno nustatymo, kuris atliekamas skaičiuojant išlaidas ir dėl kurio Komisija taip pat suabejojo sprendime pradėti procedūrą, Čekijos valdžios institucijos įrodė, kad 2005 m. vidutinis pelnas buvo 1,53 CZK/km. Kadangi vidutinė kaina už kilometrą 2005 m. buvo 30,60 CZK/km, vidutinis pelno dydis buvo apie 5 %; Komisijos manymu, toks dydis yra pagrįstas. 2007 m. vidutinis pelnas buvo 0,97 CZK/km, o vidutinė kaina už kilometrą – 30,24 CZK/km, taigi vidutinis pelno dydis buvo apie 3,2 % Čekijos valdžios institucijos nepateikė duomenų apie 2006 m. vidutinį pelną, tačiau vidutinis tų metų pelno dydis tikriausiai buvo toks pats, kaip ir 2005 bei 2007 m., nes visi kiti atitinkami duomenys (kaip antai 2007 m. vidutinė kaina už kilometrą – 31,72 CZK, vidutinis įrodomas nuostolis už kilometrą – 17,49 CZK) buvo panašūs ir taikyta ta pati pagrįsto pelno apskaičiavimo metodika (žr. 9 išnašą).
- (112) Todėl Komisija daro išvadą, kad 96 konstatuojamosios dalies a, b ir c punktuose išvardytos priemonės atitinka trečiąją *Altmark* sprendime nustatytą sąlygą.
- (113) Galiausiai, pagal ketvirtąją *Altmark* sprendimo sąlygą viešųjų paslaugų teikėjas turi būti išrinktas per viešųjų pirkimų procedūrą arba tų paslaugų teikimo išlaidos neturi viršyti išlaidų, kurias, remiantis lyginamąja analize, patirtų įprasta gerai valdoma įmonė.
- (114) Kaip matyti iš Čekijos valdžios institucijų pateiktos informacijos apie 96 konstatuojamosios dalies a ir c punktuose nurodytas priemones, Ūsčio regiono valdžios institucijų ir vežėjų sutartiniai santykiai 2005 ir 2006 m. buvo nustatyti paprasčiausiai pratęsus iki tol galiojusias sutartis, o 2006 m. rugsėjo 9–gruodžio 31 d. laikotarpio sutartys buvo sudarytos po derybų procedūros. Per abi šias procedūras kiti vežėjai negalėjo teikti pasiūlymų dėl transporto paslaugų teikimo atitinkamu laikotarpiu, be to, nė viena iš šių procedūrų nebuvo viešųjų pirkimų procedūra, per kurią būtų buvę galima pasirinkti rinkos sąlygas atitinkančius pasiūlymus, kaip tai privaloma pagal ketvirtosios *Altmark* sprendimo sąlygos pirmąją dalį ⁽²²⁾.

⁽²¹⁾ Žr. 17 konstatuojamąją dalį.

⁽²²⁾ Ši išvada neprieštaruja Komisijos vertinimui dėl Sąjungos teisės taikymo viešiesiems pirkimams.

- (115) Todėl Komisija turi ištirti, ar tos sutartys atitinka ketvirtosios *Altmark* sprendimo sąlygos antrosios dalies alternatyvą. Pagal šią alternatyvą kompensacijos dydis turi būti nustatytas remiantis išlaidų, kurias patirtų įprasta gerai valdoma ir pakankamai išteklių turinti įmonė, analize (lyginamąja analize).
- (116) Čekijos valdžios institucijos tvirtina, kad 2005 ir 2006 m. kompensacijų vežėjams dydis atitinka įprastos gerai valdomos ir pakankamai išteklių turinčios įmonės išlaidas. Jų teigimu, tai galima įrodyti palyginant 2005 ir 2006 m. kainas su kainomis, nustatytomis per atvirus ir skaidrius konkursus dėl paslaugų teikimo, organizuotus nuo 2007 m. 2005 m. vidutinė kaina už kilometrą buvo 30,60 CZK (vidutinės išlaidos – 29,06 CZK/km), o po 2007 m. konkursų nustatyta vidutinė kaina už kilometrą – 30,24 CZK (vidutinės išlaidos – 29,22 CZK/km). Be to, įvairių vežėjų kainos už kilometrą 2005 m. buvo nuo 21,50 CZK iki 37,16 CZK, o 2007 m. – nuo 25,48 CZK iki 45,79 CZK. Čekijos valdžios institucijų teigimu, kadangi 2005 m. vidutinės kainos už kilometrą ir konkrečių vežėjų nustatytos kainos beveik nesiskyrė nuo 2007 m. kainų, 2005 m. kainas reikėtų laikyti atitinkančiomis įprastos gerai valdomos ir pakankamai transporto priemonių turinčios įmonės išlaidas. Be to, Čekijos valdžios institucijos pateikė eksperto nuomonę, kurioje patvirtinta, kad, išskyrus itin dideles skundo pateikėjo išlaidas, visų kitų vežėjų patirtos išlaidos atitiko įprastos gerai valdomos ir pakankamai transporto priemonių turinčios įmonės išlaidas.
- (117) Komisija pažymi, jog naudojant pirmesnėje konstatuojamojoje dalyje pateiktus statistinius duomenis siekta įrodyti, kad kaina buvo nustatyta remiantis įprastos įmonės išlaidomis. Tačiau, kaip jau pažymėta sprendime pradėti procedūrą, remiantis ankstesnių išlaidų statistika negalima daryti išvados, kad vežėjus, sutikusius teikti paslaugas esant 2005 m. dydžio išlaidoms, reikėtų laikyti gerai valdomomis įmonėmis. Iš tiesų vien nustatytas ankstesnių išlaidų dydis neskatina vežėjų efektyviai valdyti išlaidas. Kita vertus, jeigu keitėsi bet kokie išlaidoms svarbūs veiksniai (kaip antai degalų kaina), duomenys apie ankstesnes išlaidas iškart paseno. Be to, Čekijos valdžios institucijos, rinkdamosi įmones lyginamajai analizei atlikti, netaikė jokių objektyvių ekonomiškai pripažintų tinkamo valdymo kriterijų ir šios analizės nepagrindė jokiais analitiniais našumo ar teikiamų paslaugų kokybės rodikliais ⁽²³⁾.
- (118) Dėl 96 konstatuojamosios dalies c punkte nurodytos priemonės Čekijos valdžios institucijos Komisijai nepateikė jokios informacijos, iš kurios būtų aišku, kad kompensacijų dydis pagal 2006 m. rugsėjo 9–gruodžio 31 d. laikotarpio sutartis buvo nustatytas remiantis įprastos, gerai valdomos ir pakankamai išteklių turinčios įmonės išlaidomis.
- (119) Todėl, kadangi įvykdyti ne visi reikalavimai pagal ketvirtojoje *Altmark* sprendimo sąlygoje numatytą antrąją alternatyvą, Komisija negali daryti išvados, jog pagal 96 konstatuojamosios dalies a ir c punktuose nurodytas priemones buvo nustatyta tokio dydžio kompensacijos suma, kad būtų garantuota, jog nebus suteikta pranašumo kai kuriems vežėjams. Taigi, Komisijos manymu, pagal 96 konstatuojamosios dalies a ir c punktuose nurodytas priemones skirtomis kompensacijomis už viešąsias paslaugas suteiktas ekonominis pranašumas toje konstatuojamojoje dalyje nurodytiems regioninio viešojo transporto paslaugų teikėjams.
- (120) Dėl 96 konstatuojamosios dalies b punkte nurodytos priemonės pažymėtina, kad 2006 m. rugsėjo 9 d.–2007 m. birželio 2 d. laikotarpio viešųjų paslaugų sutartys buvo sudarytos konkurso tvarka. Per šį konkursą Ūščio regionas padalytas į penkiolika teritorijų ir vežėjai galėjo teikti atskirus pasiūlymus dėl kiekvienos iš jų. Apie konkursą paskelbta interneto svetainėje, viešojo Ūščio regiono skelbimų lentoje ir dviejuose visoje Čekijoje platinamuose dienraščiuose. Konkurso dokumentus parengė 23 suinteresuotosios šalys. Sutarčių sudarymo kriterijai buvo žinomi iš anksto: atranką buvo numatyta atlikti remiantis vien kaina, nebuvo vertinami jokie kokybiniai rodikliai ir konkursą laimėjo mažiausią kainą už kilometrą pasiūlęs vežėjas. Taigi, apie konkursą buvo pakankamai viešai paskelbta, jis buvo atviras ir skaidrus.
- (121) Pasak Čekijos valdžios institucijų, vežėjai siūlė kainą nuo 27,57 CZK/km iki 43,73 CZK/km. Jeigu pasiūlymo nebūtų pateikusi DPÚK, siūlomos kainos būtų buvusios nuo 27,57 CZK/km iki 33,5 CZK/km. Vežėjai siūlė savo paslaugų kainas už kilometrą tose teritorijose, dėl kurių jie nusprendė dalyvauti konkurse. Visus penkiolika konkursų laimėjo ČSAD *Česká Lípa*. Kadangi šis vežėjas galiausiai negalėjo teikti paslaugų, Ūščio regiono valdžios

⁽²³⁾ Šiuo klausimu taip pat žr. 32 išnašoje nurodyto Komisijos komunikato dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugas 3.6.2 punktą.

institucijos ten, kur įmanoma (devyniose teritorijose), sudarė viešųjų paslaugų sutartis su antrąją vietą užėmusiais konkursų dalyviais. Tai, kad buvo išrinktas antrą geriausią pasiūlymą pateikęs konkurso dalyvis, nes konkurso laimėtojas paslaugų nesuteikė, nepaneigia išvados, kad tose devyniose teritorijose galutinis pasiūlymas buvo išrinktas pagal ketvirtosios *Altmark* sprendimo sąlygos pirmąją dalį pakankamai viešai paskelbto, atviro ir skaidraus konkurso tvarka.

- (122) Todėl Komisija nustatė, kad pagal 96 konstatuojamosios dalies b punkte nurodytą priemonę Ūščio regiono valdžios institucijų skirta kompensacija už viešąsias paslaugas nesuteikta pranašumo toje konstatuojamojoje dalyje išvardytiems vežėjams, taigi ji nėra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį. Kadangi pagal tą nuostatą valstybės pagalbos buvimas nustatomas tik tokiu atveju, kuris atitinka visas keturias 95 konstatuojamojoje dalyje išvardytas sąlygas, 96 konstatuojamosios dalies b punkte nurodytos priemonės toliau nagrinėti nereikia, nes šia priemone niekam nesuteikta pranašumo.

7.1.1.3. *Atrankumas*

- (123) Pagal 96 konstatuojamosios dalies a ir c punktuose nurodytas priemones suteiktas atrankusis pranašumas, nes tas kompensacijas gavo tik kai kurios įmonės.

7.1.1.4. *Konkurencijos iškraipymas ir poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai*

- (124) Valstybės taikoma priemonė laikoma iškraipiančia arba galinčia iškraipyti konkurenciją, jeigu ji gali pagerinti pagalbos gavėjo konkurencinę padėtį kitų konkuruojančių įmonių atžvilgiu ⁽²⁴⁾. Todėl konkurencijos iškraipymas pagal Sutarties 107 straipsnį praktiškai pripažįstamas iškart, kai valstybė suteikia finansinį pranašumą įmonei, veikiančiai liberalizuotame sektoriuje, kuriame yra arba galėtų būti konkurencija ⁽²⁵⁾.
- (125) Pagalba, suteikta veiklos vykdytojams tokiose rinkose arba sektoriuose, kurie dar nėra liberalizuoti atveriant rinką išorės konkurencijai, nelaikoma valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, nes ji nedaro poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai. Kaip pažymima *Altmark* bylos sprendime, nuo 1995 m. kelios valstybės narės pradėjo atverti kai kurias savo transporto rinkas, kad jose galėtų konkuruoti kitose valstybėse narėse įsisteigusios įmonės, todėl dalis įmonių jau teikia miesto, priemiesčių ar regioninio transporto paslaugas ne savo kilmės valstybėje, o kitose valstybėse narėse. Kaip paaiškinta 14 konstatuojamojoje dalyje, pagal Čekijos teisės aktus, galiojančius nuo 2004 m., regioninio autobusų transporto paslaugas pagal viešųjų paslaugų sutartį gali teikti bet kuris vežėjas, turintis licenciją eksploatuoti konkretų maršrutą, pagal Prekybos licencijavimo įstatymą (ček. *živnostenský zákon*) gavęs bendrąjį leidimą (ček. *koncese*) vykdyti viešojo autobusų transporto veiklą ir besilaikantis nustatyto tvarkaraščio. Kaip toliau pažymima toje pačioje konstatuojamojoje dalyje, tiriamu laikotarpiu regioninio autobusų transporto paslaugų teikimas Ūščio regione buvo visiškai liberalizuotas, nes regioninio autobusų transporto paslaugas Čekijoje tuo laikotarpiu galėjo teikti bet kuris vežėjas iš kitos valstybės narės, atitinkantis sąlygas licencijai gauti.
- (126) Todėl reikėtų manyti, kad bet kokia regioninio autobusų transporto paslaugų teikėjams suteikta kompensacija gali iškraipyti konkurenciją keleivinio autobusų transporto paslaugų sektoriuje.
- (127) Be to, įmonei, kuri vykdo veiklą konkurencijai atviroje rinkoje, suteiktas pranašumas paprastai laikomas darančiu poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai. Iš tiesų, „kai valstybės finansine pagalba sustiprinama įmonės padėtis kitų Bendrijos vidaus prekyboje konkuruojančių įmonių atžvilgiu, reikia manyti, kad šioms įmonėms ta pagalba turi įtakos“ ⁽²⁶⁾. Todėl reikėtų manyti, kad 96 konstatuojamosios dalies a ir c punktuose nurodytos priemonės gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą tiek, kiek jos kenkia kitose valstybėse narėse įsisteigusių transporto įmonių galimybėms teikti paslaugas Čekijoje ir sustiprina kompensacijų už viešąsias paslaugas gavėjų padėtį rinkoje.

⁽²⁴⁾ 1980 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Philip Morris*, 730/79, Rink. p. 2671, 11 punktas; 2000 m. birželio 15 d. Sprendimo *Alzetta*, sujungtos bylos T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 iki 607/97, T-1/98, T-3/98 iki T-6/98 ir T-23/98, Rink. p. II-2319, 80 punktas.

⁽²⁵⁾ *Alzetta* sprendimo 141–147 punktai; *Altmark Trans*.

⁽²⁶⁾ 2001 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Friuli-Venezia Giulia*, T-288/97, Rink. p. II-1619, 41 punktas.

7.1.2. DP Ústí suteiktos garantijos (96 konstatuojamosios dalies d punkte nurodyta priemonė)

- (128) Ūsčio prie Labės savivaldybė 2004 ir 2005 m. suteikė DP Ústí garantijas 35 mln. CZK ir 5 mln. CZK banko paskoloms gauti. Tos paskolos gautos siekiant baigti tiesti troleibusų liniją maršrutu Ústis prie Labės – Strekovas.
- (129) Šios garantijos būtų valstybės pagalba, jeigu jomis būtų suteiktas pranašumas gavėjui. Tai vertinant reikėtų remtis Komisijos pranešimu dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai ⁽²⁷⁾.
- (130) Pranešime dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai nustatyta, jog kartu susiklosčius kelioms konkrečioms aplinkybėms, valstybės suteiktų garantijų negalima laikyti valstybės pagalba.
- (131) Pirma, paskolos gavėjas neturi patirti finansinių sunkumų. Komisija išanalizavo DP Ústí apskaitą ir padarė išvadą, kad ši bendrovė nepatyrė sunkumų 2004 ir 2005 m., t. y. tuo metu, kai jai suteiktos garantijos.
- (132) Antra, garantijos dydis turi būti tinkamai įvertinamas tuo metu, kai ji suteikiama. Tai reiškia, kad garantija turi būti susieta su konkrečiu finansiniu sandoriu, suteikiama nustatytai didžiausiai sumai ir ribotam laikotarpiui. Komisija pažymi, kad šiuo atveju garantija iš tiesų buvo tinkamai įvertinta, nes ji buvo tiesiogiai susijusi su dviem – 35 mln. CZK ir 5 mln. CZK – banko paskolomis. Be to, šios paskolos skirtos tik viešojo transporto infrastruktūrai finansuoti – papildomai troleibusų linijai tiesti Ústyje prie Labės. Garantijos suteiktos ribotam laikotarpiui – tik iki tol, kol bus gražinta paskola (t. y. 35 mln. CZK paskola – iki 2009 m. birželio 30 d. ir 5 mln. CZK paskola – iki 2010 m. kovo 31 d.).
- (133) Trečia, garantija paprastai turėtų būti skiriama ne daugiau kaip 80 % negražintos paskolos padengti. Nors šio reikalavimo nevykdymas nereiškia, kad garantija turi būti iškart pripažinta valstybės pagalba (Pranešimo dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai 4.4 punktas), Komisija vis vien turi patikrinti bet kokias garantijas, kuriomis užtikrintas visas (arba beveik visas) finansinis sandoris; tokia yra ir Ūsčio prie Labės savivaldybės suteikta garantija.
- (134) Komisija pažymi, kad Ūsčio prie Labės savivaldybei visiškai priklausanti patronuojamoji įmonė DP Ústí daugiau kaip 95 % pajamų gavo teikdama viešąsias savivaldybės autobusų ir tramvajų transporto paslaugas. Ūsčio prie Labės savivaldybė patikėjo DP Ústí teikti šias paslaugas pagal viešųjų paslaugų sutartį. Be to, abi garantijomis užtikrintos paskolos skirtos tik naujos troleibusų linijos, kurią numatyta eksploatuoti vykdant DP Ústí viešųjų paslaugų įsipareigojimus, tiesimui finansuoti. Taigi, šios garantijomis užtikrintos paskolos skirtos tik DP Ústí viešųjų paslaugų teikimo veiklai vykdyti. Be to, DP Ústí yra tokia bendrovė, kurios beveik visa veikla yra susijusi su jai tinkamai patikėto viešųjų paslaugų įsipareigojimo vykdymu.
- (135) Dėl šių priežasčių Komisija mano, kad šios garantijos, kuriomis užtikrinta 100 % paskolų sumos, atitinka Pranešimo dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai 3.4 punktą.
- (136) Ketvirta, už garantiją turėtų būti sumokėta rinkos sąlygas atitinkanti kaina. Už rizikos perėmimą iš tiesų paprastai turėtų būti atlyginama sumokant tinkamą priemoką prie garantuotos sumos. Kai už garantiją sumokėta kaina yra bent jau ne mažesnė negu tokios garantijos priemokos atitinkmuo finansų rinkose, ta garantija nėra valstybės pagalba.
- (137) Tiriamu atveju garantijos priemoka buvo 2,3 % Kadangi pagalbos gavėja yra regioninio autobusų transporto paslaugas teikianti mažoji įmonė, tinkamo garantijos priemokos atitiktens nustatyti neįmanoma. Tačiau Čekijos valdžios institucijos pateikė įrodymų, kad atlygis už garantiją tuo metu buvo nustatytas remiantis nepriklausomo eksperto nuomone ir atitiko įprastas rinkos sąlygas.
- (138) Galiausiai, paskolos gavėjas iš esmės turi gebėti finansų rinkose gauti paskolą rinkos sąlygomis ir be valstybės įsikišimo. Čekijos valdžios institucijos dėl to pateikė to paties banko 2008 m. rugpjūčio mėn. pasiūlymą dėl dar vienos paskolos, kuriame bankas pasiūlė DP Ústí 40 mln. CZK paskolą su galimybe rinktis vieną iš dviejų užstatų – Ūsčio prie Labės savivaldybės garantiją arba DP Ústí turto įkeitimą. Paskolos suteikimo sąlygos abiem atvejais buvo vienodos; tai taip pat aiškiai patvirtinta banko pateiktame rašte. Tai įrodo, kad DP Ústí galėjo gauti paskolą tokiomis pačiomis sąlygomis net ir be garantijos.

⁽²⁷⁾ OLC 71, 2000 3 11, p. 14.

- (139) Nors toji paskola suteikta vėliau negu paskolos, kurioms skirtos šiuo atveju vertinamos garantijos, nėra duomenų, kad DP Ústí finansinė būklė abiem laikotarpiais būtų buvusi labai skirtinga. DP Ústí 2004 m. gruodžio 31 d. balanso duomenimis, nuosavo kapitalo dydis buvo 668 mln. CZK, o visos bendrovės skolos (įskaitant garantuotą 35 mln. CZK paskolą) – tik 122 mln. CZK. Taigi, įvertinus DP Ústí finansinę būklę, tampa aišku, kad ji būtų galėjusi pateikti pakankamą užstatą net ir 2004–2005 m.
- (140) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad nors garantijomis buvo padengta 100 % paskolų sumos, Čekijos valdžios institucijos pateikė pakankamai įrodymų, kad tomis garantijomis DP Ústí nesuteikta jokie ekonominio pranašumo. Todėl Komisija daro išvadą, kad DP Ústí suteiktos garantijos nėra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

7.1.3. DP Ústí nuosavo kapitalo padidinimas (96 konstatuojamosios dalies e punkte nurodyta priemonė)

7.1.3.1. Valstybiniai ištekliai

- (141) DP Ústí nuosavą kapitalą padidino Ūščio prie Labės savivaldybė, todėl tam buvo panaudoti valstybiniai ištekliai.

7.1.3.2. Ekonominis pranašumas

- (142) Dėl šio kapitalo padidinimo Čekijos valdžios institucijos teigia, kad juo siekta finansuoti paskutinį troleibusų transporto tinklo, pradėto kurti nuo 1984 m., kūrimo etapą. Skyrus šią papildomą investiciją į Ūščio prie Labės savivaldybės transporto tinklo elektrifikaciją, pasak Čekijos valdžios institucijų, pagerėtų savivaldybės aplinkos būklė.
- (143) Nesant įrodymų, kad DP Ústí būtų galėjusi gauti panašų finansavimą iš kitų šaltinių arba kad hipotetinis privatus investuotojas taip pat būtų nusprendęs padidinti jos kapitalą, reikėtų manyti, kad padidinus DP Ústí kapitalą, jai buvo suteiktas pranašumas.

7.1.3.3. Atrankumas

- (144) Šis kapitalo padidinimas yra atrankusis, nes padidintas vienintelės bendrovės DP Ústí kapitalas.

7.1.3.4. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai

- (145) Valstybės taikoma priemonė laikoma iškraipiančia arba galinčia iškraipyti konkurenciją, jeigu ji gali pagerinti pagalbos gavėjo konkurencinę padėtį kitų konkuruojančių įmonių atžvilgiu. Todėl konkurencijos iškraipymas pagal Sutarties 107 straipsnį praktiškai pripažįstamas iškart, kai valstybė suteikia finansinį pranašumą įmonei, veikiančiai liberalizuotame sektoriuje, kuriame yra arba galėtų būti konkurencija.
- (146) Be to, įmonei, kuri vykdo veiklą konkurencijai atviroje rinkoje, suteiktas pranašumas paprastai laikomas darančiu poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai. NET ir valstybės subsidija įmonei, teikiančiai paslaugas tik vietos ar regioniniu lygmeniu ir neteikiančiai jokių paslaugų už savo šalies ribų, gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą, jeigu tas paslaugas galėtų teikti ir kitų valstybių narių įmonės. Todėl, valdžios institucijai padidinus transporto paslaugas teikiančios įmonės kapitalą, tos paslaugos gali būti toliau teikiamos tokiu pačiu arba didesniu mastu, o kitose valstybėse narėse įsisteigusios įmonės dėl to turi mažiau galimybių teikti transporto paslaugas tos valstybės narės rinkoje ⁽²⁸⁾.
- (147) Todėl Komisija daro išvadą, kad DP Ústí kapitalo padidinimas gali iškraipyti konkurenciją ir paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą.

7.1.3.5. Išvada

- (148) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad Ūščio prie Labės savivaldybės atliktas DP Ústí nuosavo kapitalo padidinimas yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

⁽²⁸⁾ Altmark Trans, 77 ir 78 punktai.

7.1.4. Papildomos kompensacijos ir kitos priemonės, taikytos DP Ústí ir DP Teplice 2005 ir 2006 m.

- (149) Kaip paaiškinta 26, 27 ir 31 konstatuojamosiose dalyse, Ūščio prie Labės savivaldybės DP Ústí skirtos papildomos kompensacijos ir Teplicės savivaldybės DP Teplice skirtos papildomos kompensacijos bei trijų troleibusų nuoma yra susijusios tik su savivaldybės viešojo transporto paslaugų teikimu tų savivaldybių teritorijose, todėl tos priemonės nėra susijusios su sprendime pradėti procedūrą bei šiame sprendime nagrinėjamos viešųjų paslaugų kompensacijomis, Ūščio regiono valdžios institucijų skirtomis už regioninio autobusų transporto paslaugas, ir yra aiškiai nuo jų atskirtos.

7.1.5. Pavedimas DP Džčin eksploatuoti automobilių stovėjimo trukmės skaitiklius

- (150) Nors sprendime pradėti procedūrą Komisija padarė aiškia išvadą, kad bet koks pranašumas, kurį galėjo įgyti DP Džčin, jai pavedus eksploatuoti automobilių stovėjimo trukmės skaitiklius, negali iškreipti konkurencijos ir paveikti valstybių narių tarpusavio prekybos, nes ta priemonė atitinka *de minimis* pagalbos sąlygas pagal Reglamentą (EB) Nr. 69/2001, DPÚK užginčijo šią išvadą, teigdama, kad *de minimis* pagalbos riba netaikoma viešojo transporto sektoriui.
- (151) Atsakydama į šį prieštaravimą, Komisija pažymi, kad automobilių stovėjimo trukmės skaitiklių eksploatavimo negalima laikyti transporto srities veikla. Nors DP Džčin yra keleivinio autobusų transporto paslaugų teikėja, vykdanči veiklą transporto sektoriuje, vien tai, kad ji vykdo papildomą automobilių stovėjimo trukmės skaitiklių eksploatacijos veiklą, nereiškia, kad tų skaitiklių eksploataciją reikėtų laikyti transporto srities veikla, kuriai *de minimis* pagalbos riba netaikoma. Todėl Komisija nekeičia savo išvados, kad DP Džčin gautoms išmokoms automobilių stovėjimo trukmės skaitikliams eksploatuoti taikomas Reglamentas (EB) Nr. 69/2001.

7.2. PAGALBOS SUDERINAMUMAS

- (152) Sutarties 93 straipsnyje nustatyta, kad „[v]alstybės pagalba yra suderinama su Sutartimis, jei ji skirta transporto koordinavimo reikmėms arba jei ji kompensuoja tam tikrus išpareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka“. Šis straipsnis yra *lex specialis* Sutarties 106 ir 107 straipsnių atžvilgiu. Pagal Teisingumo Teismo praktiką⁽²⁹⁾ sausumos transporto srities veiklai teikiamą pagalbą galima laikyti suderinama pagal Sutarties 93 straipsnį tik aiškiai nustatytais atvejais, nepažeidžiant bendrų Sąjungos interesų.
- (153) Komisija padarė išvadą, kad 96 konstatuojamosios dalies a, c ir e punktuose išvardytos priemonės yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį. Nustatydama tų priemonių suderinamumą su vidaus rinka, Komisija kartu nagrinėja 96 konstatuojamosios dalies a ir c punktuose nurodytas priemones, nes jos abi yra Ūščio regiono valdžios institucijų skirtos kompensacijos už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą; kita vertus, e punkte nurodyta priemonė yra Ūščio prie Labės savivaldybės atliktas DP Ústí kapitalo padidinimas.

7.2.1. Kompensacijos už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą (transporto paslaugų teikimą) (96 konstatuojamosios dalies a ir c punktuose nurodytos priemonės)

- (154) Kadangi kompensacijos už viešąsias paslaugas pagal 96 konstatuojamosios dalies a ir c punktuose nurodytas priemones skirtos pagal viešųjų paslaugų sutartis, Ūščio regiono valdžios institucijų sudarytas su pasirinktais vežėjais, o ne pagal vienašališkai nustatytus viešųjų paslaugų išpareigojimus, Čekijos valdžios institucijos negali remtis Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 17 straipsnio 2 dalyje nustatyta išimtimi, kai apie numatomas taikyti priemones neprivaloma iš anksto pranešti Komisijai. Remiantis *Combust* bylos sprendimu, „kompensacijos už viešąją paslaugą“ sąvoka pagal minėtą nuostatą turi būti aiškinama labai siaurai⁽³⁰⁾. 17 straipsnio 2 dalyje nustatyta išimtis, kai apie priemones neprivaloma pranešti, taikoma tik kompensacijai už viešųjų paslaugų išpareigojimus, vienašališkai nustatytus įmonei pagal to reglamento 2 straipsnį, kuri apskaičiuojama pagal to reglamento 10–13 straipsniuose aprašytą metodą (bendra kompensavimo tvarka); ši išimtis netaikoma viešųjų paslaugų sutartims pagal to reglamento 14 straipsnį. Apie kompensaciją, sumokėtą pagal viešųjų paslaugų sutartį, kaip apibrėžta Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnyje, kuri yra valstybės pagalba, priešingai, reikėjo pranešti Komisijai prieš ją skiriant. Tokia kompensacija, jeigu apie ją nepranešta, laikoma neteisėtai suteikta valstybės pagalba⁽³¹⁾.

⁽²⁹⁾ 1978 m. spalio 12 d. Sprendimo *Komisija prieš Belgiją*, 156/77, Rink. p. I-1881, 10 punktas.

⁽³⁰⁾ 2004 m. kovo 16 d. Sprendimo *Danske Busvognmænd*, T-157/01, Rink. p. II-917, 77–79 punktai.

⁽³¹⁾ 2009 m. gegužės 7 d. Sprendimas *Antrop ir kt.*, C-504/07, Rink. p. I-3867.

- (155) Todėl Komisija mano, kad kompensacijų už viešąsias paslaugas suderinamumą reikėtų ištirti pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007⁽³²⁾. Pagal nusistovėjusią teismo praktiką Komisijos sprendimo priėmimo dieną galiojančios valstybės pagalbos suderinamumo vertinimo taisyklės, principai ir kriterijai gali būti iš esmės laikomi geriau pritaikytais prie konkurencijos sąlygų⁽³³⁾. Keleivinio kelių transporto paslaugoms Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 nebetaikomas, nes jis 2009 m. gruodžio 3 d. panaikintas Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007. Todėl bet koks šios priemonės suderinamumo vertinimas turi būti atliekamas pagal taisykles, galiojančias tą dieną, kurią Komisija priima sprendimą, ar valstybės pagalbą reikėtų susigrąžinti dėl jos nesuderinamumo su vidaus rinka⁽³⁴⁾, šiuo atveju pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007, reglamentuojantį keleivinio geležinkelių ir kelių transporto srityje sudaromas viešųjų paslaugų sutartis.
- (156) Pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 9 straipsnio 1 dalį „[p]agal šį reglamentą išmokėtos kompensacijos už keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimą ar bendrosiomis taisyklėmis nustatytų tarifinių išpareigojimų laikymąsi laikomos suderinamomis su [vidaus] rinka. Tokioms kompensacijoms netaikomas Sutarties [108 straipsnio 3 dalyje] nustatytas išankstinio pranešimo reikalavimas“. Kompensacija už viešąsias paslaugas laikoma sumokėta pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007, jeigu tenkinamos kelios sąlygos. Šio reglamento 6 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad tiesiogiai sudarytų viešųjų paslaugų sutarčių atveju kompensacija turi atitikti Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 straipsnio ir priedo nuostatas, siekiant užtikrinti, kad kompensacija nebūtų didesnė negu būtina tam viešųjų paslaugų išpareigojimui įvykdyti.
- (157) Kaip paaiškinta 2.2 ir 2.4 skirsniuose, viešųjų paslaugų sutartys pagal 94 konstatuojamosios dalies a ir c punktuose nurodytas priemones nebuvo sudarytos konkurso tvarka⁽³⁵⁾ – jos buvo tiesiogiai sudarytos su atitinkamais vežėjais. Taigi, kad pagal tas sutartis gauta kompensacija būtų pripažinta atitinkančia Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 ir suderinama su vidaus rinka ir jai nebūtų taikomas reikalavimas iš anksto pranešti Komisijai, ji turi atitikti šio reglamento 4 straipsnio ir priedo nuostatas.
- (158) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 straipsnyje nustatytas privalomas viešųjų paslaugų sutarčių turinys ir bendrosios taisyklės:
- a) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 straipsnio 1 dalies a punkte nustatyta, kad viešųjų paslaugų išpareigojimas turi būti aiškiai apibrėžtas. Be to, kad būtų taikomas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007, atitinkamose sutartyse nustatyti viešųjų paslaugų išpareigojimams turi atitikti šio reglamento 2 straipsnio e punkte pateiktą apibrėžtį⁽³⁶⁾. Kaip pažymima 101 konstatuojamojoje dalyje, sutartyse, pagal kurias Ūscio regiono valdžios institucijos susitarė su 96 konstatuojamosios dalies a ir c punktuose išvardytais vežėjais dėl viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymo, apibrėžta viešųjų paslaugų išpareigojimo, pagal kurį privaloma teikti transporto paslaugas, taikymo sritis. Be to, kaip įrodyta palyginus tikėtiną įrodomą nuostolį su tikruoju nuostoliu, kuris būtų patirtas teikiant paslaugas tais maršrutais, kaip parodyta 1–9 lentelėse, tais maršrutais neįmanoma teikti komercinio transporto paslaugų, todėl vežėjas, atsižvelgdamas į savo komercinius interesus, nesutiktų teikti tų paslaugų arba neteiktų jų tokiu pačiu mastu ar tokiais pačiomis sąlygomis negaudamas atlygio. Todėl Komisija daro išvadą, kad 96 konstatuojamosios dalies a ir c punktuose nurodytos priemonės atitinka Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 straipsnio 1 dalies a punktą.

⁽³²⁾ Šiuo klausimu Komisija taip pat remiasi argumentais, pateiktais savo 2010 m. vasario 24 d. Sprendimo C (2010) 975 *final* dėl Danijos transporto ministerijos ir įmonės *Danske Statsbaner* viešųjų transporto paslaugų sutarčių, C 41/08 (ex NN 35/08) (OL L 7, 2011 1 11, p. 1), 307–313 konstatuojamosiose dalyse. Tas sprendimas panaikintas 2013 m. kovo 20 d. Bendrojo Teismo sprendimu *Jørgen Andersen prieš Komisiją*, T-92/11, Rink. p. II-0000. Šį Bendrojo Teismo sprendimą šiuo metu apeliacinė tvarka nagrinėja Teisingumo Teismas (byla C-303/13 P).

⁽³³⁾ 2008 m. gruodžio 11 d. Sprendimo *Komisija prieš Freistaat Sachsen*, C-334/07 P, Rink. p. I-9465, 51 punktas.

⁽³⁴⁾ 2011 m. birželio 9 d. Sprendimo *Diputación Foral de Vizcaya ir kiti prieš Komisiją*, sujungtos bylos C-465/09 P–C-470/09 P, Rink. p. I-83, 125 ir 128 punktai ir neseniai priimto 2013 m. lapkričio 12 d. sprendimo *RENV Deutsche Post prieš Komisiją*, T-570/08, Rink. p. II-0000, 167 punktas.

⁽³⁵⁾ Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnyje nustatytos viešojo transporto paslaugų sutarčių sudarymo taisyklės. Tačiau pagal 8 straipsnio 2 dalį, „*nepažeidžiant 3 dalies, geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas atitinka 5 straipsnį nuo 2019 m. gruodžio 3 d.*“ Tuo remiantis, atitinkamos viešojo transporto paslaugų sutartys galėjo būti sudarytos tiesiogiai. Bet kokiu atveju, dėl sutarčių, sudarytų po 2006 m. gruodžio 31 d., Čekijos valdžios institucijos paaiškino, kad vežėjai buvo išrinkti atvira, skaidria ir besąlygine konkurso tvarka, pagal kurią vienintelis kriterijus buvo siūlomų paslaugų kaina. Tos sutartys sudarytos aštuoneriems metams, taigi Ūscio regione jau imtasi priemonių siekiant laipsniškai užtikrinti atitiktą reglamento 5 straipsniui.

⁽³⁶⁾ Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 2 straipsnio e punkte „viešųjų paslaugų išpareigojimas“ apibrėžtas kaip „kompetentingos institucijos apibrėžtas ar nustatytas reikalavimas siekiant užtikrinti bendrus interesus tenkinančių viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimą, kurio, atsižvelgdamas į savo komercinius interesus, operatorius neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu ar tokiais pačiomis sąlygomis negaudamas atlygio“.

- b) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 straipsnio 1 dalies b punkte nustatyta, kad rodikliai, pagal kuriuos apskaičiuojama kompensacija, turi būti iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti taip, kad būtų išvengta permokos. Komisija, 102–106 konstatuojamosiose dalyse vertindama atitiktį antrajai *Altmark* sprendimo sąlygai, pažymėjo, kad visi rodikliai, pagal kuriuos apskaičiuotos kiekvieno vežėjo paslaugų kainos, buvo iš anksto aiškiai nustatyti kiekvienoje sutartyje. Taip pat buvo iš anksto nustatyta didžiausia kompensacijos suma, kuri, siekiant išvengti permokos, negalėjo viršyti objektyviai įvertinto įrodomo nuostolio dydžio. Todėl 96 konstatuojamosios dalies a ir c punktuose išvardytos priemonės atitinka reglamento 4 straipsnio 1 dalies b punktą.
- c) Reglamento 4 straipsnio 1 dalies c punkte ir 4 straipsnio 2 dalyje nustatyta išlaidų ir pajamų paskirstymo tvarka. Komisija pažymi, kad vežėjo deklaruotos ekonomiškai pagrįstos išlaidos buvo nustatytos pagal 4 straipsnio 1 dalies c punktą ir kad viešųjų paslaugų sutartyse, susijusiose su 96 konstatuojamosios dalies a ir c punktuose nurodytomis priemonėmis, nustatyta, kad vežėjas pasilieka pardavus bilietus gautas pajamas. Todėl 4 straipsnio 2 dalies reikalavimas taip pat tenkinamas.
- d) Reglamento 4 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad viešųjų paslaugų sutarčių, pagal kurias teikiamos tarp miestinių ir miesto autobusų transporto paslaugos, trukmė negali viršyti 10 metų. Tiriamų viešųjų paslaugų sutarčių trukmė yra ne ilgesnė kaip vieni metai.
- e) Reglamento 4 straipsnio 6 dalyje nustatytas reikalavimas atitikti tam tikrus kokybės standartus. Iš tiesų, Komisija pažymi, kad reikalavimai atitikti kokybės standartus (pavyzdžiui, reikalavimai teikiant paslaugas laikytis patvirtinto tvarkaraščio, užtikrinti pakankamą keleivių saugos lygį, paskelbti tvarkaraščius ir paženklinti autobusus, ant jų nurodant maršrutų pavadinimus) nustatyti taikomuose teisės aktuose ir tinkamai įtraukti į konkursų dokumentus bei viešųjų paslaugų sutartis. Todėl 4 straipsnio 6 dalies reikalavimas tenkinamas.

Atsižvelgdama į šias pastabas, Komisija daro išvadą, kad pagal 96 straipsnio a ir c punktuose nurodytas priemones sudarytos viešųjų paslaugų sutartys atitinka visas privalomas Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 straipsnio nuostatas.

- (159) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priede nustatyta, kad kompensacija negali viršyti dydžio, atitinkančio finansinę sumą, apskaičiuotą pagal šiuos rodiklius: vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą patirtas išlaidas, atėmus bilietų pardavimo pajamas, atėmus teigiamo finansinio poveikio sumą, gautą už to viešųjų paslaugų įsipareigojimo vykdymą transporto tinkle, pridėjus pagrįstą pelną (priedo 2 punktas). Priedo 6 punkte pagrįstas pelnas apibrėžtas kaip „tam verslo sektoriui atitinkamoje valstybėje narėje įprasta kapitalo grąžos norma, atsižvelgiant į viešųjų paslaugų operatoriaus dėl valdžios institucijos įsikišimo patiriamą riziką ar rizikos nebuvimą“.
- (160) Pagal 96 konstatuojamosios dalies a ir c punktuose nurodytas priemones kompensacijos permokos buvo išvengta atlikus faktiškai patirtų išlaidų ir gautų pajamų baigiamąjį patikrinimą. Tuo atveju, jeigu faktiškai patirtos išlaidos nesiekė objektyviai įvertinto įrodomo nuostolio dydžio, vežėjams buvo kompensuota tik faktiškai patirtų nuostolių suma. Tuo atveju, jeigu faktiškai patirti nuostoliai buvo didesni, kompensacija neviršijo preliminariai objektyviai įvertinto įrodomo nuostolio dydžio, galbūt taikant išimtį nenumatytų išlaidų atvejais. Bet kokiu atveju kompensacijos suma negalėjo viršyti vežėjo faktiškai patirtų nuostolių sumos.
- (161) Apskaičiuojant „pagrįstą pelną“ pagal Kelių transporto įstatymą ⁽³⁷⁾ atsižvelgiama į būtinybę autobusų transporto paslaugų teikėjams investuoti į savo transporto priemones. Šis pelnas konkrečiau apibrėžtas kaip „suma, kuri, atskaičius mokesčius <...>, neviršija 1/8 autobusų, įprastai naudojamų teikiant viešojo maršrutinio keleivinio transporto paslaugas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą, kainos, iš jos atėmus realaus tų autobusų nusidėvėjimo sumą ir vykdant viešojo maršrutinio keleivinio transporto veiklą padarytų investicijų sumą, jeigu atitinkama valdžios institucija pritarė toms

⁽³⁷⁾ Susisiekimo ir ryšių ministerijos įsakymas Nr. 50/1998 Coll. dėl įrodomo nuostolio, patirto teikiant viešojo maršrutinio keleivinio transporto paslaugas, nuo 2004 m. rugsėjo 21 d. buvo pakeistas Reglamentu Nr. 493/2004 Coll. Reglamentas Nr. 493/2004 Coll. galiojo iki 2010 m. liepos 1 d., t. y. tuo laikotarpiu, kuriuo skirtos tiriamos kompensacijos.

investicijoms, leisdamas jas įtraukti skaičiuojant įrodomą nuostolį“. Komisija pažymi, kad pastaruoju atveju apskaičiuojant objektyviai įvertintą įrodomo nuostolio dydį įskaitytas pagrįstas pelnas, gautas pagal atitinkamas sutartis, buvo apie 5 % ir kad toks pelnas Čekijos regioninio autobusų transporto sektoriuje laikomas pagrįstu⁽³⁸⁾. Todėl pagal tas sutartis gauto pagrįsto pelno apskaičiavimas atitinka Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo 6 punkto reikalavimus.

- (162) Pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo 4 punktą išlaidos ir pajamos turi būti apskaičiuojamos laikantis galiojančių apskaitos ir mokesčių taisyklių (priedo 4 punktas). Be to, siekiant skaidrumo, jų apskaita turėtų būti tvarkoma atskirai (priedo 5 punktas).
- (163) Čekijos valdžios institucijos patvirtino, kad išlaidos ir pajamos buvo apskaičiuotos pagal galiojančias mokesčių ir apskaitos taisykles ir kad pagal visiems vežėjams taikomą teisinę sistemą – apskaitos standartus ir nacionalines konkurencijos taisykles – įmonės privalėjo atskirai tvarkyti įvairios savo veiklos apskaitą, todėl taip pat buvo tenkinamas reikalavimas dėl apskaitos atskyrimo. Čekijos valdžios institucijos patvirtino, kad regioninio autobusų transporto paslaugų teikėjams Ūščio regione skirtos sutartinės išmokos pagal viešųjų paslaugų sutartis buvo įtrauktos į apskaitą atskirai nuo kitos, vien komercinės, veiklos ir taip neleista supainioti šių sričių finansavimo.
- (164) Galiausiai pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo 7 punktą taikomu kompensavimo metodu viešųjų paslaugų teikėjas turi būti skatinamas palaikyti arba plėtoti veiksmingą valdymą, kurį būtų galima objektyviai įvertinti. Pagal šį punktą taip pat privaloma skatinti teikti pakankamai aukštos kokybės keleivinio transporto paslaugas. Pagal atitinkamas sutartis taikomu kompensavimo metodu skatinama palaikyti veiksmingą valdymą ir teikti pakankamai aukštos kokybės keleivinio transporto paslaugas, visų pirma todėl, kad kompensacija negali viršyti objektyviai įvertinto įrodomo nuostolio dydžio. Todėl vežėjai yra suinteresuoti veiksmingai valdyti veiklą ir teikti keleiviams pakankamai aukštos kokybės paslaugas, nes jeigu vežėjas patirtų papildomų nuostolių, kurie viršytų objektyviai įvertintą įrodomo nuostolio dydį, tie nuostoliai nebūtų kompensuoti. Kad teikiamos paslaugos atitiktų kokybės standartus, užtikrinta nustačius kokybės reikalavimus sutartyse su vežėjais dėl jų viešųjų paslaugų įsipareigojimų. Todėl taikytas kompensavimo metodas atitinka Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo 7 punktą.
- (165) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad tenkinami visi Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priede nustatyti reikalavimai.
- (166) Todėl Komisija mano, kad kai kuriems regioninio autobusų transporto paslaugų teikėjams skirtos kompensacijos, nurodytos 96 konstatuojamosios dalies a ir c punktuose, atitinka Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 nuostatas, todėl pagal šio reglamento 9 straipsnį reikėtų laikyti valstybės pagalbą suderinama su vidaus rinka ir netaikyti reikalavimo apie ją pranešti iš anksto.

7.2.2. DP Ūstí nuosavo kapitalo padidinimas (96 konstatuojamosios dalies e punkte nurodyta priemonė)

- (167) Pasak Čekijos valdžios institucijų, Ūščio prie Labės savivaldybės 2006 m. atliktas DP Ūstí nuosavo kapitalo padidinimas 160 000 000 CZK suma yra suderinamas su vidaus rinka kaip priemonė, atitinkanti transporto koordinavimo poreikius pagal Reglamento (EEB) Nr. 1107/70 3 straipsnio 1 dalies b punktą⁽³⁹⁾. Pagal šią išimtį transporto koordinavimui skirta pagalba yra suderinama su vidaus rinka, kai ta „pagalba teikiama įmonėms, kurios patiria su jų naudojama infrastruktūra susijusių išlaidų, o kitos įmonės panašių išlaidų neturi. Nustatant tokiu būdu teikiamos pagalbos dydį, atsižvelgiama į infrastruktūros išlaidas, kurių konkuruojančios transporto rūšys nepatiria“.

⁽³⁸⁾ Žr., pavyzdžiui, 2008 m. lapkričio 26 d. Komisijos sprendimo dėl valstybės pagalbos C 3/08 (ex NN 102/05) – Čekija, susijusios su kompensacija Pietų Moravijos autobusų bendrovėms už viešąsias paslaugas (OL L 97, 2009 4 16, p. 14), 71 konstatuojamąją dalį.

⁽³⁹⁾ 3 straipsnio 1 dalies b punkte nustatyta išimtimi pagrįsti keli ankstesni Komisijos sprendimai dėl valstybės pagalbos schemų. Žr., pavyzdžiui, 2007 m. liepos 18 d. Komisijos sprendimą C(2007) 3394 final dėl valstybės pagalbos N 720/06 Briuselio uostui (OL C 307, 2007 12 18, p. 10) ir 2002 m. rugsėjo 18 d. Komisijos sprendimą C(2002)3248 final dėl valstybės pagalbos schemos N 308/02, kuria skirta pagalba investicijoms į Saksonijos-Anhalto geležinkelio infrastruktūrą (OL C 277, 2002 11 14, p. 2). Kalbant apie *ad hoc* pagalbos priemones, ši išimtis taikyta investicinės pagalbos *Stora Enso Langerbrugge* atveju; žr. 2004 m. rugsėjo 8 d. Komisijos sprendimą C(2004) 3351 dėl investicinės pagalbos *Stora Enso Langerbrugge*, C 73/03 (OL L 53, 2005 2 26, p. 66). Pagalbos suderinamumas šiame sprendime vertintas pagal tokias sąlygas: priemonės pripažinimą transporto koordinavimo priemone, didesnes infrastruktūros išlaidas nei teikiant konkuruojančias vežimo paslaugas patiriamos išlaidos, 50 % didžiausią pagalbos intensyvumą ir skatinamojo poveikio buvimą.

- (168) Reglamentas (EEB) Nr. 1107/70 panaikintas Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007, taigi transporto infrastruktūrai kurti skirtos pagalbos suderinamumą dabar galima vertinti tiesiogiai pagal Sutarties 93 straipsnį. Komisija mano, kad Ūscio prie Labės savivaldybės atliktas DP Ūstí kapitalo padidinimas, siekiant finansuoti troleibusų linijos tiesimą, yra koordinavimo veikla pagal minėtą nuostatą, nes ja siekiama pereiti nuo vienos transporto paslaugų teikimo veiklos rūšies prie kitos.
- (169) Pagal Komisijos sprendimų priėmimo praktiką ⁽⁴⁰⁾ transporto koordinavimo pagalba įmonėms yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 93 straipsnį, jeigu tenkinamos šios sąlygos:
- a) ta pagalba padedama siekti bendrą interesą atitinkančio tikslo;
 - b) pagalba yra būtina ir proporcinga;
 - c) ta infrastruktūra yra atvira visiems naudotojams be jokios diskriminacijos;
 - d) pagalba neiškraipo konkurencijos taip, kad prieštarautų bendram interesui.

7.2.2.1. Bendrą interesą atitinkantis tikslas

- (170) Sąjungos politika jau kurį laiką siekiama derinti įvairių rūšių transportą, taip pat didinti įvairiarūšio transporto konkurencingumą kelių transporto atžvilgiu. Sąjungos įvairiarūšio transporto politikos pagrindinis tikslas iš esmės yra perėjimas nuo kelių transporto prie kitų transporto rūšių. Europos transporto politikos baltojoje knygoje ⁽⁴¹⁾ raginama naudotis ekologiškų rūšių transportu, kad jis taptų konkurencinga alternatyva kelių transportui.
- (171) Komisija primena, jog transporto sektorius yra veikiamas neigiamų išorės veiksnių todėl, kad įvairių rūšių transporto sektoriai nemoka tikrosios savo veiklos kainos visuomenei. Taip iškraipoma įvairiarūšio transporto konkurencija ir atsiranda rinkos nepakankamumas. Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad gali reikėti valstybių intervencijos koordinuojant transporto sektoriui skirtas priemones.
- (172) DP Ūstí kapitalas padidintas siekiant vienintelio tikslo – finansuoti šios bendrovės vykdomą naujos troleibusų linijos (Ūstis prie Labės – Strekovas) tiesimą siekiant pagerinti eismo srautus tarp abiejų geografinių vietovių ir sumažinti aplinkos taršą. Taigi, šia pagalba siekiama padidinti transporto įvairiarūšiškumą ir pagerinti nuo transporto priklausomas Ūscio regiono aplinkos kokybės normas, o tai atitinka bendrąjį Sąjungos interesą. Todėl Komisija daro išvadą, kad šia priemone padedama siekti aiškiai nustatyto bendrą interesą atitinkančio tikslo.

7.2.2.2. Pagalbos būtinumas ir proporcingumas

- (173) Komisija mano, kad ši priemonė yra būtina norint pasiekti tikslą iš dalies pakeisti įprastą susisiekimą autobusų maršrutu, pradėdant eksploatuoti naują troleibusų maršrutą, taip skatinant teikti labiau įvairiarūšio ir ekologiškesnio viešojo transporto paslaugas. Be pagalbos toks pokytis būtų neįmanomas ir transporto paslaugos tuo maršrutu būtų toliau teikiamos ne tokiais ekologiškais autobusais.
- (174) Komisija pažymi, jog DPŪK savo pastabose tvirtino, kad ji valdžios institucijoms pasiūlė kur kas pigesnę būdą teikti ekologiško vietos transporto paslaugas maršrutu Ūstis prie Labės – Strekovas (vietoj DP Ūstí troleibusų naudojant suslėgtosiomis gamtinėmis dujomis varomus autobusus), tačiau jos pasiūlymas buvo atmestas. Tačiau Čekijos valdžios institucijos neturi jokių oficialių dokumentų, patvirtinančių, kad DPŪK oficialiai pasiūlė alternatyvų projektą ekologiškesniam susisiekimui savivaldybėje užtikrinti. Projekto, kurį DPŪK pateikė kartu su savo pastabomis, data yra 2001 m. birželio mėn., taigi jis nebuvo svarbus tuo metu, kai atliktas vertinamas kapitalo padidinimas. Be to, Čekijos valdžios institucijų teigimu, troleibusų linija Ūstis prie Labės – Strekovas yra neatskiriama troleibusų transporto sistemos, laipsniškai pradėtos kurti nuo 1984 m. ir eksploatuoti nuo 1988 m., dalis.

⁽⁴⁰⁾ Žr. 2011 m. lapkričio 9 d. Komisijos sprendimo SA.32632 (2011/N), Belgija, dėl Genko įvairiarūšio transporto konteinerių terminalo (OL C 82, 2012 3 21, p. 2) 52 punktą; 2011 m. birželio 15 d. Komisijos sprendimą SA.32224, Nyderlandai, dėl *Alblasserdam Container Transferium* plėtros (OL C 215, 2011 7 21, p. 22); 2010 m. liepos 20 d. Komisijos sprendimą C 17/10, Italija, dėl *Firmin srl* (OL C 278, 2010 10 15, p. 28); 2012 m. birželio 27 d. Komisijos sprendimą SA.34056 (12/N), Jungtinė Karalystė, dėl *Cable Car for London* (OL C 220, 2012 7 25, p. 6); 2012 m. spalio 17 d. Komisijos sprendimą SA.34501, Vokietija, dėl vidaus vandenų uosto *Königs Wusterhausen/Wildau* plėtros (OL C 176, 2013 6 21, p. 1); 2013 m. kovo 18 d. Komisijos sprendimą SA.37402 (2013/N), Vengrija, dėl įvairiarūšio vežimo plėtros Budapešto laisvajame uoste (OL C 141, 2014 5 9, p. 5).

⁽⁴¹⁾ Baltoji knyga „Europos transporto politika 2010“ (http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_en.htm).

- (175) Taigi, troleibusų linija Ūstis prie Labės – Strekovas nutiesta kaip neatskiriama esamos troleibusų transporto sistemos, sukurtos, priklausančios ir eksploatuojamos DP Ūstí, dalis. Be to, nėra aiškių įrodymų, kad tuo metu, kai padidintas šios bendrovės kapitalas, būtų buvę kokių nors pagrįstų alternatyvų. Todėl Komisija mano, kad bet kokie kitokie konkuruojančių transporto paslaugų teikėjų siūlyti sprendimai dėl šios konkrečios transporto tinklo dalies nebuvo pagrįstos alternatyvos, į kurias būtų turėjusi atsižvelgti Ūščio prie Labės savivaldybė.
- (176) Dėl šios priemonės proporcingumo pažymėtina, kad Komisija praeityje leido teikti transporto infrastruktūrai skirtą investicinę pagalbą, kurios intensyvumas siekė 50 % ⁽⁴²⁾ Neseniai nagrinėtais atvejais, valstybėms narėms įrodžius ekonominį poreikį nustatyti didesnę pagalbą intensyvumą, Komisija sutiko tinkamai pagrįstais atvejais leisti, kad pagalbą intensyvumas būtų didesnis ⁽⁴³⁾.
- (177) Tiriamu atveju pagal 96 konstatuojamosios dalies e punkte nurodytą priemonę DP Ūstí suteiktos pagalbos intensyvumas yra 89 %: tiesiant troleibusų liniją patirtos bendros išlaidos buvo apie 179,3 mln. CZK, o 160 CZK iš šios sumos padengta padidinto bendrovės kapitalo lėšomis. Nepaisant to, Komisija mano, kad kapitalo padidinimas buvo proporcingas siekiant nustatyto bendrą interesą atitinkančio tikslo dėl šių priežasčių:

— kitaip negu pagalba, kuri teikiama skiriant tiesioginę dotaciją, tiriamu atveju pagalba suteikta padidinant bendrovės kapitalą. Tai reiškia, kad tikroji panaudota tos pagalbos suma yra kur kas mažesnė nei padidintos kapitalo dalies vertė, nes Ūščio prie Labės savivaldybė tiek iki kapitalo padidinimo, tiek po jo buvo vienintelė DP Ūstí akcininkė. Ūščio prie Labės savivaldybė, kuriai priklauso 100 % DP Ūstí akcijų, netiesiogiai tebėra iš padidinto kapitalo lėšų finansuojamos troleibusų linijos savininkė ir galės gauti pelną ją eksploatuodama arba galbūt galiausiai parduodama, nes ši investicija padidins DP Ūstí vertę. Todėl, kai finansavimas skiriamas padidinant kapitalą, užtikrinama, jog faktinis pagalbą intensyvumas būtų mažesnis negu tas, kuris būtų nustatytas paprasčiausiai palyginant sumą, kuria padidintas kapitalas, su visomis projekto išlaidomis;

— kalbant apie skatinamąjį poveikį, reikia pažymėti, jog dėl investicijos į šį projektą sumos neatrodo tikėtina, kad DP Ūstí galėtų padaryti šias investicijas be papildomo kapitalo. Šiuo klausimu Komisija pažymi, kad kitų, ne tokių svarbių Ūščio prie Labės troleibusų transporto tinklo dalių kūrimas buvo finansuojamas iš kitų šaltinių (pavyzdžiui, banko paskolų: 2004 ir 2005 m. gautos 5 mln. CZK ir 35 mln. CZK paskolos, o 2007 m. – 40 mln. CZK paskola; žr. 7.1.2 skirsnį). Tačiau troleibusų linijos Ūstis prie Labės – Strekovas tiesimas buvo paskutinis svarbus etapas baigiant kurti troleibusų transporto tinklą, kuris Ūstyje prie Labės pradėtas kurti nuo 1984 m.;

— be to, Komisija pažymi, kad ištekliai, gauti padidinus DP Ūstí nuosavą kapitalą 160 mln. CZK suma, yra skirti vieninteliam tikslui – troleibusų linijos tiesimui maršrutu Ūstis prie Labės – Strekovas finansuoti. Padidinus kapitalą gautos lėšos laikomos atskiroje DP Ūstí sąskaitoje, iš kurios atliekami mokėjimai tiesiant troleibusų liniją. Taigi, šios lėšos negali būti panaudotos DP Ūstí transporto paslaugų teikimo veiklai finansuoti;

— galiausiai, troleibusų linijos tiesimo išlaidų likutį – 19,3 mln. CZK – DP Ūstí padengė iš nuosavų lėšų. Todėl suteikta pagalba neviršijo minimalaus dydžio, reikalingo trūkstamai projekto finansavimo daliai gauti.

- (178) Todėl Komisija mano, kad suteikta pagalba yra proporcinga siekiant nustatyto bendrą interesą atitinkančio tikslo.

7.2.2.3. Sukurta infrastruktūra yra atvira visiems naudotojams be jokios diskriminacijos

- (179) Kadangi troleibusai kursuos viešojo transporto sistemoje, jais be jokios diskriminacijos galės važinėti visi keleiviai.

⁽⁴²⁾ Žr. 2001 m. sausio 31 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos N 597/2000, Nyderlandai – *Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfs-saansluitingen op vaarwegen* (OL C 102, 2001 3 31, p. 8), 2001 m. rugsėjo 14 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos N 208/2000, Nyderlandai – *SOIT* (OL C 315, 2000 11 4, p. 22), 2000 m. lapkričio 15 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos N 755/1999, Italija – *Bolzano* (OL C 71, 2001 3 3, p. 19) ir 2010 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos 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* (OL C 122, 2011 4 20, p. 2).

⁽⁴³⁾ Žr. 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.33434, Prancūzija – *Aide au financement d'un chantier multi-modal sur le Grand port maritime du Havre* (OL C 53, 2012 2 23, p. 2); 2012 m. spalio 17 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.34501, Vokietija – *vidaus vandenų uosto Königs Wusterhausen/Wildau plėtra* (OL C 176, 2013 6 21, p. 1); 2013 m. birželio 19 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.35738, Graikija – *pagalba Katakolo uosto modernizavimui* (OL C 204, 2013 7 18, p. 3); 2013 m. liepos 2 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.35418, Graikija – *Pirėjaus uosto plėtra* (OL C 256, 2013 9 5, p. 2).

7.2.2.4. *Pagalba neturi iškraipyti konkurencijos taip, kad prieštarautų bendram interesui*

- (180) Kad troleibusų transportas taptų perspektyvia alternatyva kelių transportui, jam reikalinga tam tikra infrastruktūra. Kadangi kapitalas padidintas tik tokia suma, kokios reikia papildomoms tiesiant troleibusų liniją būtinoms išlaidoms padengti, tačiau nesiekiant padengti DP Ústí veiklos išlaidų, konkurencija su autobusų transporto paslaugų teikėjais 96 konstatuojamosios dalies e punkte nurodyta priemone nebus iškraipyta tiek, kad tai prieštarautų bendram interesui.
- (181) Todėl Komisija daro išvadą, kad pagal šią priemonę gautą valstybės pagalbą galima laikyti suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 93 straipsnį.

8. IŠVADA

- (182) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad kai kuriems regioninio autobusų transporto paslaugų teikėjams Ūščio regiono valdžios institucijų skirtos kompensacijos už 2006 m. rugsėjo 9 d.–2007 m. birželio 2 d. laikotarpį vykdytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir Ūščio prie Labės savivaldybės suteiktos garantijos DP Ústí 35 mln. CZK ir 5 mln. CZK paskoloms gauti nėra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.
- (183) Komisija taip pat daro išvadą, kad kai kuriems regioninio autobusų transporto paslaugų teikėjams Ūščio regiono valdžios institucijų skirtos kompensacijos už 2005–2006 m. laikotarpį vykdytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, taip pat kai kuriems regioninio autobusų transporto paslaugų teikėjams Ūščio regiono valdžios institucijų skirtos kompensacijos už 2006 m. rugsėjo 9 d.–2006 m. gruodžio 31 d. laikotarpį vykdytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, kuri yra suderinama su vidaus rinka ir jai pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 9 straipsnio 1 dalį netaikomas Sutarties 108 straipsnio 3 dalyje nustatytas reikalavimas pranešti iš anksto.
- (184) Galiausiai Komisija daro išvadą, kad Ūščio prie Labės savivaldybės atliktas DP Ústí kapitalo padidinimas 160 mln. CZK suma yra valstybės pagalba, kurią Čekija suteikė neteisėtai, pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalį. Tačiau pagal šią priemonę suteiktą valstybės pagalbą galima laikyti suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 93 straipsnį.
- (185) Komisija, atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Valstybės pagalba, kurią Čekijos Respublika suteikė ČSAD BUS Ústí nad Labem a.s., Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., Dopravní podnik Teplice, s.r.o., Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s., Dopravní podnik města Děčín, a.s., Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s., Autobusová doprava, s.r.o., Podbořany, Miroslavo Ohemo įmonei SADO, Petro Frommelio įmonei FOBUS, Petro Stejskalo įmonei SPORTBUS ir Vilém Graupner, stroj. a stav. údržba kaip kompensacijas už 2005–2006 m. laikotarpį teiktas viešojo transporto paslaugas, yra suderinama su vidaus rinka pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007, taigi ir pagal Sutarties 93 straipsnį.

Valstybės pagalba, Čekijos Respublikos suteikta ČSAD Semily a.s., Dopravní podnik města Děčín, a.s., ČSAD Střední Čechy, spol. s r.o., Dopravní podnik Teplice, s.r.o., Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. ir Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o. kaip kompensacijas už 2006 m. rugsėjo 9–gruodžio 31 d. laikotarpį teiktas viešojo transporto paslaugas, yra suderinama su vidaus rinka pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007, taigi ir pagal Sutarties 93 straipsnį.

Valstybės pagalba, kurią Čekijos Respublika, pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalį, neteisėtai suteikė bendrovei Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., padidinama jos kapitalą 160 mln. CZK suma, yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 93 straipsnį.

2 straipsnis

Priemonė, pagal kurią Čekijos Respublika *Autobusy Karlovy Vary, a.s.*, *Autobusy Kavka, a.s.*, *ČSAD Slaný a.s.*, *Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a.s.* ir *ZDAR, a.s.* suteikė kompensacijas už 2006 m. rugsėjo 9 d.–2007 m. birželio 2 d. laikotarpiu teiktas viešojo transporto paslaugas, o *Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.* suteikė 35 mln. CZK ir 5 mln. CZK vertės garantijas, nėra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Čekijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2014 m. birželio 25 d.

Komisijos vardu
Joaquín ALMUNIA
Pirmininko pavaduotojas
